



Kanton Zürich

Tempo 30

MITWIRKUNG § 13 STRG

Auswertung Online-Mitwirkung und
Behandlung der Einwendungen gemäss § 13 Strassengesetz

**SUTER
VON KÄNEL
WILD**

Planer und Architekten AG

Förrlibuckstrasse 30, 8005 Zürich
+41 44 315 13 90, www.skw.ch

37669- 29.5.2026

Inhalt

1	Einleitung	3
2	Auswertung Online Mitwirkung	4
3	Allgemeines / alle Zonen	5
4	Gebiet Halden	10
5	Gebiet Seuzach Nord	19
6	Gebiet Brandbüel	24
7	Gebiet Kirchhügel	35
8	Gebiet Rüti-/Erlenstrasse	39
9	Gebiet Unterohringen	40

Auftraggeber

Gemeinde Seuzach

Bearbeitung

SUTER • VON KÄNEL • WILD
Anita Suter

1 EINLEITUNG

Informationsveranstaltung und Onlinemitwirkung

Die Planung zu Tempo 30 Seuzach (Massnahmenpläne mit Datum vom 30. Oktober 2025) wurde der Bevölkerung am 20. Januar 2026 an einer Informationsveranstaltung vorgestellt. In der Folge bestand die Möglichkeit Einwendungen zu den baulichen Massnahmen (§13 StrG) vorzubringen und generelle Rückmeldungen einzureichen (Online-Mitwirkung oder per Post/Mail).

Die Mitwirkung wurde im Sinne des Strassengesetzes § 13 publiziert.

Einwendungen

Formell handelt es sich nur bei jenen Schreiben, die bauliche Massnahmen betreffen, um Einwendungen gemäss § 13 StrG.

Die Einwendungen/Begründungen mussten gekürzt/zusammengefasst werden.

Weitere Anliegen und Rückmeldungen

Die Online-Mitwirkung wurde rege genutzt. Diverse Schreiben enthalten Anliegen, die Signalisationsstandorte oder die Ausdehnung / Reduktion der Tempo-30-Zonen betreffen. Diese Anliegen und Rückmeldungen werden hier ebenfalls aufgeführt und geprüft. Es handelt sich formell jedoch nicht um Einwendungen.

Auch die weiteren Rückmeldungen wurden teilweise gekürzt / zusammengefasst.

Behandlung

Der Gemeinderat hat am 13. April 2026 über das generelle weitere Vorgehen aufgrund der Rückmeldungen aus der Online-Mitwirkung beraten.

Wo die Tempo-30-Zonen weiterverfolgt werden, hat der Gemeinderat in der Folge die Einwendungen beraten und auch die weiteren Rückmeldungen geprüft. Er liess die gutgeheissenen Anliegen ins Projekt einfliessen. Den Einwendern sowie der gesamten Bevölkerung wird im Rahmen der öffentlichen Auflage gemäss §16 StrG der angepasste Stand vorgelegt.

Rücksprache KAPO

Diverse Punkte wurden am 29.5.2026 mit der Kantonspolizei vor Ort besprochen.

2 AUSWERTUNG ONLINE MITWIRKUNG

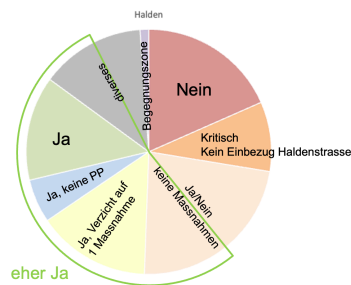
Zusammenfassung

Die Online-Mitwirkung wurde rege genutzt. Es gingen insgesamt 351 Meldungen online und einzelne Rückmeldungen per Post ein. Viele Personen haben sich anderen Rückmeldungen angeschlossen.

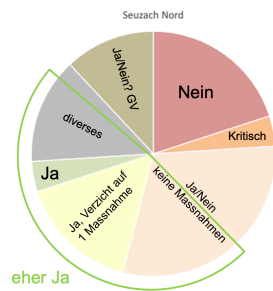
Zusammenfassend zeigt folgendes:

- Bauliche Massnahmen werden mehrheitlich abgelehnt
- Die Tempo-30-Zonen Erlen/Rütistrasse und Unterrohringen werden abgelehnt bzw. als nicht nötig beurteilt
- Am meisten Zustimmung besteht im Gebiet Brandbühl

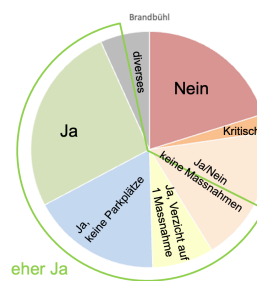
Zone 1 Halden



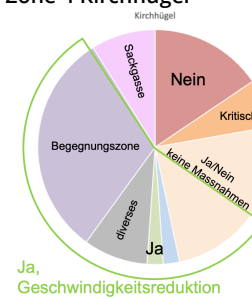
Zone 2 Seuzach Nord



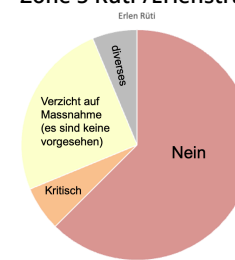
Zone 3 Brandbühl



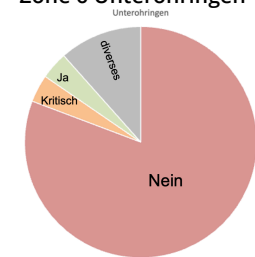
Zone 4 Kirchhügel



Zone 5 Rüti-/Erlenstrasse



Zone 6 Unterrohringen



3 ALLGEMEINES / ALLE ZONEN

Rückmeldung	Stellungnahme
<p>Rückmeldung ID 187601.1, 187602.1, 187600.1, 187598.1, 187597.1, 187599.1</p>	<p>Offenlegung der Kosten für Tempo-30-Zonen über alle Gebiete der Gemeinde Seuzach Antrag: Der Gemeinderat publiziert die voraussichtlichen Kosten für alle Quartiere der Gemeinde Seuzach.</p>
<p>Rückmeldung ID 187601.2, 187602.2, 187600.2, 187598.2, 187597.2, 187599.2</p>	<p>Verzicht auf Tempo 30 in allen Quartieren Antrag: Genereller Verzicht von Tempo 30 in allen Quartieren.</p>
<p>Rückmeldung ID 180635.1, 180633.1, 180627.1, 180631.1, 180624.1, 180629.1</p>	<p>Die flächendeckende Einführung der Tempo-30-Zone ist nochmals gesamthaft zu überprüfen und in ihrer heutigen Form kritisch zu hinterfragen.</p>
<p>Rückmeldung ID 188596</p>	<p>Verzicht auf alle zusätzlichen Tempo 30 Zonen Begründung (gekürzt): Negative Effekte in der T30 Zone Forrenberg (unübersichtliche Verkehrsführung, unnötige Behinderung, Parkplätze führen zu weniger Sicherheit, Verlust von Fussgängerstreifen, heute gefährlicher als vor der Realisierung, mehr Unfälle, Verminderung der Lebensqualität) Neue Zonen: sehr wenige Unfälle > keine Gründe für T30 Verkehrshindernisse: Lärmemissionen, Gefahr für Velofahrende und Inlineskater, Behinderung Blaulichtorganisationen, Nachteile im Unterhalt</p>
<p>Rückmeldung ID 184944, 185619</p>	<p>Keine Umsetzung von flächendeckenden 30er Zonen, sondern nur selektiv und situativ Massnahmen ergreifen. Gilt für alle Zonen und insbesondere für Zone 3 (Brandbühl) Begründung (gekürzt): Unfallstatistik zeigt keinen Bedarf, Geschwindigkeitsmessungen zeigen das heute nicht gerast wird, zumindest vertagen bis keine Hindernisse mehr erforderlich sind, fraglich ob die Lärmbelastung sinkt, Bürger sollten entschieden (GV), abwarten bis das Wendegleis der SBB gebaut ist, ev. nur Rechtsvortritte mit Bodenmarkierungen klarer darstellen</p>

	Rückmeldung	Stellungnahme
Rückmeldung ID 186610	<p>Keine Umsetzung weiterer Tempo 30 Zonen (alle Zonen) Begründung (gekürzt)</p> <p>Keine wesentlichen Lärmreduktion, mehr Lärm und kein regelmässiger Verkehrsfluss durch Hindernisse (Schwellen und Fahrbahnverengungen). Es bestehen überall auf diesen Quartierstrassen Trottoirs für die Fussgänger und den Langsamverkehr. Bestehen in diesen Quartieren «Sicherheitsrisiken», welche nicht bereits «entschärft» wurden? Tempomessungen haben gezeigt, dass bereits heute mehrheitlich langsamer gefahren wird. Zweck einer Strasse ist mit dem Fahrzeug voranzukommen, nicht darauf zu malen und als «Spielplatz» zu nutzen. Hohe Kosten für die Massnahmen.</p> <p>Es wurde bisher versprochen, dass jede weitere Zone vor die Gemeindeversammlung kommt.</p> <p>Aus allen diesen Gründen lehnen wir Umsetzung der geplanten 30er Zonen ab.</p>	<p>Ziel der Online-Mitwirkung war, die Meinung der Bevölkerung abzuholen und auf dieser Basis zu prüfen, ob und wo Tempo-30-Zonen weiterverfolgt werden sollen.</p> <p>Es besteht auch Zustimmung zu Tempo 30. Auf Tempo 30 wird nicht gänzlich verzichtet aber das Projekt wurde überprüft und angepasst.</p>
Rückmeldung ID 187697	<p>Wir unterstützen die Einführung von Tempo 30 Zonen in allen Wohnquartieren von Seuzach. Dabei sollten nur so viele bauliche Massnahmen vorgenommen werden, wie nötig.</p> <p>Wir wünschen, dass dieses Projekt bald umgesetzt wird.</p>	<p>Aufgrund der e-Mitwirkung hat sich gezeigt, dass die Einführung von Tempo 30 in Unterohringen und Rütistrasse/Erlenstrasse von einer grossen Mehrheit als nicht erforderlich beurteilt wird und dass der Einbezug der Haldenstrasse tendenziell abgelehnt wird. Der Gemeinderat verzichtet daher auf die beiden Zonen und den Einbezug der Haldenstrasse.</p> <p>Das redimensionierte Projekt wird weiterverfolgt. Mit zusätzlichen Geschwindigkeitsmessungen konnte zudem belegt werden, dass ein Teil der baulichen Massnahmen nicht erforderlich ist, so dass nun eine moderate Massnahmendichte vorliegt.</p>
Rückmeldung ID 185528	<p>Wir begrüssen die Einführung von Langsamfahrzonen in allen 6 Zonen ausdrücklich.</p> <p>Prinzipiell bevorzugen auch wir die Varianten, die ohne bauliche Massnahmen wie Schwellen auskommen. Sollte sich dies jedoch als nicht bewilligungsfähig erweisen, bevorzugen wir ganz klar die Einführung von Langsamfahrzonen mit den paar wenigen vorgesehenen Schwellen gegenüber einem weiteren Aufschieben des Projektes.</p> <p>Der Zugewinn an Sicherheit in Tempo 30 Zonen ist wissenschaftlich einwandfrei belegt, ebenso die Reduktion der Abrollgeräusche und der Gewinn an Lebensqualität.</p>	

	Rückmeldung	Stellungnahme	
Rückmeldung ID 186311	<p>Volksabstimmung unbedingt durchführen. Diese Stellungnahme gilt für alle Zonen.</p> <p>Wenn ich das richtig verstehe, wäre eine Volksabstimmung bei einer Projektschätzung unter CHF 400'000 nicht notwendig. Dann könnte der Gemeinderat allein bestimmen. Auch wenn dies gemäss Verordnung so festgelegt ist, fordere ich dennoch unter allen Umständen eine Volksabstimmung durchzuführen. Das Einführen von 30er-Zonen ist bekanntlich eine hoch emotionale Angelegenheit. Deshalb soll das Volk befragt werden. Es darf und kann nicht sein, dass hier der Gemeinderat allein entscheidet. Bei einer allfälligen Annahme der Vorlage durch das Volk, wäre die Akzeptanz logischerweise auch entsprechend höher.</p>	<p>Welche Geschäfte der Gemeindeversammlung vorzulegen sind und welche in der Kompetenz des Gemeinderates liegen, ist über die Kredithöhe geregelt.</p> <p>Für eine Urnenabstimmung zum Kredit Tempo 30 wäre eine Initiative erforderlich oder ein Antrag an der Gemeindeversammlung, sofern das Geschäft dieser vorgelegt wird. Sofern der Kredit in der Kompetenz des Gemeinderates liegt, ist fraglich, ob die Initiative zulässig wäre.</p> <p>Es entspricht keineswegs der Haltung des Gemeinderates, der Bevölkerung Informationen vorzuenthalten oder Entscheide ohne ausreichende Akzeptanz zu treffen.</p> <p>Mit der Online-Mitwirkung wollte der Gemeinderat vielmehr eine frühzeitige Beteiligung ermöglichen und die Meinungen der Bevölkerung aktiv einholen.</p> <p>Darüber hinaus hat die Bevölkerung im Rahmen der öffentlichen Auflage erneut die Möglichkeit, zu den geplanten Tempo-30-Massnahmen Stellung zu nehmen.</p>	
Rückmeldung ID 185457	<p>Projekt 30er Zone gehört vor die Gemeindeversammlung.</p> <p>Der Gemeinderat vertritt gemäss Aussagen an der Informationsveranstaltung die Haltung, dass je nach Bausumme, das Geschäft der Gemeindeversammlung vorzuenthalten. Projekte wie diese sind für viele Einwohner von Seuzach einschneidend und es darf nicht sein, dass die Einwohner dazu nicht anlässlich einer Gemeindeversammlung Stellung nehmen dürfen.</p>		
Rückmeldung ID 187253.2	<p>Es ist nicht einzusehen, weshalb der Gemeinderat seine Handlungsfähigkeit einschränken, das Projekt an einer Gemeindeversammlung zur Abstimmung bringen und damit ein Präjudiz schaffen sollte.</p>		
Rückmeldung ID 185846	<p>Entscheidungsfindung ohne Gemeindeversammlung, sofern das Projekt innerhalb des vorgesehenen Budgets umgesetzt werden kann. Begründung (gekürzt): Wir begrüßen dieses Vorgehen ausdrücklich. Aus unserer Sicht trägt es der Tatsache Rechnung, dass eine Gemeindeversammlung nicht alle betroffenen Bevölkerungsgruppen gleichermaßen abbilden kann.</p>		<p>Sofern der erforderliche Kredit in der Kompetenz des Gemeinderates liegt, entscheidet der Gemeinderat.</p>
Rückmeldung ID 187648.4	<p>Anscheinend wurde von Seite der Gemeinde gesagt, dass alle weiteren Tempo 30 Beschränkungen vor das Stimmvolk kommen.</p>		<p>Dies wurde 2008 – 2013 bei der Umsetzung Oberohringen und Seuzach Süd Forrenberg sowie Mösli gesagt, weil die Gemeindeversammlung 2005 eine flächendeckende Umsetzung ablehnte. Zwischenzeitlich ist die Ablehnung jedoch 20 Jahre her, so dass der Gemeinderat nicht mehr an diesen Gemeindeversammlungsbeschluss gebunden ist.</p>

Einwendung ID 186530	Antrag	Stellungnahme
Einwendung ID 186056	<p>Ich beantrage, dass auf bauliche Massnahmen wie Schwellen und insbesondere Ausbuchtungen verzichtet wird.</p> <p>Begründung (gekürzt): nachteilig für Verkehrsfluss, mehr Lärm und Abgase, nicht von Vorteil für Velos und Unterhalt, Kosten, Beispiel Pfungen ohne Einengungen.</p>	<p>Grundsätzlich würde der Gemeinderat ebenfalls eine Tempo 30 Einführung ohne bauliche Massnahmen begrüssen.</p> <p>Aufgrund der Verordnung zu Tempo-30- und Begegnungszonen Art. 5 Abs. 3 sind «nötigenfalls» Massnahmen erforderlich. Die Verfügungsbehörde / KAPO verlangt diese aufgrund von Erfahrungen ab einem Geschwindigkeitsniveau v85% 41 km/h bzw. spätestens ab 45 km/h. Auf bauliche Massnahmen kann daher nicht vollständig verzichtet werden. Im Rahmen der Überarbeitung konnte jedoch aufgrund von ergänzenden Geschwindigkeitsmessungen auf diverse Massnahmen verzichtet werden.</p> <p>➔ Die Einwendung wird teilweise erfüllt. Es werden weniger Massnahmen vorgesehen.</p>
Einwendung ID 180635.2/3, 180633.2/3 180620.2/4, 180627.2/3, 180631.2/3, 180624.2/3, 180629.2/3	<p>Verzicht auf Schwellen in allen Zonen.</p> <p>Schwellen bewirken ein unnötiges Abbremsen und das bei max. 30 km/h. Dadurch entsteht ein "Stop and Go", welche eher das Gegenteil von einer Verkehrsberuhigung bewirkt.</p> <p>Es kann doch nicht sein, dass wegen einer KP-Vorschrift Schwellen eingebaut werden, wenn die Bevölkerung das nicht will. Da muss dringend daraufhin gearbeitet werden, dass diese Vorschrift geändert wird.</p> <p>Sollte es dennoch Schwellen geben, dann müssen diese sehr niedrig erstellt werden, so wie z.B. in Stadel. Dort kann man ohne zusätzliches Abbremsen darüberfahren.</p>	<p>Auf Schwellen wird in 1. Priorität verzichtet.</p> <p>Wenn sich im Rahmen einer Nachkontrolle zeigt, dass Tempo 30 nicht eingehalten wird, muss an diesen Stellen teilweise mit Schwellen nachgerüstet werden (2. Priorität). Wenn Tempo 30 eingehalten wird, werden keine Schwellen erstellt.</p> <p>Die Rampen der geplanten Schwellen sind relativ flach vorgesehen, so dass kein wesentliches Abbremsen bei 30 km/h erforderlich sein soll. Sie müssen jedoch eine gewisse Wirkung haben, so dass bei 50 km/h ein Abbremsen erforderlich ist.</p> <p>Die Anordnung von baulichen Massnahmen und Signalisationsracks wird in Zusammenarbeit mit der KAPO festgelegt, so dass die Verkehrssicherheit gewährleistet ist. Alle baulichen Massnahmen (Betonlemente) werden zudem im Rahmen der öffentlichen Auflage vor Ort markiert, so dass allfällige Probleme frühzeitig erkannt werden können.</p> <p>➔ Die Einwendung wird teilweise erfüllt. Schwellen werden nur in 2. Priorität vorgesehen</p>

	Hinweis (keine Anträge)	Stellungnahme
Einwendung ID 188706.3	<p>Einengungen: die generelle Planung der Gemeinde sieht einen massvollen Gebrauch dieser Massnahme vor. Sie verbessern über die Wahrnehmung des Strassenbildes für den Autofahrer entscheidend das subjektive Empfinden – die Strasse lädt auch optisch dazu ein, dass hier eine besondere Aufmerksamkeit gefordert ist.</p>	-
Einwendung ID 188706.4	<p>Vertikale Versätze (Schwellen): sind in vielen Gemeinden in Gebrauch und erprobt. Mit T30 ist der Anhalteweg verringert und das Gesichtsfeld vergrössert, sodass bei angepasstem Fahren nicht stark abgebremst werden muss, wenn überhaupt (man passt ja die Geschwindigkeit dem Gesichtsfeld an). Ein Fahrzeug mit T30 hat 2.8 x (!) weniger kinetische Energie gegenüber T50, was das Abbremsen viel sanfter macht. Zudem bremsen immer mehr Autos mit einer Rekuperation, indem dabei Fahr-Energie erzeugt, wird für eine nachträgliche Beschleunigung. Man kann so fahren, dass es Bremsstaub gibt und lärmvoll beschleunigen; ist aber nicht die rücksichtsvolle Fahrweise, die sich die Mehrheit wünscht und die heute gefordert ist (Prinzip der Koexistenz aller Verkehrsteilnehmer). «Stopp an Go» ist eine Gegebenheit in der T50-Zone und nicht auf die T30-Zone anwendbar (2.8 x weniger kinetische Energie). Traktoren, landwirtschaftliche Fahrzeuge: in meiner früheren Gemeinde wurde in einem Weiler, der auf der Verkehrsrouten zu einer Gastrocknungsanlage liegt, eine T30-Zone mit Schwellen eingerichtet. Gross war die Skepsis der Landwirte; durch einem Fahrversuch eines Landwirts mit Traktor samt Anhänger bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h gelangten beide Seiten jedoch zur Überzeugung, dass es funktioniert. Selbstverständlich muss bei voller Ladung die Geschwindigkeit angepasst werden.</p>	-
Rückmeldung ID 188706.2	<p>Zonentor: solche findet man überall in der Schweiz so an, weil bewährt und allgemeinverständlich.</p> <p>Velofahrer sollen, wo möglich, rechts davon vorbeigeführt werden.</p> <p>Bei Gegenverkehr bei einem Zonentor muss die Fahrt zwar verlangsamt werden, aber bei einem DTV in eine Richtung von < 100 in den allermeisten Strassen mit Messungen, ausser der Herbstacker- und Gotthelfstrasse und auf Sammelstrassen, muss nie wirklich gewartet werden.</p>	<p>Bei genügend Strassenbreite können Velofahrende rechts am Zonentor vorbeigeführt werden. Dies hätte jedoch eine deutlich stärkere Einengung des Strassenraums zur Folge.</p> <p>Die Situation wurde in Seuzach angeschaut. Bei vielen Strassen ist die Lösung nicht geeignet, weil das Signal zu weit aussen im Strassenraum platziert werden müsste. Auf die Lösung wurde daher verzichtet.</p>

4 GEBIET HALDEN

	Rückmeldung	Stellungnahme
Rückmeldung ID 184982	Wie beantragen, Tempo 30 in der Zone 1 Halden einzuführen. Wir begrüßen es sehr, dass an der Turnerstrasse 25 die Einführung von Tempo 30 geplant ist. Schon seit vielen Jahren ärgern wir uns immer wieder über unvorsichtige Auto- und Mofafahrer, die viel zu schnell (und zu laut) über diese Strasse fahren. Es sind immer viele Kindergarten- und Schulkinder unterwegs und wir sind froh, dass noch nie etwas passiert ist. Tempo 30 würde die ganze Verkehrssituation beruhigen.	Aufgrund der Rückmeldungen gegen die Massnahmen an der Haldenstrasse (Schwelle und Parkplätze) wird an der Haldenstrasse auf Tempo 30 verzichtet. An der Turnerstrasse, der Erdbühl-, Möslistrasse und der Heimensteinstrasse ist weiterhin Tempo 30 geplant.
Rückmeldung ID 186802	Tempo 30 wird begrüsst Begründung (gekürzt): Chrabelgruppe, Verkehrszunahme, kein Trottoir, Kinder können den Verkehr nicht einschätzen, Schulweg	
Rückmeldung ID 186547	Ein klares JA zur Einführung der Tempo 30 Zone. In Quartier Möslistrasse / Erdbühlstrasse gab es in den letzten Jahren einen regelrechten Generationenwechsel und dadurch auch wieder mehr kleine Kinder. Kinder sollen einen sicheren Schulweg haben und diesen auch alleine bewältigen können. Tempo 30 schützt vor Unfällen, reduziert Lärm und macht unser Quartier spürbar ruhiger und lebenswerter. Die Kurve in der Sackgasse an der Möslistrasse ist sehr unübersichtlich und gefährlich.	
Rückmeldung ID 186537.1	Zone 30 Möslistrasse: Kein Trottoir vorhanden, Schulweg und Spielstrasse für viele Kinder, viel Verkehr. Enge und unübersichtliche Situation auch durch parkierte Autos.	
Rückmeldung ID 185845.1	Für den südlichen Teil der Turnerstrasse ist eine 30er Zone sinnvoll.	

	Rückmeldung	Stellungnahme
Rückmeldung ID 186903	30er Zone hier ist super, unbedingt umsetzen Möslistrasse, Erdbühlstrasse und Heimensteinstrassen machen absolut Sinn für Tempo 30. Strassen sind jetzt schon eher schmal, es gibt für Fussgänger keine guten Ausweichmöglichkeiten, es sind viele Kindern (Chindsgi, Schuelweg, Spiel) unterwegs.	Aufgrund der Rückmeldungen gegen die Massnahmen an der Haldenstrasse (Schwelle und Parkplätze) wird an der Haldenstrasse auf Tempo 30 verzichtet. An der Turnerstrasse, der Erdbühl-, Möslistrasse und der Heimensteinstrasse ist weiterhin Tempo 30 geplant.
Rückmeldung ID 188673	Umsetzung Zone 1 gewünscht Begründung (gekürzt): Familien mit Kindern an der Erdbühlstrasse, Verkehrszunahme & Ablenkung der Automobilisten, Schulweg	
Rückmeldung ID 188671	Dringende Umsetzung der Tempo 30 Zone im Mösliquartier/ Erdbühlstrasse! Begründung (gekürzt): Familien mit Kindern & ältere Menschen, kein Gehweg, Schulweg, Sicherheitstechnisch nicht tragbar, unübersichtliche Kurve, Umsetzung hat höchste Priorität.	
Rückmeldung ID 186626	Antrag einer pragmatischen Einführung der Tempo-30-Zone mit möglichst einfacher Umsetzung. Begründung (gekürzt): kleine Kinder an der Erdbühlstrasse / Schulweg, die Strasse soll gleichzeitig auch als Begegnungsort dienen, wichtiger Schritt zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Stärkung der Lebensqualität Es ist wichtig, dass die Einführung der Tempo-30-Zone nicht mit einer Reduktion der Parkmöglichkeiten verbunden wird und ergänzende bauliche Massnahmen nur dort, wo sie wirklich nötig sind, realisiert werden. Dies erspart der Gemeinde Kosten und Unmut bei den Verkehrsteilnehmern.	Der Gemeinderat wünscht ebenfalls eine pragmatische Einführung. Bauliche Massnahmen werden nur dort vorgesehen, wo diese erforderlich sind (v85% > 45km/h, bzw. Massnahmen 2. Priorität bei v85% 41-45 km/h). Aufgrund der Rückmeldungen gegen die Massnahmen an der Haldenstrasse (Schwelle und neue Parkplätze) wird an der Haldenstrasse auf Tempo 30 verzichtet. An der Erdbühlstrasse ist weiterhin Tempo 30 geplant.

	Rückmeldung	Stellungnahme
Rückmeldung ID 185832	Das sinnlose Projekt T30 ist zu stoppen. Steuergelder dürfen nicht auf diese Weise verschleudert werden. Es ergibt für niemanden einen Mehrwert.	Die Online-Mitwirkung war dazu vorgesehen, die Haltung der Bevölkerung abzuholen. Aufgrund der Rückmeldungen zeigte sich, dass tendenziell Zustimmung zu Tempo 30 besteht.
Rückmeldung ID 185051	Keine 30 er Zone - resp. Anwohner sollen das entscheiden. Im Quartier wissen am besten, wie vernünftig gefahren wird.	An Tempo 30 im Gebiet Mösli und Turnerstrasse wird daher festgehalten, auf den Einbezug der Haldenstrasse wird aufgrund der Rückmeldungen verzichtet.
Rückmeldung ID 185424	keine 30-Zone Die Schwellen, Tafeln und Verkehrshindernisse sind absolut sinnlos und teuer. Krankenwagen, Müllabfuhr etc. kommen nicht mehr durch. Autos können nicht mehr kreuzen, mit Velos und anderen Verkehrsteilnehmern entstehen gefährliche Situationen, deshalb nein!	Alle baulichen Massnahmen werden zudem im Rahmen der öffentlichen Auflage vor Ort markiert, so dass allfällige Probleme frühzeitig erkannt werden können.
Rückmeldung ID 185460	Keine Tempo-30-Zone an der Haldenstrasse weil: <ul style="list-style-type: none"> • Die geplanten Schwellen verursachen eine Zunahme des Lärms (wie auch dem technischen Bericht zu entnehmen ist). • Die Zone 30 sieht nur noch eine begrenzte Anzahl Parkfelder vor (13 Stück). Dies führt bei Anlässen im Schulhaus Halden zu Parkplatznot, was wiederum zu einem Suchverkehr an der ganzen Haldenstrasse und den angrenzenden Quartieren führt. • Die geplante Schwelle beim Schulhaus Halden lenkt die Aufmerksamkeit der Fahrzeuglenker auf die Schwelle und weg vom "Betrieb" rund ums Schulhaus, was der bekanntlich aktuell sicheren Situation nicht dienlich ist. • Die Kosten von ca. 30'000.- Fr pro Schwelle, plus zusätzliche Kosten für Markierungen und Tafeln sind unverhältnismässig und können sinnvoller eingesetzt werden. Antrag An der Haldenstrasse ist keine Tempo 30 Zone einzuführen, sondern der aktuelle Zustand zu belassen.	Aufgrund der Rückmeldungen gegen die Massnahmen an der Haldenstrasse (Schwelle und Parkplätze) wird an der Haldenstrasse auf Tempo 30 verzichtet. An der Turnerstrasse ist weiterhin Tempo 30 geplant.

Rückmeldung ID 187434	Rückmeldung	Stellungnahme
Rückmeldung ID 186557, 186558, 186559, 186560	Keine Parkplätze einrichten. Während Pausen spazieren Schüler immer auf der Strasse. Wenn dann noch parkierte Autos da sind, wirds unübersichtlich und eher gefährlich.	Auf den Einbezug der Haldenstrasse in die Tempo 30 Zone und damit auf die Parkplätze wird verzichtet.
Rückmeldung ID 186561	Keine Parkplätze um Haldenschulhaus einzeichnen. Wenn Autos dort ständig parkiert sind, ist ein Wenden auf der Strasse nicht möglich. Die Autos fahren dann die Haldenstrasse entlang, um irgendwo in einem Hausplatz zu kehren. Heute ist das bei nicht eingezeichneten Parkplätzen kein Problem.	
Rückmeldung ID 185850	Es sei auf die Parkplätze an der Haldenstrasse zu verzichten. Es sei generell im Bereich Haldenstrasse keine 30er Zone einzuführen. Eventualantrag: es sei eine Volksabstimmung durchzuführen.	Die Parkplätze an der Haldenstrasse und die baulichen Massnahmen wurden mehrheitlich abgelehnt, daher wird auf den Einbezug der Haldenstrasse verzichtet. Auf die Parkplätze wird daher ebenfalls verzichtet. Sollte sich ein effektiver Bedarf zeigen können die Parkplätze erneut geprüft werden.
Rückmeldung ID 185845.2	Zusätzliche Parkplätze an der Haldenstrasse entspannt das Parkplatzproblem.	<p>Aufgrund der Rückmeldungen gegen die Massnahmen an der Haldenstrasse (Schwelle und Parkplätze) wird an der Haldenstrasse auf Tempo 30 verzichtet.</p> <p>An der Turnerstrasse sind Fussgängerstreifen weder zweckmässig noch möglich (zu geringe Fussgänger- und Fahrzeugfrequenz, VSS Normen)</p> <p>An der Heimensteinstrasse besteht bei der Einfahrt in die Haldenstrasse eine Trottoirüberfahrt, was einem «Kein Vortritt» entspricht. Hier wird jedoch unabhängig von Tempo 30 eine Farbmarkierung zur Hervorhebung des Trottoirs geprüft.</p> <p>Ein 60 cm (zulässiges Mass) «weisser Streifen» stellt keine Fussgängersicherung dar. Für die Markierung eines genügend breiten Längsfussgängerstreifens besteht zu wenig Platz und dieser schafft auch nur wenig Sicherheit. Dies wird nicht als sinnvoll beurteilt.</p>

	Rückmeldung	Stellungnahme
Einwendung ID 186564	Keine Verengung einbauen. Dieser Teil der Haldenstrasse ist heute recht befahren. Ein Kreuzen bei der Verengung ist nicht mehr möglich, damit bleiben Autos z.T auf der Welsikonerstrasse stehen und behindern dort den Verkehr bzw. werden zu einem Sicherheitsrisiko. In Winterthur, am Deutweg, reichen dazu auch die 30-er Markierungen auf der Strasse. Die Kosten für die Verengung können gespart werden. Die Verengung wird auch die Schneeräumung an dieser Stelle massiv stören.	Der Zonenbeginn muss signalisiert werden. Eine Markierung reicht nicht. Es ist zudem eine Torsituation zu schaffen. Daher war die einfachste Möglichkeit geplant (Signalrack im Strassenraum). Es war keine bauliche Massnahme vorgesehen. Auf den Einbezug der Haldenstrasse in die Tempo 30 Zone wird jedoch verzichtet. Es wird daher an der Haldenstrasse kein Signalisationsrack im Strassenraum erstellt.
Rückmeldung ID 186563	Kein in die Strasse reichendes Schild einbauen. In diesem Teil der Haldenstrasse sind heute schon viele Autos parkiert. Ein Kreuzen ist kaum möglich. Weitere Einschränkungen führen nur zu gefährlichen Situationen und ergeben keinen Wert.	
Rückmeldung ID 186565	Verengung weglassen [Signal bei der Einmündung Turnerstrasse]. Insbesondere bei Anlässen im Rietacker kommen oft Fahrzeuge ein- und ausfahren gleichzeitig vorbei. Die Verengung lässt kein Kreuzen zu. Es wird dann zu kritischen Situation kommen. Zudem sind Schneeräumungsarbeiten dort massiv behindert, an einer Stelle, die in die Hauptstrasse einbiegt, nicht nötig. In Winterthur am Deutweg sind auch nur 30-er Markierungen am Boden aufgemalt. Verengungen die zusätzlichen Lärm erzeugen, gibt es dort nicht.	Der Zonenbeginn muss signalisiert werden. Eine Markierung reicht nicht. Es ist zudem eine Torsituation zu schaffen. Daher wird die einfachste Möglichkeit geplant (Signalrack im Strassenraum). Es ist keine bauliche Verengung vorgesehen. Die Signalisationsstandorte werden durch die KAPO festgelegt. Die Situation an der Turnerstrasse wurde erneut geprüft und das Signal wurde ca. 3 m weiter weg von der Hauptstrasse vorgesehen, als dies der Entwurf vorsah.
Rückmeldung ID 186901	Rack weglassen. Unübersichtlich, Wenn man von unten / Süden kommt und es links umfahren muss besteht Gefahr, dass jemand aus der Erbühlstrasse einbiegt.	Der Zonenbeginn muss signalisiert werden. Die Signalisationsstandorte werden durch die KAPO festgelegt. Die Situation wurde mit der KAPO geprüft. Ein Signal im Strassenraum wurde als unproblematisch beurteilt.

Einwendung ID 185849	Antrag	Stellungnahme
Einwendung ID 186722	<p>Es sei auf die Aufhebung der Trottoirüberfahrten zu verzichten und es seien die durchgehenden Trottoirs zu belassen.</p> <p>Die Schüler fahren jetzt schon unkontrolliert und ohne zu bremsen durch die Alte Poststrasse Richtung Heimensteinstrasse. Sie hätten Rechtsvortritt gegenüber den vom Feld herkommenden Fahrzeugen, indessen keinen Vortritt gegenüber den Fahrzeugen, welche von der Welsikonerstrasse her kommen. Dieses Verhalten würde verstärkt durch die Aufhebung der Trottoirs. Es würde damit unnötigerweise eine Gefahr geschaffen, der dann mit einer 30er Zone begegnet werden muss, um die neu geschaffene Gefahr zu reduzieren. Es wird mit der Aufhebung der durchgehenden Trottoirs das Gegenteil von dem erreicht, was vordergründig als Sinn der 30er Zone angegeben wird.</p>	<p>In Tempo-30-Zonen sollen alle Strassen gleichwertig sein und es soll daher Rechtsvortritt gelten. Es wurde vorgesehen, im Falle einer Strassensanierung die Aufhebung der Trottoirüberfahrten <u>zu prüfen</u> und an deren Stelle eine Anhebung der Kreuzung vorzusehen. Aufgrund der Rückmeldungen gegen die Massnahmen an der Haldenstrasse (Schwelle und Parkplätze) wird an der Haldenstrasse auf Tempo 30 verzichtet.</p> <p>Damit muss an der besagten Kreuzung auch kein Rechtsvortritt vorgesehen werden und die Trottoirüberfahrten belieben bestehen.</p> <p>→ Die Einwendung ist damit berücksichtigt.</p>
Einwendung ID 187685	<p>Auf bauliche Massnahmen wie Schwellen und Betonelemente ist zu verzichten!</p> <p>Grundsätzlich soll auf bauliche Massnahmen (Schwellen, Kissen, Betonelemente) in der neuen 30er Zone verzichtet werden. Somit sollte auf Massnahmen 2. Priorität verzichtet werden.</p> <p>Unnötige Kosten, da :</p> <p>1) die gemessene Geschwindigkeit nur in wenigen Fällen das Tempolimit überschreitet. Besser ist es bauliche Massnahmen erst dann zu tätigen, wenn nach einer erneuten Messung eine gehäufte Überschreitung der 30 Limite vorliegt.</p> <p>2) die Unfallstatistik keine Häufung in den Quartieren aufweist.</p>	<p>Im Gebiet Halden sind sämtliche baulichen Massnahmen lediglich als Massnahmen zweiter Priorität vorgesehen. Sie werden somit nur umgesetzt, wenn sich nach der Einführung von Tempo 30 anhand von Geschwindigkeitsmessungen zeigt, dass zusätzliche Massnahmen zur Einhaltung der Temporeduktion erforderlich sind.</p> <p>Auf den Einbezug der Haldenstrasse und damit auf die Schwelle in diesem Bereich wird verzichtet.</p> <p>→ Die Einwendungen sind teilweise berücksichtigt (2. Prio.).</p>
Einwendung ID 188712	<p>Auf die Schwelle [an der Möslistrasse] ist zu verzichten. Es soll erst die Wirkung der 30er Signalisation abgewartet werden, bevor bauliche Massnahmen und Kosten gesprochen werden.</p>	<p>Anstelle der Schwelle werden Einengungselemente vorgesehen. Diese sind nur als 2. Priorität vorgesehen, wenn sich zeigt, dass die Einhaltung von Tempo 30 nicht gegeben ist.</p>
Einwendung ID 185852	<p>Schwelle [an der Möslistrasse] weglassen</p> <p>Strasse ist sowieso schon schmal und es hat oft parkierte Autos auf einer Strassenseite. Eine zusätzliche Hürde ist hier nicht notwendig. Wenn eine Schwelle dann direkt beim Beginn, dort wo auch das Rack steht.</p>	<p>→ Die Einwendungen werden weitgehend berücksichtigt (Einengungen 2. Prio.).</p>

	Antrag	Stellungnahme
Einwendung ID 187683	Auf diese Schwelle [im Bereich Hirschweg] soll verzichtet werden. zu hohe Lärmbelastung für die Anwohner durch das Abbremsen, Überfahren und Beschleunigen keine Risikozone, da an dieser Stelle langsam gefahren wird und keine Unfälle zu verzeichnen sind.	<p>Aufgrund des bestehenden Geschwindigkeitsniveaus ist eine bauliche Massnahme erforderlich. Die Schwelle ist dabei lediglich als Massnahme zweiter Priorität vorgesehen und soll nur umgesetzt werden, falls sich zeigt, dass Tempo 30 nicht ausreichend eingehalten wird. Der Standort wurde mit der KAPO geprüft.</p> <p>→ Die Einwendungen werden teilweise berücksichtigt (2. Prio).</p>
Einwendung ID 188714	Auf die Schwelle [im Bereich Hirschweg] ist zu verzichten. Es soll erst die Wirkung der 30er Signalisation abgewartet werden, bevor bauliche Massnahmen und Kosten gesprochen werden.	
Einwendung ID 185852	Keine Schwelle im Bereich Hirschweg: Die Schwelle wäre kurz vor der Kurve. Dies ist für alle Verkehrsteilnehmer (auch Velos) gefährlich.	
Einwendung ID 187681	Auf diese Schwelle [an der Haldenstr.] soll verzichtet werden. Keine Risikozone, keine Fussgängerdurchgang, es existiert ein Trottoir	<p>Aufgrund des bestehenden Geschwindigkeitsniveaus an der Haldenstrasse wäre bei einem Einbezug der Strasse in eine Tempo-30-Zone eine wirksame Massnahme (z.B. eine Schwelle) erforderlich um das neue Geschwindigkeitsniveau zu unterstützen.</p> <p>Aufgrund der Rückmeldungen gegen die Massnahmen an der Haldenstrasse (Schwelle und Parkplätze) wird an der Haldenstrasse auf Tempo 30 verzichtet.</p> <p>Damit wird auch auf die Schwelle verzichtet.</p> <p>→ Die Einwendungen sind damit weitgehend berücksichtigt.</p>
Einwendung ID 188711	Auf die Schwelle [an der Haldenstr.] ist zu verzichten. Es soll erst die Wirkung der 30er Signalisation abgewartet werden, bevor bauliche Massnahmen und Kosten gesprochen werden.	
Einwendung ID 186562	Keine Schwelle [an der Haldenstrasse] einbauen. Die Haldenstrasse ist wenig befahren. Es ist mit Kanonen auf Spatzen geschossen, dort eine teure Schwelle zu bauen. Zudem wird die Schwelle zu zusätzlichem Lärm beim An- und Abfahren führen.	
Einwendung ID 185851	Es sei auf diese Schwelle [an der Haldenstr.] zu verzichten. Begründung (gekürzt): Sinnlos/unnötig, Feld auf einer Seite hoher Zaun auf der anderen, kein Unfall	
Einwendung ID 186566	Schwellen und Verengungen nicht einbauen. Oft ist in dieser Kurve hohes Getreide oder sogar Mais angesät, man sieht nicht mehr um die Kurve. Anstatt dann auf die Strasse zu schauen, muss man um teure Schwellen/Verengungen herum fahren. Die Sicherheit wird damit reduziert.	

Rückmeldung
ID 186912

Rückmeldung

Optische Verengung der Hettlingerstrasse zwischen Post- und Turnerstrasse.
Für den genannten Abschnitt der Hettlingerstrasse gilt ein zweiteiliges Fahrverbot. Die Strasse wird nicht nur von Anwohnern befahren, sondern auch von (E)-Velo- und Mopedfahrern zur eiligen Durchfahrt benützt. Sie ist gerade, schmal und hat keine Trottoirs. Einzelne Häuser stehen an der Strasse. Kinder im Vorschul- und Schulalter spielen auf der Strasse und sind gefährdet durch E Bikes und Mopeds. Minimale Massnahmen zur Temporeduktion und -einhaltung sind notwendig.

Stellungnahme

Für die Einhaltung von Tempo 30 sind hier keine Massnahmen erforderlich zumal hier auch ein Fahrverbot besteht. Die Markierungs-massnahme (optische Verengung, z.B. analog der Kirchgasse) wurde geprüft und momentan unter anderem aus Kostengründen verworfen. Im Rahmen einer späteren Strassensanierung kann eine Gestaltungsmassnahme erneut geprüft werden.

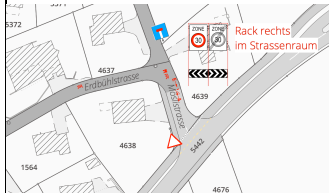
Rückmeldung
ID 186913

Antrag: Begegnungszone und Tempo 20 im Bereich der Hettlingerstrasse zwischen Alter Poststrasse und Turnerstrasse.
Das Fahrverbot soll bestehen bleiben. Wenn dies nicht möglich ist in einer Begegnungszone, wollen die Bewohner der Hettlingerstrasse das Fahrverbot auf jeden Fall behalten und halt auf die Begegnungszone verzichten.


Die Strasse ist durch das Fahrverbot bereits jetzt privilegiert. Eine Begegnungszone wird als nicht erforderlich beurteilt.

Rückmeldung
ID 186537.2, 188405

Stopp Tafel bei Übergang zu Welsikonerstrasse
Einfahrt in Welsikonerstrasse sehr unübersichtlich und zusätzlich gefährlich durch den vorgelagerten Veloweg. Zudem hohes Verkehrsaufkommen auf Welsikonerstrasse. Signal „kein Vortritt“ durch „Stopp“ ersetzen.



➔ Die Rückmeldung betrifft das Projekt Tempo 30 nicht.
Die Situation wird unabhängig von Tempo 30 geprüft.

Rückmeldung	Rückmeldung	Stellungnahme
ID 186537.3	<p>Veloweg Tafel versetzen (Einfahrt in Welsikonerstrasse) Die jetzige Tafel behindert die Einfahrt in die Welsikonerstrasse beim Rechtsabbiegen. Sie ist nach hinten zu versetzen.</p> 	<p>➔ Die Rückmeldung betrifft das Projekt Tempo 30 nicht. Die Situation wird unabhängig von Tempo 30 geprüft.</p>
ID 188403	<p>Warum eine Sackgassenschild hier? Es ist möglich via Heimensteinstrasse und im Räbhag auf Welsikonstrasse ausfahren.</p>	<p>Das als bestehend eingetragene Sackgassenschild ist nicht vorhanden. Es wurde im Plan korrigiert (entfernt).</p>
ID 186658	<p>Antrag auf Erstellung eines Fussgängerstreifens an der Welsikonerstrasse (höhe Bushaltestelle Im Räbhag) Täglich überqueren zahlreiche Kinder und Erwachsene die Strasse auf dem Weg zum Bahnhof sowie zur Schule bzw. zum Kindergarten. Im Sommer wird die Strasse zudem für den Gang ins Freibad von vielen Kindern und Familien gequert. Die Welsikonerstrasse ist an dieser Stelle stark frequentiert, und insbesondere für Kinder stellt das Überqueren der Strasse ohne gesicherte Querungsmöglichkeit ein erhöhtes Unfallrisiko dar.</p>	<p>➔ Die Rückmeldung betrifft das Projekt Tempo 30 nicht. Grundsätzlich stellen Fussgängerstreifen keinen «gesicherten Übergang» dar. Dies erfolgt durch eine Mittelinsel oder dergleichen. Fussgängerstreifen geben lediglich den Vortritt. Die Möglichkeit für Fussgängerstreifen ist an Vorgaben geknüpft (Fussgängerfrequenz und Verkehrsmenge, Sicht, Beleuchtung). Es ist zudem an Kantonsstrassen idR. eine Mittelinsel erforderlich. Die Welsikonerstrasse ist eine Kantonsstrasse. Hier ist der Kanton zuständig. Die Situation wird unabhängig von Tempo 30 geprüft.</p>

5 GEBIET SEUZACH NORD

Rückmeldung
ID 185415

Rückmeldung

Keine Tafeln im Strassenraum resp. keine 30er Zone im Teilgebiet Seuzach Nord (Strehlgasse, Landstrasse, Leberenstrasse, Weiherstrasse)

Die Strehlgasse wird von vielen Fahrzeugen benutzt wie landwirtschaftliche Fahrzeuge für das Zuführen von Hackschnitzeln zum Schnitzelschopf, Sattelschlepper für die Entsorgung bei der Sammelstelle, Feuerwehr, Gemeindebetriebe und Einwohnern, die die Sammelstelle, den Coop oder das Zentrum Oase besuchen. Vor dem Parkverbot wurde die Einmündung (dort wo die Tafel im Strassenraum gestellt werden soll) als Abstellplatz genutzt und es entstanden oft gefährliche Situationen beim Einlenken von der Weltsikerstrasse auf die Strehlgasse und umgekehrt.

Auch auf der Landstrasse sind aufgrund der starken Frequenz keine Tafeln im Strassenraum aufzustellen (Gründe siehe oben).

Im technischen Bericht werden Studien der Kantonspolizei zitiert, die der Bevölkerung vorenthalten werden, resp. auf Nachfrage auch nicht verfügbar sind. Diese Studien sollten Auskunft geben darüber, wie sich die unterschiedlichen technischen Massnahmen auf die Temporeduktion auswirken. Studien, die nicht öffentlich zugänglich sind, dürfen für solche Zwecke nicht gebraucht werden.

Zudem gibt es keine gesetzlichen Grundlagen, dass Tafeln im Strassenraum platziert werden müssen. Die Torwirkung wird auch durch die normalen Gegebenheiten erreicht (Trottoirüberfahrt (Einmündung Strehlgasse)), Inseln im Bereich der Einfahrt in die Landstrasse.

Ist die 30er Zone nur mit solchen Einschränkungen möglich, dann soll sie in der Zone 2 nicht eingeführt werden.

Stellungnahme

Die Zone Seuzach Nord wird weiterverfolgt.


Die Standorte der Signalisation werden mit der Kantonspolizei festgelegt. Aufgrund der Situation im Bereich der Strehlgasse wurde geprüft, ob eine andere Signalisationslösung möglich ist, um die geforderte «Torwirkung» zu erzielen. Die Verordnung über Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen verlangt eine «Torwirkung» (Art. 5 Abs 1). Eine solche kann am einfachsten mit einer Signalisation im Strassenraum erreicht werden, weil dadurch eine Engstelle entsteht. Für die Strehlgasse wurde eine beidseitige Signalisation neben der Strasse geprüft. Aufgrund der Breite des Strassenraumes und der geraden Linienführung bestehen jedoch nicht genug Gründe, um auf das Signal im Strassenraum zu verzichten. Alternative bauliche Lösungen (z.B. Spezialbelag, Pflasterung, Schwelle) werden als nicht geeignet beurteilt. Am Signalrack im Strassenraum wird festgehalten.

An der Landstrasse keine Gründe für eine andere (ev. teurere) Signalisationslösung / andere Torsituation gesehen.

Über langjährige Umsetzungen und Nachkontrollen von Tempo-30-Zonen mit mehr oder weniger baulichen Massnahmen verfügt die Kantonspolizei über einen hohen Erfahrungswert, welcher besagt, dass gewisse Massnahmen erforderlich sind. Auch der TCS sieht einen Bedarf an verkehrsberuhigenden Massnahmen in Tempo-30-Zonen.

	Rückmeldung	Stellungnahme
Rückmeldung ID 186567	Verzicht auf Verengung, höchstens Markierung anbringen. Die Strehlgasse ist von vielen Fahrzeugen befahren. Ein Kreuzen ist dabei nicht mehr möglich, das wird zu mehr Lärm führen und ist kontraproduktiv. In Winterthur am Deutweg z.B. reicht eine Bodenmarkierung - wieso soll man hier viel Geld für zusätzlichen Lärm ausgeben?	Im Bereich Strehlgasse ist keine bauliche Einengung geplant. Durch das vorgesehene Signal im Strassenraum wurde die erforderliche «Torwirkung» vorgesehen. Die Standorte der Signalisation werden mit der Kantonspolizei festgelegt. Eine Bodenmarkierung alleine ist rechtlich nicht ausreichend.
Rückmeldung ID 185674.1	Eingang West Strehlgasse Signalisation zurückversetzen (vor Seuzihus) > Zugang zur Entsorgungsstation für LKW besser möglich 	Die Standorte der Signalisation werden mit der Kantonspolizei festgelegt. Aufgrund der Situation im Bereich der Strehlgasse wurde das vorgeschlagene Zurückversetzen geprüft. Dies wurde jedoch aufgrund der Zufahrtssituation verworfen. Ein einfaches Signal linksseitig abseits der Strasse, abgesetzt mit dem Trottoir reicht als «Torwirkung» nicht.
Rückmeldung ID 185052	keine 30 er Zone - resp. nur über Antrag Anwohner	Die Zone Seuzach Nord wird weiterverfolgt. Erforderliche Massnahmen werden in Zusammenarbeit mit der KAPO geplant und mit der Abteilung Tiefbau abgesprochen.
Rückmeldung ID 185457	keine 30-Zone Die Schwellen, Tafeln und Verkehrshindernisse sind absolut sinnlos und teuer. Krankenwagen, Müllabfuhr etc. kommen nicht mehr durch. Autos können nicht mehr kreuzen, mit Velos und anderen Verkehrsteilnehmern entstehen gefährliche Situationen, deshalb nein.	
Rückmeldung ID 185418.1	Keine Markierung auf der Strasse anbringen. Es ist üblich und klar, dass auf diesen Strassen der Rechtsvortritt gilt. Sprich klare Situationen werden gekennzeichnet, unklare nicht.	Grundsätzlich ist der Hinweis richtig, dass die Markierung lediglich darlegt, was auch ohne die Markierung gilt. Allerdings haben Rechtsvortrittsmarkierungen einen verkehrsberuhigenden Effekt, weil sie stärker auf die vortrittsberechtigten Strasse aufmerksam machen. An den Rechtsvortrittsmarkierungen wird in Absprache festgehalten.

	Rückmeldung	Stellungnahme
Rückmeldung ID 185418.2	Bei der Kreuzung Weiherstrasse/ Strehlgasse bleibt weiterhin für viele Verkehrsteilnehmer unklar, wie der Vortritt geregelt ist resp. sie bemerken nicht, dass sie von der Weiherstrasse herkommend aufgrund der Trottoir-Überquerung keinen Vortritt haben.	Die Situation an der Weiherstrasse / Strehlgasse soll unabhängig von Tempo 30 durch eine farbliche Markierung verbessert werden, um klarer auf die Trottoirüberfahrt hinzuweisen.
Rückmeldung ID 186645	Antrag einer pragmatischen Einführung der Tempo-30-Zone mit möglichst einfacher Umsetzung. Es handelt es sich dabei um einen wichtigen Schritt zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Stärkung der Lebensqualität. Möglichst keine Reduktion von Parkfeldern mit Ausnahme des Parkfeldes direkt vor dem Eingang des Schwimmbades. Ergänzende bauliche Massnahmen nur dort, wo sie wirklich nötig sind.	Dies entspricht grundsätzlich auch dem Anliegen des Gemeinderates. Eine Reduktion der Parkfelder wird nicht angestrebt und es sollen möglichst wenig bauliche Massnahmen vorgesehen werden. Im Bereich der Landstrasse müssen 2 Parkfelder entfernt werden, um die Sicht auf den Zugang zur Badi zu verbessern. Die beiden Parkplätze werden jedoch ersetzt.
Rückmeldung ID 188739	Tempo-30-Zone Seuzach Nord 2 umsetzen. Für das Quartier und die spielenden Kinder wäre T30 eine Verbesserung	-
Rückmeldung ID 188706.1	Die Einführung der T30-Zonen wird sehr begrüsst. Damit wird ein über 20 Jahre altes Vorhaben endlich umgesetzt, was in vielen anderen Gemeinden seit längerem schon Gewohnheit ist.	-
Rückmeldung ID 187253.1	Die flächendeckende Einführung von Tempo 30 in den Quartieren wird befürwortet und begrüsst. Die Vereinheitlichung sorgt für eine klare Unterscheidung zwischen Haupt- und Quartierstrassen und ist der Gewöhnung an ein neues Paradigma 50/30 förderlich. Unbestritten ist, dass sich bauliche Massnahmen auf das notwendige Minimum beschränken sollen und begründeten Wünschen und Bedürfnissen betroffener Anwohner möglichst Rechnung getragen wird.	Eine Beschränkung der baulichen Massnahmen auf das notwendige Minimum entspricht auch dem Anliegen des Gemeinderates.

Rückmeldung	Rückmeldung	Stellungnahme
ID 185292	<p>Tempo 30 an der Landstrasse begrüsse ich.</p> <p>Anpassung der vorgeschlagenen Signalisation durch eine einfache 30iger Geschwindigkeitstafel z. B. montiert am bestehenden Kandelaber anstelle eines Racks.</p> <p>Alternativ verschieben des Racks Richtung Schwimmbad.</p> <p>Begründung: Behinderung der Ausfahrt der Garagen Landstr. 55-65, Kinder auf dem Schulweg ins Rietacker, überqueren die Landstrasse um anschliessend zu dem Fussgängerstreifen über die Welikonerstrasse zu gelangen. Durch das Rack wird die Sicht des Verkehrsteilnehmers verdeckt.</p>	<p>Aufgrund der Stellungnahme wurde das Rack geringfügig weiter Richtung Schwimmbad vorgesehen. Die Signalisationsstandorte werden jedoch durch die KAPO festgelegt. Der Standort wurde mit der KAPO abgesprochen.</p>
Rückmeldung ID 185674.2	<p>Signalisation Kreuzung Strehlgasse/Weiherstrasse besser kennzeichnen.</p> <p>> Zugang von Süden neben Velos auch für Ausfahrende von den Tiefgaragen Oase oder Polizei erlaubt</p>	<p>➔ Die Rückmeldung betrifft das Projekt Tempo 30 nicht. Die Situation wird unabhängig von Tempo 30 geprüft.</p>
Rückmeldung ID 185674.3	<p>Signal (Einfahrt verboten) Richtung Osten mit Distanztafel 100 m ausstatten</p> <p>> Distanzangabe ist klarer als Text (ab Zufahrt Werkgebäude EKZ)</p>	<p>➔ Die Rückmeldung betrifft das Projekt Tempo 30 nicht. Die Situation wird unabhängig von Tempo 30 geprüft.</p>
Rückmeldung ID 188406	<p>Es wäre gut mit ein Stop-Schild hier [Einmündung Bachtobelstrasse in die Stationsstrasse]. Die ganze Stationstrasse links bis zum Bahnhof ist von einem grossen weissen Schild verdeckt. Oder vielleicht wäre es besser, das Schild zu versetzen oder ganz zu entfernen.</p> 	<p>➔ Die Rückmeldung betrifft das Projekt Tempo 30 nicht. Grundsätzlich sollten die erforderlichen Sichtweiten frei von Schildern oder Sichtbehinderungen sein. Die Situation wird unabhängig von Tempo 30 geprüft.</p>
Rückmeldung ID 188738	<p>Situation beim Coop verbessern und Fussgänger-Sicherheit erhöhen:</p> <p>Kreuzung ist mit den Fahrmanövern für die Fussgänger (ist auch Schulweg/Mittagshort) gefährlich, da sich die Autofahrer leider nicht an die Verkehrsregeln halten (Abkürzen von Stationsstrasse vom Kreisel herkommend beim Linkssabbiegen via Trottoir und somit rechts am korrekt stehenden Auto in der Mörsburgstrasse vorbei, retour aus den Coop-PP in die Mörsburgstrasse fahren, etc.)</p>	<p>➔ Die Rückmeldung betrifft das Projekt Tempo 30 nicht. Die Situation wird unabhängig von Tempo 30 geprüft.</p>

	Antrag	Stellungnahme
Einwendung ID 185420	Keine Schanzen in die Strasse. stark und langsam frequentierte Strasse (Schanze bringt mehr Lärm und sonst keine Wirkung, sondern nur Verärgerung) Behinderung von landwirtschaftlichen Fahrzeugen	Das Geschwindigkeitsniveau auf der Landstrasse ist mit v85 % von 48 / 44 km/h leider nicht wirklich langsam. Es sind bauliche Massnahmen zur Einführung von Tempo 30 erforderlich. Grundsätzlich sind Schwellen durch landwirtschaftliche Fahrzeuge gut befahrbar. Auf die Schwelle an der Landstrasse wird im Rahmen der Einführung jedoch verzichtet und es werden lediglich wechselseitige Einengungen vorgesehen. Sollte das Geschwindigkeitsniveau nicht genügend sinken, muss die Schwelle im Rahmen einer Nachrüstung dennoch vorgesehen werden. Es sind flache Rampen geplant, so dass möglichst wenig negative Auswirkungen (Lärm) entstehen, weil diese ohne grössere Schläge überfahrbar sind. Hinweis: Einengungen behindern landwirtschaftlichen Fahrzeuge deutlich stärker als die Schwellen.
Einwendung ID 187687	Auf diese Schwelle soll verzichtet werden. Grundsätzlich soll auf bauliche Massnahmen (Schwellen, Kissen, Betonelemente) in der neuen 30er Zone verzichtet werden. Somit sollte auf Massnahmen 2. Priorität verzichtet werden.	Im Rahmen der Einführung von Tempo 30 auf unterstützende Massnahmen zu verzichten, wenn ein hohes Geschwindigkeitsniveau vorliegt, ist nicht möglich. Es muss sichergestellt werden, dass das neue Geschwindigkeitsniveau voraussichtlich eingehalten wird, weil ansonsten mehr Gefahren entstehen. Die schwächeren Verkehrsteilnehmer verlassen sich darauf. → Die Schwelle wird nur in 2. Priorität vorgesehen. Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.
Einwendung ID 188715, 188716	Auf die Schwelle ist zu verzichten. Es soll erst die Wirkung der 30er Signalisation abgewartet werden, bevor bauliche Massnahmen und Kosten gesprochen werden. Schwellen verursachen Lärm und zusätzliche Abgase.	Aufgrund des Geschwindigkeitsniveaus kann nicht vollständig auf bauliche Massnahmen verzichtet werden. Parkplätze wirken nur dann, wenn sie besetzt sind.
Einwendung ID 187686	Auf diese Schwelle soll verzichtet werden. Zu hohe Lärmbelastung für die Anwohner durch das Abbremsen, Überfahren und Beschleunigen keine Risikozone, da diese Stelle gut einsehbar ist, der Schwimmbadweg in ein Trottoir mündet und keine Unfälle zu verzeichnen sind.	Bei Schwellen kann es zu gewissen Lärmemissionen kommen. Diese können jedoch bei relativ flacher Ausgestaltung der Rampen gering gehalten werden. Weil die Schwelle abgelehnt wird (Lärm etc.), müssen als Ersatz wechselseitige Einengungen vorgesehen werden. Durch diese kann es vorkommen, dass einzelne Parkplätze entfernt werden müssen. Die Schwelle wird in 2. Priorität beibehalten damit sie umgesetzt werden kann, falls Tempo 30 nicht eingehalten wird. In diesem Fall können allfällige entfallene Parkplätze wieder markiert werden. → Die Einwendungen können nicht berücksichtigt werden.
Einwendung ID 186734	Auf bauliche Massnahmen ist zu verzichten, Parkplätze sollen erhalten bleiben. Parkplätze sind notwendig und wirken positiv auf Aufmerksamkeit und verhindern Geschwindigkeitsexzesse.	
Einwendung ID 186804	Keine Schwellen und Einengungen. Parkplätze erhalten. Schwellen und Einengungen führen durch Abbremsen und Wiederbeschleunigen sowie durch zusätzliche Abrollgeräusche zu mehr Lärm. Lastwagen verursachen beim Befahren der Schwellen zusätzlichen Lärm. Einengungen können zu zusätzlichen Gefahrenmomenten für Radfahrer und Fussgänger führen. Nützliche und sinnvoll angelegte Parkplätze verringern den Suchverkehr und erhöhen die Aufmerksamkeit.	

6 GEBIET BRANDBÜEL

	Rückmeldung	Stellungnahme
Rückmeldung ID 184372	Geschwindigkeitsmessung zur Erhebung der Grundlagen wurde manipuliert. Die Messergebnisse sind aus den Grundlagen zu streichen. Sie führen zu einer Fehlinformation der Öffentlichkeit.	Die genutzten Messungen wurden durch ein spezialisiertes Büro durchgeführt. Dieses prüft die Daten und macht Nachmessungen, wenn sich Auffälligkeiten zeigen. Im Bereich Brandbüel wurden zudem unabhängig von Auffälligkeiten nach der Mitwirkung erneut Messungen durchgeführt.
Rückmeldung ID 185053	keine 30 er Zone, Wohne im Brandbühl und es wird sehr vernünftig gefahren.	Aufgrund der Auswertung der Rückmeldungen überwiegt die Zustimmung zu Tempo 30.
Rückmeldung ID 185428	keine 30-Zone, Begründung (gekürzt): sinnlos und teuer. Krankewagen, Müllabfuhr etc. kommen nicht mehr durch, es entstehen gefährliche Situationen	
Rückmeldung ID 185492	Keine Umsetzung der 30er Zone in Zone 3 (Brandbühl), sondern nur selektiv und situativ Massnahmen ergreifen. Begründung (gekürzt): Unfallstatistik zeigt keinen Bedarf, Geschwindigkeitsmessungen zeigen das heute nicht gerast wird, zumindest vertagen, bis keine Hindernisse mehr erforderlich sind, fraglich ob die Lärmbelastung sinkt, entschieden soll GV) abwarten, bis das Wendegleis der SBB gebaut ist.	
Rückmeldung ID 185646	Diese Massnahme ist mit allem Nachdruck abzulehnen. Begründung (gekürzt): niemand rast, Automobilisten sind genug schlau das Tempo anzupassen, Schwellen verursachen Lärm, hohe Kosten wenig bis keine Wirkung	
Rückmeldung ID 188651	Falls die Einführung von Tempo 30 ohne Massnahmen nicht möglich ist, soll auf die Anordnung von Tempo 30 verzichtet werden.	
Rückmeldung ID 185742	Keine Umsetzung Geschwindigkeitsbegrenzung 30 in der Zone 3 Brandbühl, Begründung (gekürzt): nur ein Trend, kein Problem vorhanden, keine Unfälle, kein Lärm, verbessert Wohnqualität nicht, Verunstaltung durch Schilder etc., unnötige Geldverschwendung	
Rückmeldung ID 185432	Ich beantrage, im Gebiet Brandbüel in Seuzach auf die Einführung einer Tempo-30-Zone zu verzichten.	
Rückmeldung ID 186841	Auf die Zone 30 ist zu verzichten, Begründung (gekürzt): keine Reduktion von Lärm und Abgasen, mehr Lärm durch Massnahmen, keine Unfälle mit Verletzten	

	Rückmeldung	Stellungnahme
Rückmeldung ID 187648	Grundsätzlich bräuchte es keine Tempobeschränkung. Das geltende Strassenverkehrsrecht schreibt vor: die Geschwindigkeit den Umständen anzupassen.	Es ist richtig, dass das Strassenverkehrsrecht vorschreibt, dass die Geschwindigkeit den Umständen anzupassen ist. Allerdings werden die Umstände (Wohnquartier, Kinder) nicht von allen gleich eingeschätzt.
Rückmeldung ID 184952	Einführung von Tempo 30 in den Quartieren wird begrüsst Begründung (gekürzt): Wichtiger Schritt der Verkehrssicherheit, Stärkung Wohn- und Lebensqualität, Grundstücksausgänge bei Strassenseiten ohne Trottoir, Kinder im Kindergartenalter, T30 bringt Sicherheitsgewinn	-
Rückmeldung ID 184953	Entschärfung der Kreuzung Herbstackerstrasse / Gotthelfstrasse Ein besonders sensibler Bereich ist zudem die Kreuzung Herbstackerstrasse / Gotthelfstrasse beim Kindergarten. Hier gilt Rechtsvortritt, was in der Praxis dazu führt, dass Fahrzeuge aus der Herbstackerstrasse häufig mit hoher Geschwindigkeit (Tempo 50) in die Kreuzung einfahren. Gleichzeitig sind die Sichtverhältnisse aus der Gotthelfstrasse sehr eingeschränkt, unter anderem durch eine Hecke. Herannahende Fahrzeuge werden dadurch sehr spät erkannt. Diese Problematik betrifft nicht nur Autofahrende, sondern auch Velofahrende und Fussgänger:innen. Selbst vom Trottoir aus ist die Kreuzung schwer überschaubar. In Kombination mit der Nähe zum Kindergarten entsteht hier ein erhöhtes Gefahrenpotenzial, das durch eine flächendeckende Tempo-30-Zone deutlich entschärft würde. Gerade im Umfeld von Kindern sollte die Geschwindigkeit dem besonderen Schutzbedürfnis angepasst sein	Durch Tempo 30 kann die Situation entschärft werden.
Rückmeldung ID 184576	30er Zone Bachtobelstrasse: ausdrückliche Unterstützung für die Einführung einer Tempo-30-Zone in unserem Quartier. Begründung (gekürzt): Gefahrenherd Kreuzungsbereich Bachtobelstr./Brandbühlweg, Kindergarten/Schulweg, mehr Sicherheit für die Kleinsten, Reduktion Bremsweg	-

	Rückmeldung	Stellungnahme
Rückmeldung ID 184959	<p>Tempo-30-Zone an der Gotthelfstrasse und im Quartier insgesamt einen grossen Mehrwert für Sicherheit, Rücksichtnahme und Lebensqualität bietet. Mit einer praxisnahen, flexiblen Parksituation kann zudem sichergestellt werden, dass diese Massnahme von der Quartierbevölkerung breit mitgetragen wird.</p> <p>Bei der Einführung der Tempo-30-Zone soll bewusst darauf geachtet werden, die Massnahmen mit möglichst wenig baulichen Eingriffen und unnötigen Einschränkungen umzusetzen.</p>	<p>Tempo-30-Zonen mit möglichst wenig baulichen Eingriffen und unnötigen Einschränkungen entsprechen auch der Vorstellung des Gemeinderates.</p> <p>Auf Parkfelder wird im Rahmen der Einführung verzichtet.</p>
Rückmeldung ID 186554	<p>Tempo 30 am Brandbühl einführen</p> <p>Begründung (gekürzt): viele Kinder, Verkehrszunahme, T30 erhöht die Sicherheit wegen verkürztem den Bremsweg</p>	-
Rückmeldung ID 188683	<p>Unbedingt eine 30er Zone</p> <p>Begründung (gekürzt): Kinder, überhöhte Geschwindigkeiten</p>	
Rückmeldung ID 185411	<p>Ich beantrage eine Zone 30</p> <p>Begründung (gekürzt): kein Durchgangsverkehr, soll ruhiges Wohnquartier werden, Entschleunigung, ältere Einwohnende, Kinder</p>	
Rückmeldung ID 184959	<p>Tempo 30 im Quartier Brandbühl wird ausdrücklich unterstützt.</p> <p>Begründung (gekürzt): Kinder, Verkehrssicherheit, Beitrag zu einem sicheren, kinderfreundlichen und lebenswerten Quartier</p>	
Rückmeldung ID 188705.1	<p>Antrag: Ausdrückliche Befürwortung und Unterstützung der geplanten Einführung einer Tempo-30-Zone im betroffenen Quartier sowie eine Angleichung an den Standard im südlichen Teil von Seuzach.</p>	<p>Aufgrund der Erfahrungen im Gebiet Forrenberg will der Gemeinderat weniger scharfe Massnahmen vorsehen.</p>
Rückmeldung ID 188708	<p>Verkehrsberuhigungsmassnahmen im Gebiet Brandbühl sind zeitgemäss, verhältnismässig und wirksam. Ich begrüsse die geplanten Massnahmen in Zone 3.</p> <p>Dass in der Fortsetzung des Brandbühlweges (Kreuzungen Gotthelf- und Herbstackerstrasse) eine gleiche Massnahme [Schwelle] geplant ist, ist sehr zu begrüssen.</p> <p>Falls die eingezeichneten Parkfelder die rechtliche Wirkung haben sollten, dass sonst ein Parkieren am Rande der Fahrbahn nicht mehr erlaubt ist, lehne ich diese ab.</p>	<p>Aufgrund der Gegenwehr werden statt der Schwellen lediglich Engungen vorgesehen.</p> <p>«Parkieren ausserhalb markierter Felder» ist nicht erlaubt. Im Rahmen der Überarbeitung wurde auf die Parkplätze verzichtet.</p>

	Rückmeldung	Stellungnahme
Rückmeldung ID 188675.2	Auf dem Gemeindegebiet ist bereits heute ein Fahren mit bis zu 40 km/h möglich. 30km/h sind nicht notwendig.	Vielerorts kann und wird schneller als 40 km/h gefahren.
Rückmeldung ID 188675.3	Es ist gemeindeweit eine Zone 40 zu markieren (statt 30, 50, 60).	Dies ist nicht möglich.
	Antrag	Stellungnahme
Einwendung ID 185843	Eine sinnvolle und günstigere Lösung wäre: An diesen beiden Stellen [den Zufahrten] je ein (gut sichtbares) Eingangstor zu platzieren und zusätzlich 30er-Markierungen auf den Strassen anzubringen. Ein Appell an die Vernunft genügt jedoch nicht! Man erreicht die nötige Sicherheit im Quartier nur mit der Einführung einer 30er-Zone. Es braucht Begleitmassnahmen wie Einengungen, Parkplatzversätze oder Schwellen, um die Geschwindigkeit nachhaltig zu reduzieren. Der Abbau durch Markierung von Parkplätzen ist ein gängiges Mittel bei der Einführung einer 30er-Zone. Aber: Gibt es überhaupt eine generelle gesetzliche Pflicht, bei Tempo 30 die Anzahl von Parkplätzen zu reduzieren? Sind im Kanton Zürich bauliche Massnahmen für Tempo-30-Zonen in jedem Fall zwingend? Genügt eine einfachere Signalisation im Brandbühl nicht?	<p>Aufgrund des Geschwindigkeitsniveaus kann nicht vollständig auf bauliche Massnahmen verzichtet werden. Die Verfügungsbehörde fordert, gestützt auf die Verordnung von Tempo-30- und Begegnungszonen, bauliche Massnahmen ab einem Geschwindigkeitsniveau (gemessen bei generell 50) von 41 km/h. Eine einfache Signalisation reicht nicht.</p> <p>→ Die Einwendungen können nicht berücksichtigt werden.</p>
Einwendung ID 188723.1	Ich befürworte es, dass in allen Quartieren Tempo 30 gelten soll. Wann immer möglich sollte dies ohne bauliche Massnahmen umgesetzt werden (nicht wie Reutlinger-/Seebühlstrasse).	
Einwendung ID 188675.1	Es ist generell auf eine Erstellung von Barrieren und Verengungen zu verzichten.	
Einwendung ID 186792	Auf Schwellen sowie auf wechselseitige Einengungen ist zu verzichten. Begründung (gekürzt): Abbremsen/Beschleunigen, mehr Lärm, Gefahr für Velo und Fussgänger, erschwerter Winterdienst	

	Antrag	Stellungnahme
Einwendung ID 185632	Verzicht auf die Betonelemente bei der Einfahrt zum Parkplatz "Vita Parcours" Nutzung PP auch für LKWs (Papiersammlung etc.)	Aufgrund von ergänzenden Geschwindigkeitsmessungen zeigte sich, dass auf dieses Element verzichtet werden kann. → Die Einwendung wird berücksichtigt.
Einwendung ID 188705.4	Grundsätzliche Umsetzung von Einengungen und Betonelementen zur Geschwindigkeitsdämpfung.	Aufgrund von ergänzenden Geschwindigkeitsmessungen zeigte sich, dass auf diverse Betonelemente (Einengungen) verzichtet werden kann. → Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.
Einwendung ID 187651	kein Betonelement zur Verengung der Strasse vor der Liegenschaft an der Bachtobelstrasse 27	Aufgrund des Geschwindigkeitsniveaus muss das Betonelement als 2. Priorität belassen werden. Es wird nur umgesetzt, wenn sich bei Nachkontrollen zeigt, dass Tempo 30 nicht eingehalten wird. → Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.
Einwendung ID 184893	Die markierten Parkplätze in diesem Strassenabschnitt weglassen und wenn möglich auf bauliche Verengungen verzichten. Tempo 30 und optische Elemente → sehr gerne.	Aufgrund des Geschwindigkeitsniveaus kann nicht vollständig auf bauliche Massnahmen verzichtet werden.
Einwendung ID 186395	Wir beantragen die Einführung von Tempo 30 auf der gesamten Gotthelfstrasse mit klarer Signalisation. Jedoch lehnen wir die Einschränkung der Parkplatzfreiheit und die baulichen Einengungen der Fahrbahn ab.	Auf markierte Parkplätze und auf einen Grossteil der geplanten Einengungen konnte im Rahmen der Überarbeitung verzichtet werden. Ohne markierte Parkplätze kann weiterhin dort im Strassenraum parkiert werden, wo dies möglich ist (Durchfahrt, Sicht etc.). → Die Einwendungen werden teilweise berücksichtigt.
Einwendung ID 184513	Tempo 30 an der Gotthelfstrasse ist sehr sinnvoll, da es sich einerseits um Wohnquartier mit insbesondere vielen jüngeren Kindern handelt, die Strasse andererseits aber breit ist, was Quartierunkundige zu rascherem Fahren verleiten dürfte. Die geplanten Parkplätze scheinen mir verglichen mit den aktuell am Strassenrand genutzten Parkmöglichkeiten zu knapp und es wäre zu prüfen, ob die Strasseneinengungen durch Parkmöglichkeiten ersetzt werden könnten.	
Einwendung ID 185703	T30 wird begrüsst aber Verzicht auf Strasseneinengung Begründung (gekürzt): Fehlende Interessenabwägung zu den Massnahmen, Einengung Gotthelfstr. 73 behindert Zufahrt, / Gegenstück behindert Zufahrt Tiefgarage, Strassenreinigung beeinträchtigt. Sollte eine Umsetzung ausschließlich mit baulichen Massnahmen möglich sein, würden wir zuwarten, bis ein Anschluss an die Sicherheitsvorgaben der Städte Winterthur bzw. Zürich erfolgen kann.	Aufgrund des Geschwindigkeitsniveaus kann im Quartier nicht vollständig auf bauliche Massnahmen verzichtet werden. Auf einen Teil der Massnahmen konnte jedoch aufgrund ergänzender Geschwindigkeitsmessungen verzichtet werden (z. B. Verzicht auf das Element Höhe Haus Nr. 73). → Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

	Antrag	Stellungnahme
Einwendung ID 185703	Wir befürworten die Einführung von Tempo 30 auf der gesamten Gotthelfstrasse zur Verkehrsberuhigung. Allerdings erheben wir Einsprache gegen die vorgesehenen baulichen Einengungen der Fahrbahn im Bereich der Liegenschaften Gotthelfstrasse Nr. 67 bis 73. (Kataster-Nr. 3313 und 3326)	Aufgrund von ergänzenden Geschwindigkeitsmessungen zeigte sich, dass auf dieses Element und sein Gegenstück verzichtet werden kann. → Die Einwendung wird berücksichtigt.
Einwendung ID 188705.5	Optimierung der Standorte für baulichen Einengungen/Betonelemente bei Liegenschaft Nr. 73.	
Einwendung ID 185035	Verzicht auf die Platzierung Betonelement Gotthelfstrasse 50 Begründung (gekürzt): Erschwert Zufahrt zu Parkplätzen und gegenüberliegender Tiefgarage, Dienstbarkeit Grünsammelplatz: mit der Einengung blockiert das Entsorgungsfahrzeug die Strasse, ev. Verschiebung zu Gotthelfstr. 48	
Einwendung ID 186556	<ul style="list-style-type: none"> • Betonhindernisse weglassen. • mit optischen Mitteln arbeiten • nach 1 Jahr Wirksamkeitsmessung durchführen. • dann ggf. bauliche Massnahmen umsetzen, wenn nötig 	Ergänzende Geschwindigkeitsmessungen haben gezeigt, dass auf verschiedene Betonelemente (Einengungen) verzichtet werden kann. Ein vollständiger Verzicht auf bauliche Massnahmen ist im Rahmen der Einführung jedoch nicht möglich. Bereits im ersten Jahr soll die Einhaltung von Tempo 30 möglichst sichergestellt werden. Gleichzeitig muss gewährleistet sein, dass bei Bedarf zusätzliche Massnahmen umgesetzt werden können, falls sich zeigt, dass Tempo 30 nicht ausreichend eingehalten wird. → Die Einwendungen können nicht berücksichtigt werden.
Einwendung ID 188651.1	Auf die willkürlichen wechselseitigen Einengungen ist in der ganzen Zone 3 zu verzichten.	
Einwendung ID 187692	Auf einengende Betonelemente soll verzichtet werden. Auf Massnahmen 2. Priorität soll verzichtet werden.	
Einwendung ID 186719	Fahrspurverengungen generell im gesamten Gebiet weglassen. Tempo-30-Zonen sind sehr begrüßenswert. Verengungen tragen jedoch nichts zur Verkehrsberuhigung bei (abbremsen/anhalten und Anfahren, mehr Lärm und Abgase, Verärgerung, Gefährdung für Velofahrende, untergraben der Akzeptanz von T30.	

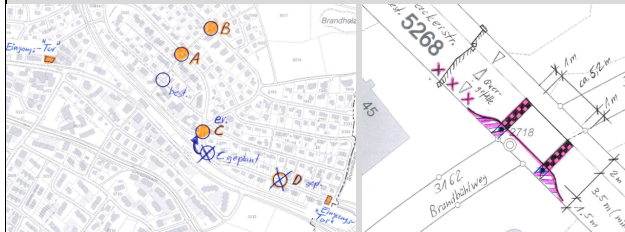
Einwendung ID 179047	Antrag	Stellungnahme
Einwendung ID 188660.2	Auf den Bau einer Schwelle im Bereich der Einmündung Säntisstrasse (Strasse mit Fahrverbot) ist zu verzichten. Die Einhaltung der gewünschten Geschwindigkeit T30 auf diesem Streckenabschnitt kann auch durch die vermehrte Anordnung wechselseitiger Einzel- und Doppel-Parkfelder sowie allenfalls Bodenmarkierungen quer zur Fahrbahn (siehe Beispiel Winterthur-Stadel) erreicht werden. In diesem Zusammenhang wäre die Anordnung der neuen Parkfelder auch besser über den gesamten Streckenabschnitt Gott-helfstrasse 1-17 zu verteilen.	<p>Aufgrund des Geschwindigkeitsniveaus kann nicht vollständig auf bauliche Massnahmen verzichtet werden.</p> <p>Im Rahmen der Einführung wird jedoch auf die Schwelle verzichtet und es werden lediglich Einengungen vorgesehen. Aufgrund des Geschwindigkeitsniveaus muss die Schwelle jedoch als 2. Priorität belassen werden. Sie wird nur umgesetzt, wenn sich bei Nachkontrollen zeigt, dass Tempo 30 nicht eingehalten wird.</p> <p>Auf Parkfelder wird im Rahmen der Einführung verzichtet.</p> <p>→ Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.</p>
Einwendung ID 187690	Auf die Schwelle bei der Einmündung Säntisstrasse ist ganz zu verzichten.	
Einwendung ID 188718	Auf diese Schwelle [Höhe Säntisstrasse] soll verzichtet werden.	
Einwendung ID 184367	Auf die Schwelle [Höhe Säntisstrasse] ist zu verzichten. Es soll erst die Wirkung der 30er Signalisation abgewartet werden, bevor bauliche Massnahmen und Kosten gesprochen werden.	
Einwendung ID 188720	Schwelle [Höhe Säntisstrasse] nicht bauen Anstatt die Verkehrsteilnehmer auf der Zubringerstrasse zum Quartier abzubremsen, wäre es ökologischer das "blinde Rausfahren" ohne zu schauen zu unterbinden. Jede Schwelle verursacht nur Lärm und erhöht den CO2 Ausstoss.	
Einwendung ID 187688 Einwendung ID 184365	Auf die Schwelle [bei Zugang Bahnhof] ist zu verzichten. Es soll erst die Wirkung der 30er Signalisation abgewartet werden, bevor bauliche Massnahmen und Kosten gesprochen werden. Auf diese Schwelle [bei Zugang Bahnhof] soll verzichtet werden. Schwelle [bei Zugang Bahnhof] nicht bauen Die Wahrscheinlichkeit, dass sich zwei Autos kreuzen in dieser Kurve ist praktisch bei Null. Jede Schwelle verursacht nur Lärm und erhöht den CO2 Ausstoss. Jeder Verkehrsteilnehmer ist nach Strassenverordnung verpflichtet, das eigene Tempo an den Verhältnissen anzupassen.	

	Antrag	Stellungnahme
Rückmeldung ID 188705.2	Antrag: Umsetzung der geplanten Temposchwelle im Bereich Brandbühlweg.	Im Rahmen der Überarbeitung wurde auf die beiden Schwellen verzichtet und es werden lediglich Einengungen vorgesehen. → Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.
Einwendung ID 185670	30er Zone kann akzeptiert werden. Jedoch auf die 2 Schwellen beim Brandbühlweg sollte verzichtet werden. Wenn die beiden Übergänge mit den 2 Absperrungen nordseitig auch südseitig ausgestattet werden, entspannt sich die Situation.	Im Rahmen der Überarbeitung wurde auf die beiden Schwellen verzichtet und es werden lediglich Einengungen vorgesehen. Die Massnahme soll die Automobilisten abbremsen. Die Absperrungen würden nur die Fussgänger abbremsen. → Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.
Einwendung ID 185135	Bei allen Schwellen sind die gültigen Ausführungsvorschriften der Niederlande für Schwellen bei Tempo 30 anzuwenden. (www.crow.nl) Begründung (gekürzt): Zu starkes Abbremsen bei den bestehenden Schwellen von Seuzach, Menschen mit Rückenbeschwerden	In der Schweiz sind die Schweizer Normen anzuwenden. Auch hier gibt es Vorgaben zur Steilheit der Rampen, der Höhe und damit der erforderlichen Rampenlänge. Die bestehenden Rampen sind teilweise am oberen Limit. Der Gemeinderat ist ebenfalls sehr stark der Meinung, dass bei neuen Schwellen sanftere Rampen erforderlich sind. Auf Schwellen als 1. Priorität konnte im Rahmen der Überarbeitung verzichtet werden. Sofern aufgrund von Nachmessungen Schwellen erstellt werden müssen, werden diese mit sanfter Rampe vorgesehen. → Die Einwendung wird weitgehend berücksichtigt.
Einwendung ID 184470	Befürworte Tempo 30 an der Gotthelfstrasse, jedoch ohne Erhöhungen ("Schwellen") auf der Strasse. Mittlerweile wohnen sehr viele junge Familien mit Kindern hier, welche oft auch auf der Strasse spielen oder mit Kindervelos Trottinett und anderen Fortbewegungsmitteln auf der Strasse sind. Zudem fahren nebst dem Gebietsverkehr oft auch Liefer- und Lastwagen mit hoher Geschwindigkeit durch.	Aufgrund des Geschwindigkeitsniveaus kann nicht vollständig auf bauliche Massnahmen verzichtet werden. Im Rahmen der Einführung wird jedoch auf die Schwellen verzichtet und es werden lediglich Einengungen vorgesehen. Aufgrund des Geschwindigkeitsniveaus müssen die Schwellen auf Höhe Sän-tisstrasse und Zugang Bahnhof als 2. Priorität belassen werden. Sie wird nur umgesetzt, wenn sich bei Nachkontrollen zeigt, dass Tempo 30 nicht eingehalten wird. → Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung
ID 188660

Antrag

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, speziell für die Fussgänger, sind bei den Fusswegquerungen **Fahrbahneinengungen an Stelle der geplanten "Schwellen" zu realisieren**. In einer ersten Phase könnten diese ohne "Höhenversatz" sein, d.h. nur mittels Farbmarkierungen und Pfosten.
Bei der **Stelle C soll die Querungshilfe** (wenn überhaupt notwendig) **soweit verschoben** werden, dass sie der Fussgängerbeziehung "östliches Brandbühl" - Bahnhof dient. An der aktuell geplanten Stelle sind keine Fussgängerquerungen!



Stellungnahme

Auf die Schwellen bei den beiden Wegquerungen (A und B) wird verzichtet. Stattdessen sind lediglich Betonelemente beziehungsweise Einengungen vorgesehen.
Ein ausschliesslicher Einsatz von Schachbrett-Farbmarkierungen kann hingegen nicht vorgesehen werden.
Auch bei C und D werden im Rahmen der Einführung Einengungen vorgesehen. Für eine allfällige Nachrüstung muss hier die Schwelle in 2. Priorität belassen werden. Eine Verschiebung von C hin zur Bahnstrasse wurde geprüft, aber verworfen. Der geplante Standort wird als geeigneter beurteilt.

➔ *Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.*

Einwendung
ID 187648.2

Eine Schwelle beim 'Verbotswegli' reicht vollkommen aus. **Keine Schwellen und Hindernisse in der unteren Gotthelfstrasse** bis zum Rank. Das Quartier Brandbühl ist nicht sehr gut zugänglich für Schutz und Rettung

Auf Schwellen 1. Priorität konnte im Rahmen der Überarbeitung verzichtet werden. Es werden hier lediglich Einengungen vorgesehen.

➔ *Die Einwendung kann nicht berücksichtigt werden.*

Einwendung
ID 185522

Keine Strassenverengung. Kein Beton, kein Blech. u.a. Übersicht verschlechtert. Zwangsmassnahme. Minimale Selbstverantwortung. Tempo 30 und Schwelle akzeptiert.

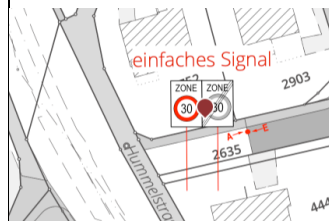
Aufgrund der diversen Rückmeldungen zu Schwellen und den Kosten wird auf Einengungen statt Schwellen gesetzt.

➔ *Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

	Rückmeldung	Stellungnahme
Rückmeldung ID 188723.2	Weiter sollte auch das Parkregime in allen Quartieren gleich umgesetzt werden.	Auf Parkfelder wird im Rahmen der Einführung verzichtet. Damit bleibt die Regelung der Parkierung unverändert gegenüber heute und ist im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben weiterhin frei möglich.
Rückmeldung ID 185882	Brandbühl – gesamte Zone als Tempo 30 ABER ohne markierte Parkfelder	
Rückmeldung ID 186447	Keine fix eingezeichneten Parkplätze entlang Parzelle Nr. 4524 und generell an der Gotthelfstrasse	
Rückmeldung ID 186555	keine Parkplätze einzeichnen im oberen Teil der Gotthelfstrasse (25-80). Begründung (gekürzt): Behinderung Ausfahrten und Sicht auf den Fussweg, aktuelles freies Parkieren trägt zur Verlangsamung des Verkehrs bei	
Rückmeldung ID 187691	Keine fixen Parkplätze. Im Brandbühl soll ein flexibles Parkieren beibehalten werden.	
Rückmeldung ID 188705.3	Antrag: Verzicht auf markierte Parkfelder im Strassenraum.	
Rückmeldung ID 184954	Parksituation anpassen Begründung (gekürzt): Tempo 30 wird befürwortet, aber flexibles Parkieren am Strassenrand weiterhin ermöglichen, keine fix markierten Parkplätze vorsehen	
Rückmeldung ID 187648.3	Keine Parkplätze auf den Strassen. Sicherheitsrisiko wird grösser! (Kinder und spielen)	
Rückmeldung ID 188652	Auf die Markierung von Parkfeldern ist in der ganzen Zone 3 zu verzichten. Zusatz-Antrag: Falls die Einführung von Tempo 30 ohne diese Massnahmen nicht möglich ist, soll auf die Anordnung von Tempo 30 verzichtet werden.	
Rückmeldung ID 188609	Die Einführung von Zone 30 wird unterstützt. Wir schlagen vor, die Parksituation in der Gotthelfstrasse unverändert zu lassen. Nach unserem Verständnis heisst das, dass keine expliziten Parkfelder eingezeichnet werden, sodass das Parken weiterhin frei möglich ist.	
Rückmeldung ID 188402	Warum nur zwei optionale Parkplätze hier? Gotthelfstrasse und Herbstackerstrasse haben auch viel Platz für Parkplätze!	

Rückmeldung
ID 188400

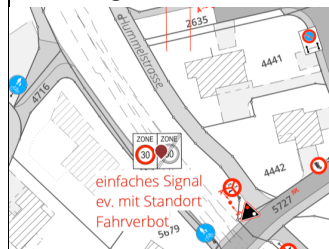
Standort Schild: Ist dieses Schild notwendig? Hier fährt kein Auto hin.



Eine Durchfahrt mit dem Auto ist schwierig und sehr unwahrscheinlich. Aus rechtlichen Gründen müssen jedoch alle Zugänge signalisiert werden. Zudem wird durch die Signalisation auch der Langsamverkehr informiert. Das Signal wird als «ev. einfaches Signal» im Plan belassen. Nach Möglichkeit wird auf die Umsetzung verzichtet.

Rückmeldung
ID 188399

Standort Schild: Woher kommt dieses Schild? Bachtobelstrasse? Mörsburgstrasse?



Das Schild ist für die Hummelstrasse vorgesehen. Auch wenn hier ein Fahrverbot besteht, ist hier voraussichtlich ein Zonenbeginn zu signalisieren, weil es Berechtigte geben kann, die hier fahren dürfen. Die Signalisationsstandorte werden von der KAPO festgelegt.

Rückmeldung
ID 188401

Warum so viele Parkieren verboten-Schilder am Bachtobelstrasse und keine auf alle Strassen?

Die Parkverbotschilder sind der Bestand. Es besteht nicht überall Bedarf das Parkieren zu verbieten.

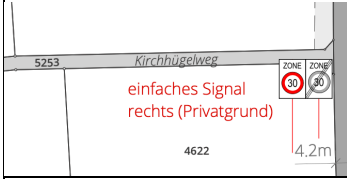
Rückmeldung
ID 188675.4

Abzweigung ab Etwiler-/Stationstrasse in die Wiesendangerstrasse ist mit max. Tempo 60 zu beschriften. (sehr gefährlich)




➔ Der Bereich befindet sich an einer Kantonsstrasse und nicht auf Gemeindegebiet von Seuzach und betrifft Tempo 30 nicht. Das Anliegen wird der Nachbargemeinde bzw. dem Kanton zur Prüfung weitergegeben.

7 GEBIET KIRCHHÜGEL

Rückmeldung	Stellungnahme
<p>Rückmeldung ID 183039.1</p>	<p>Keine Signalisation auf der Parzelle 4622</p> 
<p>Rückmeldung ID 185426</p>	<p>keine 30 er Zone</p>
<p>Rückmeldung ID 186527</p>	<p>Keine 30km/h-Zone notwendig. Geringer Lokalverkehr, kein Umfah- rungsverkehr.</p>
<p>Rückmeldung ID 185055</p>	<p>keine 30 er Zone - nur auf Antrag Anwohner.</p>
<p>Rückmeldung ID 187654</p>	<p>Tempo 30 möglichst schnell einführen, ist seit Jahren überfällig</p>
<p>Rückmeldung ID 185496, ID 185541.1</p>	<p>Begegnungszone Kirchgasse: Signalisation einer Begegnungszone auf der Kirchgasse zwischen Abzweigung Winterthurerstrasse bis Einmündung Kirchhügel- strasse - inklusive Parkplatz Friedhof, Kirchgemeindehaus und Platz vor Kirche</p>
<p>Rückmeldung ID 185496, ID 185541.1</p>	<p>Eine Begegnungszone auf der Kirchgasse wurde aufgezeichnet und mit der Kantonspolizei beraten. Für eine Begegnungszone beurteilt die Kantonspolizei zusätzliche Gestaltungsmassnahmen als erfor- derlich, um die geforderte flächige Mischverkehrsfläche zu errei- chen und keine zusätzlichen, für Automobilisten nicht erkennbaren Gefahren (z.B. spielende Kinder) zu schaffen. Eine Begegnungszone wird jedoch nicht grundsätzlich abgelehnt. Bei einer Strassensanierung können zusätzliche Gestaltungsmass- nahmen vorgesehen (Platzgestaltungen etc.) und eine Begegnungs- zone kann dann erneut geprüft werden.</p>
<p>Rückmeldung ID 185496 optional</p>	<p>Begegnungszone Kirchhügelstrasse</p>
<p>Rückmeldung ID 185496 optional</p>	<p>Im Bereich der Kirchhügelstrasse wird wegen geringem Querungs- bedarf auch mit einer allfälligen Umgestaltung und Aufhebung des Trottoirs keine Charakteristik für eine Begegnungszone gesehen. Das bestehende Trottoir zusammen mit der Signalisation Tempo 30 wird hier als geeignete Regelung beurteilt.</p>

	Rückmeldung	Stellungnahme
Rückmeldung ID 187594	<p>Antrag: Verzicht auf Eingangstor Rack im Strassenraum Kirchhügelstrasse.</p> <p>Sollte diese Massnahme zwingend sein, ist auf eine Einführung einer Tempo-30-Zone Kirchhügelstrasse/Kirchgasse zu verzichten.</p>	<p>Die Signalisationsstandorte werden durch die KAPO festgelegt. Am Zonenbeginn ist gemäss Verordnung zu Tempo-30- und Begegnungszonen ein «Tor» erforderlich. Dieses kann am kostengünstigsten durch ein Signal im Strassenraum geschaffen werden.</p> <p>An Tempo 30 auf der Kirchhügelstrasse wird festgehalten.</p>
Rückmeldung ID 186915	<p>An der Kirchgasse sind ausser Tempo 30 weitere Massnahmen zu prüfen, die motorisierten Durchgangsverkehr, bzw. Ausweichverkehr erschweren oder verunmöglichen, etwa die Abstufung von Kirchgasse und Kirchhügelstrasse in durchlässige Sackgassen.</p>	<p>Ein Fahrverbot (Anwohner gestattet) wird heute in der Regel nicht verfügt, wenn nicht ein zwingender Bedarf besteht. Ein Unterbruch würde beidseitig einen Wendeplatz bedingen. Eine Unterbrechung wäre zudem aufgrund der Anlieferung / Entsorgung (Kehrichtfahrzeug) etc. schwierig.</p>
Rückmeldung ID 185541.3	<p>Alternativ zu einer Begegnungszone wäre auch ein Fahrverbot (Anwohner gestattet) der Kirchgasse zwischen Einmündung von Winterthurerstrasse und Kirchgemeindehaus denkbar - analog Hettlingerstrasse. Oder ein Unterbruch analog Elfenweg/Möslistrasse oder Erlenweg/Erlenstrasse in Oberohringen.</p>	<p>Ein Fahrverbot und eine Unterbrechung werden abgelehnt.</p>

	Antrag	Stellungnahme
Einwendung ID 185975	Schwelle soll vorne beim Chrebsbachweg sein. Der Hauptdurchgang ist beim Chrebsbachweg und Richtung Hauptstrasse auch die Querung Veloweg und Trottoir.	Es ist richtig, dass dies der Hauptdurchgang ist. An dieser Lage hätte die Schwelle kaum Wirkung für die Reduktion des Geschwindigkeitsniveaus auf der Kirchhügelstrasse. → Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.
Einwendung ID 188721	Auf die Schwelle ist zu verzichten. Es soll erst die Wirkung der 30er Signalisation abgewartet werden, bevor bauliche Massnahmen und Kosten gesprochen werden. Schwellen verursachen Lärm und zusätzliche Abgase.	In Absprache mit der KAPO kann die Schwelle als 2. Priorität vorgesehen werden. Sie wird also nur erstellt, wenn sich bei Nachkontrollen zeigt, dass Tempo 30 nicht eingehalten wird. → Die Einwendung wird berücksichtigt.
Einwendung ID 187693	Auf diese Schwelle soll verzichtet werden. Der Fokus sollte auf der Beschilderung und Bemalung der Fahrbahn liegen.	Eine Schwelle reduziert die Anzahl möglicher Parkplätze nicht. In Absprache mit der KAPO kann die Schwelle als 2. Priorität vorgesehen werden. Sie wird also nur erstellt, wenn sich bei Nachkontrollen zeigt, dass Tempo 30 nicht eingehalten wird. → Die Einwendungen sind teilweise erfüllt
Einwendung ID 187592	Antrag: Verzicht auf die Schwelle beim AZIG / Eingang Schrebergärten	
Einwendung ID 187653	Schwelle wenn möglich weglassen. Wenn nicht möglich, so legen, dass keine Pünthenparkplätze verloren gehen. Die Pünthenparkplätze sind für das Quartier wichtig. Allgemein sollte man sich überlegen, ob trotz Problemen beim Winterdienst aus Kostengründen nicht doch auf Berlinerklissen gesetzt werden müsste. Es wäre schade, wenn Tempo 30 aus Kostengründen scheitern würde.	
Einwendung ID 183039.2	Keine Schwelle an der Kirchhügelstrasse Eine Schwelle reduziert die Anzahl Parkplätze am Kirchhügel. Auf Grund des neuen Kirchenzentrums (Baubeginn Januar 2026) ist mit einer starken Zunahme der Veranstaltungen und Parkplatzbedarf zu rechnen. Schon jetzt reichen die Parkplätze bei grösseren Anlässen (Hochzeiten, Beerdigungen etc. bei weitem nicht aus.	

	Rückmeldung	Stellungnahme
Rückmeldung ID 188397	Auf die 3 Parkplätze auf der Höhe der Parzellen 4577 und 4602 ist zu verzichten.	<p>➔ Die Rückmeldung betrifft das Projekt Tempo 30 lediglich am Rande. Die Thematik der Parkplätze ist nicht Bestandteil des vorliegenden Tempo-30-Konzepts.</p> <p>Auf die Option Parkplätze wird verzichtet.</p>
Rückmeldung ID 187652	Option Parkplätze: Verlegen auf die andere Strassenseite verlegen oder nach oben verschieben. Auf der Trottoirseite behindern sie einen privaten Abstellplatz.	
Rückmeldung ID 183039.3	Option für mögliche Parkplätze überdenken. Die geplanten Parkplätze würden die Nutzung des bestehenden Privatparkplatz (Parz. 4577) verunmöglichen.	
Rückmeldung ID 188408	<p>Hier wäre ein Stop-Schild gut wegen den vielen kreuzenden Velofahrern.</p> 	<p>➔ Die Rückmeldung betrifft das Projekt Tempo 30 nicht.</p> <p>Die Situation wird unabhängig von Tempo 30 geprüft.</p>
Rückmeldung ID 185541.2	<ul style="list-style-type: none"> - Entfernen des Schildes „Ref. Kirche, Friedhof“ an der Abzweigung Winterthurerstrasse / Kirchgasse - Signalisation „AZIG, Kirche, Kirchgemeindehaus, Friedhof“ an der Abzweigung Ohringerstrasse / Kirchhügelstrasse - Signalisation Rechtsabbiegegebot bei Ausfahrten Tiefgarage und Parkplatz AZIG 	<p>➔ Die Rückmeldung betrifft das Projekt Tempo 30 nicht.</p> <p>Die Situation wird unabhängig von Tempo 30 geprüft.</p>

8 GEBIET RÜTI-/ERLENSTRASSE

Rückmeldung
ID 183436

Rückmeldung

Bei der Erstellung der 30-er Zone sei gleich noch einen Fussgängerstreifen auf der Schaffhauserstrasse (zwischen Parzelle 5559 und Parzelle 424) einberechnen.



Stellungnahme

→ Die Rückmeldung betrifft das Projekt Tempo 30 nicht. Die Schaffhauserstrasse ist eine Kantonsstrasse. Für Fussgängerstreifen ist hier der Kanton zuständig. Für neue Fussgängerstreifen ist zudem gemäss Norm (SN 640 241) ein genügender Querungsbedarf erforderlich. Dieser wird hier bezweifelt. Die Situation wird unabhängig von Tempo 30 geprüft.

Rückmeldung
ID 185057

Keine Tempo-30-Zone, nur auf Antrag der Anwohner.

Rückmeldung
ID 185571

Keine 30er Zone an der Erlenstrasse.

Rückmeldung
ID 188338, ID 188726, ID 185430,
ID 185800

Für die Erlen-/Rütistrasse ist KEINE 30er Zone nötig. Die 30er Zone würde nur einen Tafelwald auslösen. Es bestehen keine relevante Gefährdung (Lärm und Sicherheit) und es entstehen dadurch nur Kosten.

Die Rückmeldungen zur Tempo-30-Zone Rütistrasse/ Erlenstrasse haben ergeben, dass eine Tempo-30-Zone hier mehrheitlich abgelehnt wird bzw. als nicht erforderlich beurteilt wird. Auf die Tempo-30-Zone Rüti-/Erlenstrasse wird daher verzichtet.

Einwendung
ID 183437
ID 183408

Antrag

Verzicht auf Schwellenbau:
Der Einbau von Schwellen auf der Erlenstrasse ist unseres Erachtens völlig unnötig und übertrieben. Signalisation und Tempo 30 Aufschrift würden völlig genügen. Schwellen bringen unnötigen Lärm und Schwierigkeiten beim Strassenunterhalt sowie Probleme für die Velofahrer. Sie bringen nur etwas, wenn die Strassen breit sind und dadurch zum schnellen Fahren einladen. Dies ist bei der Erlenstrasse nicht- und bei der Rütistrasse schon gar nicht der Fall. Auf der Rütistrasse kann die Gemeinde sowieso keine Schwellen anbringen, da es sich um eine Privatstrasse handelt, welche von der Gemeinde auch nicht betreut wird.

Stellungnahme

Das Projekt zur Einführung von Tempo 30 hätte weder an der Rütistrasse noch an der Erlenstrasse eine Schwelle vorgesehen. Aufgrund der Rückmeldungen zur Zone wird darüber hinaus auch auf die Einführung von Tempo 30 verzichtet.

→ **Die Einwendung ist erfüllt**

9 GEBIET UNTEROHRINGEN

	Rückmeldung	Stellungnahme
Rückmeldung ID 180620.1	Die flächendeckende Einführung der Tempo-30-Zone in Unterohringen ist nochmals gesamthaft zu überprüfen und in ihrer heutigen Form kritisch zu hinterfragen.	<p>Die Rückmeldungen zur Tempo-30-Zone Unterohringen haben ergeben, dass eine Tempo-30-Zone hier mehrheitlich abgelehnt wird bzw. als nicht erforderlich beurteilt wird.</p> <p>Lediglich eine/einzelne Strassen (z. B. Rainweg) als Tempo-30-Zone zu signalisieren, entspricht nicht der Zonensignalisation («mehrere gleichartige Strassen»).</p> <p>Auf die Tempo-30-Zone Unterohringen wird daher verzichtet.</p>
Rückmeldung ID 185059, 185456, 186015.1, 186526, 187694, 188339, 188340, 188725	Keine 30-er Zone / Verzicht auf Tempo-30-Zone Unterohringen	
Rückmeldung ID 180604.1	<ul style="list-style-type: none"> • die Aufhebung oder Anpassung der flächendeckenden Tempo-30-Zone in Unterohringen, • Keine Racks auf der Strasse 	
Rückmeldung ID 186444	Kat. 5444 - 30er Zone überflüssig, da nur kurzes Teilstück und Fahrverbot von Beginn an, Kat. 4991 - 30er Zone überflüssig, kein Durchgangsverkehr, Kat. 3346 - 30er Zone überflüssig, sowieso Fahrverbot nach 50m	
Rückmeldung ID 183476.1	Parzellen 3346, 5444 Zone 30 überflüssig, Parzelle 4611 keine Tafeln (Sichtbehinderung), Parzelle 4612 Tafeln wohl falsch eingezeichnet. Gehören eher in Ecke Parzelle 5448, Radweg ab Parzelle 5635 bis Parzelle 3366 müsste zwingend ebenfalls Tempo 30 sein	
Rückmeldung ID 188342	Auf die 30er Zone auf der Rainbuckstrasse ist zu verzichten	
Rückmeldung ID 185495.1	In Unterohringen sollte man auf die 30er Zone verzichten. Eine Ausnahme wäre der Rainweg.	
Rückmeldung ID 184891	Sehr gutes Konzept. Pragmatische Lösung mit minimalen Eingriffen und dadurch geringen Kosten.	
Einwendung ID 180604.2	Antrag <ul style="list-style-type: none"> • Keine Schwellen 	Stellungnahme <p>Das Projekt zur Einführung von Tempo 30 hätte in Unterohringen keine Schwelle vorgesehen. Aufgrund der Rückmeldungen zur Zone wird darüber hinaus auch auf die Einführung von Tempo 30 verzichtet.</p> <p>→ Die Einwendung ist erfüllt</p>

	Rückmeldung	Stellungnahme
Rückmeldung ID 185495.2	Entscheidend für die Fahrsicherheit wäre eine Signalisation (kein Vortritt) auf der Schulstrasse und der Rainbuckstrasse gegenüber dem Radweg.	➔ Die Rückmeldung betrifft das Projekt Tempo 30 nicht. Die Situation wird unabhängig von Tempo 30 geprüft.
Rückmeldung ID 188425, 188426	Das 2-teilige Fahrverbot bei Kat. 4989 befindet sich 2 ½ m über dem Boden. Das andere 3 ½ m. Zu hoch /unlesbar.	➔ Die Rückmeldung betrifft das Projekt Tempo 30 nicht. Die Situation wird unabhängig von Tempo 30 geprüft.
Rückmeldung ID 183476.2	Problem sind die schnellen E-Bikes die auf dem Radweg mit bis zu 50km/h vorbeidonnern. Ev. wäre da eine Intervention seitens der Gemeinde beim Kanton möglich.	➔ Die Rückmeldung betrifft das Projekt Tempo 30 nicht. Grundsätzlich ist es erwünscht, dass schnelle E-Bikes anstelle von Autos genutzt werden. Die Situation wird unabhängig von Tempo 30 geprüft und gegebenenfalls wird das Anliegen dem Kanton zur Prüfung übergeben.
Rückmeldung ID 186015.2	Das durch Verzicht auf T30 eingesparte Geld sei allenfalls für die Beleuchtung des Veloweges zwischen Seuzach und Unterohringen zu verwenden.	➔ Die Rückmeldung betrifft das Projekt Tempo 30 nicht. Das Anliegen wird dem Kanton zur Prüfung übergeben.
Rückmeldung ID 188421	Strassenmarkierung: deutlich markierte Mittellinie zur Verbesserung der Sicherheit	➔ Die Rückmeldung betrifft das Projekt Tempo 30 nicht. Grundsätzlich führen Mittellinien eher zu einem höheren Geschwindigkeitsniveau. Das Anliegen wird dem Kanton zur Prüfung übergeben.
Rückmeldung ID 180604.3 ID 180620.3	Prüfung einer gezielten Geschwindigkeitsreduktion auf der Ohringerstrasse (30 oder 40km/h) anstelle einer pauschalen Regelung: Dort wird die Verkehrssicherheit gezielt dort erhöht, wo tatsächlich Durchgangsverkehr besteht.	➔ Die Rückmeldung betrifft das Projekt Tempo 30 nicht. Die Ohringerstrasse ist eine Kantonsstrasse. Hier ist der Kanton zuständig. Eine Geschwindigkeitsreduktion ist hier derzeit nur denkbar, wenn Lärmgrenzwertüberschreitungen bestehen.