



Einwohnergemeinde Saanen
Abteilung BRI

Sanierung Ortsdurchfahrt Schönried Weiterführende Verkehrsmassnahmen Gemeindestrassen und Umgestaltung Bahnhofplatz



Mitwirkungsbericht

Weber + Brönnimann
Morillonstrasse 87, 3007 Bern

+41 31 370 92 11
info@webroe.ch, webroe.ch

Impressum

Projektnummer: 7393B
Projektphase: Vorprojekt Stand: 25.05.2021
Berichtsversion: 1

Berichtsverfasser: Simon Ryser, Bruno Flückiger Lektorat: Philipp Recker, Gde Saanen

Inhaltsverzeichnis

1	Informationen zur Mitwirkung	4
1.1	Ausgangslage.....	4
1.2	Ablauf der Mitwirkung.....	4
1.3	Zusammenfassendes Ergebnis der Mitwirkungseingaben.....	5
1.4	Überblick der Eingaben	6
2	Auswertung der schriftlichen Eingaben	7
2.1	Eingaben von Privatpersonen, Unternehmen und Organisationen	7
	1. Verkehr allgemein	7
	2. Verkehr Geschwindigkeit / Tempo 30	11
	3. Gestaltung und Infrastruktur	12
2.2	Stellungnahmen Amts- und Fachstellen	14

1 Informationen zur Mitwirkung

1.1 Ausgangslage

Die Ortsdurchfahrt Schönried weist heute verschiedene Schwachstellen und Defizite auf. Aufgrund der Erkenntnis, dass die Situation entlang der Dorfstrasse für Fussgänger mit verschiedenen Gefahrenquellen verbunden ist, wurde im Jahr 2011 ein Erheblichkeitsantrag an die Gemeindeversammlung gestellt. Der für die Kantonsstrasse zuständige Oberingenieurkreis I und die Gemeinde Saanen haben gemeinsam eine Planungsstudie für die Ortsdurchfahrt und die angrenzenden Gemeindestrassen in Auftrag gegeben.

Das in enger Zusammenarbeit mit der aus Interessenvertretern verschiedener Institutionen bestehenden Begleitgruppe erarbeitete "Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept" wurde im Jahr 2016 der Öffentlichkeit zur 1. Mitwirkung vorgelegt.

Aufgrund der unterschiedlichen Bewilligungsverfahren von Kantons- und Gemeindestrassen wurde das Projekt für die Weiterbearbeitung auf die jeweiligen Strasseneigentümer aufgeteilt. Zwischenzeitlich haben Kanton und Gemeinde das Konzept je auf Stufe Vorprojekt weiterbearbeitet und legten im November 2020 die aktuellen Projektstände der Öffentlichkeit zur 2. Mitwirkung vor.

Ziel ist es, eine attraktive Ortsdurchfahrt mit hoher Aufenthaltsqualität für alle Benutzergruppen wie Anwohner, Durchreisende, Touristen, usw. zu schaffen und die Verkehrssicherheit gegenüber heute zu verbessern und somit den unmittelbaren Bedürfnissen der verschiedenen Anspruchsgruppen, die an den Strassenraum gestellt werden, mit angemessenen Mitteln Rechnung zu tragen. Damit kann die Strasse funktionstüchtig gehalten, die Gefahrenstellen beseitigt und den wirtschaftlichen Interessen des lokalen Gewerbes und der Gastrobetriebe Rechnung getragen werden. Die Sanierung soll somit dauerhaft zu einer Verbesserung der Lebensraum- und Aufenthaltsqualität im Dorf führen und die wirtschaftliche und touristische Entwicklung im Dorfzentrum von Schönried unterstützen.

Die Gemeinde beabsichtigt, das Projekt nach Vorliegen der entsprechenden Bewilligungen und Kreditgenehmigung und in Übereinkunft mit den Projektpartnern in den kommenden drei bis fünf Jahren umzusetzen.

1.2 Ablauf der Mitwirkung

Mit dem Abschluss der Vorprojekte und bevor der Kanton und die Gemeinde die Planungen in das Bauprojekt überführen, wurden die beiden Projekte der breiten Öffentlichkeit vorgelegt und zur öffentlichen Mitwirkung aufgerufen. Die Mitwirkungsverfahren wurden zeitgleich, jedoch separat je Strasseneigentümer geführt. In diesem Bericht wird spezifisch auf das Mitwirkungsverfahren des kommunalen Projekts «Sanierung Ortsdurchfahrt Schönried - Weiterführende Verkehrsmassnahmen Gemeindestrassen und Umgestaltung Bahnhofplatz» eingegangen. Für das Kantonsprojekt, «Sanierung Ortsdurchfahrt Schönried» existiert ein separater Mitwirkungsbericht.

Eine öffentliche Orientierungsveranstaltung vor Ort konnte aufgrund der aktuellen COVID-19 Pandemie nicht durchgeführt werden.

Die Pläne zum Konzept wurden vom 16. November bis 15. Dezember 2020 auf der Bauverwaltung Saanen öffentlich zur Mitwirkung aufgelegt. Zeitgleich waren die Unterlagen ebenfalls elektronisch auf der Webseite der Einwohnergemeinde Saanen einsehbar. Die Bevölkerung war eingeladen und berechtigt, bis zum Ablauf der Auflage ihre Anregungen und Hinweise, aber auch ihre Kritik dem Auflageort Bauverwaltung Saanen, Schönriedstrasse 8, 3792 Saanen, schriftlich mitzuteilen.

Das Mitwirkungsverfahren dient einerseits der Information über die Ziele und das Ergebnis der bisherigen Planung, andererseits gibt es der Bevölkerung die Möglichkeit, die Behörden auf Punkte

aufmerksam zu machen, die bei der weiteren Planung geprüft und wo möglich und sinnvoll berücksichtigt werden sollten.

Das Mitwirkungsdossier als Grundlage zur Stellungnahme beinhaltet folgende Unterlagen:

- Projekt Tempo 30 - Grundriss, Mst. 1:500
- Kurzbericht Vorprojekt
- Bestand - Grundriss, Mst. 1:500

Die planende Behörde nimmt in diesem Bericht zu den wesentlichsten Fragen und Anregungen zusammenfassend Stellung. Sie trägt, soweit dies möglich und sinnvoll ist, den Beiträgen bei der Erarbeitung der weiteren Planung Rechnung.

Grosser Dank geht an alle, die sich die Zeit genommen haben, ihre Wünsche, Anregungen, Zustimmungen oder Einwände mitzuteilen.

1.3 Zusammenfassendes Ergebnis der Mitwirkungseingaben

Die geplanten Verkehrsmassnahmen

Tempo 30 und die vorgeschlagenen Massnahmen wurden von vielen Mitwirkenden ausdrücklich begrüsst. Gegen die Tempo-30-Zone sind hingegen keine Voten eingegangen. Es wird mitunter auch gefordert die Tempo-30-Zone auf alle Gemeindestrassen auszuweiten. Dies wird als generell hohe Akzeptanz für das geplante Temporegime und die dazu notwendigen geplanten Massnahmen gedeutet.

Einzelne Kritik wird in diesem Zusammenhang gegen die Ausgestaltung einiger baulichen Anpassungen und die Verkehrsführung auf der alten Hubelstrasse geäussert. So sind auch konstruktive Hinweise zur Detailausgestaltung eingegangen, die in der weiteren Planung im Bauprojekt geprüft werden.

Ein weiterer Fokus wird im Bauprojekt auf die Orientierung und Verkehrsführung auf der Grubenstrasse gelegt werden müssen; hier besteht für einige Mitwirkenden nach wie vor Klärungsbedarf, insbesondere was die Führung des Langsamverkehrs angeht.

Wie in der Mitwirkung zur Kantonsstrasse auch wird von zwei Eingebenden der Verlust von Parkplätzen im Bereich des Schulhauses bedauert resp. in Frage gestellt und teilweise auch ein Realersatz gefordert.

Zur Umgestaltung des Bahnhofplatzes sind bis auf den gewünschten Erhalt der Grünfläche keine weiteren wesentlichen Punkte eingebracht worden; die vorliegend geplante Umgestaltung und das Betriebskonzept scheinen von der Bevölkerung in den Grundzügen gut aufgenommen zu werden.

1.4 Überblick der Eingaben

Es sind 25 schriftliche Eingaben von Privatpersonen (23) und Organisationen/Vereinen (2) eingegangen:

Nr.	Herkunft:	Eingegangene Eingabe von:	
9	P	Frautschi-Perreten Cornelia	
11	P	Frautschi Ernst B.	
14	P	Däster Silvia + Alexander	
16	P	Reichenbach Matthias	
20	P	Hodler Fay	
23	P	Riedi Laura + Flurin	
25	P	Rottaris Erich	
27	P	Jörg Urs	Stockwerkeigentümerschaft Lig. 3758
29	P	Schwander-Neuhaus Verena + Ulrich	
30	P	Narayanan-Schwander Linda + Sathya	
37	V	Riedi Flurin	Gstaad Saanenland Tourismus (Tourismusdirektor)
38	P	Schär Hans	
39	P	Barrois Virginie	
42	P	Eggermann Karina	
46	P	Frautschi-Züger Cornelia + Thomas	
48	P	Hauswirth-Schlumpf Margrith	
51	P	Frautschi Knop Elsi, Frautschi Gyger Madeleine Ch.	
52	P	Frautschi Kathrin	
54	P	Familie Horn	
57	P	Schwenter Olivia	
58	V	Schwenter Rolf	Dorforganisation Schönried (Präsident)
61	P	Schwenter Belinda	
62	P	Schwenter Mary	
65	P	Schwenter Rolf	
66	P	Schwägli Katharina	

Herkunft: Privat (P) / Verein/Organisation (V)

Bei nicht aufgeführten Nummern handelt es sich um Mitwirkungseingaben zum Kantonsprojekt bezüglich der Dorfstrasse, «Sanierung Ortsdurchfahrt Schönried».

Die Zusammenstellung der Eingaben ist zusammen mit den Antworten der Planungsbehörde auf den folgenden Seiten in Tabellenform aufgeführt.

2 Auswertung der schriftlichen Eingaben

2.1 Eingaben von Privatpersonen, Unternehmen und Organisationen

Die Eingaben, mit besonderem Fokus auf den kritischen Punkten, sind in der folgenden Tabelle aufgeführt und thematisch dem jeweiligen Unterkapitel zugeordnet. Die Antworten der Planungsbehörde sowie deren Entscheid für die weitere Projektbearbeitung sind jeweils rechts davon aufgeführt.

Index Nr.	Eingabe / Begehren (Eingabe-Nr.)	Kommentar/ Antwort Planungsbehörde	Entscheid		
			Ist oder wird in Planung berücksichtigt	Berücksichtigung prüfen	Berücksichtigung nicht möglich

1. Verkehr allgemein

1.1	Die Alte Hubelstrasse soll vom Durchgangsverkehr befreit werden. Die Strasse soll bergwärts mit einem «Fahrverbot» und dem Zusatz «Anstösser Alte Hubelstrasse gestattet» und talabwärts mit «Einbahnverkehr» belegt werden. Tempo 30 und das LKW-Verbot sollen beibehalten werden. Der Veloverkehr soll gestattet werden. Das im Jahr 2012 geplante Fahrverbot soll umgesetzt werden. (27)	Am Verkehrsregime an der alten Hubelstrasse ändert sich nichts. Eine Einbahnstrasse in Fahrtrichtung bergwärts (verbotene Einfahrt für talwärts fahrende Fahrzeuge ab dem Knoten Hubelstrasse / alte Hubelstrasse) ist im Projekt vorgesehen. Aufgrund der Mitwirkung wurde die Zulassung von Radfahrenden im Einbahnverkehr noch einmal geprüft; die minimale Breite für Begegnungsfälle ist nicht gegeben, dementsprechend werden Radfahrende im Gegenverkehr nicht gestattet.			X
1.2	Der Missbrauch der Grubenstrasse als Abkürzung von Schönried nach Gstaad muss unterbunden werden. (54)	Der Schleichverkehr auf der Grubenstrasse nach Gstaad ist nicht Teil des Projekts und kann nicht allein durch verkehrstechnische und gestalterische Massnahmen im Dorf von Schönried behoben werden.			X

Index Nr.	Eingabe / Begehren (Eingabe-Nr.)	Kommentar/ Antwort Planungsbehörde	Entscheid		
			Ist oder wird in Planung berücksichtigt	Berücksichtigung prüfen	Berücksichtigung nicht möglich
1.3	Aus Gründen der Unübersichtlichkeit von einbiegenden Fahrzeugen aus der Schlittmoosstrasse wird eine «Kein Vortritt»-Signalisation beantragt. Auf die 4 geplanten Poller vor der Grubenstrasse 130 soll auf Grund dessen verzichtet werden. (23 / 51 / 52 / 66)	Heute gilt an besagter Kreuzung Rechtsvortritt und die notwendige Sicht wird - wie für alle Arten der Vortrittsregelung - durch abgestellte Fahrzeuge behindert. Mit Tempo 30 werden die notwendigen Sichtweiten gegenüber heute reduziert. In Tempo-30-Zonen gilt als einheitliche Vortrittsregel generell der Rechtsvortritt. Im vorliegenden Fall führt dies dazu, dass Fahrzeugführer auf der Grubenstrasse von Gstaad herkommend ihre Geschwindigkeit anpassen müssen, um allfällig einfahrenden Fahrzeugen aus der Schlittmoosstrasse den Vortritt zu gewähren. Die Sichtberme muss nach dem Strassengesetz unabhängig der Vortrittsregelung freigehalten werden. Grundsätzlich ist jeder Grundeigentümer selbst für die Umsetzung der Vorschriften verantwortlich. Auf die Poller kann verzichtet werden, wenn mit anderen Massnahmen dauerhaft sichergestellt werden kann, dass die erforderliche Sichtberme eingehalten wird.		X	
1.4	Die Aufhebung des Einbahnregimes für Radfahrer auf der Alten Hubelstrasse darf nicht umgesetzt werden, da beim Kreuzen von talwärts fahrenden Radfahrern und bergwärts fahrenden PKWs meist zu wenig Platz vorhanden ist. (42)	Vergleiche Antwort zu Eingabe Nr. 1.1	X		
1.5	Die Geschwindigkeitskontrollen der Polizei auf der Grubenstrasse sind bis anhin "ohne Zähne", es wird regelmässig zu schnell gefahren und zu wenig gebüsst. Eine permanente Geschwindigkeitsmessung inkl. Bussenausstellung soll installiert werden. (20)	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen. Die Gemeinde ist im Besitz von mobilen Geschwindigkeitsanzeigen. Die mobilen Anzeigen sind wirkungsvoller als permanente Anzeigen. Diese kommen nur im Ausnahmefall und als eine mögliche Massnahme an schwierigen Standorten mit sehr hohen Geschwindigkeitsüberschreitungen in Frage. Die Eingabe wird der Gemeinde weitergeleitet.			X

Index Nr.	Eingabe / Begehren (Eingabe-Nr.)	Kommentar/ Antwort Planungsbehörde	Entscheid		
			Ist oder wird in Planung berücksichtigt	Berücksichtigung prüfen	Berücksichtigung nicht möglich
1.6	Braucht es auf der Hubelstrasse 2 Trottoirs? Eines, auf der Seite MvG Platz würde genügen. (38)	Die Anordnung eines durchgehenden Trottoirs auf Seite des Michael von Grünigen Platzes ist in der Tat wichtig; Das bestehende rechtsseitige Trottoir ist in einem baulich guten Zustand und kann erhalten werden, da der Strassenquerschnitt ausreichend breit ist und ein Abbruch zu Gunsten einer verschobenen Fahrbahn nur mit unverhältnismässigem Aufwand umzugestalten ist und einer Verschlechterung der Situation gleichkommt.			X
1.7	Die Ein- und Ausfahrt auf den Viehschauplatz soll verbindlich optisch markiert werden. (09 / 11 / 23 / 25 / 29 / 30 / 37 / 46 / 48 / 51 / 52 / 57 / 58 / 61 / 62 / 65 / 66)	Es ist vorgesehen, die Zufahrt längs des Trottoirs Grubenstrasse mit Pollern baulich zu unterbinden, da die Fussgänger bei der unübersichtlichen Ein- und Ausfahrt gefährdet werden. Die Zufahrt zum Platz erfolgt neu via Moosweg.	X		
1.8	Im Bereich Bahnübergang wird eine Signalisation beantragt, welche die Fussgänger/Innen auf die Weiterführung des Gehwegs auf der anderen Strassenseite hinweist. (16 / 37 / 57 / 58 / 61 / 62 / 65)	Eine besondere Signalisation ist nicht vorgesehen. Markierte «Füsschen» bei den sicheren Querungsstellen zeigen, an welcher Stelle die Strasse überquert werden kann.			X
1.9	Für die Fussgänger soll ein offizieller separater Fussweg entlang des «Gräbli» von der Molkerei, in der Fortsetzung der Molkereitreppe, bis hinauf zur Hubelstrasse (Brücke) vorgesehen werden. (14)	Am Verkehrsregime an der alten Hubelstrasse ändert sich nichts. Grunde dessen ist kein zusätzlicher offizieller Fussweg vorgesehen.			X

Index Nr.	Eingabe / Begehren (Eingabe-Nr.)	Kommentar/ Antwort Planungsbehörde	Entscheid		
			Ist oder wird in Planung berücksichtigt	Berücksichtigung prüfen	Berücksichtigung nicht möglich
1.10	Die Hubelstrasse soll im Bereich zwischen der Dorfstrasse und dem Schulhaus mind. 6.30 m breit werden (analog der Grubenstrasse) da beim Kreuzen von manchen landwirtschaftlichen Fahrzeugen ansonsten aufs Trottoir ausgewichen würde. (16)	Das Strassennetz besteht aus verschiedenen Strassentypen, welche jeweils eine andere Funktion im Netz übernehmen und so unterschiedliche Anforderungen an die Fahrbahnbreiten haben. Die Hubelstrasse als definierte Sammelstrasse muss den Grundbegegnungsfall PW-LKW abdecken. Die geplante Fahrbahnbreite von 5.50 m deckt dabei die Begegnungsfälle zum Kreuzen nach der massgebenden Geschwindigkeit gemäss den gültigen VSS-Normen ab. Dabei sind auch die Begegnungsfälle von Personenwagen mit auf Schweizer Strassen zugelassenen landwirtschaftlichen Fahrzeugen gewährleistet.			X
1.11	Die Alte Hubelstrasse soll auf die ursprüngliche Fahrbahnbreite rückgebaut werden. Nach Bauarbeiten im Strassenbereich wurde die Fahrbahn immer breiter. (27)	Dies betrifft ein rund 50 Meter langer Bereich der alten Hubelstrasse. Da im Rahmen unseres Projektes im besagten Bereich keine baulichen Massnahmen geplant sind, wird die alte Hubelstrasse im heutigen Zustand belassen.			X
1.12	Der geplante geschützte Warteraum für Fussgänger auf der Alten Hubelstrasse, oberhalb der Molkerei-Treppe, wird als nicht notwendig erachtet und in Frage gestellt. (42)	Heute besteht an der Treppenkrone kein Podest, die Treppe mündet direkt auf die Strasse. Zufussgehende benötigen bei Treppenläufen mindestens eine horizontale seitliche Ausweich- und Wartefläche, auf der sie sich aufstellen, orientieren und von der aus sie den weiteren Weg in Angriff nehmen können.			X
1.13	Die Lage der neu geplanten Trottoirmase im Bereich der Einmündung Alte Hubelstrasse - Hubelstrasse wird in Frage gestellt. Zur besseren Einsicht in die Hubelstrasse von Verkehrsteilnehmern, welche aus der Alten Hubelstrasse kommen, wird vorgeschlagen die Trottoirmase auf der gegenüberliegenden Strassenseite zu bauen. (42)	Die Knotensituation wird geprüft und die Trottoirmase allenfalls angepasst sowie ebenfalls in diesem Zusammenhang auch der Einmündungstrichter aufgrund des eventuellen Wegfalls von talwärts in die alte Hubelstrasse fahrendem Radverkehrs überarbeitet.		X	

Index Nr.	Eingabe / Begehren (Eingabe-Nr.)	Kommentar/ Antwort Planungsbehörde	Entscheid		
			Ist oder wird in Planung berücksichtigt	Berücksichtigung prüfen	Berücksichtigung nicht möglich
1.14	Es wird vorgeschlagen, dass die Fussgänger an der Grubenstrasse, zwischen Dorfstrasse und Bahnübergang, am rechten Strassenrand entlanggeführt werden sollen, da dort in den Wintermonaten Schnee/Eis schneller abtaut und so die Sturzgefahr für Fussgänger geringer ist als auf einem Trottoir auf der linken Seite der Strasse. (42)	Aufgrund der zu schmalen Fahrbahnbreite in besagtem Abschnitt führen Kreuzungsmanöver von LKWs und insbesondere Cars mit dem Postauto und unter sich dazu, dass die beiden Trottoirs befahren und belegt werden. Die Situation führt zu unhaltbaren Gefährdungen der Zufussgehenden. Anstelle von zwei schmalen Trottoirs, die ein Kreuzen von Zufussgehenden mit Gepäck oder Skis kaum ermöglicht, wurde deshalb die Verbreiterung des häufiger frequentierten, linksseitigen Trottoirs geplant. Damit der für den Ausbau der Fahrbahn und des Trottoirs notwendige Landerwerb verhältnismässig bleibt, wird das rechtsseitige Trottoir aufgehoben.			X

2. Verkehr Geschwindigkeit / Tempo 30

2.1	Das Projekt wird grundsätzlich gutgeheissen und Tempo 30 sowie die einhergehende Verkehrsberuhigung wird begrüsst. (09 / 11 / 16 / 20 / 23 / 25 / 27 / 29 / 30 / 37 / 46 / 48 / 51 / 52 / 57 / 58 / 61 / 62 / 65 / 66)	Die Eingaben werden zur Kenntnis genommen.	X		
2.2	Die Geschwindigkeitsmarkierungen sollen bei allen Gemeindestrassen am Boden markiert werden und so auch für auswärtige Gäste erkenntlich sein. (09 / 11 / 23 / 25 / 29 / 30 / 37 / 46 / 48 / 51 / 52 / 57 / 58 / 61 / 62 / 65 / 66)	Die Gemeindestrassen und Abschnitte ausserhalb des Projektperimeters sind nicht Bestandteil des Projektes. Im Innerortsbereich macht längerfristig eine einheitliche Temporegelung jedoch Sinn. Die Eingabe wird an die Behörden weitergeleitet.			X

Index Nr.	Eingabe / Begehren (Eingabe-Nr.)	Kommentar/ Antwort Planungsbehörde	Entscheid		
			Ist oder wird in Planung berücksichtigt	Berücksichtigung prüfen	Berücksichtigung nicht möglich
2.3	Die Signalisation 30km/h auf der Höhe der Waldmattenstrasse 12 soll erhalten bleiben. (09 / 11 / 23 / 25 / 29 / 30 / 37 / 46 / 48 / 51 / 52 / 57 / 58 / 61 / 62 / 65 / 66)	Tempo 30 wird auch mit dem Projekt auf der Waldmattenstrasse beibehalten werden; Lediglich die bestehenden Signalisationstafeln «Höchstgeschwindigkeit 30» werden demontiert und durch eine Zonensignalisation Tempo 30 ersetzt, weil die Tempo-30-Zone nicht nur die Waldmattenstrasse, sondern ein ganzes zusammenhängendes Gebiet umfasst. Es wird geprüft, ob zur Verdeutlichung die Bodenmarkierung 30 in der Waldmattenstrasse wiederholt werden kann.	X		

3. Gestaltung und Infrastruktur

3.1	Die bestehende Grünfläche im westlichen Bereich des Bahnhofs soll erhalten bleiben und zu einem attraktiven Begegnungs- und Aufenthaltsbereich umgestaltet werden. Auf die Halteflächen für Kiss+ Ride / Taxi soll verzichtet werden. (16 / 37 / 39 / 42 / 57 / 58 / 61 / 62 / 65)	Wir erachten Kiss+Ride Parkplätze sowie Warteräume für Taxis als wichtig. Allenfalls braucht es nur 2 - 3 Parkplätze und allenfalls könnten diese im östlichen Bereich des Bahnhofs, auf dem nördlichen Trottoir (Längsparkplätze entlang Bahnhofstrasse), zu Lasten der bewirtschafteten Parkplätze erstellt werden.		X	
3.2	Ein Ersatz für die wegfallenden Parkplätze bei der Einmündung Rellerliparkplatz soll entlang der Bettlersmattestrasse geprüft werden. (16)	Die Parkplätze müssen aus Sicherheitsgründen (Rückwärtsmanöver auf die Hubelstrasse) entfernt werden. Auf dem Parkplatz Rellerli stehen genügend Parkplätze zur Verfügung.			X
3.3	Auf der Alten Hubelstrasse wird ein Ersatz der bestehenden Strassenbeleuchtung gefordert. (27)	Der Ersatz der öffentlichen Beleuchtung an der alten Hubelstrasse ist nicht Bestandteil des Projektes. Die Umrüstung der öffentlichen Beleuchtung auf LED wird mit einem separaten Projekt realisiert.			X

Index Nr.	Eingabe / Begehren (Eingabe-Nr.)	Kommentar/ Antwort Planungsbehörde	Entscheid		
			Ist oder wird in Planung berücksichtigt	Berücksichtigung prüfen	Berücksichtigung nicht möglich
3.4	Warum müssen im Bereich Schulhaus so viele Parkplätze entfernt werden? Werden alle Parkplätze bis zum Rellerliparkplatz gleichbehandelt und kostenpflichtig? (38)	Die Senkrechtparkfelder zur Hubelstrasse werden teilweise entfernt oder zurückversetzt, damit die Sichtverhältnisse der angrenzenden Zufahrten gewährleistet sind. Die bestehende Parkierung vor der Schulanlage gefährdet den Fussverkehr auf dem Areal und den angrenzenden Fahrverkehr auf der Hubelstrasse. Die Sichtweiten bei der Wegfahrt werden nicht eingehalten und Rückwärtsmanöver auf die Hubelstrasse mit Schülerverkehr sind unbedingt zu vermeiden. Die Parkierung wird neu mit einer Zu- und Wegfahrt und nach den gültigen Strassennormen organisiert. Derzeit sind keine Änderungen der heutigen Parkplatzbewirtschaftung vorgesehen.			X
3.5	Die Müllsammelstelle gegenüber des Bahnhofplatzes soll an einen anderen Ort versetzt werden, da sie am heutigen Standort nicht würdig ist. (39)	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen. Die Müllsammelstelle ist nicht Bestandteil des Projektes. Die Eingabe wird der Gemeinde weitergeleitet.			X

2.2 Stellungnahmen Amts- und Fachstellen

Lediglich von der Postauto AG als mitwirkenden Fachstelle ist eine Stellungnahme eingegangen:

Index	Stellungnahme/ Begehren (Eingabe-Nr.)	Kommentar/ Antwort Planungsbehörde	Entscheid		
Nr.			Ist oder wird in Planung berücksichtigt	Berücksichtigung prüfen	Berücksichtigung nicht möglich
1. PostAuto AG					
1.1	Die Ausgestaltung der Haltestelle "Schönried, Bahnhof" mit Busdach wird begrüsst. Es wird empfohlen diesen Wartebereich genügend auszuleuchten und wenn möglich die Fahrplaninformationen im wettergeschützten Bereich vorzusehen.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.	X		