



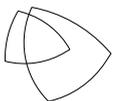
**Stadt  
Schlieren**

**WIESENSTRASSE**

**BERICHT ZU DEN EINWENDUNGEN**

**GEMÄSS § 13 STRASSENGESETZ**

25.11.2024



**stadt raum verkehr**

**Auftraggeber**

Stadt Schlieren  
Abteilung Bau und Planung  
Freiestrasse 6, Postfach  
8952 Schlieren  
Nadine Gubser

**Verfasser**

stadt raum verkehr, Birchler+Wicki  
Sihlquai 75  
8005 Zürich  
Stefan Graf

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>1</b>	<b>Vorbemerkung</b>	<b>4</b>
1.1	Mitwirkung der Bevölkerung	4
1.2	Projektbeschreibung	4
<b>2</b>	<b>Einwendungen</b>	<b>5</b>
2.1	Einwendung 1 – Zielbild	5
2.2	Einwendung 2 – Fortsetzung Richtung Westen	5
2.3	Einwendung 3 – Verzicht	7
2.4	Einwendung 4 – Alternativrouten	8
2.5	Einwendung 5 – Führung entlang der Limmat	9
2.6	Einwendung 6 – gesamtheitliche Planung	9
2.7	Einwendung 7 – Abstimmung Gestaltungsplan	10
2.8	Einwendung 8 – durchgehende Befahrbarkeit MIV	11
2.9	Einwendung 9 – Senkrechtparkfelder	12
2.10	Einwendung 10 – Färbplatz	14
2.11	Einwendung 11 – Fussgängeranbindung Wiesenstrasse 5	14
2.12	Einwendung 12 – Abstellgleis	15
2.13	Einwendung 13 – Entflechtung PU Ost	16
2.14	Einwendung 14 – Zugänglichkeit PU Ost	16
2.15	Einwendung 15 – Ruderalfläche	16
2.16	Einwendung 16 – Fussgängerführung Richtung Osten	17
2.17	Einwendung 17 – Fahrverbot bei PU-Zugang	17
2.18	Einwendung 18 – Veloparkierung	18
2.19	Einwendung 19 – Erläuterung/Vermassung	18
2.20	Einwendung 20 – Rücksprache Fussgängerführung	19
2.21	Einwendungen 21 bis 28 – Abstimmung SBB	19
<b>3</b>	<b>Schlussbemerkungen</b>	<b>21</b>

## **1 VORBEMERKUNG**

### **1.1 Mitwirkung der Bevölkerung**

Gemäss § 13 des kantonalen Strassengesetzes (StrG) sind die Projekte der Bevölkerung vor der Kreditbewilligung zur Stellungnahme zu unterbreiten.

Das Strassenbauprojekt Wiesenstrasse mit der geplanten Umsetzung der Velobahn Limmattal wurde vom 24. Mai bis zum 24. Juni 2024 im Sinne von § 13 StrG öffentlich aufgelegt.

Interessierte Personen konnten sich über das geplante Bauvorhaben orientieren und dagegen Einwendungen erheben.

Insgesamt sind 9 Eingaben mit total 28 Einwendungen eingegangen. 8 Einwendungen sind in mehreren Eingaben mit identischem oder ähnlichem Wortlaut enthalten und werden im vorliegenden Bericht entsprechend zusammengefasst. Von den 28 Einwendungen werden 17 ganz, 2 teilweise und 9 nicht berücksichtigt.

Im vorliegenden Bericht wird zu den Einwendungen gesamthaft Stellung genommen

### **1.2 Projektbeschreibung**

Die Wiesenstrasse ist von der Goldschlägistrasse bis unter die Brücke der Engstringerstrasse Teil der kantonalen Velobahn Limmattal. Um den Anforderungen an eine Velobahn zu genügen, sind folgende Massnahmen vorgesehen:

- Für den Veloverkehr durchgehende, vortrittsberechtigte Fahrbahn; mehrheitlich im Mischverkehr mit dem MIV
- Separater Radweg in der Zufahrt zum Knoten Goldschlägistrasse
- Durchgehende Fussgängerführung ohne Mischverkehr mit dem Veloverkehr
- Unterbruch für den MIV im östlichen Teil der Strasse
- Anpassung bzw. Reduktion von bestehenden Senkrechtparkfeldern zu Längsparkfeldern

**2 EINWENDUNGEN**

**2.1 Einwendung 1 – Zielbild**

**Einwendung**

Die Velobahn ist gemäss dem «Zielbild Schlieren Zukunft Wiesenstrasse» vom 29.6.2019 zu planen und umzusetzen.

**Berücksichtigung**

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Begründungen Einwendung	Stellungnahme
<p>Die vorliegende Studie weicht vom gemeinsam entwickelten und verbindlich vereinbarten Zielbild ab. Mit ihrer Unterschrift hat sich die Stadt Schlieren auf die Umsetzung des Zielbilds verpflichtet und hat sich daher auch daran zu halten. Nun wird mit dem vorliegenden Projekt ohne Rücksprache der übrigen Vertragsparteien die Vereinbarung einseitig widerrufen. Dies verstösst gegen Treu und Glauben. Die Stadt Schlieren würde sich unglaubwürdig machen, wenn sie diese Abmachung brechen würde.</p>	<p>Das Zielbild wurde unter den aktuellen Anforderungen (kantonale Standards Veloverkehr, nationales Veloweggesetz) und unter Berücksichtigung der Realisierung einer Velobahn weiterentwickelt und wird weitgehend umgesetzt. Die sich teilweise widersprechenden Ziele wurden entsprechend gewichtet und bereinigt. Unter den aktuellen Anforderungen ist es nicht möglich sowohl eine Velobahn, eine durchgehende Fussverkehrsführung und eine Durchfahrtmöglichkeit für den MIV zu realisieren als auch den Garten der Villa Hirzel vollständig zu erhalten. Das Zielbild weist keine Rechtsverbindlichkeit auf. Es handelt sich vielmehr um einen Letter of Intent, welcher mit den Grundeigentümerschaften in Zusammenarbeit mit dem Amt für Verkehr (heute Amt für Mobilität), der Abteilung Bau und Planung der Stadt Schlieren erarbeitet wurde.</p>
<p>Der Hinweis auf die Änderung der Anforderungen von Veloschnellrouten resp. Velobahnen kann nicht dazu führen, dass eine planende Behörde hier plötzlich von diesem Zielbild nichts mehr wissen will. Im Gegenteil: die Stadt Schlieren hat das Zielbild zusammen mit den Grundeigentümern gegen nicht umsetzbare Anforderungen zu verteidigen und ihre Planung entsprechend vorzunehmen.</p>	<p>Der Stadtrat hat den Bericht und die Pläne des Vorprojekts verabschiedet. Das Zielbild wurde mit Ausnahme der Sperrung für den MIV umgesetzt. Die Sperrung für den MIV ist in Anbetracht der Engstelle (nur 3.5 m) notwendig. Die Stadt gewichtet den Erhalt der Bäume/Hecke der Parzelle Nr. 8244 höher als die Durchfahrt des MIVs. Mit der Sperrung kann zudem das Problem des Schleichverkehrs gelöst werden.</p>

**2.2 Einwendung 2 – Fortsetzung Richtung Westen**

**Einwendung**

Die Velobahn ist ab dem Färbplatz Richtung Westen entlang der Bahngleise zu führen.

**Berücksichtigung**

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Begründungen Einwendung	Stellungnahme
<p>Dass eine Linienführung entlang der SBB-Gleise möglich ist, ergibt sich auch aus dem Planungsbericht vom 25. April 2024 Seite 4. Einen langen Atem für die Umsetzung braucht es ohnehin.</p>	<p>In einer früheren Studie wurde die geometrische Machbarkeit der Fortsetzung entlang der Geleise untersucht und grundsätzlich für machbar befunden. Deshalb wurde diese Variante bei der Erarbeitung des Zielbildes berücksichtigt. Die grossen Auswirkungen auf andere private Grundstücke sowie rechtliche Bedenken im Zusammenhang mit der geplanten Wiederinbetriebnahme des Anschlussgleises Richtung Fahrweid, haben den Kanton sowie die Stadt Schlieren bewegt, die Variante nicht weiterzuverfolgen. Es wird wieder die im Velonetzplan und im regionalen Richtplan festgesetzte Linienführung verfolgt.</p>
<p>Die Wiesenstrasse wird mit Verkehr überbeansprucht – es leidet die Sicherheit.            Einer der obersten Grundsätze im Verkehrsgesetz gilt der Sicherheit. In Art. 6c Bundesgesetz über Velowege ist der Grundsatz festgehalten, dass die Velowege sicher und der Veloverkehr, wo möglich und angebracht, getrennt vom motorisierten Verkehr und vom Fussverkehr geführt wird. Mit der publizierten Vorstudie läuft die Planung diesem Grundsatz in wesentlichen Punkten entgegen.            Der Teil der Wiesenstrasse 14-19 entlang und zwischen Gebäuden PKE Energie und SwissLife AG mit sehr hohen Kunden- und Besucherfrequenzen infolge Retailnutzungen wie Coop und Aldi, Kindertagesstätten, Gesundheitspraxen usw. ist bereits heute ein unübersichtlicher und risikobehafteter Verkehrsabschnitt. Die stark frequentierte Ausfahrt aus der grossen Tiefgarage ist bereits heute unübersichtlich und bringt bei einer noch stärkeren Nutzung der Wiesenstrasse ein sehr grosses Sicherheitsrisiko mit sich. Auch erfolgt die Zufahrt und Anlieferung des Gewerbemieters (Grossverteiler) über diesen Strassenabschnitt. Die Lastwagen müssen dabei auf der Wiesenstrasse mehrfach rangieren, um retour zu den Rampen ein- bzw. wieder davon wegfahren zu können. Ebenfalls bringt die Wiesenstrasse 10a (startup space) ein erhöhtes Personen- und Verkehrsaufkommen in ihrer Nutzung mit. Auch diese Liegenschaft wird über den oben genannten Teil der Wiesenstrasse und des Färbplatzes erschlossen. Der Färbplatz ist und bleibt ein stark von motorisierten Fahrzeugen genutzter Verkehrsplatz und wird zukünftig noch mehr beansprucht. Neubauten bei Wiesenstrasse 10 sowie dem anschliessenden Baufeld Lymhof und Baufeld VerticalLab, werden mit motorisierten Fahrzeugen alle über die Wiesenstrasse und Färbplatz erschlossen, mit Tiefgaragenein- und ausfahrten an diversen Standorten. Und nicht ausser Acht zu lassen auch wieder über die Wiesenstrasse in Richtung Goldschlägiplatz abgeführt, vorausgesetzt die Sackgassenlösung wird tatsächlich weiterverfolgt. Die Beanspruchung von Färbplatz und Wiesenstrasse und damit aller darüber erschlossenen Liegenschaften scheint enorm und birgt grosse Sicherheitsrisiken. Nur um das Strassenprojekt schneller und kostengünstiger umsetzen zu können, darf die Sicherheit nicht darunter leiden.</p>	<p>Im Allgemeinen wird die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden verbessert.            Die Tiefgaragenzufahrten sind alle als Trottoirüberfahrten ausgestaltet. Es ist ohnehin bereits heute eine Rücksichtnahme auf die schwächeren Verkehrsteilnehmer geboten, unabhängig von der Klassierung der Veloroute. Das Rückwärtsmanöver über das Trottoir zur Anlieferung hat ein grosses Konfliktpotential. Um das Sicherheitsrisiko insbesondere für den Fussverkehr zu minimieren, ist das Rückwärtsmanöver von Lastwagen zur Anlieferungshalle nur mit Einweispersonal möglich. Dies gilt ebenfalls unabhängig von der Führung und Ausgestaltung der Veloroute. Das vorliegende Projekt reduziert die Konflikte durch folgende Massnahmen:            - Längs- statt Senkrechtparkfelder mit ausreichendem Sicherheitsabstand zur Fahrbahn            - weniger Parkfelder und somit weniger Parkiermanöver im Strassenraum            - abgetrennter Veloweg in Fahrtrichtung Goldschlägistrasse            - Reduktion der Verkehrsbelastung durch die Verhinderung von Durchgangsverkehr (heute vor allem in den Spitzenstunden vorhandener Ausweichverkehr von der Bernstrasse fällt weg)            Die Konflikte könnten weiter reduziert werden, indem alle oberirdischen Parkfelder aufgehoben und auch ein abgetrennter Veloweg in Fahrtrichtung Färbplatz erstellt würde. Die Variante wurde aufgrund der eher geringen Verkehrsbelastung und aus Rücksicht auf das private Interesse an möglichst vielen Aussenparkfeldern nicht weiterverfolgt.            Gemäss Mobilitätskonzept Lymhof und eigenen Abschätzungen wird nach der Umsetzung des Strassenprojekts und aller angrenzenden Arealentwicklungen folgende MIV-Belastung pro Tag erwartet: Goldschlägistrasse bis Färbplatz ca. 2700 Fahrten, bis Zufahrt Lymhof ca. 1000 Fahrten, bis Unterbruch &lt;50 Fahrten.</p>

<p>Das aktuell bestehende Trottoir verläuft entlang der Wiesenstrasse 14a in Schlieren auf dem Grundstück der PKE. Es sollen zwar keine Anpassungen am Trottoir vorgenommen werden, jedoch ist – gerade infolge der unübersichtlichen Ausfahrt und Anlieferung mit künftig stark frequentiertem Veloverkehr – mit einem erhöhten Unfallrisiko zu rechnen. Da sich der potenzielle Unfallort bei Ausweichmanöver der Verkehrsteilnehmer, insbesondere der Velofahrer, auf dem Grundstück der PKE befindet, sind Werkeigentümerhaftungsthemen absehbar.</p>	<p>Soweit ein Trottoir auf Privatgrund verläuft, dieses aber mittels Dienstbarkeit zugunsten der Stadt zur Nutzung durch die Öffentlichkeit zur Verfügung steht, trifft die Werkeigentümerhaftung betreffend Trottoir die dienstbarkeitsberechtigte Stadt (BGE 121 III 448).</p>
---	--

**2.3 Einwendung 3 – Verzicht**

**Einwendung**

Auf die Festlegung einer Velobahn auf der Wiesenstrasse ist zu verzichten.

**Berücksichtigung**

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

<b>Begründungen Einwendung</b>	<b>Stellungnahme</b>
<p>Die Wiesenstrasse ist nicht geeignet, auf ihr eine Velobahn zu planen. Die vorgesehene Fahrbahnbreite von 5 m ist das Minimum, das für den Bau eines Velowegs im Mischverkehr überhaupt in Frage kommt (vgl. Standards Veloverkehr, hg. vom Kanton Zürich, Zürich 2023). Die geplanten Längsparkfelder, die bestehenden Tiefgarageneinfahrten in die Wiesenstrasse (Tiefgarage Rietpark), die diversen zur Strasse hin orientierten Haupteingänge sowie die Anlieferung Coop mit zwei Laderampen verunmöglichen eine flüssige, komfortable und unterbruchsfreie Fahrt. Die Sicherheit der Velofahrenden (und Fussgänger) ist wegen den diversen Fussgängerquerungen von den südlichen Parkfeldern an der Wiesenstrasse zu den nördlichen Haupteingängen der Liegenschaft Wiesenstrasse 14 mit dem Haupteingang Coop nicht gewährleistet.</p>	<p>Die Minimalbreite von 5 m ist zugleich die Zielgrösse, da damit am besten tiefe Geschwindigkeiten des MIV und wenige Überholmanöver gewährleistet werden können. Die diversen anderen Ansprüche an den Strassenraum und die damit einhergehenden Unterbrüche einer ungehinderten Fahrt sind in einer innerörtlichen Situation mit Zentrumscharakter sowohl für den Veloverkehr als auch für den MIV Standard. Die Velobahnen erschliessen bewusst auch Bahnhöfe und Zentren, da dort das höchste Potential für den Veloverkehr entsteht, auch wenn die Fahrt dadurch nicht ungehindert ist. Durch die Anordnung von Längs- statt Senkrechtparkfeldern und der Berücksichtigung eines Sicherheitsabstandes zur Fahrbahn erhöht sich die Sicherheit für den Veloverkehr (Parkiermanöver mit besserer Sicht auf den Veloverkehr und MIV) und den querenden Fussverkehr (mehr Übersicht an den Querungsstellen).</p>
<p>Bedingt durch das neue «Sackgassenregime» sind schliesslich die Fahrzeughalter gezwungen, die Wiesenstrasse von der Goldschlägistrasse her zu befahren. Wie die Fahrzeuge dann wenden sollen, um die Wiesenstrasse wieder zu verlassen, wird nicht aufgezeigt. Gefährliche Wendemanöver auf der Mischverkehrsfläche sind vorprogrammiert.</p>	<p>Die Nutzenden der neu angeordneten Längsparkfelder können auf dem Färbplatz wenden, wo genügend Platz und Übersichtlichkeit gegeben ist. PWs können ohne Rückwärtsmanöver wenden. Ab dem Färbplatz wird ein Fahrverbot für Motorwagen und Motorräder, ausgenommen Zubringerdienst Lymhof/VerticalLab signalisiert. Die Nutzenden und Anlieferfahrzeuge der Liegenschaften Lymhof/VerticalLab wenden auf den privaten Grundstücken bzw. auf den Zufahrten zur privaten Anlieferung oder Parkierung.</p>

<p>Da es sich bei der Wiesenstrasse / Goldschlägistrasse bereits heute um einen stark frequentierten Knotenpunkt handelt und mit der geplanten Velobahn zusätzlicher Verkehr entstehen würde, ist ein erhöhtes Rückstaurisiko sowohl auf die Wiesenstrasse als auch auf die Goldschlägistrasse unvermeidbar.</p>	<p>Der Knoten Goldschlägistrasse wird in einem separaten Projekt bearbeitet. Darin wird nachgewiesen, wie die erwartete Verkehrsbelastung der Wiesenstrasse verarbeitet und durch das geplante Verkehrsregime reduziert werden kann. Die Ausgestaltung des Anschlussknotens ist nicht nur von der Wiesenstrasse, sondern auch von der Fortsetzung der Velobahn entlang der Goldschlägistrasse abhängig. Das Projekt Goldschlägistrasse ist in Bearbeitung und wird nach dem Variantenentscheid durch den Stadtrat zur öffentlichen Mitwirkung aufgelegt.</p>
<p>Es ist im Grundsatz klar, dass die 5,5 Meter breite Wiesenstrasse für eine 4 Meter breite Veloroute mit zusätzlicher Erschliessungsfunktion für über 300 Wohneinheiten und Gewerbe, einfach zu schmal und absolut untauglich ist. Das vorgelegte Projekt nimmt auf diese Tatsachen keinerlei Rücksicht.</p>	<p>Eine Velobahn soll bei unabhängiger Führung 4 m breit und bei Mischverkehr mit MIV 5 m breit sein. Hier ist grösstenteils eine 5 m breite Fahrbahn im Mischverkehr vorgesehen. Die kantonalen Velostandards lassen bei Tempo 30 und bis zu 5000 MIV-Fahrten pro Tag den Mischverkehr zu. Hier wird nach der Umsetzung des Strassenprojekts und aller angrenzenden Arealentwicklungen folgende MIV-Belastung pro Tag erwartet: Goldschlägistrasse bis Färbplatz ca. 2700 Fahrten, bis Zufahrt Lymhof ca. 1000 Fahrten, bis Unterbruch &lt;50 Fahrten.</p>
<p>Es soll auf dieser 5,5 m engen Strasse ein 4 m breiter Velokorridor erstellt werden, welcher auch noch rot bemalt wird. Die Autofahrer würden damit, zumindest moralisch, auf eine 1,5 m breite Restfläche zusammengedrängt. Dass dies nicht funktioniert, ist für jedermann einsehbar. Auf der roten Fläche wird daher Mischverkehr entstehen, mit welchem die Velofahrer absolut nicht rechnen.</p>	<p>Im vorliegenden Projekt ist grösstenteils eine 5 m breite Fahrbahn im Mischverkehr vorgesehen. Die gesamte Fahrbahn wird in einem rötlichen Belag ausgeführt. Dies wird auch auf anderen Velobahnen auf Quartierstrassenabschnitten so umgesetzt und ist deshalb keine unerwartete Ausnahme.</p>
<p>Die GIAG ist im Besitze einer rechtskräftigen Baubewilligung für die Überbauung Lymhof mit 350 Wohneinheiten, einem Hotelbetrieb, Gewerbeflächen und einer entsprechenden Tiefgarage. Dies führt täglich zu mehreren hundert Ein- und Ausfahrten aus der Einfahrt in die Wiesenstrasse ab dem heutigen Grundstück Kat. Nr. 9266, wie die Bauherrschaft im mit der Baueingabe eingereichten Mobilitätskonzept ausgewiesen hat. Die Velofahrer, welche sich auf ihrem roten Streifen in Sicherheit wiegen, rechnen wohl kaum mit derart häufig auftretenden Kontakten von ein- und ausfahrenden Fahrzeugen. Sie fühlen sich sicher, achten nicht auf die Einfahrt, was Unfälle geradezu provoziert. Der Umstand, dass die Velofahrer grundsätzlich Vortrittsrecht geniessen, nützt da auch recht wenig, bzw. ist ein Problem.</p>	<p>Der Veloverkehr hat nicht grundsätzlich Vortrittsrecht. Sämtliche Fahrzeuge auf der Wiesenstrasse haben, wie bei jeder anderen Strasse, Vortritt gegenüber privaten Zufahrten. Die gemäss Mobilitätskonzept erwarteten ca. 950 Fahrten pro Tag sind keine aussergewöhnlich hohe Belastung für eine Quartierstrasse. Die erwartete Belastung ist damit in diesem Abschnitt tiefer als die 2024 gezählten 1300 Fahrten pro Tag, welche durch den Unterbruch hier wegfallen. Die Klassierung der Strasse als Velobahn widerspricht dem bewilligten Projekt Lymhof nicht.</p>

## 2.4 Einwendung 4 – Alternativrouten

### Einwendung

Zur vorgeschlagenen Führung der Velobahn über die Wiesenstrasse sind Alternativrouten zu prüfen.

### Berücksichtigung

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Begründungen Einwendung	Stellungnahme
<p>Gemäss Art. 2 Abs. 1 lit. b Raumplanungsverordnung haben die Behörden unter Berücksichtigung der angestrebten räumlichen Entwicklung zu prüfen, welche Alternativen und Varianten in Betracht fallen. Dabei ist insbesondere zu prüfen, ob es andere Standorte oder Trassen gibt. Alternative Wegführungen werden jedoch nicht aufgezeigt. Im Planungsbericht wird ohne weitere Begründung lediglich ausgeführt, dass eine Velobahn entlang des Bahntrasses nicht innert nützlicher Frist umsetzbar sei. Diese Aussage genügt nicht. Zudem sind andere Wegverbindungen offensichtlich nicht geprüft worden (z.B. über die Bern- oder Brandstrasse).</p>	<p>Im Rahmen der Korridorstudie und einer ersten Vorstudie wurden diverse Varianten untersucht. Der Kanton und die Stadt Schlieren haben sich aufgrund der von Kriterien wie Realisierbarkeit, Zeithorizont Komplexität etc. darauf geeinigt die Variante via Wiesenstrasse/Goldschlägistrasse zu realisieren. Die nun ausgearbeitete Variante ist auch im regionalen Richtplan so festgesetzt.</p>

## 2.5 Einwendung 5 – Führung entlang der Limmat

### Einwendung

Die Velobahn ist ab dem Bereich Vitis über die Ifangstrasse/Gaswerkstrasse auf den Radweg an der Limmat zu leiten.

### Berücksichtigung

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Begründungen Einwendung	Stellungnahme
<p>An der Limmat ist die Infrastruktur und die Weiterführung in Richtung Westen bereits gegeben (Veloroute 66 von Schweiz Mobil).</p>	<p>Die Freizeitroute an der Limmat kann nicht zu einer Velobahn ausgebaut werden (Gewässerraum). Die bereits stark genutzte Freizeitroute an der Limmat soll durch die Velobahn entlastet werden.</p>

## 2.6 Einwendung 6 – gesamtheitliche Planung

### Einwendung

Die geplante Velobahn der Stadt Schlieren ist gesamtheitlich zu planen und zu kommunizieren und mit der Planung des Kantons abzustimmen.

### Berücksichtigung

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

<b>Begründungen Einwendung</b>	<b>Stellungnahme</b>
<p>Der bereits heute unübersichtliche Anschluss der Wiesenstrasse an die Goldschlägistrasse und die Fortsetzung der Velobahn entlang der Goldschlägistrasse werden durch die Stadt Schlieren in einem separaten Projekt bearbeitet. Es liegt erstaunlicherweise noch kein Konzept vor. Es stellt sich aber gerade in der aktuellen Planaufgabe zwingend die Frage, wie der dannzumal sehr stark frequentierte Knoten Wiesenstrasse / Goldschlägistrasse ausgestaltet werden soll (Mischverkehr mit Veloschnellroute, Anlieferung Lastwagen, Versorgungsfahrzeuge, motorisierter Verkehr, Fussgänger), damit es weder zur Rückstaubildung auf der Wiesenstrasse noch auf der Goldschlägistrasse kommt.</p>	<p>Die Ausgestaltung des Knoten Goldschlägistrasse und damit der Nachweis, wie die erwartete Verkehrsbelastung der Wiesenstrasse verarbeitet werden kann, wird in einem separaten Projekt bearbeitet. Das Projekt Goldschlägistrasse wird nach dem Variantenentscheid durch den Stadtrat zur öffentlichen Mitwirkung aufgelegt.</p>
<p>Die abschnittsweise Planung ist unzulässig. Nach Art. 2 Abs. 3 Raumplanungsverordnung stimmen die Behörden ihre raumwirksamen Tätigkeiten aufeinander ab, wenn diese einander ausschliessen, behindern, bedingen oder ergänzen. Zudem verstösst eine derartige «Abschnittsplanung» gegen Art. 6 lit. a Veloweggesetz, wonach zusammenhängende und durchgehende Velowege zu planen sind.</p>	<p>Diese Planung wurde auf Basis einer Vorstudie geplant, in welcher die gesamte Velobahn Limmattal von der Stadtgrenze Zürich bis zum Kanton Aargau untersucht wurde. Für eine detaillierte Projektierung und Umsetzung ist eine abschnittsweise Bearbeitung unumgänglich. Es gibt unterschiedliche Zuständigkeiten und zeitliche Restriktionen. Das kantonale Tiefbauamt koordiniert sämtliche Projekte.</p>
<p>Die Verbindung von der bestehenden Velobahn entlang der SBB-Geleise unter der «Engstringerbrücke» und über den Vorplatz zum Aufgangsbereich der SBB Personenunterführung Ost ist noch nicht geplant. Die offensichtlichen Probleme einer Kreuzung der Velobahn mit den Fussgängerströmen von / zu der Unterführung bleiben umadressiert resp. werden auf eine noch nicht begonnene separate Planung verwiesen. Für die Qualität der Erschliessung für Fussgänger aller Gebiete nördlich der SBB-Geleise ist dies nicht akzeptabel, zumal eine überzeugende Lösung dieses Zielkonfliktes als sehr schwierig erscheint.</p>	<p>Es ist eine Vortrittsberechtigung des Fussverkehrs an den relevanten Querungsstellen vorgesehen, was im Bestand nicht der Fall ist. Dies wird im Drittprojekt übernommen. Im Drittprojekt wird die genaue Geometrie der Veloführung und die Gestaltung des restlichen Platzes geplant.</p>

## 2.7 Einwendung 7 – Abstimmung Gestaltungsplan

### Einwendung

Die Planung der Velobahn ist mit dem rechtsgültigen Gestaltungsplan Färbi-Areal abzustimmen.

### Berücksichtigung

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Begründungen Einwendung	Stellungnahme
<p>Der private Gestaltungsplan «Färbi-Areal» vom 29. März 2006 (nachfolgend GP) sieht vor, dass die Haupteerschliessung des Areals von der Brandstrasse und von der neuen Wiesenstrasse erfolgt, wobei auf diesen Achsen jeweils mehrere Ein- und Ausfahrten von Unterniveaugaragen möglich sind (Art. 18. Abs. 2 GP). Dabei ist die Wiesenstrasse eben gerade kein im Gestaltungsplan ausgeschiedener Bereich, bei dem die Erschliessung nur beschränkt mit motorisiertem Verkehr für Anlieferung etc. erfolgen soll (Art. 18 Abs. 3 GP). So finden sich im Bereich der Wiesenstrasse sowie dem Färbiplatz zahlreiche Haupteingänge, Tiefgaragenausfahrten und Anlieferungen. In den Planungsunterlagen finden sich keine Ausführungen dazu, inwieweit die geplante Velobahn auf der Wiesenstrasse mit deren Funktion als Haupteerschliessungsachse für das Färbi-Areal überhaupt kompatibel ist.</p> <p>Die vorhandenen Planungsunterlagen sind unvollständig und lückenhaft. Mit dem blossen Hinweis auf Seite 6 des Planungsberichts vom 25. April 2024, wonach man «Ende August 2023» eine Verkehrserhebung gemacht hätte, welche ergeben hat, «dass die Belastung bei weniger als 1'000 Motorfahrzeugen pro Tag liege», ist es jedenfalls nicht getan. Es fehlt die Koordination und die Abstimmung der geplanten Velobahn mit den verbindlichen Vorgaben für die Ortsplanung, namentlich mit dem GP. Die Planung verstösst gegen Art. 2 Abs. 1 lit. e Raumplanungsverordnung.</p>	<p>Die Verkehrskapazitäten wurden unter Einbezug des Mobilitätskonzeptes des Färbiareals ermittelt. Die Erschliessungsfunktion der Wiesenstrasse widerspricht der Velobahn nicht. Ein Verstoss gegen Art. 2 lit. e RPV liegt nicht vor. Es wurde geprüft, inwiefern die Veloschnellroute mit Mischverkehr auf der Wiesenstrasse vereinbar ist. Dies ist bis zu 5'000 DTV möglich. Diese Fahrtenzahl wird deutlich unterschritten. Hier wird nach der Umsetzung des Strassenprojekts und aller angrenzenden Arealentwicklungen und folgende MIV-Belastung pro Tag erwartet: Goldschlägistrasse bis Färbiplatz ca. 2700 Fahrten, bis Zufahrt Lymhof ca. 1000 Fahrten, bis Unterbruch &lt;50 Fahrten.</p>

## 2.8 Einwendung 8 – durchgehende Befahrbarkeit MIV

### Einwendung

Eine durchgehende Befahrbarkeit der Wiesenstrasse für den motorisierten Verkehr ist beizubehalten.

### Berücksichtigung

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Begründungen Einwendung	Stellungnahme
<p>Die Vorstudie sieht eine Sackgasse aufgrund der Verengung bei Grundstück Nr. 8244 Villa Hirzel vor. Wo auf der westlichen Seite des Planabschnitts bei Färbiplatz und Wiesenstrasse 14-19 Enteignungen und Parkplatzreduktionen geplant sind, um möglichst alle Verkehrsnutzer unter einen Hut zu bringen, plant man im Osten des Planabschnitts gegenteilig und schränkt die Verkehrsnutzung in Richtung Engstringerkreuz ein. Dies entspricht nicht dem Zielbild, welches die durchgehende Befahrbarkeit der Wiesenstrasse für den motorisierten Verkehr vereinbart beinhaltet.</p>	<p>Westlich des Färbiplatzes ist ein Unterbruch für den MIV nicht möglich. Deshalb sind die Parkplatzreduktion und der Landerwerb zur Einhaltung der Standards unumgänglich. Bei der Engstelle beim Wohnhaus Hirzel ist wegen der schmalen Strassenbreite ein Gehweg und ein schmaler Radweg möglich, für Mischverkehr mit dem MIV reicht die Breite nicht aus. Eine Variante mit allfälligem Landerwerb stellt keine Option dar. Für die Gewährleistung der Erschliessungsfunktion ist die Anbindung an eine übergeordnete Strasse ausreichend.</p>

<p>Die Sperrung der Wiesenstrasse im Osten erzwingt die alleinige Erschliessung von Westen her. Dies führt zu mehr (Gegen)verkehr auf der schmalen Wiesenstrasse statt zu weniger.</p>	<p>Der Unterbruch führt nicht zu Mehrverkehr, sondern zu einer Reduktion aufgrund des Wegfalls des Schleichverkehrs und zu einer anderen Verteilung des Verkehrs der Nutzungen an der Wiesenstrasse. Aufgrund der zunehmenden Konzentration bzw. Ausrichtung der privaten Parkieranlagen Richtung Goldschlägistrasse, führt der Unterbruch tendenziell zu kürzeren Fahrten auf dem östlichen Strassenabschnitt Wiesenstrasse.</p>
<p>Die Sperrung beeinträchtigt die Erschliessung der betroffenen Grundstücke mit geplanten Nutzungen in den Bereichen Gewerbe/Labor/Gastro/Hotellerie massiv.</p>	<p>Für alle Grundstücke bleibt die MIV-Erschliessung über die Goldschlägistrasse gewährleistet. Aufgrund der Engstelle beim Wohnhaus Hirzel ist die Zufahrt von Osten her nicht möglich.</p>
<p>Die Wiesenstrasse ist eine Erschliessung und Zufahrt für etliche Grundstücke in der Nähe des Bahnhofs Schlieren. Durch die Sperrung und die damit notwendig werdenden Wendemanöver kommt es viel häufiger zu Begegnungen Lastwagen / Lastwagen auf der sogenannten Velobahn. Auch sind die Wendemanöver sowohl für Lastwagenfahrer wie auch für Velofahrer äusserst gefährlich. Darauf ist zu verzichten.</p>	<p>Alle Anlieferfahrzeuge müssen auch ohne Unterbruch auf den Privatgrund manövrieren. Es werden keine zusätzlichen Manöver erforderlich. Der Begegnungsfall Lastwagen / Lastwagen wird als sehr selten eingestuft. Im Bereich der Entsorgungsstellen ist der Begegnungsfall Lastwagen / Lastwagen möglich.</p>
<p>Die Sperrung der Wiesenstrasse bedingt, dass am Ende der Sackgassen Wendehammer erstellt werden. Gemäss Projekt Wiesenstrasse ist auf dem Grundstück der GIAG ein grosser Wendehammer geplant. Dieser ist auf dem Privatgrundstück vorgesehen, er ist viel zu gross und reicht vermutlich bis ins Baufeld C2 hinein. Auf jeden Fall werden Bauten auf dem Baufeld C2 in den Strassenabstand des Wendehammers zu liegen kommen, sie werden dadurch baurechtswidrig, was absolut inakzeptabel ist.</p>	<p>Der dargestellte Wendehammer war lediglich als Platzhalter im Plan oder als Provisorium vorgesehen. Die Wendemöglichkeit sollte in die Zufahrt zur Anlieferung des Projekts "VerticalLab" integriert werden. Grundsätzlich gilt gegenüber einem Wendepplatz ein Abstand von 6 m (§ 265 Abs. 1 PBG). Allerdings darf mit Gestaltungsplänen von kantonalen Mindestabständen abgewichen werden (§ 83 Abs. 1 PBG). Art. 5 Abs. 5 der Vorschriften zum Gestaltungsplan Geistlich-Areal lässt denn auch das Bauen auf die Baubereichsgrenze zu. Dies gilt auch bei Realisierung eines Wendepplatzes. In der nächsten Phase wird das Projekt so angepasst, dass auf einen öffentlichen Wendepplatz verzichtet werden kann. Ab dem Färbplatz wird ein Fahrverbot für Motorwagen und Motorräder, ausgenommen Zubringerdienst Lymhof/VerticalLab signalisiert. Die Nutzenden und Anlieferfahrzeuge der Liegenschaften Lymhof/VerticalLab wenden auf den privaten Grundstücken bzw. auf den Zufahrten zur privaten Anlieferung oder Parkierung. Der Färbplatz dient als öffentlicher Wendepplatz.</p>
<p>Zu beachten ist auch, dass wenn eine Strasse gesperrt wird, beidseits der Sperrung Sackgassen entstehen. Vorliegend ist ein Wendehammer nur bei der Wiesenstrasse entlang der Bahngleise geplant. Nicht vorgesehen ist eine Wendemöglichkeit im Bereich des Grundstücks Kat.-Nr. 8244. Wenn die Strasse gesperrt wird, ist auch dort auf der Verbindungsachse Engstringerstrasse/Wiesenstrasse eine Wendemöglichkeit vorzusehen. Andernfalls wird die Erschliessung von Kat.-Nr. 8244 und 9800 gefährdet. Sollte die Planung Wendemanöver auf dem Bahnhofplatz vorsehen, so wäre dies eine zusätzliche Gefährdung der Velofahrer.</p>	<p>Die Wendemöglichkeit im Bereich des Bahnhofplatzes wird im Drittprojekt vertieft. Sie wird ausserhalb der Veloroute angeboten.</p>

## 2.9 Einwendung 9 – Senkrechtparkfelder

### Einwendung

Auf die Aufhebung der Senkrechtparkfelder ist zu verzichten.

**Berücksichtigung**

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Begründungen Einwendung	Stellungnahme
<p>Der GP sieht auf der südlichen Seite der Wiesenstrasse Senkrechtparkfelder vor. Diese Senkrechtparkfelder werden bewirtschaftet. Sie werden rege genutzt. Gewerbetreibende an der Wiesenstrasse sind auf diese Parkplätze angewiesen. Der Wegfall von 18 Parkplätzen (von 35 auf neu 17) bedingt eine Enteignung der entsprechenden Flächen und verstösst gegen Art. 26 der Bundesverfassung.</p>	<p>In Ziff. 4.3 (S. 50) Velostandards wird die Parkierung entlang von Radstreifen/Fahrbahn im Mischverkehr behandelt. Parkierung entlang von Radstreifen ist wegen der Konflikte beim Ein- und Ausfahren und wegen der Gefahr von unachtsam geöffneten Türen grundsätzlich zu vermeiden. Entlang von Längsparkfelder ist ein Zuschlag von <math>\geq 75</math> cm vorzusehen. Senkrecht- und Schrägparkfelder neben Radstreifen sind bezüglich Verkehrssicherheit äusserst kritisch und deshalb bei Neuanlagen zu vermeiden. Bestehende Parkierungsanlagen sollen im Rahmen von Baubewilligungsverfahren oder Strassenprojekten verkehrssicher gemacht werden. Soweit dies Enteignungen bedingt, werden die entsprechenden Flächen gestützt auf Art. 26 Abs. 2 BV voll entschädigt. Dementsprechend ist es vorliegend gerechtfertigt, die Senkrechtparkplätze im Rahmen des Strassenprojekts aufzuheben.</p>
<p>Die bezahlpflichtigen Aussenparkplätze der Swisslife-Liegenschaft sind für alle Gewerbemietler entlang der Wiesenstrasse 14a von essenzieller Bedeutung. Wenn für einen kurzen Gang beispielsweise zum Bancomaten, in den Blumenladen oder zum Kiosk die Tiefgarage genutzt werden muss, wird sicherlich auf andere Anbieter mit einfacher Zugänglichkeit ausgewichen. Schon heute haben wir bereits zu wenig einfach zugängliche Parkplätze. Es besteht die reelle Gefahr, dass die Gewerbemietler einen Umsatzrückgang verzeichnen müssen und sich die bereits heute sehr angespannte Situation der Erdgeschossnutzung weiter verschärft.</p>	<p>Das öffentliche Interesse an der im Richtplan festgelegten Veloverbindung (Velobahn) ist höher zu gewichten als das private Interesse an der Beibehaltung der zur Diskussion stehenden Parkplätze. Das Gebiet ist auch sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen, weshalb davon auszugehen ist, dass die Kundschaft der ansässigen Gewerbetreibenden auch zu einem wesentlichen Teil aus Fussgängern und Velofahrenden bestehen dürfte. Die Neuordnung von Längsparkierung anstelle von Senkrechtparkierung ist geeignet, möglichst sichere Wege für Velofahrende zu schaffen und damit auch die Attraktivität des kantonalen Veloroutennetzes zu fördern. Die Parkierung wird nur zu einem Teil aufgehoben. Die Massnahme erweist sich somit auch als verhältnismässig.</p>
<p>Das Kosten-Nutzen Verhältnis ist nicht gegeben. Warum sollen Schlieremer Gewerbe-Parkplätze für Velo-Durchfahrtsverkehr geopfert werden?</p>	<p>Das Velo hat sich in den letzten Jahren vermehrt von einem weitgehend durch den Freizeitverkehr geprägten Fortbewegungsmittel zu einem Mittel des Alltags entwickelt. Nicht erst seit dem Inkrafttreten des Velowegesetzes auf Bundesebene per 1. März 2023 (SR 705) wird das Velo gerade in urbanen Regionen wie dem Grossraum Zürich auch als sinnvolle Ergänzung für das regelmässige Zurücklegen des Arbeitsweges angesehen. Der Kanton Zürich trägt diesem Umstand mit der Festlegung der Velobahn (vormals Veloschnellrouten) im Limmattal Rechnung. Gemäss RRB 591/2016 können Hauptverbindungen mit der stärksten Nachfrage als Velobahnen ausgestaltet werden, wenn ihre Machbarkeit und ein ausreichendes Kostennutzenverhältnis (KNV) nachgewiesen sind. Mit dem Studienbericht «Abschnitte für Pilotprojekte für Veloschnellrouten: Veloschnellroute Limmattal vom 1. November 2016» wurde ein umfassender Variantenfächer aufgezeigt und bewertet. Die daraus resultierende Bestvariante wurde der Kosten-Nutzen-Analyse zu Grunde gelegt. Die durchgeführte Kosten-Nutzen-Analyse hat den Nachweis erbracht, dass die Velobahn ein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis ausweist.</p>

**2.10 Einwendung 10 – Färbplatz**

**Einwendung**

Der Färbplatz ist mitzuplanen.

**Berücksichtigung**

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Begründungen Einwendung	Stellungnahme
<p>Das Auflageprojekt sieht nicht vor, wie die Velobahn über den Färbplatz geführt werden soll. Über diesen Platz wird insb. die Tiefgarageneinfahrt der Liegenschaften Wiesenstrasse 15-19 erschlossen. Gemäss Zielbild bildet u.a. dieser Platz eine Visitenkarte des Entwicklungsgebiets Schlieren Nord, ein Empfangsort auf der Nordseite des Bahnhofs, ein Ort mit hoher Aufenthaltsqualität und ein wichtiger Aufenthaltsort für Fussgängerinnen und Fussgänger.</p> <p>Bereits heute ist der Färbplatz aus Sicht Verkehrslenkung ungelöst. In den vorliegenden Plänen wurde der Platz weiterhin nicht aufgenommen und die Velobahn endet und beginnt einfach un gelenkt. Die Situation wird sich hier durch die zusätzliche Velobahn und die neuen Nutzungen nochmals extrem verschärfen.</p> <p>In den vorliegenden Plänen ist nicht ersichtlich, was mit den Bruchsteinblöcken, die bereits am östlichen Platzrand liegen, geschehen wird.</p>	<p>Die bestehende Betonfläche gilt als Fahrbahn mit Vortrittsberechtigung gegenüber dem Fussverkehr und den privaten Zufahrten. Der Platzbedarf für die Befahrung durch Lastwagen sowie die privaten Zufahrten in den Ecken des Platzes lassen auf der bestehenden Betonfläche kaum Gestaltungsspielraum zu. Deshalb wurde auf eine Anpassung der Fläche verzichtet.</p> <p>Eine Aufwertung und Klärung der Situation durch FGSO (farblich gestaltete Strassenoberfläche) wird geprüft.</p> <p>In den Seitenbereichen ist eine Aufwertung der Gehbereiche wünschenswert. Dies wird in Absprache mit den Grundeigentümerschaften geprüft.</p>

**2.11 Einwendung 11 – Fussgängeranbindung Wiesenstrasse 5**

**Einwendung**

Für den Fussverkehr ist eine direkte, sichere und attraktive Anbindung an die Personenunterführung zwingende Voraussetzung. Die Velobahn soll keinen Vortritt gegenüber dem Fussgängerverkehr erhalten. Es ist sicherzustellen, dass mittels geeigneter baulicher Massnahmen die Geschwindigkeit des Veloverkehrs im Bereich des Zugangs der Bahnhofunterführung (unter der Engstringerbrücke) verringert wird. Für die GVZ ist eine schnelle und sichere Anbindung von der Liegenschaft Wiesenstrasse 5 zum Bahnhof zu erhalten.

Wichtige Punkte zu berücksichtigen:

- Klare Abgrenzung zur Velobahn, farbliche Markierung, bauliche Trennung.
- Umplatzierung bestehende Fahnenmasten, Ersatzstandort definieren

**Berücksichtigung**

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Begründungen Einwendung	Stellungnahme
<p>Aufrechterhaltung der Personensicherheit und der optimalen Erschliessung auf dem Grundstück der GVZ Gebäudeversicherung Kanton Zürich Kat 9651 und 9618.</p>	<p>Der Vortritt für den Fussverkehr und die farbliche und bauliche Trennung der Veloroute sind vorgesehen. Geschwindigkeitsreduzierende Massnahmen und die Umplatzierung der Fahnenmasten werden im Drittprojekt zusammen mit der Gestaltung des gesamten Platzes geprüft. Sobald das Vorprojekt des Bereichs Bahnhof Nord, durch den Stadtrat genehmigt ist, erfolgt die öffentliche Mitwirkung.</p>

**2.12 Einwendung 12 – Abstellgleis**

**Einwendung**

Für eine effektive Nutzungsentflechtung, ohne Vortrittskonflikte, Behinderung durch motorisierte Dienstleister und für eine sichere Fahrt, sollte das nördlichste, ungenutzte Abstellgleis aufgehoben und als Velobahn umgebaut werden. Dies hätte auch den Vorteil, dass die Velobahn südlich der Wiesenstrasse 15-19, ohne zusätzliche Richtungswechsel in die Goldschlängistrasse geführt werden könnte.

**Berücksichtigung**

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Begründungen Einwendung	Stellungnahme
<p>Es werden in Zukunft sehr viel mehr Menschen täglich zwischen dem neuen Quartier (Rietpark) und dem Bahnhof bzw. der Stadt hin und her gehen und fahren (auch mit PWs, Kleinbussen und Lastwagen). Die gemeinsame Nutzung einer schmalen Zufahrtsstrasse zu diesen drei grossen Grundstücken in Verbindung mit einer Velobahn scheint aus folgenden Gründen schwierig:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Trotz Tempo 30 wird die Strasse stark durch Anwohner und Dienstleister genutzt inkl. kleinem Wendeplatz. Eine freie Fahrt für Velofahrer ist nicht gegeben. Zudem wird es hier unübersichtliche und gefährliche Situationen geben.</li> <li>- Wenn die zahlreichen Unterflurcontainer der Neubauten geleert werden, ist die Strasse lange einseitig blockiert, es wird auch hier zu gefährlichen Überholmanövern kommen.</li> <li>- Durch die Neubauten wird der Abschnitt zwischen Färbiplatz und Goldschlängistrasse noch stärker genutzt, eine Längsparkierung mag zwar helfen, die Situation wird aber für alle Verkehrsteilnehmer eng bleiben.</li> </ul>	<p>Die Nutzung des nördlichsten Gleises für die Velobahn wurde mit der SBB geprüft. Dieses wird von Seite SBB für den Betrieb benötigt. Auch die längerfristige Planung der SBB hat ergeben, dass das Gleis zukünftig nicht zur Verfügung steht.</p>

**2.13 Einwendung 13 – Entflechtung PU Ost**

**Einwendung**

PU Ost: Auch hier ist für eine effektive Nutzungsentflechtung, ohne Vortrittskonflikte, für eine sichere Fahrt und die Sicherheit des Personenaufgangs das nördlichste, ungenutzte Abstellgleis aufzuheben und als Velobahn umzubauen. Der Vorteil wäre hier ebenfalls, dass die Velobahn südlich des Personenaufgangs, ggf. sogar nach der «Engstringer Brücke» auf die eingezeichnete Fahrbahn geführt werden kann und die oben aufgeführten Probleme gelöst wären.

**Berücksichtigung**

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Begründungen Einwendung	Stellungnahme
- Die mehrfache Fussgängerquerung über die Velobahn bei einem direkten Bahnhofszugang wird zu Unfällen führen (bspw. Zug fährt ein, Personen wollen den Zug noch erwischen und achten nicht auf Velos etc.) - In den vorliegenden Plänen fahren Velos von Westen nach Osten direkt entlang dem Bahnaufgang. Heraufkommende Personen bewegen sich in dieselbe Richtung und sehen die heranfahrenden Fahrzeuge nicht, was sehr gefährlich ist.	Die Problematik wird durch eine angepasste Geometrie der Veloroute im Drittprojekt zusammen mit der Gestaltung des gesamten Platzes entschärft. Sobald das Vorprojekt des Bereichs Bahnhof Nord, durch den Stadtrat genehmigt ist, erfolgt die öffentliche Mitwirkung.

**2.14 Einwendung 14 – Zugänglichkeit PU Ost**

**Einwendung**

Zugänglichkeit und Sicherheit der Fussgänger zur bestehenden Rampe und angedachten Treppe bei der Personenunterführung Ost muss sichergestellt sein und darf durch die Velobahn nicht erschwert und eingeschränkt werden.

**Berücksichtigung**

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Begründungen Einwendung	Stellungnahme
	Die genaue Ausgestaltung wird im Drittprojekt vertieft und optimiert. Sobald das Vorprojekt des Bereichs Bahnhof Nord, durch den Stadtrat genehmigt ist, erfolgt die öffentliche Mitwirkung.

**2.15 Einwendung 15 – Ruderalfläche**

**Einwendung**

Die Ruderalfläche bei der PU Ost ist zu erhalten.

**Berücksichtigung**

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Begründungen Einwendung	Stellungnahme
<p>Beim Aufgang Nord wurde im Sommer 2023 eine Ruderalfläche für Insekten erstellt. Gemäss den Plänen wird diese (nun gut angewachsen und bewohnt) wieder abgebrochen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Es wäre schade um das Geld, die Arbeit und die gelungene Aufwertung, wenn die Ruderalfläche wieder abgebrochen würde.</li> <li>- Die Ruderalfläche bildet eine Pufferzone zwischen den Fussgänger, die aus der Unterführung treten und den Velofahrer, die von Westen auf den Bahnhofplatz Nord fahren. Diese Pufferzone erhöht entsprechend auch die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer.</li> </ul>	<p>Die Fläche steht in Konkurrenz zu einer durchgängigen Fussgänger- und Veloführung und zu weiteren Ansprüchen auf dem Platz. Im Drittprojekt «Bahnhof Nord» werden Ersatzflächen umgesetzt. Sobald das Vorprojekt des Bereichs Bahnhof Nord, durch den Stadtrat genehmigt ist, erfolgt die öffentliche Mitwirkung.</p>

**2.16 Einwendung 16 – Fussgängerführung Richtung Osten**

**Einwendung**

Fussgängerführung östlich der PU Ost: Die Fussgängerlenkung in diesem Bereich sollte unbedingt mitgedacht werden.

**Berücksichtigung**

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Begründungen Einwendung	Stellungnahme
<p>Von der Personenunterführung gehen sehr viele Leute auf der eingezeichneten Fahrbahn in den östlichen Teil des Industriegebiets (Gegend Haltestelle Rütistrasse).</p>	<p>Diese Fussgängerbeziehung wird im Drittprojekt optimiert. Sobald das Vorprojekt des Bereichs Bahnhof Nord, durch den Stadtrat genehmigt ist, erfolgt die öffentliche Mitwirkung.</p>

**2.17 Einwendung 17 – Fahrverbot bei PU-Zugang**

**Einwendung**

Konflikte zwischen Zweiradverkehr und Fussgänger ist in der weiteren Phase zu lösen. Bei den Rampenzugängen in die PU soll ein Fahrverbotskonzept umgesetzt werden, damit der Mischverkehr in den PU unterbunden werden kann.

**Berücksichtigung**

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Begründungen Einwendung	Stellungnahme
	Auf der Rampe gilt bereits ein Fahrverbot. Durch die bauliche und farbliche Abtrennung der Velobahn vom Gehbereich vor dem Rampenzugang wird das Fahrverbot unterstützt.

**2.18 Einwendung 18 – Veloparkierung**

**Einwendung**

Durch die neue Velobahn kann mit zusätzlichem Bedarf an Veloparkierung bei den Bahnhofzugängen gerechnet werden. Es ist aufzuzeigen wie dies gelöst wird.

**Berücksichtigung**

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Begründungen Einwendung	Stellungnahme
	Eine Erweiterung der Veloabstellanlage bei der PU Ost wird im Drittprojekt behandelt. Bei der PU West entsteht mit der Überbauung Lymhof zusätzlich ein öffentlicher Veloraum.

**2.19 Einwendung 19 – Erläuterung/Vermassung**

**Einwendung**

Der Plan ist ausführlicher zu erläutern und zu vermassen.

**Berücksichtigung**

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Begründungen Einwendung	Stellungnahme
Die aufgelegten Pläne und der erläuternde Bericht dazu sind relativ allgemein gehalten, nicht vermassst und geben keine detaillierten Auskünfte über die geplanten Bauten und Anlagen. So fehlt beispielsweise eine Legende, welche die roten Einzeichnungen beschreibt, welche über die Garageneinfahrt des baubewilligten Lymhofes führen sollen. Es bleibt völlig unklar, was dies bedeuten soll.	Die relevanten Querschnitte sind im Plan vermassst. Zusätzliche Bemassungen werden im nächsten Schritt dargestellt. Die Legende wird ergänzt. Die nicht erläuterten Elemente werden im Bericht ergänzt. Es handelt sich um taktil-visuelle Markierungen. Sie müssen angebracht werden, wo die Sehbehindertenführung nicht durch bauliche Ränder klar gegeben ist.

<p>Es fehlt auch die Vermassung und es fehlt jegliche Darstellung, wie das Projekt westlich und östlich ans Velo-/Strassennetz angehängt werden soll. Es ist nicht absehbar, wie die Route weitergeführt wird. Es ist absolut sinnfrei, einen ca. 500 m langen Abschnitt zu planen und dabei ausser Acht zu lassen, wie es westlich und östlich weitergehen soll.</p>	<p>Die Anschlussprojekte wurden noch nicht aufgelegt, weshalb sie in der vorliegenden Auflage noch nicht dargestellt werden können. In einem nächsten Schritt werden die Drittprojekte dargestellt, sofern sie bis dann ebenfalls aufgelegt sind. In der Zwischenzeit ist die Auflage des Anschlussprojekts Bahnweg (Brücke Engstringerstrasse bis Stadtgrenze Zürich) erfolgt.</p>
<p>Kapazitätsberechnungen und dergleichen mehr wurden nicht vorgelegt.</p>	<p>Die für eine Velobahn zulässige MIV-Belastung von 5000 Fahrzeugen pro Tag wird deutlich unterschritten. Hier wird nach der Umsetzung des Strassenprojekts und aller angrenzenden Arealentwicklungen und folgende MIV-Belastung pro Tag erwartet: Goldschlägistrasse bis Färbplatz ca. 2700 Fahrten, bis Zufahrt Lymhof ca. 1000 Fahrten, bis Unterbruch &lt;50 Fahrten. Kapazitätsberechnungen zum Knoten Goldschlägistrasse werden in einem separaten Projekt erarbeitet. Darin wird nachgewiesen, wie die erwartete Verkehrsbelastung der Wiesenstrasse verarbeitet werden kann. Das Projekt Goldschlägistrasse wird nach dem Variantenentscheid durch den Stadtrat zur öffentlichen Mitwirkung aufgelegt.</p>

## 2.20 Einwendung 20 – Rücksprache Fussgängerführung

### Einwendung

Mit den Grundeigentümern ist Rücksprache bezüglich Fussgängerführung über Privatgrundstücke zu halten.

### Berücksichtigung

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Begründungen Einwendung	Stellungnahme
<p>Das Trottoir wird ohne Rücksprache mit den Grundeigentümern einfach auf deren Grundstücken geplant, was ungeklärt ist und wofür auch die rechtlichen Voraussetzungen fehlen. Das Problem der Strassen- und Wegabstände zu den öffentlichen Trottoirs ist überhaupt nicht überlegt.</p>	<p>Die dargestellten neuen Trottoirs sind lediglich als Platzhalter im Plan bzw. als Provisorien zu verstehen. Die Fussgängerführung soll, wie beim Projekt "Lymhof", in die privaten Vorzonen integriert werden. Im nächsten Schritt wird mit den Grundeigentümerschaften die rechtliche Regelung der Fussgängerführung definiert, wo dies nicht bereits im Gestaltungsplan oder in Dienstbarkeiten geregelt ist.</p>

## 2.21 Einwendungen 21 bis 28 – Abstimmung SBB

### Einwendungen

<p>21</p>	<p>Die Bauherrschaft setzt sich 8 Wochen vor Baubeginn mit der Kontaktperson bei SBB Infrastruktur Überwachung, Bahnnahes Bauen in Verbindung, um die Sicherheitsanforderungen in Zusammenhang mit dem Bahnbetrieb festzulegen und die SBB-Leistungen zu koordinieren. Das Unternehmen, das die Arbeiten durchführt, muss Sicherheitspersonal (z. B. einen Sicherheitschef) nach RTE 20100 zur Verfügung stellen. Ist dies nicht der Fall, wird die SBB auf Kosten der Bauherrschaft einen Sicherheitschef einsetzen. Kontaktperson: SBB Infrastruktur Überwachung Bahnnahes Bauen Herr Enis Rudhani enis.rudhani@sbb.ch, Tel. +41 79 601 65 66</p>
-----------	---

22	Beim Einsatz von Kranen, Hebezeugen und Baumaschinen (Strassenkrane, Bagger, Bohr- und Rammeinrichtungen etc.) sind die Bestimmungen gemäss RTE 20600, Anhang 1: SUVA PRO Formular 4838 «Schutzmassnahmen beim Betrieb von Kranen, Hebezeugen und Baumaschinen in der Nähe von Bahnanlagen» massgebend. Maschinen, die in den Gefahrenbereich des elektrischen Stroms und der Züge hineinragen könnten, müssen geerdet werden (eventueller Einbau einer Trennfunkstrecke) und mit einer Bewegungseinschränkungs Vorrichtung ausgerüstet sein. Für die Standortbestimmung, Bewegungseinschränkung, Erdungskonzept und Inbetriebsetzung der eingesetzten Maschinen setzt sich die Bauherrschaft 8 Wochen vor Aufstellung der Geräte mit der Kontaktperson bei SBB Infrastruktur Überwachung, Bahnahes Bauen in Verbindung. Die Krananlage ist unter Aufsicht von SBB-Fachpersonal aufzubauen und muss vor der Inbetriebnahme von der SBB abgenommen werden (unterzeichnetes Kranprotokoll).
23	Die Aufrechterhaltung eines ungestörten Bahnbetriebes auf der naheliegenden Eisenbahnlinie der SBB muss jederzeit gewährleistet bleiben.
24	Wo Anlagen SBB tangiert sind, ist in der weiteren Projektierung eine enge Koordination mit der SBB nötig und zu prüfen ob auch Projektierungsleistungen SBB erforderlich sind.
25	Das Eisenbahnbetriebsgebiet darf grundsätzlich nicht, allenfalls nur im Einvernehmen mit der SBB, betreten werden.
26	Aufwendungen der Bahn (Sicherheitsdienst, Erstellen und Instruieren von Sicherheitsdispositiven etc.) werden der Bauherrschaft, gemäss Art. 19 des Eisenbahngesetzes, nach Aufwand in Rechnung gestellt.
27	Jede Änderung des vorliegenden Gesuches muss der SBB zur Genehmigung vorgelegt werden.
28	Gemäss Art. 18m Abs. 1 EBG darf ein Bauprojekt nur mit Zustimmung der Bahnunternehmung von der zuständigen kantonalen oder kommunalen Behörde bewilligt werden, wenn es Bahngrundstücke beansprucht oder an solche angrenzt oder die Betriebssicherheit beeinträchtigen könnte. Aus diesem Grund müssen wir Ihr Bauvorhaben zum Zeitpunkt der Baueingabe bei der Gemeinde nochmals abschliessend beurteilen. Weitere Änderungen der Pläne bleiben den Auflagen vorbehalten.

**Berücksichtigung**

Die Einwendungen werden berücksichtigt.

### **3 SCHLUSSBEMERKUNGEN**

Der Bericht liegt gemäss § 13 Abs. 3 StrG während 60 Tagen zur Einsichtnahme öffentlich auf.

Das Projekt wird durch den Stadtrat festgesetzt und vor der Projektfestsetzung gemäss §§ 16 und 17 StrG (Planaufgabe- und Einspracheverfahren) öffentlich aufgelegt und bekannt gemacht.