



Betriebs- und Gestaltungskonzept Bülach Nord

# Bericht zu den Einwendungen

gemäss §13 Strassengesetz

Vom Stadtrat genehmigt mit Beschluss Nr.

vom



SNZ Ingenieure und Planer AG  
Dörflistrasse 120 8050 Zürich  
[www.snz.ch](http://www.snz.ch)  
Tel. +41 (0)44 318 78 78 [info@snz.ch](mailto:info@snz.ch)

**Suter • von Känel • Wild • AG**  
**Siedlung Landschaft Verkehr Umwelt**  
Förllibuckstrasse 30 8005 Zürich [skw.ch](http://skw.ch)  
Tel. +41 (0)44 315 13 90 [info@skw.ch](mailto:info@skw.ch)

Inhalt	1. Vorbemerkungen	3
	2. Einwendungen zum Vorgehen und Verfahren	4
	3. Allgemeine Einwendungen zum Konzept und zur Verkehrsführung (MIV)	6
	4. Einwendungen zum Langsamverkehr	14
	5. Einwendungen zum öffentlichen Verkehr	17
	Anhang	18
	I Anpassungen Situation Musik Hug	18
	II Aufschlüsselung Einwender	19

Auftraggeber	Stadt Bülach: Hanspeter Lienhart, Stadtrat Hanspeter Gossweiler, Tiefbausekretär Roland Engeler, Leiter Sicherheitsdienste  Kanton Zürich: Urs Waldvogel, Entwicklungsingenieur, Volkswirtschaftsdirektion, Amt für Verkehr
Bearbeitung	SNZ Ingenieure und Planer AG: Roger Laube, Projektleitung Deborah von Wartburg, Sachbearbeitung und Stv. Projektleitung  Suter • von Känel • Wild • AG, Zürich: Stefan Peter, Projektleitung und Sachbearbeitung Thomas Gasser, Sachbearbeitung und Stv. Projektleitung

# 1. Vorbemerkungen

## Öffentliche Auflage

Das Betriebs- und Gestaltungskonzept wurde, gestützt auf § 13 Strassengesetz (StrG), zwischen dem 24. Januar 2014 und dem 24. Februar 2014 während 30 Tagen öffentlich aufgelegt. Es besteht aus:

- Plan Bestvariante vom 4.12.2013
- Plan Landerwerb vom 4.12.2013
- Plan Zuständigkeiten Stadt / Kanton vom 4.12.2013
- Bericht zum Betriebs- und Gestaltungskonzept Bülach Nord inkl. Anhangdokument (sep. A3) vom 4.12.2013

## Einwendungen

Während der Auflagefrist konnte sich jedermann zur Planvorlage äussern und schriftliche Einwendungen dagegen vorbringen. Sämtliche Einwendungen und Stellungnahmen werden auf ihre Zweckmässigkeit geprüft und können bei positiver Beurteilung in die Schlussfassung des BGKs einfließen.

Insgesamt sind 4 Schreiben eingegangen. Darin wurden 19 schriftliche Einwendungen zur Vorlage formuliert, die sich aufgrund von Mehrfachnennungen teilweise überschneiden. Die Einwendungen werden vorliegend in die folgenden vier Kategorien eingeteilt:

- Vorgehen / Verfahren
- Allgemeines zum Konzept und der Verkehrsführung (MIV)
- Langsamverkehr
- Öffentlicher Verkehr

	Vorgehen / Verfahren	Allgemeines zum Konzept der Verkehrsführung	Langsamverkehr	Öffentlicher Ver- kehr	Total
<b>Einwendungen</b>	<b>3</b>	<b>10</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>19</b>
Berücksichtigt	-	1	-	-	1
Teilweise berücksichtigt	-	2	-	-	2
nicht berücksichtigt	3	7	4	2	17

## Bericht zu den Einwendungen

Gemäss § 13 StrG sind nicht berücksichtigte Einwendungen im Bericht der nicht berücksichtigten Einwendungen zu dokumentieren und zu begründen. Weitere Anliegen aus der Anhörung werden im Bericht zum Betriebs- und Gestaltungskonzept aufgeführt. In der vorliegenden Fassung werden auch die ganz oder teilweise berücksichtigten Anliegen aufgeführt. Der Bericht zu den Einwendungen ist vom Stadtrat zu genehmigen. Anschliessend wird der Bericht gemäss § 13 StrG während 60 Tagen öffentlich aufgelegt.

## 2. Einwendungen zum Vorgehen und Verfahren

### Einwendung 2.1 2

#### Feststellung / Kritik

*Das BGK Bülach Nord kam ohne ein Gremium zustande, in dem Bülacher Bürger und Bewohner der betroffenen Gebiete Einsitz hatten. Die Mitsprache des Gemeinderates hätte schon im Vorfeld des parlamentarischen Prozesses gewährleistet sein müssen.*

#### Stellungnahme

Das Betriebs- und Gestaltungskonzept Bülach Nord (BGK) ist als Ergänzung zum öffentlichen Gestaltungsplan Bülach Nord anzusehen und hat zahlreiche Schnittstellen, die es zu regeln gab. Das BGK wurde durch eine Kerngruppe in Koordination mit einer Begleitgruppe erarbeitet. In der Kerngruppe befinden sich nebst den Planern als Berater ein Vertreter des Kantons (Amt für Verkehr), zwei Vertreter der Verwaltung (Tiefbau und Sicherheit) sowie ein gewählter Vertreter aus der Bevölkerung (Stadtrat Hanspeter Lienhart). In der Begleitgruppe kommen des weiteren Vertreter der Kantonspolizei (KAPO), der Baudirektion, der Postautobetriebe und ProVelo dazu. Die Bevölkerung wurde mit der öffentlichen Auflage gemäss den gesetzlichen Bestimmungen (§ 13 StrG) adäquat in den Planungsprozess einbezogen und erste Vorstellungen zu den Konzeptinhalten gab es bereits bei der Auflage des öffentlichen Gestaltungsplans Bülach Nord. Das BGK Bülach Nord stützt sich überdies weitgehend auf das kommunale Gesamtverkehrskonzept (GVK) Bülach ab, in welchem zahlreiche Festlegungen bereits vorgegeben sind.

#### Beschluss

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

### Einwendung 2.2 3

#### Feststellung / Kritik

*Der vorliegende öffentliche Gestaltungsplan Bülach Nord mit der ergänzenden Entwicklungsvereinbarung sind für die Stadt Bülach ein schlechtes Geschäft. Der Beitrag der privaten Bauherren an die Entwicklungs- und Infrastrukturkosten der Stadt Bülach ist signifikant zu erhöhen.*

#### Stellungnahme

Das BGK Bülach Nord weist die Kosten aus, welche für die im BGK angedachten Infrastrukturen anfallen. Die Kostenregelung mit den Grundeigentümern ist nicht Bestandteil des BGK und wird wie in der Einwendung erwähnt mit der Entwicklungsvereinbarung geregelt. Es wird daher nicht weiter auf die Einwendung eingegangen.

#### Beschluss

Die Einwendung kann nicht berücksichtigt werden.

Einwendung 2.3

2

Feststellung / Kritik

*Im Schlussbericht zur Testplanung Bülach Nord wurde erwähnt, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) notwendig ist. Das BGK gibt darüber keine Auskunft.*

Stellungnahme

Umweltverträglichkeitsprüfungen (UVP) werden für konkrete Bauvorhaben im Zusammenhang mit der Parkierung und den damit verbundenen Fahrten für einzelne Teilgebiete des Gestaltungsplans durchgeführt. UVPs sind nicht Bestandteil des BGK Bülach Nord. Für das Areal Bülachguss liegt bereits eine UVP vor und für das Areal Vetropack wird derzeit eine UVP erarbeitet.

Beschluss

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.
---

### 3. Allgemeine Einwendungen zum Konzept und zur Ver- kehrsführung (MIV)

#### Einwendung 3.1 2,3

##### Anregung

*Unter dem Gesichtspunkt einer neuen Ost-West-Strassenverbindung soll das BGK von Grund auf neu beurteilt werden. Die geplante Passarelle für den Langsamverkehr über die Gleise soll zu einer Brücke für den MIV verbreitert werden und eine Verbindung von der Schaffhauserstrasse zur Hochfelderstrasse schaffen. Die Anbindung des Gebietes Bülach Nord in Richtung Osten (Hochfelder- / Badenerstrasse) erfolgt nur via Stadtzentrum und ist ungenügend, da das Stadtzentrum bereits heute überlastet ist.*

#### Stellungnahme

Mit Beschluss Nr. 279 vom 18. September 2013 hat sich der Stadtrat aufgrund des Postulats Stefan Basler vom 31. Januar 2013 bereits ausführlich zur Frage bezüglich einer neuen Ost-West-Verbindung geäußert. In der Folge schrieb das Parlament das Postulat als erledigt ab. Die Sachlage und Gründe werden der Vollständigkeit nochmals kurz festgehalten:

Die Buchhofer AG bestätigt in ihrem Bericht, dass das vom Stadtrat genehmigte GVK im aktuellen Umfeld und betrachteten Zeithorizont sinnvoll und zweckmässig ist. Das tragende Verkehrsnetz sind hauptsächlich die Staatsstrassen, weshalb allfällige Veränderungen auf der übergeordneten Ebene (Strassen von kantonaler und regionaler Bedeutung) stattfinden und finanziert werden müssten. Abgesehen von der laufenden Projektierung des Strassenausbaus durch den Hardwalds (4-spurig gemäss Auftrag Kantonsrat) und den punktuellen Verbesserungen bei den drei Autobahnanschlüssen an die kantonale Autobahn A51 sind keine weiteren Projekte in Arbeit.

Hinweis: Der im regionalen Richtplan als geplant eingetragene Dettenbergtunnel bleibt gemäss Beschluss des Kantonsrats vom April 2014 unverändert bestehen.

Die damalige Walter Schwarz AG, Bülach, hat in den Jahren 2000/2001 verschiedene Varianten für eine Unter-/ Überführung im Bereich Bahnhof geprüft. Die Buchhofer AG hat diese auf ihre Wirkungen analysiert. Dabei kam sie zu folgendem Resultat:

Eine neue Ost-West-Verbindung könnte folgende Verkehrsverlagerungen zur Folge haben:

- Der Verkehr des Bahnhofsgebiets, v.a. des Herti-Areals, würde auf die Ost-West-Verbindung verlagert. Der Verkehr der Kiss&Ride-Anlage und der bestehenden oberirdischen Parkieranlagen würden weiterhin über die Bahn-

hofstrasse geführt.

- Der regionale Durchgangsverkehr würde von der Zentrumsdurchfahrt auf die Ost-West-Verbindung verlagert. Aber auch der Durchgangsverkehr, der heute über den Anschluss Bülach Nord fährt, würde teilweise auf den Anschluss Bülach-West über die Badenerstrasse auf die Ost-West-Verbindung verlagert. Die Route von Embrach auf die A51 über Eschenmosen würde durch eine neue Ost-West-Verbindung sehr attraktiv; dadurch würde entsprechend mehr Durchgangsverkehr angezogen. Die Badener- und Winterthurerstrasse würden dadurch mehr belastet.
- Der regionale Ziel-/Quellverkehr würde teilweise von der Schaffhauserstrasse bzw. der Zürichstrasse auf die Ost-West-Verbindung verlagert, damit könnte eine Entlastung des Altstadtrings erreicht werden. Dadurch würde aber die Badenerstrasse mehr belastet.
- Der lokale Ost-West-Verkehr könnte teilweise verlagert werden.

Eine regionale Wirkung kann deshalb, abgesehen von der mengenmässig untergeordneten Beziehung Embrach – Hochfelden, nicht nachgewiesen werden. Die Realisierung einer neuen Ost-West-Verbindung durch den Kanton wird als unrealistisch eingeschätzt. Die Kosten wären durch die Stadt Bülach alleine zu tragen.

Gemäss grober Kostenschätzung der Buchhofer AG müsste für eine neue Ost-West-Verbindung (Tunnelvariante) mit Kosten von ca. Fr. 85 Mio. gerechnet werden. Als Realisierungszeitpunkt wird grob geschätzt ca. 2040 angegeben.

Eine neue Ost-/West-Verbindung hätte eine Entlastung der Zentrumsdurchfahrt zur Folge. Die Entlastung wäre allerdings beschränkt; dafür hätte eine solche Verbindung mehrere unerwünschte Nebeneffekte. Insbesondere würde diese zu zusätzlichem regionalen Verkehr führen. In Bülach würden zudem Wohngebiete mit zusätzlichem Verkehr belastet. Für den Langsamverkehr entstünde durch die Realisierung einer neuen Verbindung alleine kein Mehrwert.

#### Fazit:

Eine neue Ost-West-Verbindung wäre nur langfristig realisierbar. Zwar könnte durch diese eine Entlastung des Zentrums erwirkt werden; die Zentrumsdurchfahrt müsste aber dennoch gestalterisch aufgewertet werden, um die städtebaulichen Anforderungen zu erfüllen. Ebenso müssten die notwendigen Massnahmen für den ÖV und den Langsamverkehr umgesetzt werden.

Einer neuen Ost-West-Verbindung wird ein schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis prognostiziert. Die Kosten werden auf ca. 85 Mio. Franken geschätzt. Das Interesse des Kantons an der Realisierung einer solchen Verbindung (und damit sein finanzielles Engagement) ist nicht gegeben. Eine solche Verbindung stünde

zudem im Widerspruch zur Wohnqualität; Im Weiteren müsste Wald gerodet werden.

Gemäss telefonischer Meldung des zuständigen Kreisförsters vom 28. Mai 2014 müssen für eine Waldrodung folgende Voraussetzungen erfüllt sein (Art. 5 eidg. Waldgesetz):  
Nachweis der Standortgebundenheit / Raumplanerische Voraussetzungen vorhanden (Richtplaneintrag) / überwiegendes öffentliche Interesse. Demzufolge ist eine Waldrodung zugunsten einer Strasse nicht generell unmöglich; die Anforderungen sind aber sehr hoch. Sofern diese Nachweise erbracht werden können, ist als Folge Realersatz für die Waldrodungsfläche zu schaffen.

Damit eine neue Ost-West-Verbindung realisiert werden könnte, müssten die Rechtsgrundlagen geschaffen werden. Das heisst, eine entsprechende Verbindung müsste durch den Kanton Zürich im regionalen Richtplan festgesetzt oder durch den Gemeinderat Bülach (Legislative) im kommunalen Richtplan Verkehr festgesetzt und durch den Kanton genehmigt werden. Beides ist nicht vorgesehen und aufgrund der vorhandenen Entscheidungsgrundlagen auch nicht zweckmässig und somit unrealistisch.

Beschluss

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 3.2

2

Stellungnahme

Anregung

*Die Fangleten- und Solistrasse sind von Schikanen freizuhalten.*

Weder auf der Fangleten- noch auf der Solistrasse sind im vorliegenden BGK Einengungen vorgesehen, welche den Verkehr behindern könnten. Die Stadt behält sich vor, durch betriebliche oder gestalterische Massnahmen im Bedarfsfall die gefahrenen Geschwindigkeiten im Hinblick auf die Verkehrssicherheit massvoll zu reduzieren.

Beschluss

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung 3.3

2

Stellungnahme

Anregung

*Aus Gründen des haushälterischen Umgangs mit dem Boden sind Mehrzweck- / Mittel- und Grünstreifen nur sparsam anzuwenden. Sie sollen lediglich dort vorgesehen werden, wo sie die Sicherheit erhöhen und nicht nur eine Anlage verschönern.*

Die Planung in Bülach Nord ist ein Musterbeispiel für den haushälterischen Umgang mit dem Boden. Die dichten und qualitätsvollen Bebauungen dürfen zugleich den Anspruch an einen attraktiven Strassenraum stellen, welcher überdies zum Erscheinungsbild der Adresse Bülach Nord beiträgt. Dies wird nicht zuletzt auch von der Kommission für Stadtgestaltung ge-



fordert. Mehrzweck- und Grünstreifen sind ein wichtiger Bestandteil des Strassenraums und haben dem Namen nach eine vielfältige Funktion wie z.B. im Bereich der Gestaltung, der Verkehrsführung, der Sicherheit (Aufstellbereiche) usw.

Mehrzweckstreifen sind in der Fangleten-, Schützenmatt- und Schaffhauserstrasse in Verzweigungsbereichen vorgesehen. Dort dienen sie linkseinsmündenden und linksausfahrenden Fahrzeugen als Aufstellplatz. Diese Elemente wurden nur dort angewandt, wo sie einen verkehrlichen Nutzen bringen. Entlang der Schaffhauserstrasse wurde explizit darauf geachtet, dass der Strassenkorridor möglichst parallel verläuft, weshalb Grünstreifen ein praktisches und breit akzeptiertes Element darstellen, um das Strassenprofil im Bereich von ein- und ausmündenden Fahrspuren kontinuierlich auszugleichen und damit die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Beschluss

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 3.4  
2

Feststellung/Kritik

*Eine Begründung für die Aufhebung der Parkierungsanlage nördlich der Fangletenstrasse fehlt im BGK.*

Stellungnahme

Im BGK wird lediglich erwähnt, dass die Aufhebung der Parkierungsanlage nördlich der Fangletenstrasse im regionalen Richtplan vorgesehen ist. Das BGK selbst hat keinen Einfluss auf die Parkierungsanlage. Ausserdem liegt die Anlage ausserhalb des Perimeters des BGKs. Es wird nicht weiter auf die Einwendung eingegangen.

Beschluss

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 3.5  
2

Feststellung/Kritik

*Die Unterbindung des motorisierten Individualverkehrs auf der Solistrasse Richtung Stadt ist keine Lösung, da sie der Fangleten- und Schaffhauserstrasse mehr Verkehr beschert. Die angedachte Fahreinschränkung (Einbahn) ist nicht sinnvoll. Der Bau eines Kreisels am Knoten Soli- / Schaffhauserstrasse soll nochmals überprüft werden.*

Stellungnahme

Die Solistrasse soll gemäss BGK von Mehrverkehr geschützt und als Langsamverkehrsachse genutzt werden. Hierfür ist das vorgesehene Einbahnregime die richtige Massnahme.

Die Erstellung eines Kreisels bei der Verzweigung Schaffhauser-/Solistrasse ist deshalb nicht erwünscht, weshalb eine allfällige Realisierbarkeit nicht näher geprüft wurde.

Gründe; nicht abschliessend:

Die Solistrasse soll bezüglich ihrer Bedeutung reduziert und deshalb grundsätzlich nicht ausgebaut werden. Ein Kreisel mit

drei Armen würde dieser Netzhierarchie nicht entsprechen. Aufgrund der vorhandenen Topografie (Böschung Seite SBB-Areal) könnte kein zentrisch angeordneter Kreisel realisiert werden; er müsste Richtung Solistrasse verschoben werden, was hohe Kosten (Verschieben Stützmauern usw.) verursachen würde.

Unmittelbar im Einmündungsbereich der Soli- in die Schaffhauserstrasse sind Bushaltestellen vor der vorhandenen SBB-Personenunterführung vorgesehen. Der Abgang in die Unterführung soll künftig behindertengerecht erstellt werden; zudem soll in diesem Bereich neu eine Veloabstellanlage entstehen. Im direkten Einflussbereich einer stark befahrenen Kreiselanlage sind solche Anlagen aus Verkehrssicherheitsgründen kritisch; insbesondere wegen des Langsamverkehrs (Fussgänger, Velos).

Der Kanton sieht vor (Richtplanänderung pendent), die regionale Radroute künftig über die Solistrasse zu führen. Die Führung von Radfahrern innerhalb von Kreiselanlagen ist für alle Verkehrsteilnehmenden generell anspruchsvoll und heikel.

## Beschluss

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.
---

## Einwendung 3.6 2

### Feststellung/Kritik

*Es ist fraglich, ob die Strasse um das Vetropack-Areal mit derjenigen vom Güterbahnhof verbunden werden soll. So besteht die Gefahr von Durchgangsverkehr. Zudem besteht die Gefahr, dass die Park+Ride-Parkfelder am Güterbahnhof von den Bewohnern des Vetropackareals benützt werden, falls auf diesem Areal (zu) wenige Parkfelder realisiert wurden.*

## Stellungnahme

Eine zweifache Anbindung des Vetropackareals an das übergeordnete Strassennetz macht insofern Sinn, als dass der Verkehr aus dem Areal in Fahrtrichtung Süden nicht auch noch via lichtsignalgesteuerten Knoten Schaffhauser- / Fangleten - / Schützenmattstrasse verkehren muss. Verbindet man diese Anbindung des Vetropackareals an die Schaffhauserstrasse nicht mit der Strasse vom Güterbahnhof, so wären innerhalb sehr kurzer Distanz zwei Anbindungen an die Schaffhauserstrasse notwendig, was nicht möglich ist (auch aufgrund des notwendigen Abstandes zur Lichtsignalanlage).

Der Durchgangsverkehr sollte kein Problem sein, da die Schützenmattstrasse nach Osten faktisch eine Sackgasse ist. Für Verkehr aus der Park+Ride-Anlage ist die Strecke via Vetropackareal zum Knoten Schaffhauser- / Fangleten- / Schützenmattstrasse fast doppelt so lange wie via Schaffhauserstrasse und somit nicht attraktiv genug.

Die Bemerkung zur Nutzung der Park+Ride-Parkplätze durch

Anwohner ist berechtigt. Da die Tagesnutzung relativ teuer ist (Fr. 6.--) und jeden Tag neu gelöst werden muss, ist die Tagesnutzung als nicht attraktiv einzustufen. Für Anwohner attraktiv wären jedoch Monats- (Fr. 60.--) bzw. Jahreskarten (Fr. 600.--), was ein Problem darstellen würde. Sollte diese zweckentfremdete Nutzung der Park+Ride-Parkplätze durch Bewohner des Vetropackareals tatsächlich stattfinden, so soll der Verkauf von Monats- / Jahreskarten an Anwohner der umliegenden Gebäude oder allgemein an Stadtbewohner von den SBB verhindert werden (mittels Adressüberprüfung). Es ist zu erwähnen, dass die Arealentwickler im Rahmen der Ausarbeitung von Detailgestaltungsplänen die Auflage haben, ein Mobilitätskonzept für das jeweilige Teilgebiet zu erstellen. Darin ist auch die Parkierungsregelung inkl. Controlling-Massnahmen aufzuzeigen.

Beschluss

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 3.7  
2

Feststellung/Kritik

*Das BGK gibt keine Auskunft darüber, ob die Kapazitäten der Park+Ride-Anlagen beim Bahnhof Ost beibehalten, erhöht oder vermindert werden.*

Stellungnahme

Für das BGK ist die Anzahl Parkplätze der Park+Ride-Anlage insofern relevant, als dass diese Anlage Verkehr erzeugt. Gemäss öffentlichem Gestaltungsplan wurde davon ausgegangen, dass einerseits mindestens die bereits existierende Menge an Parkfeldern bestehen bleibt und dass andererseits maximal 120 zusätzliche Park+Ride-Parkfelder entstehen. Was jedoch genau mit der Park+Ride-Anlage passiert, wird durch den Arealbesitzer (SBB) festgelegt.

Beschluss

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 3.8  
1

Feststellung/Kritik

*Die neue Ausfahrt aus dem Vetropackareal in die Schützenmattstrasse stösst auf die Bewirtschaftungsfläche des gegenüberliegenden Grundstücks (Parzellen-Nr. 8055) und behindert so die Bewirtschaftung der Anlieferung.*

Stellungnahme

Die Lage der Ausfahrt aus dem Vetropackareal wurde im Gestaltungsplan festgelegt. Die Freiheitsgrade beim Festlegen der Strassenachse sind daher begrenzt, da von der Einmündung der Strasse bis zum lichtsignalgesteuerten Knoten Schaffhauser- / Fangleiten- / Schützenmattstrasse eine gewisse Rückstaulänge erforderlich ist. Diese ist für eine ausreichende Leistungsfähigkeit des Knotens notwendig, insbesondere aufgrund des relativ hohen Lastwagenanteils auf der Schützenmattstrasse (Ein Lastwagen braucht so viel Rückstaulänge wie 2.5 Perso-

nenwagen).

In der Besprechung mit der Musik Hug AG Ende 2013 wurde festgehalten, dass der Anlieferungsplatz weiter ohne Einschränkungen funktionieren kann und nicht durch bauliche Massnahmen verkehrstechnisch beeinträchtigt wird. Dank dem überfahrbaren Mehrzweckstreifen ist die Strasse auf Höhe der Bewirtschaftungsfläche in Zukunft sogar um 2.0 m breiter.

Beschluss

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 3.9

1

Feststellung/Kritik

*Die Möglichkeit der Ausfahrt aus der östlichen Grundstückshälfte (Parzellen-Nr. 8055) ist aufrecht zu erhalten. Dies muss nicht über ein direktes Linksabbiegen zum lichtsignalgesteuerten Knoten geschehen. Die Ausfahrt darf nicht landverschleissend über das dahinter liegende Grundstück führen.*

Stellungnahme

Im Bericht ist lediglich erwähnt, dass eine Ausfahrt nach links in den Vorsortierbereich der Lichtsignalanlage aus der östlichen Grundstückzufahrt während Spitzenzeiten nicht möglich sein wird. Die rückwärtige Ausfahrt wurde vorgeschlagen, um eine höhere Betriebsflexibilität zu erreichen. Entsprechend dem Vorschlag Musik Hug wird auf eine rückwärtige Erschliessung verzichtet und die Ein- und Ausfahrt wird mit Einschränkungen gestattet.

Beschluss

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung 3.10

1

Feststellung/Kritik

*Die Schützenmattstrasse soll nicht in das Grundstück nördlich der Schützenmattstrasse gerückt werden, sondern nach Süden weg von diesem Grundstück gerückt werden.*

Stellungnahme

Die Schützenmattstrasse wird im östlichen Abschnitt lediglich um das Trottoir in das Grundstück nördlich der Schützenmattstrasse verbreitert. Im westlichen Abschnitt beträgt die Verbreiterung ca. 1.0 m zusätzlich zur Trottoirbreite. Damit wird nur minimal Land beansprucht. Der Grossteil der neu gestalteten und verbreiterten Strasse wird vom südlich benachbarten Vetropack-Grundstück aufgenommen. Aufgrund von in der Strasse eingelegten Werkleitungen kann nicht zu stark vom heutigen Verlauf der Schützenmattstrasse abgewichen werden. Deshalb kann die heutige Fahrbahnfläche nicht zur Trottoirfläche werden.

Die Überprüfung der Einwendung hat gezeigt, dass es möglich ist, die geplante Strasse im westlichen Teil des Grundstücks der Musik Hug AG ca. um einen Meter weiter in Richtung Vetropack-Grundstück zu schieben. Dies wurde im Plan ent-

sprechend angepasst (siehe Anhang). Da auf der nördlichen Seite der Schützenmattstrasse erst mittelfristig ein durchgehendes Trottoir realisiert werden kann, soll der Raum für ein Trottoir vorsorglich gesichert werden. Vorerst wird das Trottoir aber nicht baulich von der Strasse abgesetzt, sondern lediglich mit einem Bundstein von der Anlieferungsfläche abgetrennt.

## Beschluss

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.
---

## 4. Einwendungen zum Langsamverkehr

### Einwendung 4.1 1

#### Anregung

*Eine Markierung von Radstreifen auf der Schützenmattstrasse bietet aufgrund der vielen Vorplätze und in Anbetracht des hohen Lastwagenanteils keine ausreichende Sicherheit. In Zukunft wird es auf der Schützenmattstrasse nicht nur Velodurchgangsverkehr, sondern auch Velozielverkehr zum Gestaltungsplangebiet geben. Die Fahrräder sollen auf der südlichen Strassenseite auf einem separaten Velo- / Gehweg geführt werden.*

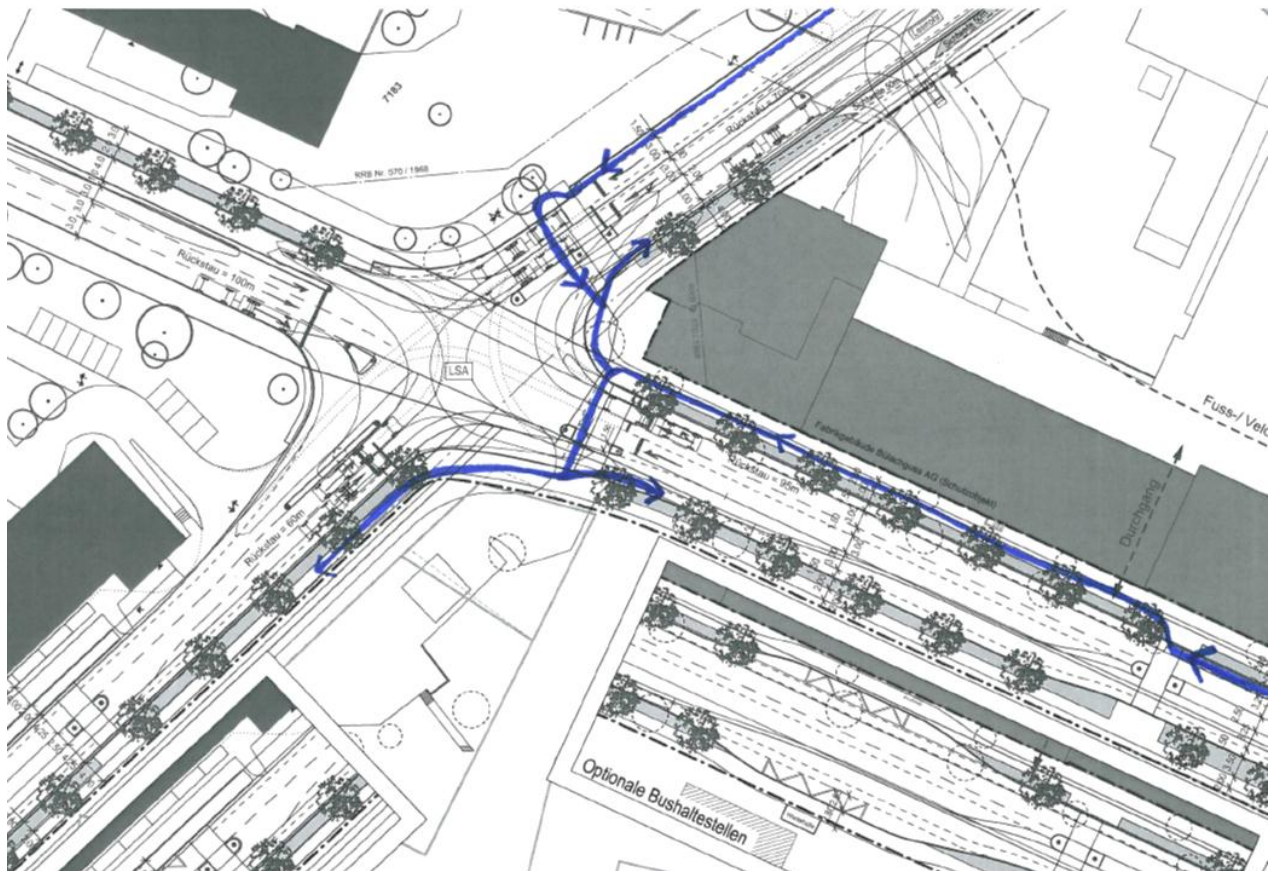
### Stellungnahme

Bei der Erarbeitung des BGK's wurden drei verschiedenen Veloführungen geprüft (siehe Bericht BGK, Kapitel 7.2). Da kombinierte Velo- / Gehwege von der Kantonspolizei innerorts nicht erwünscht sind (Sicherheit Fussgänger), wurde entschieden, den Schutz von Velofahrenden innerhalb des BGK-Bearbeitungsperimeters durchgängig mittels Radstreifen sicherzustellen. Eine Abweichung von diesem Konzept für die Schützenmattstrasse würde für die Veloführung am Knoten Schaffhauser- / Fangleten- / Schützenmattstrasse diverse Nachteile mit sich bringen (siehe Schemaskizze auf der folgenden Seite):

- Velofahrer aus Fahrtrichtung Bülach müssten vor dem LSA-Knoten auf das Trottoir entlang des Bestandesgebäudes auf dem Gussareal geführt werden. Anschliessend müssten sie zusammen mit den Fussgängern die Strasse überqueren.
- Velofahrer aus der Fangletenstrasse in Richtung Schützenmattstrasse müssten zwei mal mit den Fussgängern die Strasse überqueren und bräuchten damit mindestens doppelt so lange, wie wenn sie auf einem Velostreifen mit dem MIV mitfahren (LSA-Steuerung).

Da sich insbesondere geübte Velofahrer jeweils den schnellsten Weg suchen, wird es zu gefährlichen Manövern im Knotenbereich kommen, bzw. Velofahrer werden auch ohne Velostreifen mit dem MIV mitfahren.

Der Quell- / Zielverkehr (Velo) ins Vetropackareal wird voraussichtlich grösstenteils aus Richtung Süden kommen bzw. in Richtung Süden verkehren und bereits auf Höhe Güterbahnhof ins Areal einmünden. Dies ist aufgrund des dort unregelmässigen Knotens schneller und dank des Mehrzweckstreifens und des geschützten Übergangs gut möglich. Daher ist nicht mit grossen zusätzlichen Mengen an Velofahrern entlang des Gebäudes nördlich der Schützenmattstrasse zu rechnen.



Veloführung gemäss Vorschlag Einwender (Einwendung 4.1) am Knoten Schaffhauser- / Schützenmattstrasse bei Velo- / Gehweg auf der Schützenmattstrasse

## Beschluss

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

## Einwendung 4.2

1

### Anregung

*Auf der Nordseite der Schützenmattstrasse ist lediglich ein Trottoir von 1.5 m Breite notwendig. Fussgänger sollen wenn möglich nicht auf diese Seite der Schützenmattstrasse geleitet werden.*

## Stellungnahme

Im östlichen Teil des Areals der Musik Hug AG, im Bereich der optionalen Bushaltestelle, dient das Trottoir aus verkehrstechnischen Gründen als Begrenzungselement zur neu konzipierten seitlichen Parkierung und zur Sicherung der Querverbindung zwischen den beiden Hauseingängen an den Enden des Gebäudetrakts Ost. Das Trottoir ist auch deshalb nötig, weil eine Fussgängerquerung über die Schützenmattstrasse vorgesehen ist. Gemäss Zugangsnormalien beträgt eine Trottoirbreite mind. 2.00 m und nur bei örtlichen Einengungen kann die Breite auf 1.50 m reduziert werden. Durch die pauschale Reduktion der Trottoirbreite auf 1.50 m im östlichen Teil des Areals würden sich keine nachvollziehbaren Mehrwerte für die Grundstückseigentümerin ergeben. Zudem müssten Abstriche bei der Ver-

kehrssicherheit gemacht werden.

Im westlichen Bereich bei der Hauptparkierung des Musik Hug-Areals kann auf ein baulich ausgeführtes Trottoir einstweilen verzichtet werden. Vorerst soll der Raum für ein Trottoir gesichert und das Trottoir mittels Bundsteinen ‚markiert‘ werden. Mittelfristig ist ein durchgehendes Trottoir auf der Nordseite der Schützenmattstrasse anzustreben.

Beschluss

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 4.3  
2

Anregung

*Es ist anzustreben, die Solistrasse durchgängig mit mindestens 6.5 m Breite und mit beidseitig vorhandenen zwei Meter breiten Trottoirs zu bauen.*

Stellungnahme

Im heutigen Zustand ist die Solistrasse inkl. einseitigem Trottoir 8.5 m breit. Vorgesehen ist eine Kernfahrbahn mit 6.5 m Breite sowie ein einseitiges Trottoir mit 2.0 m Breite. Ein zweiseitiges Trottoir ist aufgrund der engen Platzverhältnisse nicht möglich, dazu müssten über die gesamte Strassenlänge sensible Vorgartenbereiche beansprucht werden. Dies scheint nicht verhältnismässig. Da die Solistrasse durch das Einbahnregime etwas verkehrsberuhigt wird, sollte das Queren zukünftig einfacher möglich sein als heute.

Beschluss

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt

Einwendung 4.4  
4

Anregung

*Die Schützenmattstrasse ist als Zubringer zum Industriegebiet für Fuss- und Veloverkehr nicht geeignet. Der Fuss- und Radverkehr soll rückwärtig geführt werden.*

Stellungnahme

Das BGK basiert auf den Richtplänen. Bei der Teilrevision der kommunalen Richtplanung wurde dieser Einwand nicht berücksichtigt, da die Velostreifen entlang der Schützenmattstrasse nicht nur dem Velofernverkehr, sondern auch der Erschliessung des Arbeitsplatzgebietes dienen. Deshalb kann auf eine direkte Veloerschliessung nicht verzichtet werden.

Beschluss

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt



## 5. Einwendungen zum öffentlichen Verkehr

### Einwendung 5.1 1

#### Anregung

*Da die Schützenmattstrasse auf den Knoten Schaffhauser- / Fangletenstrasse hin heute schon überbeansprucht ist, soll auf eine optionale Bushaltestelle auf der Schützenmattstrasse verzichtet werden. Eine Bushaltestelle auf der Schützenmattstrasse würde nur für das Gewerbegrundstück nördlich der Schützenmattstrasse einen kürzeren Weg bedeuten; dazu besteht kein Bedarf. Mit einer Fahrbahnhaltstelle wird der Durchgangsverkehr beeinträchtigt.*

#### Stellungnahme

Die auf der Schützenmattstrasse im Plan eingezeichnete Haltestelle ist optional. Möglicherweise wird mittelfristig eine Stadtbuslinie in die Schützenmattstrasse fahren und die Gebäude des Vetropackareals sowie die Gewerbegebäude an der Schützenmattstrasse erschliessen. Die Haltestelle ist eingezeichnet, um mittelfristig den Raum dazu zu sichern. Wenn zukünftig ein Bus durch die Schützenmattstrasse fährt, dann voraussichtlich maximal im Halbstundentakt. Dies bedeutet, dass lediglich je 2 Busse pro Stunde und Richtung die Haltestelle bedienen würden. Da nicht von einem grossen Fahrgastaufkommen auszugehen ist, werden die Haltezeiten kurz ausfallen und der Verkehr wird nur geringfügig beeinträchtigt.

#### Beschluss

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt

### Einwendung 5.2 2

#### Anregung

*Aus Sicherheitsgründen sind auf der Schaffhauser-, Schützenmatt-, Fangleten- und Solistrasse nur Bushaltestellen mit Buchten anzustreben.*

#### Stellungnahme

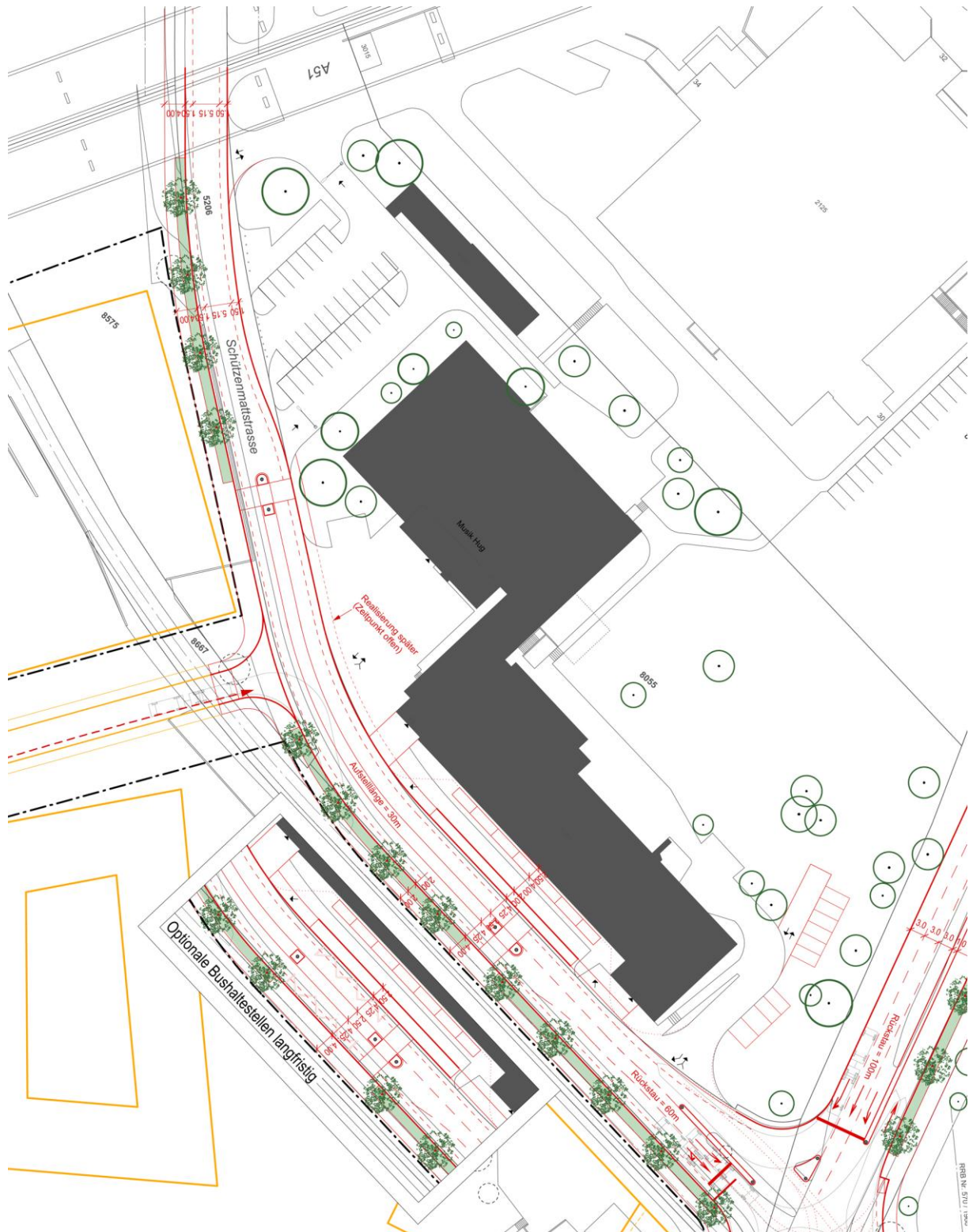
Auf der Schaffhauserstrasse sind aufgrund der hohen Verkehrsbelastungen Busbuchten notwendig. Auf der Schützenmatt-, Fangleten- und Solistrasse hingegen ist das Verkehrsaufkommen geringer und kurzzeitige Beeinträchtigungen des Verkehrs sind tolerierbar. Deshalb sind auf diesen Strassen Fahrbahnhaltstellen zweckmässig.

#### Beschluss

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt

# Anhang

## I Anpassungen Situation Musik Hug



## II      Aufschlüsselung Einwender

Nr.	Wer	
1	Musik Hug AG, vertreten durch Schaub & Bachmann Rechtsanwälte, Dr. Dominik Bachmann	Firma, ansässig an der Schützenmattstrasse 14-16, 8180 Bülach
2	Ruedi Meister (Mitglied Beobachter Stadt Bülach)	Privatperson, Dammstrasse 5, 8180 Bülach
3	Nik Tobler (Mitglied Beobachter Stadt Bülach)	Privatperson, Wislistrasse 13, 8180 Bülach
4	LZB Bülach AG, Wolfgang Müller	Firma, ansässig an der Schützenmattstrasse 93, 8180 Bülach