



**Stadt  
Schlieren**

Kommunaler Richtplan

# Verkehrsplan

Bericht über die  
nicht berücksichtigten Einwendungen

---

Vorprüfungsbericht vom: 22.05.2012 / 22.07.2013  
Öffentliche Auflage vom: 01.03.2012 bis 30.04.2012

---

Beschluss durch den Stadtrat am: 18.11.2013

Der/die Präsident/in

Der/die Schreiber/in:

*[Handwritten signature]*  
.....  
*[Handwritten signature]*  
.....

---

Festsetzung vom Gemeindeparlament am: 22.06.2015

Der/die Präsident/in

Der/die Schreiber/in:

*[Handwritten signature]*  
.....  
*[Handwritten signature]*  
.....

---

Bericht verfasst von/am:  
Ressort Bau und Planung

06.06.2013



Nr. Einwendungen

Begründung der Einwender

betrifft

Begründung der Nichtberücksichtigung

## ALLGEMEIN

16.09 29.14	Im Richtplan muss zum Zielkonflikt "Standortattraktivität vs. angebotsorientierter Verkehrsplanung" Stellung bezogen werden. Prioritäten sowie Lösungsansätze sind aufzuzeigen. Ist der Konflikt nicht lösbar, ist die Anerkennung der Charta rückgängig zu machen,	Die Charta wurde vom Stadtrat in eigener Kompetenz unterschrieben, ebenso ist das Statement zur Verpflichtung zum angebotsorientierten Verkehr ein Statement des Stadtrates. Hiermit unterminiert der Richtplan die Positionierung, welche Schlieren für seine Vermarktungsaktivitäten aufgebaut hat. Der Stadtrat und die Standortförderung von Schlieren zielen auf mehr Einwohner und mehr Arbeitsplätze, insbesondere im Gebiet Rietbach. Erreicht werden soll dieses Ziel vor allem mit einer klaren Positionierung gegenüber der Stadt Zürich (Schlieren, wo Zürich Zukunft hat). Nun werden aber elementare Standortvorteile preisgegeben: Erreichbarkeit mit dem MIV und Parkplatzangebot.	Bericht S. 10/ 11/ 26	Die der Revision des Verkehrsplans zugrunde liegende Charta für eine nachhaltige städtische Mobilität des Städteverbandes stellt keinen Zielkonflikt zur Standortattraktivität dar.
18.08	Der Stadtratsbeschluss zur Unterzeichnung der Charta für eine nachhaltige städtische Mobilität ist rückgängig zu machen.	Die Charta wurde vom Stadtrat in eigener Kompetenz unterschrieben, ohne die Verkehrskommission oder den Gemeinderat befragt zu haben. Die Auswirkungen sind aber immens, wie die angebotsorientierte Verkehrsführung zeigt.	Bericht S. 10/ 11/ 26	Nichtberücksichtigung der Einwendung 16.09 / 29.14
89.01	Antrag auf Aufnahme von verkehrstechnischen Massnahmen und Signalisationen im kommunalen Verkehrsplan.	Der Entwurf des Verkehrsplanes geht in unüblicher Weise über den Inhalt eines kommunalen Verkehrsplanes hinaus. Wir erachten es daher als legitim, den Verkehrsplan mit Hinweisen für verkehrstechnische Massnahmen und Signalisationen zu erweitern, mit dem Ziel, damit das Funktionieren des Verkehrsnetzes zu sichern. Derartige Massnahmen stehen im weiteren Sinne durchaus auch in einem Zusammenhang mit einem Verkehrsplan. Mit der Aufnahme derartiger Hinweise würde auch eine Behördenverbindlichkeit gegenüber den Einwohnern im Spannungsfeld Verkehr und zu den unter Ziff. I genannten Zielen im Leitbild und im Stadtentwicklungskonzept geschaffen. Sollte der Stadtrat derartige Hinweise nicht aufnehmen wollen, soll der Verkehrsplan auf das gesetzliche Minimum reduziert werden und die weiteren Anliegen sind separat festzulegen.		Verkehrstechnische Massnahmen sind nicht Inhalt eines Verkehrsplans, Stufengerechtigkeit muss beachtet werden.

Nr. Einwendungen

Begründung der Einwender

betrifft

Begründung der Nichtberücksichtigung

## MOTORFAHRZEUGVERKEHR

### MIV - übergeordnete Festlegungen

#### flankierende Massnahmen

9.03 16.01 16.07 16.06 18.05 28.05 29.05 29.11 29.12	Die Kapazitätsreduktion auf der Achse Zürcher- / Badenerstrasse sowie der Bau des Kreisels im Zentrum soll erst umgesetzt werden, wenn alle aufgelisteten flankierenden Massnahmen realisiert sind. Folgende, flankierenden Massnahmen erachten wir als zwingend: - Eröffnung Rütistrasse - NZZ-Unterführung (oder Ausbau Gasometerbrücke) - Ausbau Bernstrasse mit Engstringerkreuzung - Eröffnung Goldschlänglikreuzung - bei Abklassierung Engstringerstrasse Bau der Brachstrasse - Öffnung Rütistrasse - Ausbau Gubristunnel und Nordumfahrung	Die angestrebte Verlagerung des Verkehrs von der Zürcher-/ Badenerstrasse auf die Bernstrasse wird neue Probleme schaffen, wo heute keine Probleme sind. Staus werden den Verkehr in die Quartiere abdrängen.	Bericht S. 14/ 23	Verkehrstechnische Massnahmen sind nicht Inhalt eines Verkehrsplans. Stufengerechtigkeit muss beachtet werden.
18.10	Im Bericht S. 27 ist beim zweiten Punkt der Satz wie folgt zu ändern: „Damit bei einem angebotsorientierten Ausbau des Kreisels Staus vor dem Stadtplatz minimiert werden können und der öffentliche Verkehr bevorzugt behandelt werden kann, muss vorgängig ein Dosiensystem (...) umgesetzt werden. Ebenfalls ist der Ausbau der flankierenden Massnahmen vorgängig zu realisieren. So besteht zumindest mittelfristig die Gewähr, dass auf dem ganzen Stadtgebiet optimale Verhältnisse für alle Verkehrsteilnehmer realisiert werden können.“	Im obersten Abschnitt wird bestätigt, dass der Kreisel („Stadtplatz“) aufgrund seiner angebotsorientierten Planung das schwächste Glied der Kette sei.	Bericht S. 27	Der Vorprüfungsbericht verlangt, dass die Festlegung von Dosiieranlagen sowie der Verkehrssteuerung mittels grüner Weile auf der Zürcher- und Badenerstrasse zu streichen sei. Der Vorprüfungsbericht verlangt, dass sämtliche mit der östlichen Zentrumszufahrt stehenden Anträge zu streichen seien. (Die Öffnung der Rütistrasse und der Goldschlänglistrasse hingegen sind in kommunaler Kompetenz und verbleiben im Verkehrsplan)
89.07	Der Stadtrat soll sich dezidiert dafür einzusetzen, dass sofort auch mit der Planung und Ausbau der Bernstrasse und dem Bau einer Unterführung an der Kreuzung begonnen wird. Sollte die Kapazität der Bernstrasse bei Inbetriebnahme des Stadtplatzes nicht genügen, sind zum Schutze Bevölkerung bei den Gemeindefraktionen sofort flankierende Massnahmen anzuordnen, welche im kommunalen Verkehrsplan vorzusehen sind.	Bei Staus muss damit gerechnet werden, dass auf andere Strassen in Schlieren ausgewichen wird. Den Schleichverkehr gilt es durch flankierende Massnahmen zu unterbinden. Damit der Verkehr auf der Bernstrasse flüssig bleibt, ist für den West-Ost-Verkehr bei der Kreuzung Bern- und Engstringerstrasse eine Unterführung zu erstellen. Der Nord-Süd-Verkehr würde dann ebenerdig geführt. Die Bernstrasse ist im Kompetenzbereich des Kantons und dieser möchte den Ausbau bzw. eine Unterführung noch zeitlich weit über den Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Stadtplatzes hinauschieben. Dies beeinträchtigt unseres Erachtens die Verlagerung des Verkehrs.		Der Ausbau der Bernstrasse liegt in der Kompetenz des Kantons. Dieser plant den Ausbau der Bernstrasse bereits. Im Bericht zum Verkehrsplan auf den Seiten 37/38 sind Massnahmen zur Verkehrsberuhigung in Wohnquartieren bereits enthalten. Neu auf Seite 21 (Die Stadt hat ausserdem bereits eine Studie zur Unterbindung von Schleichverkehr in Auftrag gegeben.)

Nr. Einwendungen	Begründung der Einwender	betrifft	Begründung der Nichtberücksichtigung
<b>NZZ-Unterführung</b>			
18.11	Im Bericht S. 28, Anträge des Stadtrates, zweiter Absatz, wird folgende Ergänzung gewünscht: "Dazu braucht es vorgängig eine Strassenzeitzergänzung (...)"	Bericht S. 28, Anträge des Stadtrates, zweiter Absatz	Konsequenz aus der Berücksichtigung der Einwendungen und des negativen Vorprüfungsberichts zur östlichen Zentrumszuführung.
<b>Abklassierung Engstringerstrasse</b>			
9.08	Die Abklassierung der Engstringerstrasse nördlich der Bernstrasse zu einer kommunalen Sammelstrasse kann erst erfolgen, wenn die „Brachstrasse“ realisiert ist. Dies ist im Text auf Seite 20 und in der Planlegende entsprechend zu vermerken.		Die Abklassierung der Engstringerstrasse kommt aufgrund der Berücksichtigung der Einwendungen und des negativen Vorprüfungsberichts zur östlichen Zentrumszuführung nicht mehr in Frage.
16.03			
18.03			
28.06			
29.08			
88.01			
<b>Badenerstrasse</b>			
87.01	Die Verbindungsstrasse "verlängerte Ringstrasse bis Bachstrasse" ist ersatzlos aus dem kommunalen Verkehrsplan zu streichen.	Die geplante Verbindungsstrasse durchquert den nördlichen Teil der Grundstücke Kat.Nr. 8440 (Badenerstrasse 20) und Kat. Nr. 7958 (Badenerstrasse 18). Der Bau der Verbindungsstrasse verhindert die vorgesehene Nutzung der in der Bauzone (Wohnzone W 4) liegenden Grundstücke.	Der Stadtrat erachtet es als sinnvoll, wenn Strasse und Bahntrasse in der gleichen Lage angeordnet werden. Die Verbindungsstrasse ist im regionalen Verkehrsplan festgelegt.
87.02	Die Aufhebung der Verbindungsstrasse zwischen Bachstrasse und Ulitikonstrasse ist aus dem kommunalen Verkehrsplan zu streichen.	Die Aufhebung der Verbindungsstrasse verunmöglicht die heutige Zufahrt und die künftige Erschliessung der Grundstücke Kat.Nr. 8440 (Badenerstrasse 20) und Kat.Nr. 7958 (Badenerstrasse 18).	Die Umklassierung der Verbindungsstrasse zwischen Bachstrasse und Ulitikonstrasse bei Ersatz ist im regionalen Verkehrsplan festgelegt. Der Verkehrsplan legt nicht fest, dass die Zufahrt zu den erwähnten Grundstücken eingeschränkt wird.
2.08	Der gültige regionale Richtplan sieht die Verlegung der Badenerstrasse im Zentrum vor und will als Kompensation den heutigen Abschnitt der Badenerstrasse abklassieren. Diese Abklassierung ist im kommunalen Richtplan nicht dargestellt und wir bitten Sie, dies nachzuziehen.		Der betroffene Abschnitt der Badenerstrasse soll aufgehoben und nicht abklassiert werden. Dies ist im Plan MIV/OV entsprechend dargestellt.

Nr. Einwendungen	Begründung der Einwender	betrifft	Begründung der Nichtberücksichtigung
<b>MIV - kommunale Festlegungen</b>			
<b>Verkehrsberuhigung</b>			
16.11 28.04 29.16	Die Achse Brandstrasse - Rütlistrasse ist so zu gestalten, dass sie nicht als Ausweichroute zu den Achsen Zürich-Badenerstrasse resp. Bernstrasse genutzt werden kann.	Schutz der Wohnbevölkerung im Gebiet Rietbach	Die Achse Brandstrasse - Rütlistrasse im Entwurf des Verkehrsplans als Sammelstrasse vorgesehen.
23.02	Schlieren soll wirksame Massnahmen planen, welche den motorisierten Umgehungsverkehr auf den Quartierstrassen Güterstrasse, Freiestrasse und Urdorferstrasse verhindern und soll diese Massnahmen rasch, aber spätestens bis zur Realisierung des neuen Stadtplatzes umsetzen.	Die parallel zur Badenerstrasse verlaufenden Quartierstrassen erhalten mit der neuen Verkehrsführung im Zentrum eine erhöhte Attraktivität als Schleichwege. Es handelt sich dabei vor allem um die Quartierstrassen Güterstrasse, Freiestrasse und der Urdorferstrasse. Insbesondere die Güterstrasse wird zu einer "idealen" Umfahrung der Ampel an der Kreuzung Badenerstrasse/ Goldschlänglistrasse und zur bevorzugten Zufahrtsstrasse für die Parkierungsanlagen am Bahnhof.	Im Bericht zum Verkehrsplan auf den Seiten 37/38 sind Massnahmen zur Verkehrsberuhigung in Wohnquartieren bereits enthalten. Neu auf Seite 21 (Die Stadt hat ausserdem bereits eine Studie zur Unterbindung von Schleichverkehr in Auftrag gegeben)
23.03 89.09	Schlieren soll sich verpflichten, die Lücken der Tempo-30-Zonen in Wohngebieten rasch zu schliessen. Vorrang haben dabei die neuen Wohngebiete in Schlieren West. Darunter fallen die folgenden Strassen: Güterstrasse, Steinwiesenstrasse, Herrenwiesenstrasse sowie die Bachstrasse. Die Vervollständigung der Tempo-30-Zonen geht wenn immer möglich der Sanierung sowie dem Umbau zu Begegnungszonen bestehender bereits beruhigter Zonen vor.	Der Bericht zur Verkehrsplanung macht in Bezug auf die Umsetzung weiterer verkehrsberuhigender Massnahmen in Wohnquartieren nur sehr unverbindlichen Aussagen. Insbesondere fehlen konkrete Aussagen zur Beruhigung der neuen Wohngebiete im Bereich Schlieren West. Auf der langgezogenen Güterstrasse wird bereits heute die maximale Geschwindigkeit von 50 km/h vielfach weit überschritten.	Im Bericht Seite 37/38 bereits berücksichtigt. Neu auf Seite 21
25.02	Die Stationsstrasse soll beim Bahnhof Urdorf für den Durchgangsverkehr geschlossen werden.	Die Stationsstrasse und Kampstrasse werden weiterhin regelmässig von Lastwagen bis 40 Tonnen und auswärtigen, sogar ausserkantonalen Privatautos befahren. Diese beiden Strassen sind laut Verkehrsplan den "nicht klassierten Strassen" zugeteilt.	Die gewünschte Sperrung ist eine verkehrstechnische Massnahme. Verkehrstechnische Massnahmen sind nicht Inhalt eines Verkehrsplans.
89.08	Antrag auf Aufnahme in den Verkehrsplan, dass bei Strassen mit Wohngebieten Zonen mit "Fahrverbot für den motorisierten Verkehr mit Zubringerdienst gestattet" geschaffen werden.	Schutz vor Schleichverkehr. Wohnquartiere sollen wohnlich und attraktiv bleiben. Der Verkehr, der mit dem Quartier keine Beziehung hat, soll unterbunden werden.	Signalisationen sind nicht Inhalt eines Verkehrsplans.
89.10	Antrag auf Aufnahme in den Verkehrsplan, dass bei Strassen in Arbeitsplatzgebieten Zonen mit "Fahrverbot für den motorisierten Verkehr mit Zubringerdienst gestattet" geschaffen werden.	Auch auf den Strassen im Arbeitsplatzgebiet besteht die Gefahr von Schleichverkehr (zum Beispiel auf der Brand- und Rütlistrasse, insbesondere auch nach einer Öffnung der Rütlistrasse).	Signalisationen sind nicht Inhalt eines Verkehrsplans.
89.16	Es sind Massnahmen für eine Beruhigung der Engstringerstrasse vorzusehen.	Der Autoverkehr zur Autobahn benutzt heute die Engstringerstrasse für die Zufahrt Weiningen. Es ist darauf hinzuwirken, dass die neue Autobahneinfahrt Weiningen in der Weise nach Westen verlegt wird, dass die Bern- und Überlandstrasse (via Industriegebiet Hardwald) auf die Niederholzstrasse als neuer Autobahnzubringer genutzt wird.	Im Bericht Seite 37 bereits berücksichtigt. Neu auf Seite 20 für den Abschnitt südlich der Bernstrasse. Die Abschnitte der Engstringerstrasse südlich und nördlich der Bernstrasse sind als übergeordnete Strassen (VS/HVS) festgelegt. Somit liegen verkehrsberuhigende Massnahmen und/oder Ausbauten der Engstringerstrasse in der Kompetenz des Kantons.

Nr. Einwendungen	Begründung der Einwender	betrifft	Begründung der Nichtberücksichtigung
<b>siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung</b>			
5.01	Antrag auf siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung der Zürcherstrasse ab Zubringer Hermettschloobücke.	Der Durchgangsverkehr von Zürich her wird bereits via Hermettschloobücke auf die Bernstrasse geleitet. Ab Zubringer Hermettschloobücke bis Gasometerstrasse wohnen ebenfalls Menschen, die Anrecht auf siedlungsgerechte Strassenraumgestaltung haben. Der Verkehr mit dem Postbetriebsgebäude Mülligen soll per Betriebsbewilligung über die Hermettschloobücke von der Bernstrasse her abgewickelt werden. Dies wird jedoch nicht gelebt. Es werden zusätzliche Übergänge entlang der Zürcherstrasse vom Abzweiger Hermettschloobücke bis Gasometerstrasse gewünscht.	Bis zur Gasometerbrücke ist die Zürcherstrasse nicht vom MIV entlastet. Zudem ist die Verbindung der beiden Strassenseiten nicht notwendig, da nur südseitig Wohngebiete liegen.
9.09 18.09	Die siedlungsorientierten Strassenraumgestaltungen sind zu lösen.	Die konkrete Umsetzung des Verkehrsplans und die Kostenfolge von unklar definierten Räumen wie "Fussgängerbereich" oder "siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung" sind nicht absehbar.	Der Wille des Stadtrates ist ein wohnliches Schlieren mit durchgehender Gestaltung.
9.09 18.09	Auf eine weitere Ausdehnung der siedlungsorientierten Strassenraumgestaltung ist zu verzichten und die entsprechenden kommunalen Festlegungen sind zu streichen.	Die siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung ist „nice to have“ und nur dort zu realisieren, wo es auch wirklich Sinn macht.	Der Wille des Stadtrates ist ein wohnliches Schlieren mit durchgehender Gestaltung.
<b>Sperrung Bahnhofstrasse</b>			
14.01	Der MIV darf auf der Bahnhofstrasse nicht eingeschränkt werden - die leichte Erreichbarkeit des Bahnhofs muss für alle Verkehrsteilnehmer jederzeit gewährleistet sein.	Bericht S. 27	Der Verkehrsplan legt nicht fest, dass der MIV auf der Bahnhofstrasse eingeschränkt wird.
89.06	Antrag auf Offenhaltung der Bahnhofstrasse vom Stadtplatz her.	Andernfalls würde der Verkehr zum Bahnhof und den Geschäften an der Bahnhofstrasse durch die Neue Fossertstrasse, die Bachstrasse, die Goldschlägstrasse, und die westlichen Teile der Güterstrasse erfolgen. An all diesen Strassen liegen grössere, attraktive und zum Teil neue Wohnsiedlungen (wie zum Beispiel die Siedlung am Parkweg), die zur Erhaltung von qualitativ guten Wohnlagen vor diesem Verkehr und dem daraus resultierenden Lärm geschützt werden sollten. Mit der Offenhaltung der Bahnhofstrasse wird auch ein grosser Umwegverkehr vermieden.	Der Verkehrsplan legt nicht fest, dass der MIV auf der Bahnhofstrasse eingeschränkt wird.

Nr. Einwendungen	Begründung der Einwender	betrifft	Begründung der Nichtberücksichtigung
<b>Öffnung Rütistrasse</b>			
16.08 29.13	Erster Absatz: Diese Projekte "müssen" möglichst bald ausgeführt werden (statt "sollten"). Der Ausbau der Rütistrasse ist in kommunaler Hoheit zu realisieren.	Die Öffnung der Rütistrasse auf die Bernstrasse wird schon seit über 10 Jahren gefordert und ist schnell und günstig realisierbar.	Bericht S. 25 Mit Einwendung 18.07 bereits berücksichtigt. Die Öffnung der Rütistrasse ist im Entwurf des Verkehrsplans bereits enthalten. Neu auf Seite 20
<b>Parkraumpolitik</b>			
18.13	Der Einsatz einer Parkierleitanlage ist zu prüfen.		Im Bericht auf S. 39 enthalten. Neu auf Seite 12
89.11	Es soll geprüft werden, ob der Bau eines Parkhauses möglich ist und in den Verkehrsplan aufgenommen werden kann.	Steigerung der Autoabstellplätze in den Arbeitsplatzgebieten.	Bericht S. 34 Dieses Begehren ist rechtlich und praktisch nicht möglich, da ein Planeintrag erforderlich wäre.



<b>ÖFFENTLICHER VERKEHR</b>				
<b>Bushaltestellen beim Bahnhof und Stadtplatz</b>				
9.07	Wir fordern die Aufhebung der öV-Haltestellen auf dem Kreisell und deren Verschiebung vor das "Parkside" (...). Dort könnte auch der von uns immer wieder geforderte zentrale Busumsteigeplatz stattfinden. Es ist ein Symbol "zentraler öV-Umsteigeplatz" einzuführen und zu platzieren.	Ein grosses Anliegen ist uns ein zentraler Busumsteigeplatz am Bahnhof, oder wenigstens in Bahnhofnähe. Dem Verkehrsrichtplan ist nicht zu entnehmen, ob und wo diesem Anliegen Rechnung getragen wird.	Plan	Ein Bushof ist aus Platzgründen weder am Bahnhof noch vor der Überbauung Parkside möglich. (Die Bushaltestellen werden neu auf dem Stadtplatz projektiert und tragen so dem Anliegen eines zentralen öV-Umsteigeplatzs Rechnung)
89.13	Der öffentliche Verkehr im Zentrum wird in Zukunft über den Bahnhof, die Haltestelle auf der Engstringerbrücke und die Haltestellen auf dem Stadtplatz abgewickelt. Diese drei Orte sollen verständlich und kundenfreundlich vernetzt werden.	Schon heute ist es für Nutzer des öffentlichen Verkehrs, die nicht mit den örtlichen Gegebenheiten vertraut sind, nicht immer klar, wohin sie für eine Weiterfahrt zu gehen haben. Dieses liesse sich mit einer besseren Signalisation (Tafeln) oder Wegführung (Bodenbelag) sicher schon heute verbessern.		Signaltafliche Massnahmen sind nicht Inhalt eines Verkehrsplans.
<b>Bahnlinien</b>				
28.10	Im Richtplan ist die direkte öV-Anbindung an den Flughafen als 29.06 Zielsetzung festzusetzen.	Eine direkte Anbindung an den Flughafen mit öV würde die Standortattraktivität der Stadt Schlieren und unseres Areas massiv verbessern. Dies insbesondere im Hinblick auf die Ansiedlung international ausgerichteter Firmen.		Fahrplanbegehren sind nicht Inhalt eines Verkehrsplans. Sie sind im Rahmen der öffentlichen Auflage des ZVV-Fahrplans zu stellen.
89.14	Antrag auf Ausbau der Publikumsanlagen im Bahnhof Schlieren.	Durch den Bauboom und die vielen neuen Einwohner oder Firmenmitarbeiter sind die Platzverhältnisse beim Bahnhof Schlieren heute ungenügend.		Aufwertungsmassnahmen des Bahnhofs Schlieren werden bereits geprüft und sind im weiteren nicht Sache eines Verkehrsplans.
<b>Limmattalbahn</b>				
9.06	Die Haltestellen "Zentrum Schlieren" (Kreisell) und "Geissweid" 16.14 sind zu streichen und durch eine mittige Haltestelle "Parkside" zu 18.14 ersetzen.	Die Verkehrsströme im Zentrum müssen entflochten werden. Nur so kann ein Stau effektiv verhindert werden. Wir fordern die Aufhebung der öV-Haltestellen auf dem Kreisell und deren Verschiebung vor das "Parkside". Dann kann auch auf die Haltestelle Geissweid verzichtet werden, was Kosten spart. Dort könnte auch der von uns immer wieder geforderte zentrale Busumsteigeplatz stattfinden.	Plan und Bericht S. 41	Der Standort ist nicht geeignet für einen reibungslosen Busbetrieb.
89.12	Der HEV Schlieren regt den Stadtrat Schlieren an, bei der Bevölkerung in Schlieren eine Konsultativabstimmung zur Akzeptanz der Limmattalbahn zu organisieren und auch eine Trolleybuslinie Limmattal zu prüfen und wenn sich daraus Vorteile ergeben, sich dafür einzusetzen.	Den deutlich höheren Beiträgen der Stadt an den ZVV steht kein wesentlicher Mehrwert gegenüber. Das Trassée der Stadtbahn soll aus Gründen der gewünschten Geschwindigkeit nur noch an wenigen Orten eine Strassenquerung erlauben (zum Beispiel soll die Einfahrten in die Allmendstrasse und Nasserstrasse aus der Richtung Zürich wegfallen) und damit zu unerwünschtem Umwegverkehr, auch über den Stadtplatz, führen.		Die gewünschte Konsultativabstimmung ist nicht Inhalt eines Verkehrsplans. Konsultativabstimmungen sind in den rechtlichen Grundlagen (Gemeindeordnung etc.) nicht vorgesehen.

Nr. Einwendungen

Begründung der Einwender

betrifft

Begründung der Nichtberücksichtigung

## **RADFAHRERVERKEHR**

### **kommunale Festlegungen**

9.11 18.15	Die Radfahrverbindung auf der Gasometerbrücke ist zu löschen.	Falls im Zentrum der Kreisel realisiert wird, wird die Gasometerbrücke zu einer Umfahrungsstrasse des Zentrums.	Plan und Bericht S. 51	Die Gasometerbrücke ist eine wichtige Verbindung für den Veloverkehr und soll dies auch bleiben.
16.15 29.18	Die Radverbindung auf der Gasometerbrücke darf die Kapazität für den MIV nicht beeinträchtigen.		Bericht S. 51	Es ist Aufgabe des konkreten Projekts, Radfahrer Verbindung und MIV-Verbindung kompatibel zu machen.
9.12	Im Quartier "Pflaffenwis" fehlt eine Radverbindung, dies auch im Hinblick auf das neue Schulhaus Schlieren West.		Plan	Konflikte mit Fussgängern und Kindern sind absehbar.
18.16	Auf die geplante Radverbindung auf der Ring-/Badenerstrasse ist zu verzichten.	Sicherheitsgründe	Plan	Eine durchgehende Radfahrer Verbindung auf der direkten Strecke ist wichtig.

Nr. Einwendungen

Begründung der Einwender

betrifft

Begründung der Nichtberücksichtigung

## FUSSGÄNGERVERKEHR

### kommunale Festlegungen Fussweg westlich Zeigli-Quartier

3.02 7.02	Der geplante Fussweg vom Zelgliweg über das Ackerland zu den Häusern in den Langenteilen von Unterengstringen ist aus dem kommunalen Verkehrsrichtplan zu streichen.	Den geplanten Fussweg können lediglich die wenigen Anwohner in den Langenteilen von Unterengstringen benutzen. Zur Limmat führen bereits nähere und besser erschlossene Wege. Ausser Kosten bringt dieses Projekt nichts, da eine Einzonung in Schlieren auch in mittelbarer Zukunft nicht geplant ist.		Radfahrer Verbindung und Fussgänger Verbindung sind zusammen zu führen.
<b>Fussgängerbereich</b>				
18.02	Die im Fussgängerbereich liegenden Verbindungsstrassen sind von der Fussgängerbereichsgestaltung auszunehmen. Sie sind im Plan nicht als Fussgängerbereich zu schraffieren.	Der angedachte Fussgängerbereich im Zentrum mit querenden Fussgängerstreifen ohne Steuerung wird den Verkehrsfluss auf den übergeordneten Strassen behindern. Wir wollen keine Staus in der Ringstrasse und verlangen Lichtsignale bei den Fussgängerstreifen.	Plan und Bericht S. 17/38	Das Anliegen ist im Bericht auf S. 17 berücksichtigt. Neu auf Seite 10
16.02 29.07	Die Engstringerbrücke ist vom Fussgängerbereich auszunehmen.	Anstelle einer fussgängerfreundlichen Engstringerbrücke bevorzugen wir zwei attraktive Unterführungen beim Bahnhof SBB sowie eine an der Goldschlägistrasse, welche die Quartiere nördlich und südlich der Bahn miteinander verbinden und sichere Zugänge zu den SBB ermöglichen.	Plan und Bericht S. 17/ 38	Die auf der Brücke liegenden Bushaltestellen bedingen häufige Fussgängerquerungen. Der Einbezug der Engstringerbrücke in den Fussgängerbereich entspricht dem Willen des Stadtrats nach einer hochwertigen Gestaltung auf der Brücke.
87.03	Der geplante Fussgängerweg "Verbindung Stadtpark - Güterstrasse" ist ersatzlos aus dem kommunalen Verkehrsplan zu streichen.	Der geplante Fussgängerweg durchquert den südlichen Teil des Grundstückes Kat.Nr. 8440 (Badenerstrasse 20) und den nördlichen Teil des Grundstückes Kat. Nr. 7958 (Badenerstrasse 18). Der Bau des Fussgängerweges verhindert die vorgesehene Nutzung der in der Bauzone (Wohnzone W 4) liegenden Grundstücke.	Bericht S. 59	Der geplante Fussgängerweg ist eine wichtige Fussgänger Verbindung zur SBB-Personenunterführung West. (Es kann in Aussicht gestellt werden, dafür die bestehende Fussgänger Verbindung östlich der genannten Grundstücke aufzuheben)