



# Strassenbauprojekt

Bericht zu den Einwendungen

Velovorzugsroute 17  
Juchhof bis Bahnhof Altstetten

Bau Nr. 23044

**Auflageexemplar**

Einwendungen gemäss § 13 Strassengesetz

Zürich, Januar 2026

# **Inhalt**

<b>1</b>	<b>Vorbemerkung</b>	<b>3</b>
1.1	Mitwirkung der Bevölkerung	3
1.2	Projektbeschreibung	3
<b>2</b>	<b>Einwendungen</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Schlussbemerkungen</b>	<b>14</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 in der Vulkanstrasse, Abschnitt Juchhof bis Bahnhof Altstetten mit den geplanten Massnahmen für den Ausbau der Velovorzugsroute (VVR) wurde vom 11.10.2024 bis 11.11.2024 im Sinne von § 13 StrG öffentlich aufgelegt. Interessierte Personen konnten sich über das geplante Bauvorhaben orientieren und dagegen Einwendungen erheben.

Insgesamt sind 17 Eingaben mit total 42 Einwendungen eingegangen, davon mehrere mit identischem oder ähnlichem Wortlaut (nachfolgend als eine Einwendung gezählt). Von den somit 24 vorliegenden Einwendungen werden zwei Einwendungen ganz und drei Einwendungen teilweise berücksichtigt. 19 Einwendungen werden nicht berücksichtigt.

Im vorliegenden Bericht wird zu den Einwendungen gesamthaft Stellung genommen.

## 1.2 Projektbeschreibung

Das der Bevölkerung zur Stellungnahme unterbreitete Projekt beinhaltet folgende Massnahmen:

- Umsetzung der VVR auf der Vulkanstrasse vom Juchhof bis zum Bahnhof Altstetten mit Markierungs- und einfachen baulichen Massnahmen
- Realisierung von Massnahmen zur Verkehrsberuhigung
- Ausbau der Trottoirinfrastruktur
- Realisierung einer Baumallee
- Aufhebung von Parkplätzen
- Regenwasser-Versickerung in Baumgruben

## 2 Einwendungen

### **Einwendung 1:**

Auf der Vulkanstrasse seien im Abschnitt 2, Juchhof bis Swiss Life Arena sämtliche Autoparkplätze zu entfernen, speziell auch die Senkrechtparkplätze auf den privaten Parzellen AL8212 und AL8081 beim Sportplatz Juchhof. Damit solle zusätzlicher Parkverkehr reduziert und gefährliche Situationen beim Ein- und Ausparken vermieden werden.

### **Stellungnahme:**

Das Planungs- und Baugesetz des Kantons Zürich vom 7. September 1975 (PBG) sieht vor, dass im Normalfall die Zahl der Fahrzeugabstellplätze so festgelegt werden soll, dass die Fahrzeuge der Benutzer\*innen einer Baute oder Anlage ausserhalb des öffentlichen Grunds aufgestellt werden können (§ 242 Abs. 2 PBG). Daraus folgt die Pflicht, Parkplätze auf Privatgrund zu realisieren (sog. Pflichtparkplätze). Die städtische Verordnung über private Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzverordnung; PPV) regelt den Pflichtbedarf an Parkplätzen. Die Anzahl der genannten privaten Parkplätze liegt im von der PPV vorgeschriebenen Bereich für Fahrzeugabstellplätze beim Juchhof.

Da zwischen den Senkrechtparkplätzen und der VVR noch das Trottoir liegt, sind die Sichtverhältnisse für Auto- und Velofahrende besser als bei Senkrechtparkplätzen, welche direkt an die VVR angrenzen würden. Autofahrende, die ausparkieren, haben einen besseren Blick auf die Fahrbahn und Velofahrende können ausparkierende Autos frühzeitig erkennen. Das Anbringen von Signalisation, die zur Rückwärtsparkierung und/oder Vorsichtnahme auffordert, wird geprüft.

Alle Parkplätze entlang der Fussballfelder, die im öffentlichen Strassenraum liegen, werden aufgehoben.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

### **Einwendung 2:**

Die privaten Parkplätze der Sportanlage Juchhof sollen nicht direkt von der Vulkanstrasse angefahren werden können, sondern über eine zusätzliche Fahrbahn, welche auf der Sportanlage liegen und über die bestehenden Zu- und Wegfahrten erreichbar sein solle. Dementsprechend solle das Trottoir mit einem hohen Randstein und die Baumallee mit je einem massiven Pfosten zwischen den Bäumen versehen werden.

### **Stellungnahme:**

Eine weitere separate Erschliessungsstrasse zu den privaten Parkplätzen auf der Sportanlage ist ohne weitere Reduktion der privaten Parkplätze oder der Anzahl Fussballfelder nicht möglich. Die Entscheidung, die Anzahl der bestehenden PP zu reduzieren, liegt beim Grundeigentümer. Die Verantwortlichen der Grundeigentümerschaft möchten die bestehende Anzahl PP erhalten. Da es deshalb

keinen Platz für einen Erschliessungsweg auf Privatgrund gibt, muss die Erschliessung der Parkplätze von der Vulkanstrasse aus erfolgen.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

### **Einwendung 3:**

Auf der Vulkanstrasse seien im Abschnitt 2, Juchhof bis Swiss Life Arena sämtliche öffentliche Längsparkplätze, welche sich auf der Höhe des Familiengartenareals befinden, zu entfernen. Damit solle zusätzlicher Parkverkehr vermieden werden.

### **Stellungnahme:**

Im Rahmen des geplanten Projekts werden 121 öffentliche Parkplätze abgebaut, um die Sicherheit der Velofahrenden zu erhöhen, und somit das Parkangebot schon auf ein Minimum reduziert. Lediglich 20 öffentliche gebührenpflichtige Längsparkplätze entlang der Schrebergärten werden im Sinne der Verhältnismässigkeit erhalten. Bei der Umsetzung der Parkplätze können alle Anforderungen der Velostandards der Stadt Zürich eingehalten werden. Eine Erschliessung der Familiengärten von Seite Bernerstrasse Süd würde grössere bauliche Massnahmen bedingen und müsste ggf. zu einem späteren Zeitpunkt in einem anderen Bauprojekt umgesetzt werden.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

### **Einwendung 4:**

Auf die Aufhebung der öffentlichen Parkfelder in der Vulkanstrasse sei teilweise oder vollständig zu verzichten, oder die Anzahl Parkfelder in diesem Abschnitt solle noch erhöht werden.

### **Stellungnahme:**

Die Stimmbevölkerung hat im September 2020 die Initiative «Sichere Velorouten für Zürich» mit über 70,5 % Ja-Stimmen angenommen und sich damit für die Errichtung von Velovorzugsrouten ausgesprochen. Der Abbau von Parkplätzen in der Vulkanstrasse schafft Platz dafür und erhöht die Sicherheit für Velofahrende auf der VVR. Ausserdem gibt es im kommunalen Richtplan einen Eintrag für eine Fussverbindung entlang der Vulkanstrasse. Diese wird durch den Ausbau der Trottoirinfrastruktur und Baumpflanzung aufgewertet, wofür Parkplätze abgebaut werden müssen. Die Förderung von Mobilitätsformen mit geringerem CO<sub>2</sub>-Ausstoss im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr ist notwendig, wenn der Klimawandel begrenzt werden soll.

Das Planungs- und Baugesetz des Kantons Zürich vom 7. September 1975 (PBG) sieht vor, dass im Normalfall die Zahl der Fahrzeugabstellplätze so festgelegt werden soll, dass die Fahrzeuge der Benutzer\*innen einer Baute oder Anlage ausserhalb des öffentlichen Grunds aufgestellt werden können (§ 242 Abs. 2 PBG). Daraus folgt die

Pflicht, Parkplätze auf Privatgrund zu realisieren (sog. Pflichtparkplätze). Die städtische Verordnung über private Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzverordnung; PPV) regelt den Pflichtbedarf. Durch die Realisierung von Pflichtparkplätzen weitet sich das Parkplatzangebot auf Privatgrund stetig aus, sodass der Parkplatzbedarf zusehends auf Privatgrund abgedeckt werden kann.

Es besteht weder ein Rechtsanspruch auf öffentliche Strassenparkplätze (weisse Parkplätze und Blaue-Zone-Parkplätze) noch eine Bestandesgarantie (BGE 122 I 279, Erw. 2c). Namentlich ist die Stadt nicht verpflichtet, Ersatz für aufgehobene Parkplätze zu schaffen. Hauseigentümer\*innen und Gewerbetreibende sind grundsätzlich selbst dafür verantwortlich, Parkplätze für Bewohner\*innen sowie für Beschäftigte und Besucher\*innen auf ihren Grundstücken zu errichten.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

### **Einwendung 5:**

Auf der Vulkanstrasse seien insbesondere bei der Swiss Life Arena und den Fussballfeldern neue Veloabstellplätze zu schaffen.

### **Stellungnahme:**

Das Planungs- und Baugesetz des Kantons Zürich vom 7. September 1975 (PBG) sieht vor, dass im Normalfall die Zahl der Fahrzeugabstellplätze so festgelegt werden soll, dass die Fahrzeuge der Benützer\*innen einer Baute oder Anlage ausserhalb des öffentlichen Grunds aufgestellt werden können (§ 242 Abs. 2 PBG). Beim Bau der Swiss Life Arena wurden entsprechend Veloabstellplätze errichtet. Im Zuge des Umbaus der Sportanlage Juchhof 3 sollen ebenfalls 90 Veloabstellplätze errichtet werden. Der Club X-tra zieht laut aktuellem Stand nicht in die Vulkanstrasse.

Im öffentlichen Raum gibt es im betroffenen Gebiet aktuell keine Veloabstellplätze. Deshalb werden im Sinne der Verhältnismässigkeit 22 neue Veloabstellplätze in der Nähe der Swiss Life Arena sowie beim Juchhof errichtet.

*Die Einwendung wird berücksichtigt.*

### **Einwendung 6:**

An verschiedenen Orten (Strassenseite auf Seite Bahnlinie, Fläche zwischen den Bäumen beim Sportplatz) müsse die Fläche vor falsch parkierenden Fahrzeugen mittels baulicher Massnahmen wie Poller geschützt werden.

### **Stellungnahme:**

Mit Pollern zwischen den Bäumen ist die Zufahrt zu den privaten Parkplätzen beim Sportplatz nicht mehr gewährleistet. Poller, welche das Parkieren auf der Fahrbahn verhindern, sind eine Einschränkung und potenzielle Gefahr für den Veloverkehr. Generell sieht das Tiefbauamt aus Gründen der Übersichtlichkeit und der Erstellungs- und Unterhaltskosten davon ab, das Abstellen von Autos durchgehend baulich zu verhindern. Sollte nach der Sanierung und trotz Umgestaltung vermehrtes

Falschparkieren an spezifischen Stellen festgestellt werden, kann dies dem Tiefbauamt gemeldet werden. Dann können Massnahmen zur Unterbindung dieses Falschparkierens geprüft werden.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung 7:**

Auf der Vulkanstrasse sei im Abschnitt 2, Juchhof bis Swiss Life Arena, der motorisierte Individualverkehr (MIV) ab den Schrebergärten stadtauswärts zu verbieten. Dies sei mit einem Verbotsschild und mittels herausnehmbarer Absperrpfosten auf der VVR sicherzustellen.

**Stellungnahme:**

Die Zugänglichkeit des Sportplatzes Juchhof und die Erreichbarkeit der dazugehörigen Parkplätze sind zu gewährleisten. Eine Erschliessung der Familiengärten und Sportplätze von Seite Bernerstrasse Süd würde grössere bauliche Massnahmen bedingen und müsste ggf. zu einem späteren Zeitpunkt in einem anderen Bauprojekt umgesetzt werden. Es wird davon ausgegangen, dass sich der Verkehr auf Fahrzeuge beschränkt, die zu den Familiengärten und zum Juchhof fahren, da es sich um eine Sackgasse handelt. Dieses Verkehrsaufkommen ist laut einer Verkehrserhebung niedrig (< 500 Fahrzeuge / Tag).

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung 8:**

Um unerwünschten motorisierten Individualverkehr (MIV) von der Vorzugsroute fernzuhalten, sei für die Vulkanstrasse ein Fahrverbot für Reisebusse und Lastwagen anzuordnen (bzw. das ab Sportanlage bestehende Lastwagenfahrverbot nach vorne zu verschieben). Es sei zu überprüfen, ob für Anrainer mit grossem Publikum sämtlicher Motorfahrzeug-Verkehr von Besucher\*innen und Anlieferung über die Bernerstrasse Süd abgewickelt werden kann.

**Stellungnahme:**

Die Vulkanstrasse liegt unter anderem in einer Industrie- und Gewerbezone I. Verschiedene Gewerbebetriebe liegen an der Vulkanstrasse, über welche die Anlieferung mit Lastwagen erfolgt. Auch die Anlieferung der Swiss Life Arena wird teilweise über die Vulkanstrasse abgewickelt. Aktuell wird die Bernerstrasse in beide Richtungen ausgebaut, während in der Vulkanstrasse mit dem vorliegenden Projekt Belagskissen und die Velovorzugsroute umgesetzt werden sollen. Deshalb wird eine Verlagerung des Anliefer- und Publikumsverkehrs von der Vulkanstrasse auf die Bernerstrasse erwartet. Das Aufkommen an Schwerverkehr im Bereich westlich der Arena war basierend auf einer Verkehrserhebung gering (etwa 10 Fahrzeuge pro Tag).

Von einer Verschiebung des bestehenden Lastwagenverbots in Richtung Osten wird deshalb abgesehen.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

### **Einwendung 9:**

Das Fahrverbot für Motorfahrzeuge stadtauswärts sei mit baulichen Massnahmen (bspw. einem Poller in der Strassenmitte) zu unterstreichen.

### **Stellungnahme:**

Bauliche Massnahmen wie bspw. Poller behindern auch den Veloverkehr und die Hindernisse stellen ein Sicherheitsrisiko für die Velofahrenden dar. Sollte sich bei der vorgesehenen Wirkungskontrolle herausstellen, dass das Fahrverbot trotz der vorgesehenen baulichen Umgestaltung (Verengung Strassenbreite, Übergang Velo- und Fussweg) und der neuen Markierungen nicht eingehalten wird, werden weitere bauliche Massnahmen in Erwägung gezogen.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

### **Einwendung 10:**

Im Bereich der Anrampung vor dem Bahnhof Altstetten sei von einer reduzierten Bordstein-Höhe abzusehen, zugunsten einer regulär hohen Trottoirkante, oder aber einem Wasserstein ganz ohne Vertikalversatz.

### **Stellungnahme:**

Vor dem Bahnhof Altstetten gibt es ein erhöhtes Fussverkehrsaufkommen vom und zum Bahnhof Altstetten. Mit der beidseitigen Anrampung und Erhöhung der Fahrbahn soll die Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmender erhöht und die gefahrenen Geschwindigkeiten reduziert werden. Die Erhöhung der Fahrbahn hat eine reduzierte Randsteinhöhe zur Folge (geringerer Höhenunterschied zum Trottoir).

Ein Wasserstein ganz ohne Vertikalversatz kann nicht gewählt werden. Der Grund dafür ist, dass für die Trennung zwischen Fussverkehrsflächen und Fahrbahn eine taktile Kante gemäss Behindertengleichstellungsgesetz umgesetzt werden muss. Dafür wurde ein schräger Randstein gewählt, welcher flächiges Queren, indirektes Linksabbiegen für Velos und die Zufahrt zu Veloabstellplätzen sowie zu den Güterumschlagsplätzen im Osten der Parzelle AL7736 ermöglicht.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

### **Einwendung 11:**

Zwischen Stadion und Bahnhof Altstetten sei ein baulich abgetrennter Zweirichtungsradweg zu realisieren.

**Stellungnahme:**

Ein baulich abgetrennter Zweirichtungsradweg ist gemäss den aktuellen Velostandards der Stadt Zürich aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens (grossteils unter 2 000 Fahrzeuge pro Tag) und des Temporegimes von 30 km/h nicht erforderlich. Zudem würde für einen baulich getrennten Zweirichtungsradweg deutlich mehr Platz benötigt. Dies würde zusätzlichen Landerwerb voraussetzen, was einer raschen Umsetzung der Velovorzugsroute widersprechen würde und aufgrund der beschriebenen Verkehrssituation unverhältnismässig erscheint.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung 12:**

Die Max-Högger-Strasse im Abschnitt Aargauerstrasse bis Vulkanstrasse und die Vulkanstrasse im Abschnitt Max-Högger-Strasse bis Herostrasse seien für den motorisierten Individualverkehr (MIV) zu schliessen. Der Bus sei auf einer Busspur im Gegenverkehr mit Buslichtsignal zu führen. Der freiwerdende Raum sei für einen abgetrennten Veloweg zu nutzen.

**Stellungnahme:**

Im beschriebenen Bereich befindet sich eine Gleisunterführung, deren Ausbau geplant ist. Im Zuge dieses Ausbaus soll die Verkehrsführung auf den Strassenabschnitten, die in der Einwendung erwähnt werden, ganzheitlich überdacht werden. Deshalb werden zum jetzigen Zeitpunkt keine Änderungen am Verkehrsregime vorgenommen, welche die Umsetzung des VVR-Projekts erschweren würden. Durch die Anhebung der Fahrbahn in der Max-Högger-Strasse soll jedoch als Zwischenlösung eine erhöhte Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmenden erreicht werden.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung 13:**

Die beidseitig uneingeschränkte Befahrbarkeit des Abschnitts Vulkanstrasse nach Max-Högger-Strasse für Taxis müsse trotz VVR erhalten bleiben.

**Stellungnahme:**

Die Befahrbarkeit der separaten Bus- und Velospur durch Taxis bleibt erhalten. Die Fahrspur in die Gegenrichtung ist auch für den motorisierten Individualverkehr befahrbar.

*Die Einwendung wird berücksichtigt.*

**Einwendung 14:**

An der Kreuzung Max-Högger-Strasse/Aargauerstrasse sei Rechtsvortritt für alle Verkehrsteilnehmenden einzurichten.

**Stellungnahme:**

Die Kreuzung Max-Högger-Strasse/Aargauerstrasse ist nicht Projektbestandteil. Die Aargauer- und der nördliche Teil der Max-Högger-Strasse sind überkommunal klassierte Hauptverkehrsstrassen (HVS). Der südliche Teil der Max-Högger-Strasse, zwischen Vulkan- und Aargauerstrasse, ist kommunal klassiert und dient der Erschliessung des Quartiers. Seit Kurzem besteht auf diesem südlichen Teil der Max-Högger-Strasse ein Einbahnregime, ausgenommen Velo/Bus/Taxi, mit erlaubter Fahrtrichtung Vulkanstrasse. Für Velo/Bus/Taxi, von der Vulkanstrasse kommend, ist an der Kreuzungseinmündung «Kein Vortritt» signalisiert. Die neue Verkehrsorganisation im Knotenbereich schafft für alle Verkehrsteilnehmenden Klarheit und ermöglicht speziell den Velofahrenden ein sicheres Queren mit Stützpunkten in alle Richtungen, wenn auch vortrittsbelastet.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung 15:**

Der Einbau von vertikalen Versätzen auf der Fahrbahn (Kissen, Belagsrampen) solle regelmässig umgesetzt, reduziert oder vermieden werden.

**Stellungnahme:**

Aktuell wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Vulkanstrasse deutlich überschritten. Mit den Berliner Kissen, welche in regelmässigen Abständen von der Herostrasse bis zum Fahrverbot Richtung Schlieren angebracht werden, soll eine Temporeduktion erreicht und somit die Sicherheit für die Velofahrenden erhöht werden. Blitzer, als mögliche Alternative zu den geplanten Kissen, müssten an mehreren Stellen installiert werden, um eine Temporeduktion über die gesamte Strecke zu erreichen, was stadträumlich eine Beeinträchtigung wäre.

*Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.*

**Einwendung 16:**

Auf der Vulkanstrasse seien im Abschnitt 2, Juchhof bis Swiss Life Arena, die geplanten Baumreihen auf die Südseite der Strassen anzubringen.

**Stellungnahme:**

Eine Baumreihe auf südlicher Strassenseite ist aufgrund der Gleisnähe nicht möglich. Aus Sicherheitsgründen muss ein gewisser Abstand zwischen Bäumen und Gleisen mit dazugehörigen Oberleitungen eingehalten werden, was bei einer südlichen Baumreihe nicht möglich wäre.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung 17:**

Im Abschnitt Stadion bis Bahnhof Altstetten solle es auch eine begleitende Baumreihe geben.

**Stellungnahme:**

Für die Einlassphase der Swiss Life Arena sowie für die Auslassphase, falls die Vulkanstrasse nicht für den MIV gesperrt wird und damit für den Fussverkehr genutzt werden kann, ist eine Trottoirbreite von 3,50 m erforderlich. Dies lässt keinen Platz für eine Baumreihe. Ausserdem wären Bäume im Falle einer notwendigen Evakuierung der Arena störend und würden den sicheren Abfluss behindern.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung 18:**

Die Breite des Fuss- und Radweges solle mit der Gemeinde Schlieren koordiniert werden; auf die Verbreiterung und Trennung von Fuss- und Radverkehr in Schlieren solle verzichtet werden.

**Stellungnahme:**

Die Velostandards des Kantons sehen für übergeordnete Veloverbindungen mit hohen Frequenzen, wie im vorliegenden Fall, eine Trennung zwischen Fuss- und Veloverkehr vor. Dafür ist eine Verbreiterung der Verkehrsfläche notwendig. Die Entscheidung über die Dimensionen der Veloschnellroute ausserhalb des Stadtgebiets von Zürich liegt beim Kanton. Mit der Aufweitung gewährleistet die Stadt Zürich den Anschluss der Velovorzugsroute an die Veloschnellroute des Kantons.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung 19:**

Der Fussweg bei der Engstelle entlang der Fussballfelder in Abschnitt 1 sei besser zu erschliessen und auszuschildern.

**Stellungnahme:**

Eine allfällige Ausschilderung und/oder bessere Erschliessung des Fusswegs wird in der weiteren Projektierung überprüft.

*Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.*

**Einwendung 20:**

Die Fahrbahn sei dort, wo kein Mischverkehr mit Zufussgehenden besteht, mit roteingefärbtem Deckbelag auszuführen (nicht zu verwechseln mit roter Markierung).

**Stellungnahme:**

Roter Deckbelag entspricht nicht der Gestaltungsstrategie, die für Velovorzugsrouten in der Stadt Zürich vorgesehen wurde. Diese sollen stattdessen mit grünen Bändern entlang des Fahrbahnrandes markiert werden.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung 21:**

Auf der gesamten Länge der Velovorzugsroute sei eine gestrichelte Mittellinie anzubringen.

**Stellungnahme:**

In 30er-Zonen wird generell keine Mittellinie markiert. Eine Mittellinie hat einen beschleunigenden Effekt und wirkt verkehrorientiert. Deshalb wird auf eine gestrichelte Mittellinie verzichtet.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung 22:**

Die Einfahrt aus dem Bändliweg müsse mit «Stop» und nicht mit «Kein Vortritt» geplant werden.

**Stellungnahme:**

Die Einfahrt aus dem Bändliweg wird neu mit einer Trottoirüberfahrt gestaltet. Die Trottoirüberfahrt verdeutlicht die geltenden Vortrittsregeln (kein Vortritt Bändliweg) und ermöglicht einen Sicherheits- und Komfortgewinn für Zufussgehende und Velofahrende.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung 23:**

An der Stadtgrenze sei eine Ortstafel anzubringen, die je nach Fahrtrichtung «Schlieren» resp. «Zürich-Grünau» anzeigt.

**Stellungnahme:**

Ob eine Ortstafel angebracht werden soll, wird im weiteren Projektverlauf bestimmt werden.

*Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.*

**Einwendung 24:**

Die Velovorzugsroute sei ab Stadtgrenze mit Tempo 30 zu signalisieren.

**Stellungnahme:**

Es wird davon ausgegangen, dass die meisten Velofahrenden Tempo 30 nicht überschreiten. Sollte es zu Problemen kommen, wird das Anbringen einer Signalisation überprüft werden.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

### **3 Schlussbemerkungen**

Der Bericht liegt gemäss § 13 Abs. 3 StrG während 60 Tagen zur Einsichtnahme öffentlich auf. Der Zeitpunkt der Auflage wird im städtischen Amtsblatt «Tagblatt der Stadt Zürich» bekannt gegeben.

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

Direktorin

i.V.

Dr. Simone Rangosch

Stadt Zürich  
Tiefbau- und Entsorgungsdepartement  
Tiefbauamt  
Werdmühleplatz 3  
8001 Zürich  
T+ 41 44 412 50 99  
[tiefbauamt@zuerich.ch](mailto:tiefbauamt@zuerich.ch)  
[stadt-zuerich.ch/tiefbauamt](http://stadt-zuerich.ch/tiefbauamt)