



Vorprojekt

Neubau Bushof Mitte

Neubau des Bushofs mit Überdachung der Bushaltekanten, Neubau Gleispark und Personenunterführung Süd

Auflage des Vorprojekts vom 5. Dezember 2024 bis 6. Januar 2025

Bericht zu den Einwendungen gemäss § 13 Strassengesetz

Vom Stadtrat genehmigt mit Beschluss Nr. 170 vom 7. Mai 2025

Bülach, 18. März 2025

Stadt Bülach
Umwelt und Infrastruktur



Technischer Bericht

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Kapitel 1.4			
125523	Einwender/in 1 8180 Bülach	<p>Antrag / Bemerkung Kiss & Rail-Parkplätze behindertengerecht und zeitgerecht erreichbar machen. Bahnhof Nord mittels Lift erschliessen?</p> <p>Begründung die Parkplätze am Bahnhof Mitte werden heute vielfach genutzt, um Personen auf den Zug zu bringen oder abzuholen. Gerade mit schweren Koffern oder eingeschränkter Mobilität sind Leute darauf angewiesen. Nach aktuellem Stand ist die Unterführung beim Bahnhof Nord nicht für Personen mit eingeschränkter Mobilität zugänglich. Ebenso, wie sie für Personen mit schweren Koffern schwer zu passieren sind. Jedoch sollten gerade für diese Personen geeignete Parkflächen erstellt werden. Ausserdem soll die Distanz doch möglich kurz sein. Gerade für Personen, welche nicht sehr schnell sind (körperliche Beeinträchtigung oder schweres Gepäck) ist jeder Meter weniger wichtig. Die Parkplätze im Bahnhof Mitte-Bereich reichen nicht aus und werden auch für den Bus-Verkehr ein Chaos auslösen.</p>	<p>Keine Berücksichtigung</p> <p>Die behindertengerechten Zugänge zum Bahnhof Bülach werden im Rahmen anderer Projekte und in Zusammenarbeit mit der SBB betrachtet. Teil des Projekts Neubau Bushof Mitte ist nur der Aufgang aus der Personenunterführung Süd.</p>
Kapitel 3.3			
125919	Grüne Bülach 8180 Bülach	<p>Antrag / Bemerkung Erhöhung der Fläche für Photovoltaik ist zu prüfen.</p> <p>Begründung Es ist sehr zu begrüßen, dass das Dach in hohem Masse begrünt wird und somit der Wasserretention dient (Schwammstadt).</p> <p>In Bezug auf die Photovoltaik wird ein "optimales Aufwand-Nutzen-Verhältnis" angestrebt. Es sollte unter diesem Aspekt die Zahlen und das Verhältnis der für Photovoltaik genutzten Fläche nochmals überdacht werden. Könnte</p>	<p>Keine Berücksichtigung</p> <p>Die Dachfläche hat neben der Produktion von Strom auch die Funktion einer Retentions- und Grünfläche mit ökologischem Wert. Auf dem Bahnhofplatz gibt es wenige Möglichkeiten für Bepflanzungen und Grünflächen, daher ist das Dach eine begrünte Ausgleichsfläche. Die vorliegende Variante stellt eine ausgewogene Mischung der Funktionen sicher.</p>



ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		evtl. noch ein bisschen mehr der Fläche dafür verwendet werden?	
125920	Grüne Bülach 8180 Bülach	Antrag / Bemerkung Witterungsschutz vor Wind beachten. Begründung Erfahrung mit z.B. der Haltestelle Stettbach in Zürich zeigen, dass darauf zu achten ist, dass auch vor Wind geschützt wird. In Stettbach ist zwar ein Dach vorhanden, doch ist bei kaltem Wind der Aufenthalt darunter nicht angenehm. Inwieweit solche Überlegungen bisher angestellt wurden, ist aus den Dokumenten nicht ersichtlich.	Kenntnisnahme Das Dach ist in der Grösse und Höhe so konzipiert, dass ein Witterungs- und Windschutz sichergestellt werden kann, bis hin zu Schlagregen. Das Dach erfüllt ebenfalls die Funktion als Sonnenschutz für wartenden Personen und Schutz vor Überhitzung des Bahnhofplatzes.
125800	SVP Bülach 8180 Bülach	Antrag / Bemerkung Auf das Dach ist zu verzichten. Begründung Da die Stadt Bülach ihre finanziellen Rahmenbedingungen nicht weiter strapazieren sollte, in Anbetracht der jüngsten Steuererhöhung. "Nice-to-have" Investitionen sind daher zu unterlassen	Keine Berücksichtigung Bei dem Dach handelt es sich um einen Witterungsschutz (Regen, Schnee und Hitze) für die wartenden Fahrgäste. Aufgrund der Länge der Umsteigewege ist insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen ein Witterungsschutz notwendig, damit sie auf den Busperrons warten können.
125776	Transition Bülach Gruppe Mobilität 8180 Bülach	Antrag / Bemerkung Es ist zu prüfen, ob die PV-Paneele nicht in Achse der Buskanten verlängert werden könnten. Begründung Durch diese Massnahme könnte der Ertrag wesentlich erhöht und das Kosten-Nutzen-Verhältnis verbessert werden.	Keine Berücksichtigung Die Dachfläche hat, nebst der Produktion von Strom, auch die Funktion einer Retentions- und Grünfläche (mit ökologischem Wert). Die vorliegende Variante stellt eine ausgewogene Mischung der Funktionen sicher. Bei einer reinen Maximierung der PV-Fläche kann den Aspekten für Retention und Bepflanzungsausgleich nicht Rechnung getragen werden.



ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
125923	Grüne Bülach 8180 Bülach	<p>Antrag / Bemerkung Die Gestaltung des Daches darf gerne noch prägender daherkommen.</p> <p>Begründung Es ist sehr zu begrüßen, dass bei der Überdachung die "Aufwertung Aufenthaltsqualität und Wiedererkennungswert" beachtet werden. Schön wäre es, wenn es sich wirklich zu einem ausserordentlichen Bauwerk mit Strahlkraft entwickeln könnte. Beispielsweise zeigt die Haltestelle (mit Laden) in Churwalden GR einen solchen mutigen Gestaltungsdrang.</p>	<p>Keine Berücksichtigung</p> <p>Die Ausgangslage für die Gestaltung des neuen Bahnhofplatzes und vom Bushof sind die bestehende gewachsene Dachlandschaft beim Bahnhof Bülach und die neu geplante Überbauung Herti-Areal. Das Gesamtkonzept legt den Fokus auf den verbindenden Bahnhofplatz und den neu entstehenden städtischen Raum. Es ist nicht die Absicht mit dem neuen Bushofdach ein Wahrzeichen auszubilden. Das Dach ist ein integraler Bestandteil vom Bahnhofplatz.</p> <p>Zudem vereint die Dachausbildung die Umsetzung sämtlicher funktionaler Anforderungen wie Witterungsschutz, Retention, Hitzeminderung sowie Nutzung mit Photovoltaik und bietet eine Integrationsmöglichkeit für Ladeinfrastruktur für Elektromobilität, bei gleichzeitiger Sicherstellung eines optimalen Kosten-Nutzen-Verhältnisses.</p>
125801	SVP Bülach 8180 Bülach	<p>Antrag / Bemerkung Auf den Gleispark ist zu Gunsten von Parkplätzen zu verzichten.</p> <p>Begründung Weil dort Gewerbe angesiedelt werden sollte. Auch aus Sicherheitspolitischen Überlegungen, um das Risiko von Beschaffungskriminalität und Belästigungen zu unterbinden.</p>	<p>Keine Berücksichtigung</p> <p>Mit dem Gestaltungsplan Bülach Nord und dem drauf folgenden Studienauftrag zum Areal Herti wurde bereits im Jahr 2016 festgelegt, dass der Bahnhofring entlang der Gleise für den motorisierten Individualverkehr aufgehoben wird. Die Zufahrt zu Gewerbenutzungen erfolgt über die Bahnhofstrasse, an die sie auch orientiert sind.</p>
125774	Transition Bülach Gruppe Mobilität 8180 Bülach	<p>Antrag / Bemerkung Materialisierung Gleispark: Der Querschnitt von ca. 2 m Breite für den Velo- und Fussgängerweg durch den Gleispark ist zu knapp bemessen und muss verbreitert werden. Zudem ist zu überdenken, ob die geplante Chaussierung oder Stabilisierung für Velos eine geeignete Materialisierung ist. Eine Asphaltierung sollte geprüft werden.</p> <p>Begründung Der Zugang über den Gleispark ist neu die einzige Zufahrt für Velos zum Bahnhof Mitte und den entsprechenden Veloabstellplätzen und der zukünftigen Velostation. Auch falls es durch das neue</p>	<p>Teilweise Berücksichtigung</p> <p>Die Chaussierung, z.B. mit Stabilizer, hat sich in Parkanlagen bewährt. Sie dient der Wasserspeicherung und lässt eine Versickerung des Regenwassers in den Untergrund zu und leistet dadurch zusätzlich einen Beitrag zur Hitzeminderung. Der Belag eignet sich gut für den Rollstuhl- und Veloverkehr.</p> <p>Derzeit ist ein 2.5 m breiter Weg mit beidseitig je 0.5 m Kiesrasen für die Durchfahrt von Werkfahrzeugen vorgesehen (total 3.5 m). Es wird geprüft, ob eine Verbreiterung des Weges auf 3 m erforderlich und sinnvoll ist. Der Zugang über den Gleispark ist nicht der einzige Velozugang zu den neuen Velo-Parkplätzen. Es ist ebenfalls ein</p>



ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		<p>Hertiquartier noch eine zusätzliche Zufahrt geben sollte, ist der Weg durch den Gleispark direkt und wichtig. Für Velos im Gegenverkehr und zusätzlich auch Fussgänger (mit Kinderwagen) ist der Querschnitt viel zu knapp bemessen. 3 m sind das absolute Minimum für Mischverkehr mit Velogegenverkehr und Fussgängern. Auch auf diesem Weg sollten maschinelle Strassenreinigung und Schneeräumung möglich sein.</p>	<p>Zugang durch das Areal Herti geplant (siehe Gestaltungsplan Herti). Strassenreinigung und Winterdienst sind mit der geplanten Chaussierung möglich. Es gibt zahlreiche Beispiele von chaussierten Wegen, die ganzjährig uneingeschränkt nutzbar sind.</p> <p>Im weiteren Projektverlauf wird mit dem Unterhalt der Stadt Bülach geprüft, ob lokal ein versiegelter Asphaltbelag zu verwenden ist, um die Wartung und Manövrierbarkeit zu erleichtern.</p>
125777	Transition Bülach Gruppe Mobilität 8180 Bülach	<p>Antrag / Bemerkung Die Erstellung eines Provisoriums für die bediente Velostation in der Bauphase innerhalb des Projektperimeters wird begrüsst. Dieses Provisorium soll nach Bauabschluss des Bushofs weiter betrieben werden, sofern das Gebäude im Hertiareal bis dann nicht realisiert ist.</p> <p>Begründung Für Velofahrer mit teurem Gerät (E-Bikes, etc. sind in zunehmender Zahl vorhanden) oder für das Stehenlassen über Nacht braucht es eine Velostation, damit das Fahrrad für die Fahrt an den Bahnhof benutzt wird.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Der fortdauernde Betrieb einer bedienten Velostation ist vorgesehen.</p>
Post- alische Eingabe	Naturschutz- verein Bülach	<p>Antrag / Bemerkung Anpassung der Pflanzenarten unter Vermeidung von Pflanzen mit schlechtem Biodiversitätsindex</p> <p>Begründung Bei der Liste der Pflanzenarten werden Baum-Arten aufgelistet, die nicht einheimisch sind und eine schlechte Bewertung im Biodiversitätsindex*) aufweisen: Bluzmenesche (Fraxinus ornus) Index 2.3 Weiss-Esche (Fraxinus americana) Index 2.4 Amberbaum (Liquidambar styraciflua) Index 1.7</p>	<p>Teilweise Berücksichtigung</p> <p>Hinsichtlich der Bepflanzung im Gleispark müssen wir die Vorgaben der SBB einhalten, wodurch die Auswahl eingeschränkt ist.</p> <p>Die zur Diskussion stehenden Baumarten befinden sich jedoch nicht im Gleispark. Im Bereich Gründreieck wurden repräsentativere Arten ausgewählt, um den Bereich der Busstation aufzuwerten. Im Rahmen des Bauprojekts können jedoch in Absprache mit der Baumschule geeignetere Arten ausgewählt werden. Es ist angedacht, diese in der stadteigenen Baumschule aufzuforsten.</p> <p>Bei der Auswahl der Bäume wurden zusätzlich zur Biodiversitätsförderung folgende Kriterien zu Grunde gelegt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anpassungsfähigkeit an Trockenheit und Hitze



ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		*) Gloor S., Taucher A., Rauchenstein, K. 21021. Biodiversitätsindex 2021 für Stadtbäume im Klimawandel. SWILD Zürich. Grün Stadt Zürich, interner Bericht, 58 Seiten.	<ul style="list-style-type: none"> • Toleranz gegenüber urbanen Stressoren (z.B. Bodenverdichtung, Bebauungsdichte, Salzeinträge, etc.) • Pflegeleichte Eigenschaften (wenige Schnitte) • Gestalterische Werte (Blüten, Laub, Blattfärbung) • Beitrag zur Hitzeminderung (Beschattung, Kühlung und Luftreinigung durch wüchsige und vitale Bäume)
Kapitel 4			
124470	Einwender/in 2	<p>Antrag / Bemerkung klare Markierung von den Wegen von und zu den Gleisen (besonders Gleis 4 bis 6) welcher hier nicht ersichtlich ist.</p> <p>Begründung Die Erschliessung nach Gleis 4 wird in diesem Abschnitt nicht ersichtlich. Ist vorgesehen, dass die Fussgängerinnen und Fussgänger über das Gleis 3 gehen müssen? Wie wird sichergestellt, dass sich die Fussgänger pro Bahnofsseite (und PU Süd) kanalisieren und sich nicht über den gesamten Busplatz verteilen?</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die notwendigen Signalisations- und Markierungspläne werden zu einem späteren Zeitpunkt in Zusammenarbeit mit der SBB erstellt, welche im Bereich von Bahnhöfen für die korrekte Signalisation und Markierung, gemäss ihren Konzepten und Richtlinien, verantwortlich ist.</p>
125922	Grüne Bülach 8180 Bülach	<p>Antrag / Bemerkung Verkehrsströme über den Bahnhof Nord/Süd Nord/West und Süd/Ost besser beachten.</p> <p>Begründung Die Lage des Bahnhofs hat sich mit der Erstellung von Bülach Nord verändert. Plötzlich ist dieser mehr ins Zentrum gerückt. Somit ist auch die Durchquerung des Bahnhofs von Nord nach Süd, Nord nach West und zu einem gewissen Grade auch Süd nach Ost (und jeweils in die Gegenrichtung) bedeutender geworden.</p> <p>Neben den ohnehin schon grossen Mengen von Personen, die zum Bahnhof gehen, müssen auch diejenigen bedacht werden, die den Bahnhof von Bülach Nord Richtung Altstadt queren werden.</p> <p>Zu einem Grade hat das mit den PU Ettersbühl und der Passerelle zu</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Verkehrsströme von und zum Bushof, sowie entlang des Bushofs, wurden untersucht und sind in das Projekt eingeflossen. Die Wegführung ist ausserdem abgestimmt auf die notwendigen behindertengerechten Zugänge zum Bahnhof Bülach, die im Rahmen anderer Projekte betrachtet werden.</p>



ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		tun. Doch werden wohl einige Personen den (attraktiveren) Weg via Gleispark nehmen. Wurden diese Verkehrsströme in genügender Weise untersucht?	
125902	Pro Velo Kanton Zürich 8006 Zürich	<p>Antrag / Bemerkung Für die Erschliessung der Veloabstellplätze muss eine Zufahrt ab der PU Süd-Ost (Ettersbühl) via Bushofplatz vorgesehen werden.</p> <p>Begründung Gemäss technischem Bericht sei auf dem Bushofplatz kein Veloverkehr vorgesehen. Damit sind die Veloabstellplätze sowie die ersetzte Velostation ausschliesslich von Süden her erschlossen. Die PU Ettersbühl dient jedoch auch der Erschliessung von Bülach Nord / Ost. Entsprechend ist zwingend eine direkte Veloführung zu den Veloabstellplätzen am Bahnhof einzuplanen. Diese muss der Wunschlinie und damit der ähnlichen Führung wie diejenige des Fussverkehrs erfolgen (vgl. dunkelgrüne Pfeile im Bild).</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Abbildung 4.1 im technischen Bericht bezieht sich auf den Endzustand der Umsetzung vom Bushof Mitte sowie der Personenunterführung Ettersbühl.</p> <p>In der Übergangszeit zwischen der Fertigstellung des neuen Bushofs mit der geplanten Velostation bis zur Fertigstellung der geplanten Unterführung Ettersbühl wird eine provisorische Veloverbindung analog der heutigen Fahrbeziehung angeboten werden. Diese vorübergehenden Massnahmen werden nach der Fertigstellung der neuen Rampe der Personenunterführung Ettersbühl nicht mehr benötigt und entsprechend zurückgebaut.</p>
125903	Pro Velo Kanton Zürich 8006 Zürich	<p>Antrag / Bemerkung Die Erschliessung des Bahnhof Bülach für den Veloverkehr ist gesamthaft zu verbessern.</p> <p>Begründung Aktuell ist der Bahnhof mit den PU, welche allesamt mit einem allgemeinen Fahrverbot versehen sind, ausschliesslich aus Süden her fahrend erreichbar. Ebenfalls hat er eine trennende Wirkung. Mit dem Wegfall der Veloführung via Passerelle ist auch das neue Glasi-Quartier ungenügend an den Bahnhof angeschlossen. Für die Kapazitätserhöhung und im Sinne der Multi-Modalen-Umsteigebeziehungen muss der Bahnhof zwingend fahrend für den Veloverkehr aus allen Quartieren erreichbar sein.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Erschliessung von Norden und Osten wird heute über die Schaffhauserstrasse und die Dammstrasse geführt, zukünftig soll die Erschliessung über die PU Ettersbühl gewährleistet werden. Die Erschliessung von Westen erfolgt über die Spitalstrasse und die PU Nordstrasse/Bahnhofring und von Süden über die Bahnhofstrasse und das Hertiareal, sowie den Gleispark. Zusätzlich gibt es auf der Seite Nordstrasse einen Veloabstellplatz mit direktem Zugang zu den Perrons.</p> <p>Die Ausgestaltung der Velozufahrten ausserhalb des Projektperimeters Neubau Bushof Mitte, z.B. die PU Ettersbühl, sind nicht Gegenstand dieses Projektes.</p>



ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
125775	Transition Bülach Gruppe Mobilität 8180 Bülach	<p>Antrag / Bemerkung Es wird angeregt zu prüfen, ob der Convenience-Shop nicht direkt für den Veloverkehr erschlossen werden könnte. Erschliessung könnte analog zum MIV von der Bahnhofstrasse her erfolgen. Zusätzlich könnten ein paar Veloabstellplätze an der Ostseite des Shops platziert werden.</p> <p>Begründung Durch diese Massnahme würde die Attraktivität des Convenience-Shops weiter erhöht und der Veloverkehr im Naheinzugsgebiet gefördert.</p>	<p>Keine Berücksichtigung</p> <p>Das Zielpublikum des Convenience-Shops sind primär die Pendlerinnen und Pendler. Der Zugang für Velos ist gegeben, jedoch ist ein erhöhtes Veloaufkommen im Bereich der Pendlerflüsse zwischen den Perrons und den Bushaltekanten aufgrund der Sicherheit nicht vorgesehen. Im Bereich des Convenience-Shops sind bewusst keine Veloabstellplätze geplant, dafür ist die Velostation vorgesehen. Abstellplätze so nahe zu den Perrons sind nicht zielführend und würden als permanente Veloabstellplätze genutzt werden.</p>

Situation Strassenbau

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Karte			
125921	Grüne Bülach 8180 Bülach	<p>Antrag / Bemerkung Ein weiterer barrierefreier Parkplatz.</p> <p>Begründung Es sollte ein zusätzlicher barrierefreier Parkplatz geplant werden.</p>	<p>Keine Berücksichtigung</p> <p>Die Kurzzeit-Parkplätze für den Convenience-Shop und das Holen/Bringen von Fahrgästen des öffentlichen Verkehrs wurden mit dem Projekte Convenience-Shop bewilligt. Es wurde dabei die vorgeschriebene Anzahl barrierefreier PP umgesetzt.</p>
124000	Einwender/in 3	<p>Antrag / Bemerkung Die Fahrtrichtung an den Buskanten muss so umgesetzt werden wie auf den Plänen eingezeichnet ist.</p> <p>Begründung Nur so kann das Fahrtziel der Busse gut gesehen werden.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Fahrtrichtung der Busse ist so geplant, dass die Busse gegen das Bahnperon 3, also umgekehrt wie heute, an den Haltestellen stehen werden, damit das Fahrziel gut erkennbar ist und das Fahrpersonal die Fahrgäste besser sieht.</p>



ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
125907	Pro Velo Kanton Zürich 8006 Zürich	<p>Antrag / Bemerkung Alle geplanten Veloständer sowie die Velostation sind in der Karte eindeutig einzuzeichnen und mit der Anzahl Veloabstellplätze zu vermerken. Die Qualität und Anzahl der Veloabstellplätze hat sich nach den kantonalen Vorgaben (Merkblatt "Veloparkierung an Bahnhöfen" der kantonalen Velofachstelle) zu richten.</p> <p>Begründung Gemäss technischen Bericht werden an vier Stellen Veloabstellplätze entstehen/ersetzt.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Auf der Westseite der PU Süd. - Unter dem Perrondach - Zwischen dem Gründreieck und Gleispark - Im EG des Herti-Areals (Velostation). <p>In den Plänen sind jedoch nur zwei dieser Velo-PP-Anlagen effektiv eingezeichnet und zudem unterschiedlich beschriftet. Für die nächste Planaufgabe müssen die Veloabstellplätze allesamt übersichtlich und eindeutig in den Situationsplänen eingezeichnet werden. Ebenfalls ist deren Anzahl anzugeben. Diese Angaben sind nötig, um das Projekt bezüglich der Einhaltung des nationalen Veloweggesetzes zu beurteilen. Für die Planung und Auswahl der Veloparkierungen, sind die Vorgaben des Merkblatts der kantonalen Velofachstelle einzuhalten: https://www.zh.ch/content/dam/zhweb/bilder-dokumente/themen/mobilitaet/veloverkehr/downloads/merkblaetter/veloparkierung/kove_mb_veloparkierung_bahnhoefe.pdf</p>	<p>Teilweise Berücksichtigung</p> <p>Die Mindestanzahl der notwendigen Veloabstellplätze beim Bushof Mitte ist im Gestaltungsplan Bülach Nord von 2015 bereits definiert worden. Die Anzahl der frei zugänglichen Veloabstellplätze wurde für das Projekt im Rahmen der Möglichkeiten zusätzlich erhöht. Im Rahmen des Projekts Neubau Bushof Mitte werden die frei zugänglichen Veloabstellplätze gemäss den Plänen und den Ausführungen in Kap. 3.5.3. des technischen Berichts realisiert werden (Lage unter verlängerten Perrondach des Bahnperrens 3 sowie im Gleispark seitlich des künftigen Baufelds B des Areals Herti).</p> <p>Die Anzahl der angebotenen Plätze in der bedienten Velostation ist bei Ersatz der Velostation mindestens beizubehalten. Der Ersatz der bedienten Velostation ist jedoch nicht Teil des Projekts Neubau Bushof Mitte.</p> <p>Die Veloabstellplätze aus der Westseite der PU Süd sind ebenfalls nicht Teil des Projekts Neubau Bushof Mitte.</p>
125908	Pro Velo Kanton Zürich 8006 Zürich	<p>Antrag / Bemerkung Der Weg durch den Gleispark ist mindestens 3 m breit zu gestalten, damit der Begegnungsfall von einer Person auf dem Velo und einer Person zu Fuss gewährleistet ist.</p> <p>Begründung Im Situationsplan ist der Weg, der neu ausschliesslich für den Fuss- und Veloverkehr zur Verfügung steht, nicht vermasst. Er wird jedoch aktuell mit etwa 2.5 m geplant. Die kantonalen Velostandards</p>	<p>Teilweise Berücksichtigung</p> <p>Es wird im weiteren Projektverlauf geprüft, ob eine Verbreiterung des Weges auf 3 m erforderlich und sinnvoll ist.</p>



ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		(https://www.zh.ch/de/mobilitaet/veloverkehr/infrastruktur/velostandards.html) schreiben für gemischte Fuss- und Radwege eine Mindestbreite von 3 m vor, damit der Überholabstand zwischen Velo- und Zufussgehenden gewährleistet werden kann. Da der Weg auch der Erschliessung der Veloabstellplätze dient, ist dieser entsprechend breiter vorzusehen, damit Konflikte vermieden werden. Ebenfalls ist die Oberfläche so zu gestalten, dass sie mit dem Velo auch bei Nässe etc. gut befahren werden kann.	

Situation Umgebung im Massstab 1:500

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Karte			
125918	Grüne Bülach 8180 Bülach	<p>Antrag / Bemerkung Verbesserte Entflechtung von Fuss- und Veloverkehr im Gleispark.</p> <p>Begründung In 4 Verkehrs- und Erschliessungskonzept wird geschrieben, dass der Veloverkehr hin zum Bahnhof durch den Gleispark geschehen soll. Zusätzlich wird im "Konzept Leitlinien" der Weg durch den Gleispark für den Fussverkehr als "Hauptverbindung" gekennzeichnet.</p> <p>Es ist vorzusehen, dass dies zu Nutzungskonflikten führt, da der gesamte Veloverkehr von Süden, Südosten und Südwesten (von der Altstadt her) durch diesen Korridor gehen wird. Es sollten Massnahmen ergriffen werden, wie diesen Nutzungskonflikten begegnet werden soll. (Es ist in den Dokumenten nichts dazu zu lesen.)</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Der Weg durch den Gleispark ist nicht der einzige Velozugang zu den neuen Abstellplätzen. Es ist ebenfalls ein Zugang durch das Areal Herti geplant. Zudem sind an der südwestlichen Seite beim Aufgang der PU Süd Richtung Spital Bülach Velo-PP vorhanden.</p> <p>Für den Fussverkehr stellt der Gleispark lediglich eine von vielen Varianten dar. Die Route in die «Altstadt» nach Süden entlang der Bahnhofstrasse ist direkter als jene entlang dem Gleispark. Der Gleispark wurde nicht als Hauptverbindung projektiert und gekennzeichnet. Im abgegebenen Dossier verläuft die Hauptverbindung durch die PU Süd zum Bushof.</p>



Konzept Leitlinien

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	Karte		
125883	Grüne Bülach 8180 Bülach	<p>Antrag / Bemerkung Der Weg entlang der Schienen sollte auch als Verbindung beachtet werden.</p> <p>Begründung Es ist nicht ganz ersichtlich, warum dieser Weg nicht auf die gleiche Stufe wie die anderen Wege, mehr dem Gleis 3 entlang, gestellt wird. Viele Personen gehen von der Bahnhofstrasse oder über die PU Ettersbühl auf das Perron Richtung Winterthur. Das Trottoir ist nach dem Umbau wieder geöffnet und wird nicht in der Breite verkleinert.</p>	<p>Kenntnisnahme Der Weg wird im Bestand erhalten und ist in das Projekt integriert. Die Funktionen werden für die Fussgängerinnen und Fussgänger erhalten.</p>
Eingabe per E-Mail	Einwender/in 4	<p>Antrag / Bemerkung Ich finde es schade, dass es nicht möglich ist, den Privatverkehr auf die Nordseite des Bhf zu verlegen. Dies würde die Zufahrt ins Städtchen entlasten, es wäre ein Mittel, um dem Verkehrschaos vorzubeugen. Ich hoffe, dass einige Punkte meines Inputs nochmals überdenkt und diskutiert werden.</p> <p>Begründung Wenn man sieht, wie intensiv der Privatverkehr zum Bahnhof heute schon ist (Abholerverkehr, Zubringerverkehr, Shop-Verkehr, Autoposer-Treffpunkt, Billettschalter-Kunden, Behinderten- und Senioren-Transporte usw.) dann ist das Chaos beim jetzigen Konzept vorprogrammiert. Die SBB muss sich überlegen, ob sie den Privatverkehr zum Convenience Shop zur Umsatzsteigerung will oder ob sie fürs Wohl der Bahn-Reisenden den Bahnhof gestalten will. Sollte sich ein Treffpunkt von Autoposern (-ähnlich wie bei den Tankstellen-Shops) entwickeln, wird es schwierig, die Zufahrt und</p>	<p>Kenntnisnahme Der private motorisierte Verkehr am Bahnhof/Bushof Mitte ist nach der Realisierung des Neubaus nur noch für das kurzzeitige Bringen / Holen von Fahrgästen des öffentlichen Verkehrs («Kiss & Ride») sowie als Kurzzeitparkierung für Kunden des Convenience-Shops zulässig. Auf der Seite Güterbahnhof, wie auch auf der Seite des Spitals, bestehen Möglichkeiten Fahrgäste ohne Mobilitätseinschränkungen ein- und aussteigen zu lassen. Die geschilderten Konflikte sind in das Verkehrskonzept am neuen Bushof eingeflossen. Die daraus resultierenden Massnahmen sehen vor, das Langzeitparkangebot zu entfernen und die Durchfahrt für den Privatverkehr einzuschränken, um den heute herrschenden Parksuchverkehr zu vermeiden und den sensiblen Taktfahrplan der öffentlichen Verkehrsmittel nicht mehr zu gefährden. Sollten später Nutzungskonflikte durch Zweckentfremdung der Kurzzeitparkplätze entstehen, müssen diese durch polizeiliche oder ordnungspolitische Massnahmen geregelt werden.</p>



ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		<p>Parkmöglichkeiten für Automobilisten, die Bahn-Reisende abholen, konfliktfrei zu gestalten.</p> <p>Man bedenke, dass die vielen Privat-Pw's heute auf der Ringstrasse relativ speditiv wegfahren können – bei schlechtem Wetter gibt's heute schon Probleme.</p> <p>Wenn die PW's nur noch in eine Richtung wegfahren können, gibt's unweigerlich Konfliktsituationen im Bereich der 12 PP, die zudem dazu führen können, dass die wegfahrenden Busse behindert werden.</p> <p>Mit den 12 PP glaubt man zwar, mengenmässig ein Stauraum für Privat-Pw's anzubieten, dies wird jedoch nicht funktionieren. Automobilisten sind grundsätzlich unfähig, rechtwinklig einzuparken, vor allem auf so engem Raum. (Ich kenne dies, weil ich regelmässig Automobil-Events organisiere und dabei beobachte, wie schwer sich die Leute tun beim Einparken.)</p> <p>Wenn dann noch einige SUV vor Ort sind, die Bahngäste abholen, dann ist das Chaos perfekt. Will/muss man am heutig geplanten Konzept festhalten, dann müssen die PP mind. 2 m 80 bis 3 m breit sein und die Anzahl PP müsste aus Platzgründen wohl reduziert werden.</p> <p>Ich hoffe, dass einige Punkte meines Inputs nochmals überdenkt und diskutiert werden.</p>	
		<p>Beim Shop gehört eine Drop-Off Parkzone hin, wo man nicht manövrieren muss (ähnlich wie Bhf Dietlikon), nur so können Konfliktsituationen vermieden werden.</p> <p>Die Zufahrt bis zur Stelle, wo die 12 PP geplant sind, sollte nur noch für Busse, Taxis, Behinderten- und Senioren-Transporte sowie Rettungsfahrzeuge erlaubt sein. Sollte man an diesen PP festhalten, so müssten sie mit «Nur Ein- und Aussteigen lassen» signalisiert sein.</p>	