



Gemeinde Wald
Ressort Infrastruktur
Bahnhofstrasse 6
8636 Wald

Wald, 24. August 2026

Stellungnahme zur nachhaltigen Bahnhofgestaltung Wald ZH

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Grüne Partei Wald begleitet die bauliche und verkehrliche Entwicklung des Bahnhofareals seit über einem Jahrzehnt aktiv [18, 19]. Das Bahnhofareal stellt als wichtigste Visitenkarte der Gemeinde und als zentraler ÖV-Knotenpunkt das entscheidende Schlüsselement für unsere Ortsentwicklung und die dringend notwendige Mobilitätswende dar [1, 3, 5, 18, 19].

Wir begrüssen es ausserordentlich, dass nun ein konkretes Gestaltungskonzept zur Mitwirkung vorliegt [20]. Dennoch müssen wir mit Nachdruck feststellen, dass der vorliegende Entwurf in seiner jetzigen Form in eklatanter Weise hinter den rechtsverbindlichen Vorgaben des Gestaltungsplans, den Bestimmungen der Bau- und Zonenordnung (BZO) sowie den ambitionierten Zielen unseres eigenen Energieleitbilds zurückbleibt [1, 4, 5].

„Schöne Bilder“ einer ansprechenden Freiraumgestaltung dürfen nicht darüber hinwegtäuschen, dass dieses Projekt die Weichen für die nächsten Jahrzehnte falsch stellt [8, 12, 18]. Wir müssen die Ursachen des Klimawandels und die eigenen mit den Zielen abgestimmten Massnahmen endlich konsequent in jede Planung einbeziehen. Das bedeutet: Konsequente CO2-Reduktion, echte Priorisierung des Fuss- und Veloverkehrs sowie eine zukunftsorientierte, flexible Infrastruktur [5, 8, 13].

Wir reichen daher im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung die folgenden sachlich untermauerten Einwendungen und Abänderungsanträge ein und fordern eine grundlegende Überarbeitung des Projekts [20]:

1. Velo-Infrastruktur: Illegitime Reduktion der Abstellplätze und Vernachlässigung der Südanbindung (Laupenstrasse)

- **Verletzung der Gestaltungsplan-Bestimmungen bei den Abstellplätzen:** Ziff. 8 Abs. 13 der rechtsverbindlichen Bestimmungen des öffentlichen Gestaltungsplans „Bahnhof Wald“ schreibt zwingend vor, dass an zentraler Lage *mindestens 150* öffentlich zugängliche, witterungsgeschützte und diebstahlsichere Veloabstellplätze für

Pendlerinnen und Pendler bereitgestellt werden müssen [1]. Im Richtprojekt sind insgesamt 220 Veloabstellplätze vorgesehen. Der nun aufgelegte Projektplan zeigt jedoch unverständlicherweise im Kerngebiet eine Reduktion auf lediglich 100 Veloabstellplätze [20]. Diese Reduktion von fast einem Drittel ist für uns als Grüne Partei in keiner Weise akzeptabel und stellt eine direkte Verletzung der rechtskräftigen Bauvorschriften dar [1, 18]. Zudem sind beim Café Steiner im gesamten Aussenbereich lediglich 3 Veloabstellplätze eingezeichnet [2, 20]. Wenn die Gemeinde in ihrem Energieleitbild deklariert, dass der Velo- und Fussverkehr zur attraktivsten Mobilitätsform in Wald werden soll, muss diese Absicht auch physisch auf den Plänen sichtbar sein.

- **Lebensgefährliche Situation an der Laupenstrasse (Zuströmung Süd):** Rund ein Fünftel (20 %) der Walder Bevölkerung wohnt südlich der Bahnlinie und ist für den Weg zum Bahnhof auf die Laupenstrasse angewiesen [3, 18]. Die Unterführung unter der Bahnbrücke ist eng und für Velofahrende hochgradig gefährlich, da sie dort regelmässig von Bussen, Lastwagen und PKWs eng und riskant überholt und abgedrängt werden [3, 18]. Schon heute weichen Velofahrende deshalb regelmässig illegal auf das schmale Trottoir aus, was zu erheblichen Konflikten mit Fussgängerinnen und Fussgängern sowie Rollatornutzenden des angrenzenden Altersheims führt [3, 18]. Das kantonale Ziel verlangt eine Steigerung des Veloanteils am Modalsplit bis 2030 auf 8 % (Das Szenario „Quantensprung“ des Kantons Luzern zeigt sogar das Potenzial auf, kurze Etappen unter 5 km, die heute zu fast 50 % mit dem Auto zurückgelegt werden, konsequent auf das Velo zu verlagern mit entsprechenden Massnahmen möglich ist) [10]. Das seit 2023 geltende Veloweggesetz (VWG) verpflichtet Gemeinden zudem, solche Schwachstellen systematisch zu beheben [8]. Es reicht nicht, eine Veloabstellanlage im Westen zu planen, wenn die Zufahrt dorthin über den neuen Kreisel an der Laupenstrasse für Velofahrende und E-Trottinett-Nutzende faktisch nicht fahrbar ist [9, 20].
- **Forderung einer direkten Südanbindung:** Um den Langsamverkehr wirksam zu fördern, muss der Bahnhof auch von Süden her direkt erschlossen werden [5]. In Übereinstimmung mit dem Gestaltungsplan fordern wir, dass eine künftige Personenunterführung zwingend nach Süden geöffnet, für den Fuss- und Veloverkehr freigegeben und direkt mit einer grosszügigen Veloabstellanlage auf der Südseite verknüpft wird [1, 3, 5]. Nur so schaffen wir kurze, sichere und attraktive Wege, die das Velo gegenüber dem Auto konkurrenzfähig machen. Auch die P&R Parkplätze könnten dann auf der Seite Nordholzwald erstellt werden [5, 8].

Antrag 1: Das Projekt ist so zu überarbeiten, dass die im Gestaltungsplan geforderten mindestens 150 witterungsgeschützten Veloabstellplätze im Kernperimeter vollumfänglich realisiert werden. Die Zufahrten sind nach den Standards des kantonalen Veloverkehrs und des ASTRA-Handbuchs Velobahnen sicher, konfliktfrei und attraktiv zu gestalten. Die Unterführung ist zwingend Richtung Süden Nordholzwald für den Fuss- und Veloverkehr zu öffnen und mit Veloabstellplätzen im Süden zu ergänzen [1, 3, 5].

2. Begegnungszone Bahnhofstrasse: Systemwidrige Auftrennung, überhöhte Fahrbahnbreiten und das Risiko von Ausweichverkehr

- **Verhinderung einer echten Begegnungszone durch Trennungsprinzip:** Eine Begegnungszone (Tempo 20, Fussgänger-Vortritt) basiert rechtlich und gestalterisch auf dem Prinzip der **Mischfläche**, auf der sich die verschiedenen Verkehrsarten gleichberechtigt begegnen und mischen [9, 10]. Das vorliegende Projekt tut jedoch genau das Gegenteil: Auf der Seite der Bäckerei Steiner werden Fussgängerinnen und Fussgänger im Zickzack um neu angeordnete Parkplätze und die Aussenbestuhlung herumgeführt und somit physisch komplett von der Verkehrsfläche abgetrennt [20]. Der

erläuternde Bericht des Gestaltungsplans hält unmissverständlich fest: „*Sofern sich im Rahmen der Planung zum Betriebs- und Gestaltungskonzept an der Bahnhofstrasse zeigt, dass keine Begegnungszone umgesetzt werden kann, darf keine kombinierte Lösung vorgesehen werden*“ [3]. Das aktuelle Projekt untergräbt das Wesen einer Begegnungszone grundlegend und degradiert die Mischfläche zur Farce. Die Begegnungszone Bahnhofstrasse funktioniert in der jetzigen Form auch nicht zufriedenstellend. Die Bahnhofstrasse müsste aus Sicht der Grünen autofrei umgestaltet werden. Dies jetzt mit einer noch weniger funktionierenden Erweiterung der Begegnungszone auf den Bahnhofplatz zu verhindern, darf nicht geplant werden.

- **Gefahr durch überbreite Fahrbahnen und Schleichverkehr:** Die geplante Fahrbahnbreite von rund 9.40 Metern ist massiv überdimensioniert [20]. Solch breite, asphaltierte Schneisen signalisieren Autofahrenden visuell, dass die Strasse ihnen gehört, verleiten zu überhöhten Geschwindigkeiten und verhindern, dass sich schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende (Kinder, Schüler, ältere Menschen) auf der Fahrbahn sicher fühlen [3, 18]. Durch den Bau des neuen Kreisels an der Laupenstrasse entsteht zudem ein gefährlicher Fehlanreiz: Bei Stau auf der Tösstalstrasse in Richtung Ochsenkiesel wird die Bahnhofstrasse als attraktive Ausweich- und Abkürzungsrouten genutzt [3, 18]. Da der Verkehr aus der Bahnhofstrasse am neuen Kiesel Laupenstrasse neu vortrittsberechtigt gegenüber dem Verkehr vom Ochsenkiesel her einfädeln kann, wird sich der Durchgangsverkehr mitten durch unsere Begegnungszone massiv verstärken [18]. Das widerspricht dem klaren Ziel unseres Energieleitbilds, den motorisierten Individualverkehr (MIV) im Zentrum konsequent zu reduzieren [5]. Zudem sieht das Projekt keinerlei flankierende Verkehrsberuhigungselemente vor, obwohl dies gemäss Art. 5 Abs. 3 der UVEK-Verordnung bei ungenügender Einhaltung des Temporegimes zwingend vorgeschrieben ist [10].

Antrag 2: Das Strassenprojekt im Bereich der Bahnhofstrasse ist gemäss den gesetzlichen Bestimmungen für Begegnungszonen zwingend als echte, niveaugleiche Mischfläche ohne systemwidrige Fussgängertrennung zu überarbeiten. Die Fahrbahnbreite ist visuell und baulich deutlich zu reduzieren, und es sind wirksame Verkehrsberuhigungs- und Gestaltungselemente (z. B. wechselseitige Pflanzbeete oder Verengungen) zu integrieren, um jeglichen Schleich- und Ausweichverkehr konsequent zu unterbinden [11, 18].

3. ÖV-Ausbau: Fehlende Aufenthaltsqualität und mangelnde BehiG-Konformität des Bushofs

- **Forderung nach grosszügigen Überdachung gegen die Witterung:** Das Auto bietet von Tür zu Tür eine geschützte, klimatisierte Umgebung – diesen Komfort Vorteil muss der unmotorisierte Verkehr und der ÖV ausgleichen, wenn wir eine echte Verkehrsverlagerung wollen [5, 8]. Gemäss Art. 1 des Gestaltungsplans ist eine „*hohe Aufenthaltsqualität*“ sicherzustellen [1]. Ein unzureichendes, mickriges Vordach an den Gleisen und das Fehlen eines durchgehenden Witterungsschutzes an den Bushaltestellen lässt die ÖV-Nutzenden sprichwörtlich im Regen stehen [3, 18]. Bereits bei der Sanierung des Nordholzbachdurchlasses forderte die Bevölkerung unmissverständlich überdachte Busanlegekanten. Das aktuelle Richtprojekt sieht jedoch in den Bestimmungen nur eine unverbindliche „Kann-Vorschrift“ für Überdachungen vor [1, 3].
- **Unvollständige Umsetzung der Hindernisfreiheit (BehiG):** Der Bahnhof Wald ist ein Umsteigeknoten der höchsten kantonalen Prioritätsstufe für Hindernisfreiheit [3]. Das Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (BehiG) verlangt eine durchgehende barrierefreie Zugänglichkeit [6]. Um

einen niveaugleichen, spaltfreien Einstieg in die Busse zu garantieren, ist gemäss kantonalen Richtlinien eine Haltekantenhöhe von zwingend 22 cm auf der gesamten Fahrzeuglänge bereitzustellen. Der Gestaltungsvorschlag weicht von dieser Pflicht ab und sieht für bestimmte Buskanten nur noch eine Höhe von 16 cm vor – ein absolut fauler und nicht gesetzeskonformer Kompromiss zu Lasten behinderten und älteren Menschen, solche im Rollstuhl, mit Rollatoren oder Eltern mit Kinderwagen. Wenn am Bahnhof Wald und dem geplanten REHA-Neubau die Endhaltestellen neu konzipiert werden, ist ein unvollständiger, mangelhafter BehiG-Ausbau inakzeptabel.

Antrag 3: Anstelle von ungenügenden Einzelüberdachungen ist eine großzügige, architektonisch hochwertige Überdachung des Bushof-Areals verbindlich einzuplanen. Diese Planung muss auch in Zusammenarbeit mit der Kant. Denkmalpflege erfolgen. Zudem ist das Projekt dahingehend zu überarbeiten, dass sämtliche Bushaltekanten ausnahmslos mit einer BehiG-konformen Anschlaghöhe von 22 cm ausgeführt werden, um die uneingeschränkte Barrierefreiheit gesetzeskonform zu garantieren.

4. Konsequenter Klimaschutz: Radikale Entsiegelung nach dem Schwammstadt-Prinzip

- **Hitzeminderung durch das Schwammstadt-Prinzip ([Stockholmer Modell](#)):** Die zunehmend heissen und trockenen Sommer zeigen, dass wir im dicht bebauten Strassenraum dringend kühlende Strukturen benötigen [12, 15]. Reine Asphaltierung Pläne mit kosmetischen Alibi-Grünflächen greifen zu kurz [18]. Wir fordern die konsequente Umsetzung des Schwammstadt-Prinzips im gesamten Projektperimeter [16]. Um das Absterben von neu gepflanzten Bäumen in verdichteten Böden zu verhindern, ist zwingend das [Stockholmer Modell](#) anzuwenden [15, 16]. Dieses System trennt die mechanische Lastabtragung über ein grobes Steinskelett (Korngrösse 90–150 mm) physisch vom Wurzelraum und spült ein hochfunktionales Feinsubstrat ein, das zu 5–10 % aus EBC-zertifizierter Pflanzenkohle besteht [16]. Dadurch fangen die Hohlräume Starkregenereignisse auf, speichern das Wasser dezentral vor Ort und ermöglichen ein gesundes Wurzelwachstum. Grosskronige Bäume, die so gesund heranwachsen können, verdunsten täglich bis zu 400 Liter Wasser und kühlen die Umgebungstemperatur nachweislich um bis zu 5 °C ab [15, 16].

Antrag 4: Der gesamte öffentliche Raum am Bahnhof ist nach dem Schwammstadt-Prinzip umzugestalten: Asphaltierte Flächen sind radikal zu minimieren, und Baumpflanzungen sind konsequent nach dem Stockholmer Modell (unter Verwendung von Pflanzenkohle-Substraten) auszuführen, um eine maximale mikroklimatische Kühlung und ein naturnahes Regenwassermanagement sicherzustellen.

5. Mobilität der Zukunft: Autonome Taxis mitplanen und Flächenpotenziale durch „Spatial Swap“ sichern

- **Der Technologiewandel ist bereits Realität:** Die Mobilitätsplanung des Kantons Zürich und des Bundes bereitet sich intensiv auf das automatisierte und autonome Fahren vor [7]. Seit dem 1. März 2025 ist das automatisierte Fahren in der Schweiz gesetzlich verankert [7]. Wegweisende Pilotprojekte wie [„iamo“](#) im zürcherischen Furttal zeigen bereits heute, wie autonome Shuttles und Robotaxis hocheffizient als Zubringer für die erste und letzte Meile an Bahnhöfen im suburbanen und ländlichen Raum eingesetzt werden [7].

- **Flächenökonomische Revolution („Utilization Flip“ & „Spatial Swap“):** Wissenschaftliche Simulationen (u. a. der ETH Zürich) belegen eindrücklich, dass geteilte autonome Fahrzeugflotten ([Shared Autonomous Vehicles, SAV](#)) die Gesamtzahl der benötigten Fahrzeuge im städtischen und suburbanen Raum um bis zu 90 % reduzieren können, da die Fahrzeuge dauerhaft zirkulieren und nicht mehr geparkt werden müssen [13]. Das bedeutet: Die heute im Perimeter geplanten, riesigen oberirdischen P+R-Flächen werden in naher Zukunft schlichtweg obsolet [2, 13]. Es ist eine enorme planerische Sünde, diese wertvollen Flächen heute unumkehrbar für das Parkieren von ruhendem Blech zu versiegeln, anstatt sie für einen Spatial Swap – also die flexible Umnutzung freiwerdender Parkplatzflächen in kühlende Grünflächen, Pocket Parks oder dringend benötigten Wohnraum – vorzubereiten [13].
- **Geometrische Vorbereitung durch aktives „Curbside-Management“:** Wenn der private Pkw-Besitz durch Robotaxi-Dienste abgelöst wird, verlagert sich die verkehrstechnische Herausforderung vom ruhenden Parkieren hin zur Dynamik an der Bordsteinkante [14]. Um kapazitäts Zusammenbrüche und Staus durch unkoordiniert haltende autonome Fahrzeuge zu verhindern, muss das Bahnhofsareal geometrisch und digital auf hochfrequente Pick-up- und Drop-off-Zonen (PUDO) vorbereitet werden. Dies erfordert baulich separierte Haltebuchten (Bus-stop Layovers) und die softwarebasierte Orchestrierung der Bordsteinkante gemäss dem kommenden Standard [ISO/WD DTS 25614-1](#) [14, 17].

Antrag 6: Die Gemeinde Wald verzichtet auf die starre Zementierung grossflächiger, oberirdischer P+R-Flächen. Die Parkierungsplanung ist so flexibel zu gestalten, dass diese Flächen bei abnehmendem Bedarf durch autonome Zubringerdienste unkompliziert im Sinne eines „Spatial Swaps“ in hochwertige Grünanlagen oder Wohnraum umgewandelt werden können. Gleichzeitig ist der Bahnhofsbereich geometrisch auf ein professionelles, digitales Curbside-Management mit klar zugewiesenen PUDO-Zonen auszurichten, um den zukünftigen autonomen Zubringerverkehr staufrei abzuwickeln.

6. Fehlende Transparenz und ungeklärte Kostenfolgen bei der Einbindung von Parzelle 9402 (Bäckerei Steiner)

- **Intransparente Projektausweitung:** Das aufgelegte Mitwirkungsdossier sieht eine erhebliche Projekterweiterung unter Beanspruchung der privaten Grundstücksfläche der Parzelle 9402 (Bäckerei Steiner) vor, um dort zusätzliche Parkplätze anzuordnen [2]. Diese Erweiterung war im genehmigten öffentlichen Gestaltungsplan in keiner Weise als notwendig ausgewiesen. Besonders störend ist, dass die Unterlagen keinerlei Begründung für diese Flächenbeanspruchung liefern [1, 3]. Es fehlen jegliche Angaben darüber:
 - Wie der Landerwerb oder die Dienstbarkeiten geregelt und finanziert werden sollen [18].
 - Welche Kostenfolgen und allfälligen Kostenbeteiligungen durch die privaten Eigentümer entstehen [18].
 - Wie Betrieb, Unterhalt (z. B. Schneeräumung) und Erneuerung dieser neu geschaffenen Flächen künftig aufgeteilt werden [18]. Für eine seriöse und demokratische Mitwirkung der Bevölkerung ist diese Intransparenz inakzeptabel [18].

Antrag 6: Falls die Gemeinde im überarbeiteten Projekt weiterhin an einer Beanspruchung der privaten Parzelle 9402 festhält, sind der Öffentlichkeit im Rahmen einer transparenten Offenlegung sämtliche Begründungen, vertraglichen Absichten zum Landerwerb, die

exakten Kostenfolgen sowie die langfristigen Regelungen bezüglich Betrieb und Unterhalt lückenlos aufzuzeigen.

Fazit

Der Bahnhof Wald darf nicht nach den Massstäben der Vergangenheit gestaltet werden [8, 15]. Wir fordern den Gemeinderat auf, den Mut aufzubringen, die eigenen anspruchsvollen Klima- und Energieziele konsequent in dieses Generationenprojekt einzuarbeiten [5]. Wir fordern ein zukunftsweisendes Projekt, das den Fuss- und Veloverkehr aus allen Richtungen sicher anbindet, die negativen Hitzeauswirkungen des Klimawandels mittels des Schwammstadt-Prinzips aktiv bekämpft und die Parkplatzflächen flexibel für die nahende Ära der autonomen Elektromobilität bereithält [13].

Wir danken Ihnen für die Prüfung unserer Anträge und stehen für eine vertiefte Diskussion jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen,

Grüne Partei Wald

Maya Hauser, Nils von Pechmann, Markus Gwerder, Bernhard Flückiger, Ulrich Riester, Kathrin Näf

Quellen- und Referenzverzeichnis

Anhang zur Stellungnahme der Grünen Partei Wald zur nachhaltigen Bahnhofsgestaltung Wald ZH

Dieses Verzeichnis dient der Offenlegung und Nachvollziehbarkeit sämtlicher gesetzlicher Grundlagen, kommunaler Leitbilder sowie wissenschaftlicher Studien und Fachrichtlinien, auf die sich die eingereichte Stellungnahme stützt. Da die herangezogenen externen Referenzen der Gemeindeverwaltung teilweise nicht direkt vorliegen, werden sie hier lückenlos mit den präzisen Metadaten, Herausgebern und offiziellen Verweisquellen aufgeführt.

I. Kommunale Grundlagen der Gemeinde Wald ZH

1. Öffentlicher Gestaltungsplan „Bahnhof Wald“ – Bestimmungen
 - Herausgeber: Gemeinde Wald ZH, vertreten durch den Gemeinderat und das Ressort Raumentwicklung und Bau.
 - Bearbeitung: SUTER • VON KÄNEL • WILD Planer und Architekten AG, Zürich.
 - Status: Gesetzlich rechtsverbindlicher Erlass, festgesetzt durch die Gemeindeversammlung Wald am 19. September 2023.
 - Relevanz für die Stellungnahme: Ziff. 8 Abs. 13 (Verbindliche Festlegung von mindestens 150 öffentlich zugänglichen, witterungsgeschützten Veloabstellplätzen für Pendler im Kernperimeter).
2. Öffentlicher Gestaltungsplan „Bahnhof Wald“ – Situationsplan 1:500
 - Herausgeber/Planer: SUTER • VON KÄNEL • WILD Planer und Architekten AG, Zürich (Stand Planzeichnung: 10. Juli 2023).
 - Status: Rechtsverbindlicher Bestandteil des Gestaltungsplans, genehmigt durch die Baudirektion des Kantons Zürich.
 - Relevanz für die Stellungnahme: Geometrische Festlegung der Baubereiche, Parkplatzflächen im Perimeter West (146 Plätze) und Ost (58 Plätze) sowie des Niveausprungs an der Laupenstrasse.
3. Öffentlicher Gestaltungsplan „Bahnhof Wald“ – Erläuternder Bericht gemäss Art. 47 RPV
 - Herausgeber/Bearbeitung: SUTER • VON KÄNEL • WILD Planer und Architekten AG, Zürich (Stand der Vorlage: September 2022).
 - Status: Nicht rechtsverbindliches Informationsdossier zur Erläuterung des Gestaltungsplans und des zugrunde liegenden Richtprojekts der asa AG (Stand Richtprojekt: 18. Januar 2021).
 - Relevanz für die Stellungnahme: Nachweis des unvollständigen BehiG-Ausbaus beim Bushof (Kompromisslösung mit 16 cm statt 22 cm Haltekantenhöhe an bestimmten Kanten) und Begründung des erhöhten Lärmschutzes im Bereich der Laupenstrasse (ES-Zuteilung).
4. Bau- und Zonenordnung (BZO) der Gemeinde Wald ZH
 - Herausgeber: Gemeinde Wald ZH (Gemeinderat / Abteilung Bau).
 - Status: Rechtskräftig in der Fassung vom 26. Februar 2002 (teilrevidiert am 18. August 2014, 8. Dezember 2015 sowie im Rahmen der laufenden technischen Revision verabschiedet am 15. Dezember 2025).
 - Relevanz für die Stellungnahme: Art. 14 (Berechnungsschlüssel für Zweiradabstellplätze), Art. 33 (Baumschutz, Freihalteräume und Umgebungsschutz in der Kernzone), Art. 39 (Nutzungsbestimmungen für die Zone WG 2.6) sowie Art. 60 (Gestaltungsplanpflichten und gebietsspezifische Anforderungen für das Areal Bahnhof).

5. Energieleitbild für nachhaltige Ressourcennutzung und Klimaschutz
 - Herausgeber: Gemeinderat Wald ZH (Ressort Infrastruktur).
 - Bearbeitung: PLANAR AG für Raumentwicklung, Zürich (auf Basis des Leitbilds von Christian Leuenberger, intep).
 - Status: Behördenverbindliches Strategiepapier, beschlossen durch den Gemeinderat Wald am 12. März 2024.
 - Relevanz für die Stellungnahme: Kap. 3.6 (Leitziel Mobilität: Velo-, Fuss- und ÖV-Verkehr zur attraktivsten Mobilitätsform in der Gemeinde machen; Reduktion des MIV; sichere und direkte Fuss- und Velowege zu wichtigen Zielpunkten; hochwertige Abstellanlagen an Wohn- und Zielorten).
-

II. Kantonale und Eidgenössische Richtlinien, Standards und Gesetze (Schweiz)

6. Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) – Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen
 - Herausgeber: Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft.
 - Status: Bundesgesetz vom 13. Dezember 2002 (SR 151.3).
 - Relevanz für die Stellungnahme: Gesetzliche Verpflichtung zur Barrierefreiheit und Hindernisfreiheit im gesamten öffentlichen Raum und insbesondere an ÖV-Umsteigepunkten.
7. Verordnung über das automatisierte Fahren (VAF) sowie Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes (SVG, Art. 25a–25h)
 - Herausgeber: Bundesrat der Schweizerischen Eidgenossenschaft / Bundesamt für Strassen (ASTRA).
 - Status: Eidgenössisches Recht, in Kraft seit dem 1. März 2025.
 - Relevanz für die Stellungnahme: Rechtliche Verankerung des autonomen Fahrens ohne menschlichen Fahrzeugführer auf Schweizer Strassen – bildet die gesetzliche Grundlage für die absehbare Integration autonomer Shuttles und Taxis im Nahverkehr.
8. Handbuch Velobahnen (Vollzugshilfen Langsamverkehr)
 - Herausgeber: Bundesamt für Strassen (ASTRA), Bern, und Velokonferenz Schweiz, Biel/Bienne.
 - Status: Offizielle Vollzugshilfe des Bundes für kantonale und kommunale Behörden (Ausgabe 2025).
 - Relevanz für die Stellungnahme: Fachlicher Standard für die Dimensionierung und geometrische Gestaltung von schnellen, sicheren und konfliktfreien Veloverbindungen und Veloschnellrouten.
9. Veloverkehr in Kreuzungen – Handbuch Infrastruktur
 - Herausgeber: Bundesamt für Strassen (ASTRA), Bern, und Velokonferenz Schweiz, Biel/Bienne (Ausgabe 2021).
 - Status: Technische Arbeitshilfe für Verkehrsplaner zur Entflechtung und Erhöhung der Sicherheit des Veloverkehrs an Knotenpunkten.
 - Relevanz für die Stellungnahme: Standard für sichere Abbiegebeziehungen und Kreuzungsgestaltung, insbesondere im Nahbereich von stark frequentierten Bahnhöfen und Kreisverkehrsplätzen.
10. Standards Fuss- und Veloverkehr (Kanton Luzern)
 - Herausgeber: Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement des Kantons Luzern (Dienststelle Verkehr und Infrastruktur, VIF).
 - Bearbeitung: KONTEXTPLAN AG, Bern/Zürich (Stand: Januar 2026).
 - Relevanz für die Stellungnahme: Wissenschaftlich untermauerte Standards zur Reduktion von MIV-Kurzfahrten und zur Umwandlung von Verkehrsräumen;

detaillierte Leitfäden zu klimaresilienten Strassenräumen (blau-grünes Band, integriertes Regenwassermanagement).

11. Arbeitshilfe „Anlagen für den Veloverkehr“ (Kanton Bern)

- Herausgeber: Bau- und Verkehrsdirektion (BVD) des Kantons Bern / Tiefbauamt (Fachgruppe Langsamverkehr).
- Status: Kantonale Vollzugshilfe (Ausgabe 2021).
- Relevanz für die Stellungnahme: Projektierungsrichtlinien für Veloverkehrsanlagen an Haupt- und Erschliessungsstrassen (u.a. geometrische Trennung, Verkehrsberuhigung und Markierung von Mischverkehrszonen).

12. Oberflächen-Entsiegelung und Hitzeminderung im Siedlungsraum

- Herausgeber: Baudirektion des Kantons Zürich (Sektion Klimaschutz und kantonale Fachstelle Hitze im Siedlungsraum).
- Status: Kantonale Massnahmenblätter und Planungshilfen (maps.zh.ch).
- Relevanz für die Stellungnahme: Thermische Entlastungseffekte durch gezielte Rückwandlung von Asphaltflächen in begrünte, unversiegelte Flächen; mikroklimatische Analyse des Kantons Zürich zu Hitzeinseln.

III. Wissenschaftliche Studien, Fachpublikationen und Normen

13. Required Autonomous Vehicle Fleet Sizes to Serve Different Levels of Demand (ETH Zürich)

- Autoren: Patrick M. Bösch, Francesco Ciari und Kay W. Axhausen.
- Institution: Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme (IVT), ETH Zürich.
- Publikation: *Transportation Research Record* 2542(1), S. 111-119, Januar 2016.
- Permanenter Link: <https://doi.org/10.3929/ethz-b-000104743>.
- Relevanz für die Stellungnahme: Belegt mathematisch-simulativ, dass geteilte autonome Fahrzeugflotten (Shared Autonomous Vehicles, SAV) die Gesamtzahl der benötigten Fahrzeuge um bis zu 90 % verringern können (*Utilization Flip*), was die herkömmliche P+R-Flächenplanung langfristig obsolet macht.

14. Modelling Urban Driving and Stopping Behavior for Automated Vehicles (ETH Zürich)

- Autor: Arnor B. Elvarsson.
- Institution: Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme (IVT), ETH Zürich (Arbeit SA597 / VISSIM-Verkehrssimulationen).
- Relevanz für die Stellungnahme: Untersucht die kapazitären Auswirkungen unkoordinierter Haltevorgänge an der Bordsteinkante; belegt die verkehrstechnische Notwendigkeit eines aktiven, baulichen und digitalen Curbside-Managements (PUDO-Zonen) zur Verkehrsfluss-Sicherung.

15. UmweltWissen: Klimaanpassung in der Stadt

- Herausgeber: Bayerisches Landesamt für Umwelt (LfU), Augsburg (Auflage: April 2024).
- Dokumenten-Link: https://www.lfu.bayern.de/buerger/doc/uw_81_klimaanpassung_in_der_stadt.pdf.
- Relevanz für die Stellungnahme: Wissenschaftliche Zusammenstellung der Wirksamkeit von grüner und blauer Infrastruktur; belegt die Verdunstungsleistung grosskroniger Bäume (bis zu 400 Liter Wasser täglich) und deren lokalen Kühleffekt von bis zu 5 °C.

16. Das Stockholmer Modell / Wiener System zur Baumpflanzung im urbanen Raum

- Fachberichte und Dokumentation: *Schwammstadt im Strassenraum / Wiener System* (u.a. Black2GoGreen, Zürich/Wien, Stand 2026 / Creabeton AG).
- Weblink: <https://black2gogreen.com/wiener-system/>.

- Relevanz für die Stellungnahme: Detaillierte technische Beschreibung des grobkörnigen Steinskeletts (90–150 mm) in Kombination mit feiner Pflanzenkohle-Substratmischung (EBC-zertifiziert), die Starkregenereignisse schadlos dämpft, Wasser dezentral speichert und Bäume trotz Strassenauflast gesund heranwachsen lässt.
17. Standard ISO/WD DTS 25614-1: Pick-up and Drop-off at the Curb
- Herausgeber: International Organization for Standardization (ISO) / Urban Robotics Foundation (URF).
 - Status: Laufendes Standardisierungsverfahren für das softwarebasierte und geometrische Management der Bordsteinkante für autonome Transport- und Zubringersysteme.
 - Relevanz für die Stellungnahme: Zeigt den globalen Standard für zukünftiges Curbside-Management zur geordneten Abwicklung autonomer Zubringer an Bahnhöfen auf.
18. Grüne Partei Wald (2021): Stellungnahme zur nachhaltigen Bahnhofsgestaltung Wald ZH
- Herausgeber: Grüne Partei Wald ZH.
 - Status: Offizielle Eingabe im Rahmen des früheren Mitwirkungsverfahrens zum Bahnhofareal vom 10. November 2021.
 - Relevanz für die Stellungnahme: Historische Dokumentation der grünen Kernforderungen, detaillierte Kritik am damaligen Richtprojekt sowie Analyse der Veloströme aus dem Süden.
19. Grüne Partei Wald (2014): Einwendung zum öffentlichen Gestaltungsplan „Bahnhof Wald“
- Herausgeber: Grüne Partei Wald ZH.
 - Status: Formelle Einwendung im Rahmen des öffentlichen Planauflageverfahrens vom 12. August 2014.
 - Relevanz für die Stellungnahme: Grundlage für die gesetzliche Verankerung von mindestens 150 Veloabstellplätzen im Kernperimeter sowie baurechtliche Berechnungen nach BZO.
20. Gemeinde Wald ZH (2026): Mitwirkungsossier „Gestaltung öffentlicher Raum am Bahnhof Wald“
- Herausgeber: Gemeinde Wald ZH, Abteilung Infrastruktur / Ressort Raumentwicklung und Bau.
 - Status: Offizielle Mitwirkungsunterlagen (Betriebs- und Gestaltungskonzept Bahnhofstrasse, Pläne und Richtprojekt der asa AG) vom Sommer 2026.
 - Relevanz für die Stellungnahme: Planerische Grundlage des aktuellen Projekts, inklusive der Reduktion der oberirdischen Velostellplätze und der geometrischen Ausgestaltung des Kreisels Laupenstrasse.