



Überarbeitung kommunales Gesamtverkehrskonzept

Freiwillige Vernehmlassung

Bericht über die eingegangenen Stellungnahmen

Beschlossen durch den Stadtrat am 14.12.2022 mit Beschluss Nr. 454

Version 1:	Vorabzug z.Hd. SGSE	25.03.2022 / sh
Version 2:	Zusammenstellung z.Hd. Verkehrsplaner	07.04.2022 / sh
Version 3:	fachliche Bewertung durch Verkehrsplaner	11.07.2022 / sh
Version 4:	Bewertung durch Kerngruppe	23.09.2022 / sh
Version 5:	Beschluss durch den Stadtrat	01.12.2022 / sh



Ausgangslage

Das bestehende kommunale Gesamtverkehrskonzept (GVK) aus dem Jahr 2012 wurde in einem partizipativen Prozess zusammen mit der Bevölkerung der Überarbeitung unterzogen. Dafür wurden an zwei Workshops der Begleitgruppe und an einer Stadt-Werkstatt eine Standortbestimmung vorgenommen und die Ziele definiert. Anschliessend wurden daraus während vier weiteren Workshops der Begleitgruppe und einer Stadt-Werkstatt Massnahmen entwickelt. Die überarbeitete Version des Konzepts, mit Stand vom 19. November 2021, wurde vorgängig zur formellen Beschlussfassung durch den Stadtrat einer freiwilligen Vernehmlassung durch die Ortsparteien, über- und nebengeordneten Planungsträgern sowie Interessenvertretenden unterzogen. Die Vernehmlassung dauerte vom 5. Januar 2022 bis am 31. März 2022.

Eingegangene Stellungnahmen

Per 31. März 2022 sind total 28 Stellungnahmen eingegangen:

Über- und nebengeordnete Planungsträger	Ortsparteien / Kommissionen / Arbeitsgruppen / Behörden / Verwaltung	Interessenvertretende	Dritte / Bevölkerung ¹
• Gemeinde Bachenbülach • Gemeinde Eglisau • Gemeinde Embrach • Gemeinde Glattfelden • Gemeinde Hochfelden • Gemeinde Winkel • Amt für Mobilität Kanton Zürich • Planungsgruppe Zürcher Unterland • Tiefbauamt Kanton Zürich	• EVP Bülach • FDP Bülach • GLP Bülach • Grüne Bülach • SP Bülach • SVP Bülach • Fachkommission Bau & Infrastruktur • Arbeitsgruppe Stadt ohne Hindernisse • Primarschulbehörde Bülach • Abteilung Soziales & Gesundheit	• Behindertenkonferenz Kanton Zürich • bülachSTADT • PostAuto AG • Pro Velo Kanton Zürich • TCS, Gruppe Zürcher Unterland • Transition Bülach • VCS Sektion Zürich	• Anwohnende Vogelsangstrasse² • Einzelperson R.A.

¹ Zur Wahrung des Datenschutzes wurden die Angaben anonymisiert

² 9 Anwohnende der Vogelsangstrasse sowie 83 Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Bülach, welche das Anliegen unterstützen



Umgang mit den Stellungnahmen

Die eingegangenen Stellungnahmen wurden bestmöglich den entsprechenden Kapiteln im GVK zugeordnet. Die einzelnen Stellungnahmen wurden anschliessend ausgewertet und in die nachfolgenden Kategorien eingeteilt.

Kategorie	
1	Die Stellungnahme wird (in der Regel kommentarlos) zur Kenntnis genommen.
2	Es erfolgt eine Bearbeitung der Stellungnahme ausserhalb des Gesamtverkehrskonzeptes.
3	Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt. Die Nichtberücksichtigung wird begründet.
4	Die Stellungnahme wird berücksichtigt und fliesst in die Überarbeitung des Berichts und der Massnahmen mit ein.

Generelle Hinweise zu den Stellungnahmen

- In den Stellungnahmen wurde einige Male dazu angeregt, die Ziele des GVK anzupassen und auf die übergeordneten Planungsinstrumente abzustimmen. Die Ziele des kommunalen Gesamtverkehrskonzeptes wurden in einem mehrstufigen Prozess erarbeitet und entsprechen der verkehrspolitischen Haltung des Stadtrats. Im Rahmen der Auswertung hat sich der Stadtrat daher dazu ausgesprochen, die Ziele unverändert beizubehalten.
- Das regionale Gesamtverkehrskonzept (rGVK) ist auf Grund der parallelen Erarbeitung nicht als übergeordnete Vorgabe aufgeführt. Die übergeordneten Konzepte sollen situativ im Rahmen der einzelnen Massnahmen konsultiert und deren Berücksichtigung projektbezogen beurteilt werden.



Inhalt GVK, Fassung vom 19. November 2021	Eingegangene Stellungnahmen	Umgang mit Stellungnahmen
(0 – Generelle Hinweise) 1 – Ausgangslage 2 – Partizipation	<u>Gemeinde Bachenbülach</u> Der Gemeinderat nimmt die Erarbeitung des kommunalen Gesamtverkehrskonzeptes Bülach zur Kenntnis und bedankt sich für die Möglichkeit der Stellungnahme. Der Stadtrat Bülach wird ersucht, die Stellungnahme zum kommunalen Gesamtverkehrsplan Bülach gemäss Ausführungen in der weiteren Planung zu berücksichtigen. Der Hauptfokus beim GVK liegt auf Verkehrsthemen in Bülach, insbesondere in Bülach Nord, was keine direkten Auswirkungen auf Bachenbülach hat. Insbesondere wird begrüsst, dass alle Verkehrsarten grundsätzlich als gleichberechtigt angesehen werden und das Konzept auf die übergeordneten Planungswerke abgestimmt ist.	1
	<u>Gemeinde Eglisau</u> Der Gemeinderat dankt der Abteilung Planung und Bau Bülach für die Gelegenheit, sich zur Überarbeitung des kommunalen Gesamtverkehrskonzeptes äussern zu können. Auf eine Stellungnahme wird verzichtet, da die Gemeinde Eglisau nicht von der Vorlage betroffen ist.	1
	<u>Gemeinde Embrach</u> Mit Schreiben vom 5. Januar 2022 haben Sie uns die Unterlagen betreffend dem überarbeiteten kommunale Gesamtverkehrskonzept (GVK) zur Vernehmlassung zugestellt. Gerne teilen wir Ihnen mit, dass die überarbeitete Fassung keine unmittelbaren Auswirkungen auf die Gemeinde Embrach hat und wir daher auf eine formelle Stellungnahme verzichten. Wir wünschen Ihnen einen erfolgreichen Abschluss des Projekts danken für die Möglichkeit zur Stellungnahme.	1
	<u>Gemeinde Glattfelden</u> Besten Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Da das Gemeindegebiet Glattfelden von der Überarbeitung des kommunalen Gesamtverkehrskonzeptes der Stadt Bülach nicht direkt betroffen ist, verzichtet die Gemeinde Glattfelden auf eine inhaltliche Stellungnahme und wünscht der Stadt Bülach bestes Gelingen bei der Umsetzung.	1
	<u>Gemeinde Hochfelden</u> Die Gemeinde Hochfelden ist vom kommunalen Gesamtverkehrskonzept der Stadt Bülach nicht direkt betroffen, weshalb dagegen nichts einzuwenden ist. Der Gemeinderat bedankt sich bei der Stadt Bülach zur Anhörung gemäss Art. 7 PBG betreffend das kommunale Gesamtverkehrskonzept.	1



	<u>Gemeinde Winkel</u> Zum überarbeiteten kommunalen Gesamtverkehrskonzept der Stadt Bülach ergeben sich seitens des Gemeinderats Winkel keine Bemerkungen. Der Gemeinderat bedankt sich für die Möglichkeit zur Abgabe einer Stellungnahme und wünscht der Stadt Bülach für die weiteren Arbeiten viel Erfolg.	1
	<u>Amt für Mobilität Kanton Zürich</u> Das kommunale Gesamtverkehrskonzept der Stadt Bülach (GVK Bülach) stammt aus dem Jahr 2012 und dient als Richtlinie für die städtische Verkehrspolitik. Die Stadt beabsichtigt nun das GVK Bülach zu aktualisieren. Mit Schreiben vom 5. Januar 2022 haben Sie das Amt für Mobilität zur Stellungnahme zum GVK Bülach eingeladen. Wir haben unsere Stellungnahmen mit dem Amt für Raumentwicklung, dem Tiefbauamt, dem Zürcher Verkehrsverbund, der PostAuto und mit der Kantonspolizei Zürich koordiniert und geben Ihnen nachfolgend eine konsolidierte Stellungnahme ab. PostAuto als marktverantwortliches Verkehrsunternehmen wurde bei der Erarbeitung des GVK Bülach direkt einbezogen. Der ZW hat die vorgeschlagenen Massnahmen mit PostAuto abgestimmt. Das Tiefbauamt wird sich in einem separaten Schreiben an Sie wenden. <u>Allgemeine Anmerkungen</u> <i>Erwägung</i> Speziell in dichten, urbanen Räumen stellt die Entwicklung des Gesamtverkehrssystems in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung eine beträchtliche Herausforderung dar. Daher wird in komplexen Situationen (hoher Siedlungsdruck, knappe Verkehrskapazitäten) die Erarbeitung eines kommunalen Gesamtverkehrskonzeptes als Grundlage für die Überarbeitung des kommunalen Richtplans Verkehr empfohlen. <u>Hinweis:</u> Wir begrüßen es, dass die Stadt Bülach vor der Ausarbeitung des Teils «Verkehr» im kommunalen Richtplan ein verkehrsträgerübergreifendes Konzept erarbeitet hat. Das Amt für Mobilität hat mit dem Merkblatt «Kommunaler Richtplan Verkehr» eine Orientierungshilfe erstellt, die unter anderem die erforderlichen Inhalte eines kommunalen Gesamtverkehrskonzeptes beschreibt. Das Merkblatt kann öffentlich über die Webseite des Amtes für Mobilität unter folgendem Link heruntergeladen werden:	1



	https://www.zh.ch/de/mobilitaet/gesamtverkehrsplanung/kommunale-verkehrsplanung.html <i>Erwägung</i> Parallel zum GVK Bülach wurde im Lead des Amts für Mobilität das regionale Gesamtverkehrskonzept Unterland plus (rGVK Unterland plus) erarbeitet. Es befindet sich derzeit in Überarbeitung und soll noch in diesem Jahr verabschiedet werden. Dieses bildet die Richtschnur für alle nachgelagerten Planungen und damit auch für das GVK Bülach. Im GVK Bülach wird jedoch einzig in Kapitel 4 «Trends» auf das rGVK Unterland plus Bezug genommen. Das rGVK Unterland plus wurde unter Mitwirkung der Gemeinden und Städte erstellt. Uns ist die parallele Erarbeitung der beiden Konzepte bewusst. Trotzdem empfehlen wir, konkret auf das rGVK Unterland plus Bezug zu nehmen und auch als übergeordnete Vorgabe abzubilden sowie dazulegen, dass dieses in der künftigen Mobilitätsentwicklung zu berücksichtigen ist. <u>Antrag:</u> Wir beantragen auf die parallele Erarbeitung des rGVK Unterland plus zu verweisen und dieses als übergeordnete Vorgabe aufzuführen wie auch zu erläutern, dass dieses in nachgelagerten Planungsverfahren zu berücksichtigen ist. <i>Erwägung</i> Das GVK Bülach dient vor allem als Grundlage für eine auf die Siedlungsstruktur abgestimmte Verkehrsplanung. Diese wird jedoch Auswirkungen auf das Hauptstrassennetz auf dem Gebiet der Stadt Bülach haben. Die Kantonspolizei, Abteilung Verkehrsplanung, legt grossen Wert darauf, dass die Durchlässigkeit des Hauptverkehrsstrassennetzes in der Stadt Bülach gemäss Durchgangsstrassenverordnung vom 18. Dezember 1991 weiterhin unterbruchsfrei gewährleistet bleibt. <u>Hinweis:</u> Negativen Auswirkungen auf das übergeordnete Strassennetz (Autobahnen A51 und A50) ist mit geeigneten Massnahmen entgegenzuwirken. Bei der Gestaltung der Strassenräume muss bezüglich Art und Anzahl der gestalterischen Massnahmen auf die durch die Stadt Bülach führenden Transportrouten Typ I und II Rücksicht genommen werden.	3 Die übergeordneten Konzepte sollen situativ im Rahmen der einzelnen Massnahmen konsultiert und deren Berücksichtigung projektbezogen beurteilt werden. 4 Die Transportrouten I und II werden in der Analyse aufgeführt und bei den entsprechenden Massnahmen 7, 8, 11 und 16 erwähnt.
--	--	---



	<i>Erwägung</i> PostAuto als marktverantwortliches Verkehrsunternehmen wurde bei der Erarbeitung des GVK Bülach direkt einbezogen. <u>Hinweis:</u> Bei der weiteren Prüfung und Umsetzung ist PostAuto zwingend einzubeziehen.	1
	<u>Planungsgruppe Zürcher Unterland</u> Für die Gelegenheit zur Stellungnahme bedanken wir uns bestens. <i>Gesamtwürdigung</i> Aus Sicht der PZU hat die Stadt Bülach ein sehr stimmiges GVK erarbeitet. Es ist eine gute planerische Grundlage für die zukünftige Verkehrsentwicklung in Bülach. Die Ziele, Handlungsfelder und Massnahmen bauen aufeinander auf. Die regionalen Vorgaben werden berücksichtigt.	1
	<u>Tiefbauamt Kanton Zürich</u> Wir haben das Gesamtverkehrskonzept (GVK) Stadt Bülach, Bericht vom 19. November 2021 aus Sicht Planung Staatsstrassen (inklusive Rad-, Reit-, Fuss- und Wanderwege) geprüft und haben dazu folgende Bemerkungen. [...] Wir laden die Stadt dazu ein die Massnahmenbereiche und -blätter zu verifizieren und aufzuzeigen, in welcher Form das städtische GVK, Bericht, Entwurf Vernehmlassung 19. November 2021 ergänzt werden soll.	1
	<u>EVP Bülach</u> Die EVP Bülach bedankt sich beim Stadtrat für die Gelegenheit, zum Gesamtverkehrskonzept der Stadt Bülach Stellung nehmen zu können. Vom Umfang des mit Unterstützung von Fachleuten und unter breitem Einbezug von Interessenvertretern sowie der Bevölkerung erarbeiteten Konzepts haben wir erfreut Kenntnis genommen. Wir begrüssen es, dass die vorgeschlagenen Massnahmen sämtliche Verkehrsarten berücksichtigen. Die Stossrichtung des Gesamtverkehrskonzepts, in erster Linie den langsamen Verkehr zu fördern und die Aufenthaltsqualität im Strassenraum zu verbessern, unterstützen wir sehr. Die Schwerpunkte des Konzepts erachten wir als sehr klima- und umweltfreundlich. Bei deren Umsetzung lässt sich weiterhin gut in Bülach leben. Auch uns ist es wichtig, dass dem langsamen Verkehr und der Verkehrssicherheit genügend Beachtung geschenkt wird. Im Konzept können wir sehr viele Verkehrsachsen mit Vielfachnutzung erkennen. Wir würden es sehr begrüssen, wenn hier etwas stärker priorisiert	1 Die Priorisierung der Verkehrsmittel erfolgt in der Umsetzung der Massnahmen.



	würde. Besonders schwierig empfinden wir Mehrfachnutzungen auf Hauptverkehrsstrassen (z.B. auf dem Ring um die Altstadt) oder auf Spazierwegen (z.B. Weg entlang des Rietbachs). Dort wo parallele Verkehrsachsen vorhanden sind, sollte aus unserer Sicht eine stärkere Aufteilung geprüft werden.	
	FDP Bülach Zusammenfassung Das vorliegende Gesamtverkehrskonzept Bülach vom 19.11.2021 enthält manche guten Ideen und gibt wertvolle Denkanstösse. Die FDP unterstützt viele der geplanten Massnahmen im Grundsatz.	1
	Etliche grosse Verkehrsthemen fehlen aber unseres Erachtens, nicht zuletzt, wie der Verkehrsbedarf überhaupt bewältigt werden kann.	2 Bearbeitung erfolgt im Rahmen der Arbeiten zum Verkehrsrichtplan
	Auch fordern wir mehr quantifizierte Analysen und Prognosen. Dies insbesondere in Anbetracht eines weiteren Wachstums von 30-40% oder mehr gegenüber heute. Bülach muss eigene Anliegen und zum Teil innovative Ideen auch gegenüber dem Kanton und der SBB vertreten und fordern. Die FDP unterstützt einen zukünftigen Begegnungsraum Bahnhofstrasse und die Begegnungszone Altstadt wie bisher. Die Fusswegverbindungen im Bereich Bahnhof sind vordringlich auszubauen. Die FDP Bülach fordert eine Verlagerung des Veloverkehrs möglichst auf eigene Routenführungen auf Nebenstrassen abseits der MIV Hauptverkehrsachsen. Eine weitmöglichste Entflechtung von Fussverkehr, Veloverkehr und MIV ist anzustreben. Das Paradigma des exklusiven Bushofs Mitte ist limitierend für Ausbau des ÖV, für Fluss des MIV und für einen attraktiven Begegnungsraum Zentrum wie dieser heute geplant ist. Bushaltestellen östlich und westlich der Geleise sind vorzusehen, eine Bülach-Vision für das Bahnhofareal mit der SBB zu diskutieren («Vision Nord»). Kosten und deren Folgen für gewisse Ausbauten und Massnahmen im Zusammenhang mit dem ÖV dürfen nicht nur von Bülach getragen werden. Die FDP unterstützt eine Konzentration des Motorisierten Individualverkehrs auf Autobahnen und Hauptverkehrsachsen, will aber, dass der MIV seine volkswirtschaftlich wichtige Rolle auch in Zukunft leisten kann. Als Alternative zu Verboten und Einschränkungen könnte ein innovatives Road-Pricing angedacht werden. Die FDP unterstützt die Einführung von Tempo-30-Zonen auf NEBENSTRASSEN, in den	1



Quartieren soweit dort gewünscht, ZWECK- und VERHÄLTNISMÄSSIG. Die FDP Bülach unterstützt ausdrücklich den Erhalt und die weitere Schaffung von Parkplätzen im und um das Stadtzentrum, sowie das angedachte Parkleitsystem. Die FDP unterstützt auch die Einführung einer temporär autofreien Altstadt wie im GVK formuliert: In ABSPRACHE MIT DEM GEWERBE!

Grundsätzliche Bemerkungen

Das vorliegende Gesamtverkehrskonzept Bülach vom 19.11.2021 enthält manche guten Ideen und gibt wertvolle Denkanstösse. Die FDP unterstützt viele der geplanten Massnahmen im Grundsatz. Wir attestieren dem Stadtrat, dass er mit dem gewählten Vorgehen, den verschiedenen Gefäßen und Fachkräften das GVK breit abstützen will.

Grosse Verkehrsthemen wie zB ein langfristig zukunftsfähiger Ausbau des ÖV und wie der berechnete und notwendige Verkehrsbedarf der Bewohner und der Arbeitenden künftig bewältigt werden soll, fehlen. Quantitative Analysen bis 2040 fehlen. Wir fordern mehr quantifizierte Analysen und Prognosen. Dies insbesondere in Anbetracht eines weiteren Wachstums von 50-60%, wenn man die aktuelle Siedlungsplanung als Ausgangspunkt nimmt. Aussenstehende Körperschaften – vor allem Kanton und SBB – beeinflussen mit Vorgaben und Einschränkungen das GVK massiv. Bülach muss klare Anliegen und innovative Ideen entwickeln und diese dann freundlich, aber konsequent und hartnäckig auch gegenüber dem Kanton und der SBB vertreten. Das wird auch Zeit für vermehrte Zusammenarbeit erfordern.

Detailbemerkungen

Das vorliegende Dokument sieht viele kleine und mittlere Schritte gleichgeordnet und vernachlässigt, ob und wie der berechnete und notwendige Verkehrsbedarf der Bewohner und der Arbeitenden bewältigt werden muss und kann. Grosse Verkehrsthemen wie ein langfristig zukunftsfähiger Ausbau des ÖV und die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes werden nicht genügend evaluiert, schon gar nicht quantitativ. Etliche der vorgeschlagenen Massnahmen sind sinnvoll oder interessant, aber es ergibt sich noch kein ausreichendes Gesamtverkehrskonzept für die Verkehrsbewältigung in 2040.



	<i>Partizipation der Bevölkerung</i> Die im Abschnitt «2 Partizipation» erwähnte Erarbeitung «zusammen mit der Bevölkerung» ist mit Vorsicht zu beurteilen. - Die Teilnehmer erhielten für die Workshops aber mangelhafte quantitative Grundlagen (etwa wie viel MIV-Zielverkehr / - Quellverkehr / - Durchgangsverkehr in 2010, 2019, 2030, 2040, in Korrelation mit der Anzahl Einwohner und Arbeitsplätzen). - Die Komplexität und der Umfang des Inputs war geeignet, Input und Ideen auf tiefer Flughöhe zu erhalten, aber nicht, Konzepte für die Verkehrsbewältigung 2040 zu beurteilen. - An Paradigmen wie «Bushof Mitte» wurde während den Workshops stur festgehalten. - Eine Zahl von 50 Einwohnern, welche an beiden Workshops teilnahmen, ist wohl nicht ausreichend für die Feststellung, man hätte das GVK «zusammen mit der Bevölkerung erarbeitet».	1 Quantitative Grundlagen waren aufgrund der Komplexität nicht Teil des Workshops Bushof Mitte ist Vorgabe des Stadtrates
	<u>GLP Bülach</u> Mit grossem Interesse haben wir das GVK vom 19. November 2021 zur Kenntnis genommen und analysiert. Gerne nehmen wir die Möglichkeit, uns zum GVK zu äussern, nach interner Diskussion wahr.	1
	<u>Grüne Bülach</u> Dank: Die Grünen Bülach bedanken sich für die Gelegenheit, sich zum neuen Gesamtverkehrskonzept zu äussern. Die Erarbeitung dieses bedeutenden Strategiepapiers unter Einbezug wichtiger Anspruchsgruppen (in den Workshops) und der Gesamtbevölkerung (in den Stadt-Werkstätten) ist eine gute Prämisse für eine gelingende Verkehrspolitik. Die Absicht, diese Mitwirkung bei künftigen Überprüfungen und Aktualisierungen weiterzuführen, begrüssen die Grünen ausdrücklich. Wichtig für die Vertrauensbildung ist allerdings auch, dass die vorgeschlagenen Massnahmen tatsächlich umgesetzt werden und nicht pendent bleiben, bis sie irgendwann abgeschrieben werden können. Wichtige Vorbemerkungen: Ein Gesamtverkehrskonzept ist sinnvoll, wenn es zeitgemässen verkehrspolitischen Zielen dient. Hier ist ein Umdenken erforderlich und im Entwurf zum Teil auch erkennbar, jedoch nicht explizit ausgedrückt. In vergangenen Jahrzehnten war Verkehrspolitik meist auf möglichst bequeme und schnelle Verbindungen, d.h. auf Maximierung der Mobilität ausgerichtet. Die Folge war eine starke Begünstigung des MIV.	1



	Während der Bevölkerungsdruck immerhin zu einem gewissen Ausbau des öffentlichen Verkehrs führte, wurde der Aktivverkehr (Fuss-/Radverkehr) völlig an den Rand gedrängt. Die Verkehrspolitik der nächsten Jahre muss in erster Linie auf die Reduktion der Umweltbelastung zielen. Mobilität und Verkehr sind wesentliche Faktoren der globalen Klimaveränderung, was auf allen Stufen staatlichen Handelns dringend und ständig zu berücksichtigen ist. Weitere zentrale Anliegen sind die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Wohn- und Aufenthaltsqualität. Emissionsarme Verkehrsmittel, die (pro Person) wenig Raum in Anspruch nehmen sind deshalb zu bevorzugen. Das gilt ganz besonders für eine rasch wachsende Stadt wie Bülach. Aus diesen Gründen muss das verkehrspolitische Ziel des GVK in der Förderung des Aktiv- und des Kollektivverkehrs bestehen. Die bisherige Bevorzugung des MIV führt zu einer verzerrten Wahrnehmung der Bedürfnisse. Unsichere und wenig attraktive Fuss- und Velowege, mangelnde Infrastruktur und fehlende ÖV-Anbindungen sind oft der Grund für die Wahl des MIV. Wo eine gute Infrastruktur für den Aktiv- und Kollektivverkehr besteht, wird sie auch genutzt. Allgemeine Bemerkungen: <i>Zuständigkeiten des Kantons</i> Aus den Karten zum Fusswegnetz, Velowegnetz und Strassennetz ist ersichtlich, dass viele wichtige Verbindungen in Bülach Kantonsstrassen sind. Hier hat die Stadt keinen eigenen Handlungsspielraum. Dennoch kann sie diese Routen nicht einfach unbeachtet lassen. Folgendes ist nach Ansicht der Grünen im Gesamtverkehrskonzept aufzuführen: - wichtige Massnahmen in kantonaler Kompetenz, um das kommunale Netz sinnvoll zu ergänzen; - Anliegen, für die sich Stadt Bülach beim Kanton einsetzen will, Möglichkeiten zur Einflussnahme und Terminierung; - lokale Massnahmen, die ergänzend oder als Ersatz für kantonale Massnahmen ergriffen werden können, wo diese ausbleiben. <i>Grün- und Freiraumkonzept / Zielbild Zentrum</i> Mit dem Grün- und Freiraumkonzept und dem Zielbild Zentrum hat der Stadtrat kürzlich zwei weitere wichtige Strategien verabschiedet.	
		4



		Im Bericht wird auf das Zielbild Zentrum und das Grün- und Freiraumkonzept verwiesen.
	Die drei Konzepte sind miteinander abzustimmen und die entsprechenden Ziele zu quantifizieren. Das betrifft beispielsweise im Grün- und Freiraumkonzept: - die Absicht, die Erreichbarkeit der stadtnahen Landschaft und deren Anbindung an Quartiere zu verbessern; - diverse im Grün- und Freiraumkonzept vorgesehene neue Verbindungen und Ergänzungen des Wegnetzes; - die Durchgrünung des Stadtkörpers, wozu Hauptverkehrsstränge mit Strassenbäumen ausgezeichnet und als grüne Verbindungsachsen aufgewertet werden sollen; - neue Schlüsselorte, wie z.B. der Cholplatz; - die Neugestaltung des Bushof/Bahnhofplatz; - die Aufwertung der Bahnhofstrasse mit Aufenthaltsqualität und angemessener Grünwirkung; - die Stärkung der Marktgasse als Begegnungs- und Flanierort; - im Zielbild Zentrum: - Aufwertung der Gleisquerung zwischen Altstadt und Bülach Nord für den Fuss- und Veloverkehr - die Gestaltung des Gassenraums in der Altstadt - die Funktion der Fusswege bei der Erschliessung des historischen Raums	2 Eine Abstimmung und Koordination der Planungsinstrumente erfolgt nicht im GVK sondern anschliessend.
	<u>SP Bülach</u> Wir haben die öffentliche Partizipation sehr begrüsst. Die Teilnahme war allen interessierten Personen möglich, die Öffentlichkeit wurde früh über den Ablauf orientiert.	1
	<u>SVP Bülach</u> Die SVP Bülach bedankt sich für die Gelegenheit zur Partizipation und nimmt wie folgt Stellung. Die SVP Bülach findet die Partizipation der Bevölkerung als wichtig. Aufwand/Kosten der Workshops sind aber nicht gerechtfertigt, zumal schliesslich einige von den Teilnehmern genannten Ziele/Wünsche trotzdem	1 Koordination und Bedarfsanmeldung bei Kanton ist für die Umsetzung der Massnahmen ohnehin notwendig



	(aus unerklärlichen Gründen) im GVK nicht berücksichtigt wurden. Eine Online-Vernehmlassung (vgl. Grünraumkonzept) würde mehr Personen die Teilnahme ermöglichen und wäre zweckmässiger. Es ist störend und kann als willkürlich interpretiert werden, dass einzelne Entscheide durch den Stadtrat vorgegeben werden und eine Diskussion über die entsprechenden Themen verhindert werden (Bsp: Ringstrasse Bahnhof, Standort Bushof). Zudem muss aus unserer Sicht bei Massnahmen, welche dem rechtsgültigen Verkehrsplan widersprechen, unbedingt eine Diskussion bzw. Änderung durch das Parlament erfolgen, bevor entsprechende Projekte geplant werden dürfen. Eine Nötigung durch vollendete Tatsachen (analog Gestaltungsplan Büli Nord) muss unbedingt verhindert werden. Die Ziele bzw. Handlungsfelder sind stimmig und werden fast ausnahmslos unterstützt. Wir vermissen jedoch zukunftsweisende Schritte zur Bewältigung der durch die Bevölkerungszunahme notwendigen Kapazitätserhöhung bei allen Verkehrsträgern. Dem Ziel «G1 gleichberechtigte Verkehrsträger» werden die Massnahmen nicht gerecht. Insbesondere für den MIV sind keinerlei Verbesserungen, sondern nur Einschränkungen vorgesehen. Massnahmen zur Sicherstellung der grossräumigen Verbindungen (insbesondere Ost-West) fehlen, bzw. es wird darauf verwiesen, dass die wichtigsten Verbindungsstrassen in die Kompetenz des Kantons und nicht der Stadt.	
	Umso mehr erwarten wir vom Stadtrat, beim Kanton vorstellig zu werden und sich für eine Verbesserung einzusetzen (Bsp. Die Realisierung des im Richtplan vorgesehenen Dättenbergtunnels).	2 Bearbeitung erfolgt ausserhalb des GVK
	So finden sich in der aktualisierten Version des GVK einige Massnahmen, welche bereits in der Version von 2012 zu finden waren, welche bis jetzt aber nicht realisiert wurden. So werden insbesondere beim Velonetz ein paar kleine kosmetische Anpassungen nicht ausreichen, sondern es braucht eine Entflechtung vor allem an neuralgischen Knotenpunkten, mit anderen Worten eine gesamthafte Überarbeitung des Konzepts.	1
	Fachkommission Bau & Infrastruktur Gemäss Ihrem Schreiben vom 5. Januar 2022 wurde die Fachkommission Bau & Infrastruktur dazu eingeladen, das überarbeitete kommunale Gesamtverkehrskonzept vom 19.11.2021 zu sichten. Gerne nehmen wir diese Gelegenheit wahr und nehmen zum vorliegenden GVK wie folgt Stellung:	1



	Die Fachkommission Bau & Infrastruktur...	
	- ... hält fest, dass das GVK ein Instrument des Stadtrats ist, welches für das Stadtparlament Bülach aber nicht verbindlich ist. - ... bestätigt, dass die vorliegende Überarbeitung des GVK der Stadt Bülach alle geforderten Themen, die in einem kommunalen GVK enthalten sein sollten, behandelt. - ... begrüsst das partizipative Vorgehen, hinterfragt aber das gewählte Verfahren. Es ist festzuhalten, dass das gewählte Verfahren der Workshops wenig geeignet war und von allen Beteiligten einen grossen Einsatz forderte. Dieser enorme Aufwand steht nicht im Verhältnis zum vorliegenden Resultat. Für zukünftige partizipative Verfahren ist allenfalls eine online Umfrage mit Gewichtung in Betracht zu ziehen. - ... weist darauf hin, dass das GVK 2022 gegenüber dem GVK 2012 nur wenige Neuerungen enthält, in der Informationstiefe aber klar schwächer ausfällt. Es ist festzuhalten, dass nur wenige Massnahmen aus dem GVK 2012 in den letzten 10 Jahren umgesetzt worden sind. - ... interessiert die Sichtung der Erkenntnisse aus dem Verkehrsmanagement Raum Bülach aus dem Jahr 2018, welche allenfalls den Entscheid für gewisse Massnahmen begründen würde.	
	- ... vermisst eine klare Darlegung der gewonnen Erkenntnisse, die als Grundlage für die gewählten Massnahmen dienen. Scheinbar vorhandene Grundlagen sind nur teilweise im Bericht beschrieben und sollten mit einem Quellenverweis ergänzt werden. Daten und Studien, die dem GVK als Grundlage dienen, sollten der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden.	4 Grundlagen werden kontrolliert und ergänzt
	- ... vermisst eine nachvollziehbare Beschreibung der verkehrlichen Auswirkungen bzw. Konsequenzen, welche die geplanten Massnahmen voraussichtlich haben werden.	2 Bearbeitung erfolgt im Rahmen der Arbeiten zum Verkehrsrichtplan
	- ... vermisst konkrete Nachweise, die aufzeigen, dass die Massnahmen ausreichen, um das erwartete Verkehrswachstum mit den angestrebten Kapazitäten auf Strassen und im ÖV bewältigen zu können.	1
	- ... macht darauf aufmerksam, dass im regionalen Richtplan keine Tempo 30 Zonen definiert sind. Der Verweis auf die übergeordneten	4



	Rahmenbedingungen hinsichtlich der Begegnungszonen und 30 Zonen stimmt nicht und muss korrigiert werden.	Abbildung 8 (Kapitel 3.5.1) wird angepasst und Quellenverweis auf den regionalen Richtplan entfernt.
	- ... vermisst eine klare Haltung gegenüber dem Umgang mit den kantonalen Verkehrsachsen und entsprechend formulierte Erwartungen gegenüber den kantonalen Stellen. - ... erinnert daran, dass der kommunale Richtplan Verkehr vom Stadtparlament festgelegt wird und für den Stadtrat verbindlich ist. - ... weist darauf hin, dass Widersprüche zwischen dem GVK und dem kommunalen Richtplan Verkehr vorliegen. Die Fachkommission erwartet, dass die gewünschten Änderungen dem Stadtparlament vorgelegt werden, bevor das GVK als Grundlage für Projekte verwendet wird. - ... nimmt keine Stellung zu inhaltlichen bzw. politischen Themen und verweist auf die Stellungnahmen der jeweiligen Parteien und Interessensgruppen der Stadt Bülach.	1 1 Kommunaler Verkehrsrichtplan wird im Anschluss an das GVK aktualisiert 1
	<u>Arbeitsgruppe Stadt ohne Hindernisse</u> Sie haben die Arbeitsgruppe Stadt ohne Hindernisse (AGSoH) am 5. Januar 2022 eingeladen, zum Gesamtverkehrskonzept Stellung zu nehmen. Für diese Möglichkeit, und dass ein Mitglied der AGSoH Einsitz in die Begleitgruppe GVK haben konnte, danken wir Ihnen bestens. Nebst als Vertretung der AGSoH, fungierte das Mitglied auch als Vertretung der Behindertenkonferenz Kanton Zürich (BKZ). Im Grundsatz unterstützt die AGSoH das Gesamtverkehrskonzept und erhebt keine generellen Einwendungen dazu. Bezüglich der Umsetzung der verschiedenen Massnahmen geben wir gerne folgende Anregungen: - Nach Ansicht der AGSoH sollte der Fokus insbesondere auf dem Bahnhofsgelände und den angrenzenden Stadtteilen liegen, da dies ein verkehrstechnischer Brennpunkt der Stadt Bülach darstellt. Der Bahnhof Bülach trennt die Stadt im Norden in zwei Teile und dies ist besonders für Menschen mit einer Beeinträchtigung nicht einfach, dieses Hindernis zu überwinden. Massnahmen, die dies entschärfen sind mitzudenken und wenn immer möglich zu priorisieren.	1



	- Mit der Umsetzung des GVK wird es auch Baustellen geben, welche die Mobilität der Menschen beeinflusst. Dies stellt für Menschen mit einer Beeinträchtigung (z.B. Sehbeeinträchtigung) eine besondere Herausforderung dar. Diese Personengruppe erkundigt sich oftmals vorgängig über die Route, welche sie wählen. Deshalb sollte auf eine umsichtige Signalisation sowie Umleitung geachtet werden. Zudem könnte man mit der Aufschaltung der aktuellen baulichen Einschränkungen auf der Website der Stadt Bülach die Menschen in ihrem Mobilitätsverhalten unterstützen. - Bei der Einführung Tempo-30-Zonen in den Quartieren ist darauf zu achten, falls dabei Fussgängerstreifen wegfallen oder es Orientierungsprobleme gibt, taktile Aufmerksamkeitsfelder zu realisieren. - Mit der Umsetzung bzw. Aktualisierung des Velowegnetzes und den Netzlücken im kommunalen Verkehrsplan, ist wo möglich ein Strassenbelag zu wählen, welcher auch für Rollstühle geeignet ist. Die AGSoH dankt Ihnen, dass in den weiteren Schritten des Prozesses auf die Bedürfnisse der Menschen mit einer Beeinträchtigung eingegangen und diese berücksichtigt werden.	
	<u>Primarschulbehörde Bülach</u> Gerne nutzt die Primarschulbehörde die Gelegenheit zur Stellungnahme. Der Fokus der Rückmeldung der Primarschulbehörde liegt auf der Sicherheit der Schulwege in Bülach und bezieht sich entsprechend auf die Aussagen im GVK-Entwurf vom 19.11.2021 zum Fussverkehr.	1
	<u>Abteilung Soziales & Gesundheit</u> Im Rahmen der Erarbeitung des neuen Alterskonzeptes 2028 hatten wir zahlreiche Kontakte mit der älteren Bevölkerung von Bülach. Bei vier Quartiersspaziergängen haben wir von den Teilnehmenden auch Rückmeldungen zu Verkehrsthemen erhalten. Wir erlauben uns daher Ihnen diese Feststellungen im Rahmen der Vernehmlassung zum Gesamtverkehrskonzept mitzuteilen und hoffen, dass diese Rückmeldungen auch berücksichtigt werden können. - Ruhe und Grünzonen mit Sitzgelegenheiten werden vermisst. Es wäre wünschenswert, wenn mehr verkehrsfreie Ruhe- und Grünzonen geschaffen würden.	1



	- Mehr 30er oder 20erZonen mit mehr Fussgängerstreifen oder Wohnstrassen in den Quartieren. - Vermehrter Unterhalt der Wege und Strassen (Verminderung von Schlaglöchern, hohen Randsteinen und Absätzen). - Mehr Sicherheit auf den Gehwegen durch bessere Beleuchtung und umfassenderen Winterdienst. - Bushaltestellen in den Quartieren mit Wartehäuschen, Abfalleimern und Sitzbänken mit Rückenlehnen und idealer Sitzhöhe für ältere Menschen sind wichtig.	2 Hinweise für Umsetzung
	Es würde uns sehr freuen, wenn Sie zum Wohl unserer älteren Bevölkerung diese Anregungen aufnehmen können.	1
	<u>Behindertenkonferenz Kanton Zürich</u> Die Behindertenkonferenz Kanton Zürich (BKZ) dankt für die Einladung zur Vernehmlassung zum kommunalen Gesamtverkehrskonzept. Wir werden zur Vorlage im Generellen sowie zu einzelnen Massnahmen unsere Sichtweise darlegen und am Schluss auf die gesetzlichen Grundlagen und Planungshilfen im Bereich hindernisfreies Bauen hinweisen. Generelle Hinweise <i>Fussverkehr</i> Um das im Konzept definierte Ziel 3 (Verkehrssicherheit für Fussgänger_innen) zu erreichen, sind bauliche Vorkehrungen wie Führelemente und Trottoirs, welche «sichere Bereiche» für Fussgänger_innen klar definieren zentral. In allfälligen Bereichen ohne Trottoir (Begegnungszonen) sind Führungselemente wie Belagsbänder oder Entwässerungsrinnen gemäss SN 640 075, Anhang Ziff. 7.2 «Anforderungen an Führungselemente» zu erstellen. Diese müssen mit dem weissen Stock und für den Blindenführhund durchgehend ohne Unterbruch eindeutig erkennbar und interpretierbar sein, vorzugsweise am Rand der Begegnungszone, oder als Führungs-Rinne in der Strassenmitte. Auch Strassenmöblierung darf eine Führung am Rand nicht beeinträchtigen. Bei einer allfälligen Aufhebung von bestehenden Trottoirs muss eine Sicherheitsanalyse und Beurteilung nach den Kriterien der SN 640 075, Ziffer 15.1 durchgeführt werden, damit die Sicherheit weiterhin im gleichen Masse gewährleistet werden kann. Beim Vorliegen besonderer Vortrittsbedürfnissen sind gemäss der «Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen», Art. 4, Abs. 2, Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen möglich. Diese sind bei Schulen, öV- Haltestellen und	1



weiteren relevanten Orten aus unserer Perspektive unbedingt einzusetzen. Damit werden sichere, durchgängig vernetzte Fusswege auch für sehbehinderte, blinde und kognitiv behinderte Menschen gewährleistet. Alle weiteren Anforderungen für Personen mit Sehbehinderung, im Rollstuhl oder mit Gehbehinderung sind zu berücksichtigen und gemäss SN 640 075 auszuführen. Beläge für Gehflächen sind gemäss SN 640 075, Anhang, Kap. 12 zu gestalten.

Veloverkehr

Die Führung des Fussgänger- und Veloverkehrs auf gemeinsamer Fläche garantiert für Fussgänger_innen keine Sicherheit. Eine Abgrenzung zwischen Verkehrsflächen für den Velo- und Fussgängerverkehr gemäss SN 640 075, Ziff. 15.2 ist vorzusehen. E-Bikes dürfen in Begegnungszonen bzw. Mischverkehrsflächen nicht verkehren. Separate Aufstellflächen für Velos müssen ausserhalb der Gehbereiche liegen und müssen ausreichend Abstand zu Trenn- und Führungselementen für sehbehinderte Personen aufweisen, so dass die Trenn- und Führungselemente nicht verstellt werden.

Öffentlicher Verkehr

Bestehende Bushaltestellen sind gemäss BehiG bis Ende 2023 hindernisfrei umzubauen. Auch neue Bushaltestellen sind behindertengerecht mit einer Haltkantenhöhe von 22cm zu erstellen gemäss SN 640 075, Ziff. E (Ziff. 26) und Norm-Anhang Ziff. 15.

Motorisierter Individualverkehr

Strassennetz

Der Strassenraum muss so gestaltet sein, dass schwächere Verkehrsteilnehmende, insbesondere blinde und sehbehinderte Menschen, die Möglichkeit haben, ihre Wege auch in den Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen sicher und selbständig zu gehen. Fussgängerstreifen sind deshalb auch in Tempo 30-Zonen und Begegnungszonen vorzusehen. Diese sind gemäss «Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen», Art. 4, Abs. 2 zulässig.

Parkierung

Das vorliegende Verkehrskonzept macht keine Angaben zu rollstuhlgerichten Parkfeldern. Diese müssen auf die ganze Stadt sinnvoll verteilt sein und auch



	den Zugang in verkehrsberuhigte Zonen gewährleisten. Das Konzept ist entsprechend zu ergänzen. Zusätzlich zur Parkplatzverordnung 1996, Teilrevision 2009, Kap. 2.5 «Abstellplätze für Fahrzeuge von Behinderten» sind auch im öffentlichen Strassenraum rollstuhlgerechte Parkfelder vorzusehen. Diese Parkfelder müssen die Anforderungen aus SN 640 075, Ziff. 20 und Anhang Ziff. 9, erfüllen. Dies gilt auch rund um den Bahnhof bei Park-+t-Ride-Anlagen beim Bushof, beim Güterbahnhof (Ostseite) und an der Nordstrasse mit insgesamt 180 Abstellplätzen. Zum Schluss möchten wir auf die gesetzlichen Grundlagen, Normen und Merkblätter hinweisen, welche den Anspruch auf Zugang und die möglichen Lösungen diesbezüglich definieren. Diese müssen bei der gesamten Umsetzung des Gesamtverkehrskonzepts zwingend eingehalten werden. Es sind folgende: - Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) - Kantonsverfassung (KV), Art. 11 und Art. 138 - Strassengesetz (StrG), § 14 - Verkehrserschliessungsverordnung (VerV) A. § 4 und § 5 - Verordnung über die Darstellung von Nutzungsplänen (VDNP) E. A. § 4 und § 5 - Norm VSS SN 640 075 «Hindernisfreier Verkehrsraum», Ausgabe 2014-12 - Leitfaden «Hindernisfreie Bushaltestellen» vom Kanton Zürich, Amt für Verkehr AfV - Checkliste «Sehbehindertengerechte Bushaltestellen» der Schweizer Fachstelle hindernisfreie Architektur - Procap-Merkblatt A501 Abgrenzung von Fussgängerbereichen auf Strassen Wir danken für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und stehen für Beratungen bei den einzelnen Etappen gerne mit unserer Expertise zur Verfügung.	
	bülachSTADT vorab besten Dank für die geleistete Arbeit und die Möglichkeit, die Sicht der Zentrumsorganisation bülachSTADT einfließen zu lassen. Wir anerkennen die Form der bisher geleisteten Arbeit. Der partizipative	1



Prozess wurde leider nur begrenzt genutzt, die Autofahrer waren nicht vertreten und die Arbeitsthesen Zentrum hatten suggestiven Charakter

Mobilität im Zentrum, Stadtentwicklung, Wirtschaftsförderung, Zielbilder Stadt Bülach und bülachSTADT

bülachSTADT hat in den letzten Jahren in diversen städtischen Gremien Stellung bezogen, gearbeitet, und als Interessensvertreter der Immobilienbesitzer*innen, des Gewerbes und der Bewohner des Zentrums agiert. Auf Grund unserer geografischen Fokussierung, unserer erarbeiteten Kompetenzen und Wissens in den Themen Stadtentwicklung, Zentrumsförderung, City- Marketing, Wirtschaftsförderung und Mobilität, bezieht sich unsere Vernehmlassung primär auf das Zentrumsquartier bülachSTADT, Bahnhof bis Untertor, eingefasst durch Schaffhauser-, Zürcher-, Post- und Hochfelderstrasse. Unsere Wünsche, Anmerkungen, Forderungen und Hinweise ergeben sich aus der Schnittmenge der Themen Entleerung der Innenstädte, Wirtschaftsförderung Bülach sowie Zielbild Zentrum Stadt Bülach und manifestieren sich im Zielbild bülachSTADT (www.buelachstadt.ch)

Grundsätzlich: Zu der Problemstellung West/ Ost Verkehr, beinhaltet das GVK keine zukunftsorientierten Ansätze. Pragmatische Überlegungen auf den Routen Nordstrasse- Schützenmattstrasse, inklusive dem ganzen Entwicklungsgebiet Herrenwies /Schachen mit der Chellerhals- und der Schachenstrasse, finden keinen Eingang in das GVK. Die kantonale Möglichkeit Dettenberg, mit einem Tunnel ab Grenzstrasse in Bülach- Süd, ist eine Option, die nur schon aus planerischer Sicht eingefordert werden muss. Die Verbesserungen in den Netzwerken des Langsamverkehrs, Fussgänger und Fahrrad werden von bülachSTADT begrüsst. In der Umsetzung der Massnahmen, muss darauf geachtet werden, dass die Ausgewogenheit der unterschiedlichen Ansprüche bewahrt bleibt. Die Entwicklungen bei E- Kleinfahrzeugen zeigen heute eine Vielzahl sehr unterschiedlicher Typen mit pointierten Ansprüchen bei Grösse, Geschwindigkeit und Verkehrssicherheit. Ein modernes E- Bikes hat ein Fahrverhalten, welches einem konventionellen Mofa entspricht. Dieses Segment wird sich weiter entwickeln, Raum beanspruchen und neue Rhythmen im Verkehr implizieren. Ein traditioneller Veloweg stellt keine zukunftsorientierte Lösung mehr dar! Im Zentrum von Bülach bleibt der



verkehrstechnische, gordische Knoten Bahnhof / Busbahnhof leider ohne Lösungsansatz, ist festgefahren und wird konzeptionell zementiert. BülachSTADT fordert für die ausserordentlich grossen Herausforderungen am Bahnhof die visionäre Haltung zur Entwicklung eines Mobilitäts- Hub's! Ökonomie und Ökologie werden unser Mobilitätsverhalten in flexible Sharing Konzepte mit hybriden Fahrzeugen transformieren. Steife Konzepte wie zum Beispiel die heutigen Busse oder Taxis mit Standplätzen, sind veraltet. Die Zukunft wird sehr viel dynamischer! Der vorhandene Raum darf nicht nur einem konkreten Verkehrsträger zur Verfügung gestellt werden, sondern muss heterogen und flexibel genutzt und gestaltet werden. bülachSTADT anerkennt den aktuellen, dringenden Handlungsbedarf Busbahnhof. Trotzdem muss heute eine ernsthafte Vision entwickelt werden, damit der zukünftig benötigte Raum bestmöglich gesichert werden kann und Investitionen ganzheitlich gedacht und gerechnet werden können! Wir wünschen mutige Ideen, in welchen den absehbaren Entwicklungen bestmöglich Rechnung getragen wird. Das GVK ist dafür das richtige Instrument. Eine echte Vision wird Leistungsträger, Immobilien Besitzer, Investoren und die Bevölkerung für nachhaltige Lösungen begeistern! Konkret platzieren wir den Vorschlag, dass im Zentrum das gesamte Herti Areal mit dem bestehenden Busbahnhof, im Westen die Grundstücke an der Nordstrasse, im Norden die Passerelle, und im Osten das Areal GUSS, Glasi in die Planung der Mobilität einbezogen werden. Zielbild BUSHOF bülachSTADT 2 /5 /2 !

Fazit: Das aktuelle GVK erkennt viele Mängel und formuliert denkbare Massnahmen. Für die beiden wichtigen und anspruchsvollen Themen Ost-West Verkehr und Entwicklung Busbahnhof fehlen zukunftsorientierte, mutige Schritte mit visionärem Charakter. Das vorliegende GVK ist eine Chance, die richtigen Schritte zu machen, damit unseren Enkeln noch Handlungsspielraum gewahrt bleibt! Unsere Stadt und die Region werden noch weiterwachsen, alle Varianten von Mobilität werden sich erhöhen und entwickeln, der zur Verfügung stehende Raum muss gesichert und optimiert werden. Wie in vielen urbanen Räumen heute Usanz, müssen auch wir lernen, ein bestimmtes Mass an Leidensfähigkeit zu ertragen? Darum sind Flexibilität und Toleranz die wichtigsten Faktoren den zukünftigen Ansprüchen gerecht zu werden.



	PostAuto AG Wir bedanken uns für den vorbildlichen Einbezug!	1
	Pro Velo Kanton Zürich Vielen Dank für die Möglichkeit zur Beteiligung am Entstehungsprozess des Gesamtverkehrskonzepts der Stadt Bülach sowie für die oben genannte Vernehmlassung. Gerne unterbreiten wir Ihnen nachfolgend unsere Stellungnahme aus Sicht des Veloverkehrs. Die einzelnen Stellungnahmen orientieren sich (abgesehen von «Allgemeines» und «Formales») an der Reihenfolge im Bericht. Allgemeines Wir begrüssen das sorgfältige Vorgehen bei der Entwicklung des Gesamtverkehrskonzepts mit den entsprechenden Partizipationsmöglichkeiten der Bevölkerung und Interessensgruppen. Der Bericht enthält die wichtigen übergeordneten Grundlagen sowie konkrete Handlungsfelder und Massnahmen und ist somit umfassend. Die einzelne Aufführung der Verkehrsarten sowie deren Reihenfolge (Fussverkehr, Veloverkehr, öffentlicher Verkehr und motorisierter Individualverkehr) ist sinnvoll und misst den Verkehrsarten entsprechend einen hohen Stellenwert bei. Formales Gerne möchten wir Ihnen folgende formale Anpassungen im Bericht nahelegen: Konsequent auf eine genderneutrale Sprache achten: Im Bericht wird häufig ausschliesslich von Fussgänger oder Verkehrsteilnehmer geschrieben, damit wird ein Grossteil der Bevölkerung ausgeschlossen. Für einen offiziellen Bericht soll daher auf eine inklusive Sprache geachtet werden (und daher von Verkehrsteilnehmenden, Velofahrenden und Zufussgehenden oder Fussgänger*innen gesprochen werden).	1
		4 Die Formulierungen werden angepasst
	TCS, Gruppe Zürcher Unterland Herzlichen Dank, dass wir an der Vernehmlassung teilnehmen können. Wir haben die Unterlagen studiert (Sektion und Gruppe Unterland) und sind der Meinung, dass es sich um ein sehr gutes Konzept handelt. Von Seiten des TCS sind keine Anpassungen notwendig und wir bieten die volle Unterstützung an.	1



	<u>TCS, Gruppe Zürcher Unterland</u> Herzlichen Dank, dass wir an der Vernehmlassung teilnehmen können. Wir haben die Unterlagen studiert (Sektion und Gruppe Unterland) und sind der Meinung, dass es sich um ein sehr gutes Konzept handelt. Von Seiten des TCS sind keine Anpassungen notwendig und wir bieten die volle Unterstützung an.	1
	<u>Transition Bülach</u> Für das ausgedehnte Mitwirkungsverfahren möchten wir uns nochmals herzlich bei Ihnen bedanken. Gerne nehmen wir deshalb auch die Möglichkeit der Stellungnahme zum Entwurf des GVK wahr. Die Stellungnahme fokussiert entsprechend dem Schwerpunkt der Mobilitätsgruppe von Transition-Bülach vorwiegend auf Velo- und Fussgängeraspekte.	1
	<u>VCS Sektion Zürich</u> Der VCS Zürich bedankt sich, dass es uns möglich ist, Ihnen eine Rückmeldung zum Gesamtverkehrskonzept der Stadt Bülach geben zu können. Wir schätzen die Erarbeitung eines solchen Strategiepapier unter Einbezug wichtiger Anspruchsgruppen als richtig und zielführend ein und begrüssen diese Art des Vorgehens. Die Stellungnahme des VCS Zürich stützt sich in vielen, vor allem lokal verorteten, Anträgen auf die Stellungnahme der Grünen Bülach ab. Dabei erlauben wir uns aber dort andere Gewichtungen und Anregungen vorzunehmen, wo sie uns aus Sicht eines gesamtkantonal tätigen Verkehrsverbandes nötig scheint. In vergangenen Jahrzehnten war Verkehrspolitik meist auf möglichst bequeme und schnelle Verbindungen, d.h. auf Maximierung der Mobilität ausgerichtet. Die Folge war eine starke Begünstigung des MIV. Während der Bevölkerungsdruck immerhin zu einem gewissen Ausbau des öffentlichen Verkehrs führte, wurde der Aktivverkehr (Fuss-/Radverkehr) völlig an den Rand gedrängt. Die Verkehrspolitik der nächsten Jahre muss in erster Linie auf die Reduktion der Umweltbelastung zielen. Mobilität und Verkehr sind wesentliche Faktoren der globalen Klimaveränderung, was auf allen Stufen staatlichen Handelns dringend und ständig zu berücksichtigen ist. Ein weiteres wichtiges Anliegen besteht in klimaanpassungsmassnahmen mit einer klimaoptimierten Gestaltung des öffentlichen Raumes. Flächeneffiziente und emissionsarme Verkehrsmittel sind deshalb zu fördern und zu bevorzugen. Parkplätze im öffentlichen Raum sollte es eigentlich	1



	nicht mehr geben. Das gilt ganz besonders für eine rasch wachsende Stadt wie Bülach. Weitere zentrale Anliegen sind die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Wohn- und Aufenthaltsqualität. Konkretisiert soll das mit einer weitgehenden Signalisation von Tempo 30 im Siedlungsgebiet werden; sowohl auf kommunalen wie überkommunalen Strassen. Ausweichverkehr auf untergeordnete Strassen ist mit geeigneten Massnahmen zu unterbinden. Allgemeine Bemerkungen <i>Zuständigkeiten des Kantons:</i> Aus den Karten zum Fusswegnetz, Velowegnetz und Strassennetz ist ersichtlich, dass viele wichtige Verbindungen in Bülach überkommunale Funktion haben. Die Stadtbehörden sind aber dazu aufrufen, in Zusammenarbeit mit den kantonalen Behörden, Anpassungen im Sinne eines ökologischen, klimagerechten Verkehrssystems zu machen, das auch die Bedürfnisse von Klimaanpassungsmassnahmen berücksichtigt. Folgendes ist nach Ansicht der VCS Zürich im Gesamtverkehrskonzept aufzuführen: - wichtige Massnahmen in kantonomer Kompetenz, um das kommunale Netz sinnvoll zu ergänzen; - Anliegen, für die sich Stadt Bülach beim Kanton einsetzen will, Möglichkeiten zur Einflussnahme und Terminierung; - lokale Massnahmen, die ergänzend oder als Ersatz für kantonale Massnahmen ergriffen werden können, wo diese ausbleiben	
	<i>Grün- und Freiraumkonzept / Zielbild Zentrum</i> Mit dem Grün- und Freiraumkonzept und dem Zielbild Zentrum hat der Stadtrat kürzlich zwei weitere wichtige Strategien verabschiedet. Die drei Konzepte sind miteinander abzustimmen und die entsprechenden Ziele zu quantifizieren.	4 Im Bericht wird auf das Zielbild Zentrum und das Grün- und Freiraumkonzept verwiesen.
	Das betrifft beispielsweise im Grün- und Freiraumkonzept: - die Absicht, die Erreichbarkeit der stadtnahen Landschaft und deren Anbindung an Quartiere zu verbessern; - diverse im Grün- und Freiraumkonzept vorgesehene neue Verbindungen und Ergänzungen des Wegnetzes;	2 Eine Abstimmung und Koordination der Planungsinstrumente erfolgt nicht im GVK sondern anschliessend.



	- die Durchgrünung des Stadtkörpers, wozu Hauptverkehrsstränge mit Strassenbäumen ausgezeichnet und als grüne Verbindungsachsen aufgewertet werden sollen; - neue Schlüsselorte, wie z.B. der Cholplatz; - die Neugestaltung des Bushof/Bahnhofplatz; - die Aufwertung der Bahnhofstrasse mit Aufenthaltsqualität und angemessener Grünwirkung; - die Stärkung der Marktgasse als Begegnungs- und Flanierort; im Zielbild Zentrum: - Aufwertung der Gleisquerung zwischen Altstadt und Bülach Nord für den Fuss- und Veloverkehr - die Gestaltung des Gassenraums in der Altstadt - die Funktion der Fusswege bei der Erschliessung des historischen Raums.	
	<u>Anwohnende Vogelsangstrasse</u> Gerne nehmen wir Stellung zum Entwurf der Gesamtverkehrskonzeption datiert vom 19 November 2021. Unsere Stellungnahme bezieht sich insbesondere zum Vorschlag einer «Dosierung Eschenmoosen» wie aktuell als Massnahme 21 beschrieben, sowie zur Behebung von Netzlücken, respektive Schaffung von sicheren Fussgängerübergängen über die Kantonsstrasse Bülach – Eschenmoosen – Embrach wo aktuell die Massnahme 31 «Netzlücke Eschenmoosen» sowie Massnahme 48 «Fussgängerquerung Bachtel» aufgeführt werden. Die unterzeichnenden Bewohner bitten um wohlwollende Prüfung der (obigen) Vorschläge. ➔ <i>Der Stellungnahme liegt mit der Beilage 3 eine Liste mit 83 Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Bülach bei, welche die beschriebenen Anliegen unterstützen.</i>	1
	<u>Einzelperson R.A.</u> Herzlichen Dank für die Möglichkeit ein Feedback zum Gesamtverkehrskonzept zu geben. Dieses hat einige gute Punkte, die unsere Stadt Bülach bezüglich Verkehr weiterbringen wird, was mich freut.	1





3 – Analyse und Rahmenbedingungen 3.1 – Übergeordnete Vorgaben	<u>Gemeinde Bachenbülach</u> Das GVK soll mit dem rGVK und den anderen Planwerken des Kantons abgestimmt werden. Für den Gemeinderat fehlt zudem der Bezug zum Entwicklungskonzept Raum Bülach (EKRB), das mit den Kreismunicipalitäten Bülach als Planungsgrundlage für die kommunalen Richtpläne erarbeitet wurde. Das EKRB ist im GVK lediglich im Literaturverzeichnis unter Nr. 12 erwähnt. Es sollte verstärkt berücksichtigt werden.	4 Das Verhältnis zum EKRB wird besser aufgezeigt
	<u>Planungsgruppe Zürcher Unterland</u> Verhältnis zum Entwicklungskonzept Raum Bülach (EKRB) Das Entwicklungskonzept Raum Bülach aus dem Jahr 2019 dient der Abstimmung raumwirksamer Tätigkeiten innerhalb des Raums Bülach. Das Konzept beinhaltet unter anderem auch Ziele und Handlungsansätze zum Verkehr. Es gilt als verbindliche Grundlage für die Inhalte der einzelnen kommunalen (Teil-)Richtpläne. Es ist unklar, wie das EKRB in die Erarbeitung des GVK eingeflossen ist und wie die Inhalte berücksichtigt oder allenfalls angepasst wurden. <u>Hinweis:</u> Der Stellenwert des EKRB und das Verhältnis zum erarbeiteten GVK ist nicht ersichtlich. Die PZU regt an, im GVK darzulegen, inwiefern die Inhalte des EKRB bei der Erarbeitung des GVK berücksichtigt wurden.	4 Das Verhältnis zum EKRB wird besser aufgezeigt
	<u>Amt für Mobilität Kanton Zürich</u> Erwägung In Kapitel 3 werden die übergeordneten Vorgaben abgebildet. Die im Bericht gemachten Aussagen zur übergeordneten Richtplanung sind korrekt. Jedoch fehlt die Bezugnahme auf das Entwicklungskonzept Raum Bülach (EKRB). Aufgrund der hohen Entwicklungsdynamik und der funktionalen Verflechtung im Raum Bülach wurde ein überkommunal abgestimmtes Entwicklungskonzept erarbeitet. Im Jahr 2019 wurde dieses von allen Exekutiven der beteiligten Gemeinden verabschiedet und ist als Grundlage für die nachgelagerten Planungsverfahren zu verstehen – und gilt somit auch als Grundlage für die Erarbeitung des GVK Bülach. <u>Antrag:</u> Wir beantragen das EKRB als übergeordnete Grundlage aufzuführen und den Umgang mit den überkommunalen (verkehrlichen) Entwicklungsabsichten im GVK Bülach darzulegen.	4 Das EKRB wird als übergeordnete Grundlage aufgeführt



	Erwägung Für die Festlegung von Massnahmen ist die erwartete, verkehrliche Entwicklung in den nächsten 15 Jahren zu berücksichtigen. Hierfür kann das kantonale Verkehrsmodell eine geeignete Quelle darstellen. Der Handlungsbedarf soll auf Grundlage der erwarteten, verkehrlichen Entwicklung abgeleitet werden. Im Bericht zum GVK Bülach fehlt die Nachfrageentwicklung bzw. eine Verkehrsprognose. <u>Empfehlung:</u> Wir empfehlen im Hinblick auf eine Anpassung des kommunalen Richtplans Teil «Verkehr», die zu erwartende, verkehrliche Entwicklung bis ca. 2040 bei allen Verkehrsmitteln zu berücksichtigen und im Analyseteil des GVK Bülach darzustellen. Erwägung Im Kapitel 3 des Berichts zum GVK Bülach soll die Situation der einzelnen Verkehrsträger dargestellt und analysiert werden. Im Fuss- und im Veloverkehr werden die Netzkategorien der übergeordneten Planungen abgebildet. Eine Analyse oder Einschätzung der Situation oder des Potentials auf kommunaler Ebene fehlt. Die Analyse der städtebaulichen Situation oder eine Übersicht über die wichtigsten Attraktoren für den Fuss- und Veloverkehr fehlen. Diese Grundlagen sind wichtig für eine Beurteilung der kommunalen Fuss- und Velowegnetze sowie zur Begründung möglicher Massnahmen. <u>Empfehlung:</u> Wir empfehlen, die Analyse im Bereich Fuss- und Veloverkehr mit den wichtigen Attraktoren, wie zum Beispiel Einkaufszentren, Schulen etc. zu ergänzen und die Netzkonsistenz auf mögliche Mängel bzw. Optimierungen zu prüfen.	4 Nachfrageentwicklung und Verkehrsprognose werden ergänzt 4 Netzanalysen des Fuss- und Veloverkehrs auf kommunaler Ebene wird ergänzt
	Tiefbauamt Kanton Zürich Die Analyse und Rahmendbedingungen (Kapitel 3) sind gut nachvollziehbar.	1



3.1.1 – Ziele des kantonalen GVK Im GVK des Kantons Zürich sind Ziele definiert, die beschreiben, welche Zustände bis 2030 erreicht und welche Entwicklungen angestrebt werden. Folgende fünf Hauptziele werden formuliert: Ziel 1: Optimieren des Verkehrsangebots [...] Ziel 2: Steuerung der Verkehrsnachfrage [...] Ziel 3: Verbesserung der Verkehrssicherheit [...] Ziel 4: Vermindern des Ressourcenverbrauchs und der Belastung von Menschen und Umwelt [...] Ziel 5: Sicherstellen der Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit [...]	SP Bülach Die Ziele des kantonalen GVK werden nicht vollumfänglich eingehalten. Diese sollten wo immer möglich umgesetzt werden.	3 Der Stadtrat hält an den Zielen des GVK fest
3.1.2 – Richtpläne Der kantonale Richtplan sind behördenverbindliche Festlegungen für Siedlung, Landschaft und Verkehr. Die Vorgaben des kantonalen Richtplans werden im regionalen Richtplan konkretisiert und auf die Bedürfnisse der Region abgestimmt. Die Rahmenbedingungen der Richtpläne sind nachfolgend bei den einzelnen Verkehrsmitteln aufgeführt. Bülach ist im kantonalen Richtplan als kantonales Zentrumsgebiet festgelegt. Dabei ist der Grundsatz wegleitend, dass dichte Siedlungsteile mit hoher Siedlungsqualität erhalten bleiben bzw. neu geschaffen werden sollen. In Zentrumsgebieten ist die Erschliessung auf einen «überdurchschnittlich hohen Anteil des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs» auszurichten.	Planungsgruppe Zürcher Unterland Aus Sicht der PZU wird der regionale Richtplan der PZU angemessen berücksichtigt. Die Karteneinträge aus den verschiedenen Kapiteln im Teil Verkehr des regionalen Richtplans wurden im GVK übernommen und auch die im Richtplan formulierten Ziele werden berücksichtigt.	1

3.2 – Fussverkehr

3.2.2 – Fusswegnetz

Die folgenden Abbildungen zeigen das Fusswegnetz von Bülach. Neben dem kommunalen Fusswegnetz verbinden Fuss- und Wanderwege Bülach mit den umliegenden Gemeinden.

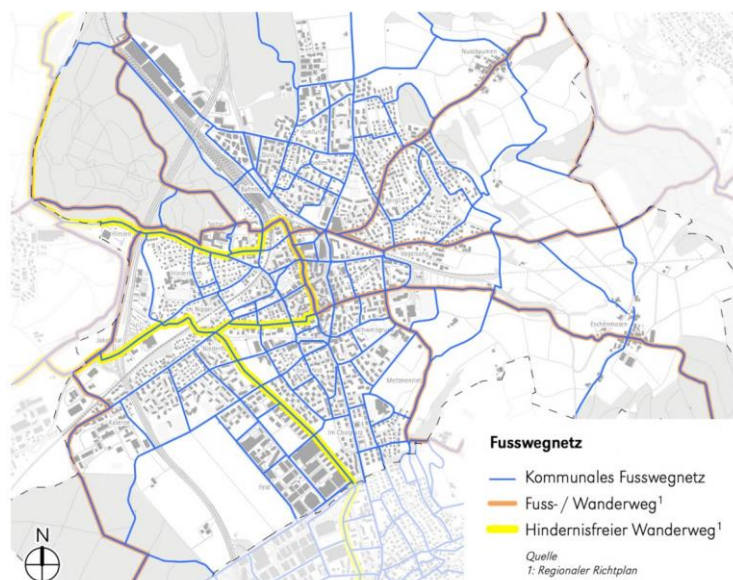


Abbildung 3: Fusswegnetz

Anwohnende Vogelsangstrasse

Als regelmässige Spaziergänger entlang des Dettenbergs zwischen Nussbaumen – Eschemoosen – Brueder – Bachenbülach und zurück zu unserer Wohnanlage am Vogelsang stellen wir fest, dass die wohl beliebtesten und auch am intensivsten genutzten Wanderrouten (2-3 Stunden) für Tagesspaziergänger aber auch für Jogger primär horizontal von Nord (Nussbaumen) nach Süd (Raum Brueder/Bachenbülach) und umgekehrt verlaufen. Die mit Abstand am häufigsten begangenen Routen finden sich ganz oben auf dem Dettenberg entlang dem Römerweg und parallel dazu etwa auf halber Höhe entlang und durch die Bülacher Weinberge über Punkt 447 beim Bachtel auf der Winterthurerstrasse und weiter Richtung Brueder, Mettmenriet und Bachenbülach (Anlage 1). Beim Betrachten des dargestellten Gesamtkonzepts des Fusswegnetztes für Bülach unter Punkt 3.2.2 fällt auf, dass dieses Netz prioritär die sternförmigen Verbindungen zu den Nachbargemeinden darstellt, dass aber die für die Naherholung der Bülacher Bevölkerung sehr viel häufiger benutzten Rundrouten, wie oben beschrieben, deutlich weniger prominent dargestellt werden. Wir begrüssen deshalb und unterstützen ganz ausdrücklich die aufgeführten Massnahmen 31 zur Behebung der «Netzlücke Eschenmoosen» und 48 «Fussgängerquerung Bachtel».

Anlage 1: Sehr häufig begangene Fusswege

3.2.2 Fusswegnetz

Die folgenden Abbildungen zeigen das Fusswegnetz von Bülach. Neben dem kommunalen Fusswegnetz verbinden Fuss- und Wanderwege Bülach mit den umliegenden Gemeinden.



4

Die Abbildung wird überprüft



3.3 – Veloverkehr 3.3.2 – Velowegnetz Die Zürich-/Schaffhauser- und Erachfeldstrasse stellen im kantonalen Netz Hauptverbindungen dar. Die Winterthurer-, Badener- und Hochfelderstrasse sind als Nebenverbindungen gekennzeichnet. Einzelne Abschnitte im Netz sind als Schwachstellen definiert. Entlang der Glatt sowie vom Zentrum nach Osten verläuft eine Radroute.	<u>Tiefbauamt Kanton Zürich</u> Im Kapitel 3.3.2 Velowegnetz (S.11) wurde die Velo-Schwachstelle bei Eschenmosen (Winterthurerstrasse, RVS 355) (07_144) fehlerhaft erfasst. Die ausgewiesene Schwachstelle geht bis zum Knoten Winterthurer- / Chlingenhofstrasse (Verlängerung bis ca. km 11.3). <u>Empfehlung:</u> Die Abbildung 5 Velowegnetz im Kapitel 3.3.2 soll überarbeitet werden, indem die Schwachstelle (07_144) bis zum Knoten Winterthurer-/ Chlingenhofstrasse verlängert wird.	4 Die Velo-Schwachstelle wird angepasst
	<u>Pro Velo Kanton Zürich</u> Die Karte zum kantonalen Velonetz (S. 7, 3.3.2) kann in Bezug auf die Farbgebung gegenüber dem kantonalen Velonetzplan für Verwirrung sorgen. Im kantonalen Velonetzplan werden Hauptverbindungen in Grün, Nebenverbindungen in Blau und Freizeitverbindungen (Schweiz Mobil Routen) in Gelb ausgewiesen (vgl. GIS-Browser). Diese Farbgebung soll hier übernommen werden, denn die Unterscheidung von Hauptverbindung und Nebenverbindung ist insbesondere dort, wo zusätzliche Schwachstellen ausgewiesen werden, nur schwer erkennbar auf dem Plan.	4 Die Farbgebung wird auf die kantonale Velonetzplanung abgestimmt
3.4 – Öffentlicher Verkehr 3.4.1 – Übergeordnete Vorgaben Gemäss kantonalem Richtplan hat der öffentliche Verkehr mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses zu übernehmen, der nicht auf den Fuss- oder Veloverkehr entfällt. Weiter ist der strassengebundene öffentliche Verkehr zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit, wo erforderlich, gegenüber dem motorisierten Individualverkehr angemessen zu bevorzugen. Im kantonalen Richtplan ist vorgesehen, dass die S-Bahnstrecke zwischen Winterthur und Bülach (ausgenommen Dättenbergtunnel) vollständig auf Doppelspur ausgebaut werden soll. Die Park-&-Ride-Anlage am Bahnhof (ostseitig) kann auf insgesamt max. 300 Abstellplätze erweitert werden.	<u>Amt für Mobilität Kanton Zürich</u> Erwägung Im Kapitel 3.4.1 ist die Aussage: «Weiter ist der strassengebundene öffentliche Verkehr zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit, wo erforderlich, gegenüber dem motorisierten Individualverkehr angemessen zu bevorzugen» enthalten. Wir weisen darauf hin, dass gemäss § 14 Strassengesetz des Kantons Zürich die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs prioritär zu berücksichtigen sind. <u>Antrag:</u> Es wird beantragt, die Aussage gemäss § 14 des Strassengesetzes zu korrigieren.	4 Die Formulierung wird korrigiert



3.4.2 – Liniennetz ÖV, Erschliessungsgüte

Bülach ist über den Bahnhof Bülach nördlich des Stadtzentrums an das Fernverkehrs- und das Zürcher S-Bahn-Netz angeschlossen. Der Bahnhof Bülach wird von den folgenden Bahnlinien bedient:

Nummer	Route	Zusatzinformation
RE	Zürich HB – Bülach – Schaffhausen	Stundentakt
S3	Bülach – Wetzikon	Halbstundentakt (morgens 3x, abends 4x)
S9	Uster – Schaffhausen	Halbstundentakt
S36	Bülach – Waldshut	Stundentakt
S41	Bülach – Winterthur	Stundentakt

Tabelle 1: Bahnlinien am Bahnhof Bülach

An der nördlichen Gemeindegrenze liegt der Bahnhof Glattfelden, welcher von der S9 und der S36 bedient wird. Der Bahnhof weist für die Erschliessung in Bülach eine untergeordnete Bedeutung auf, da er abseits des Siedlungsgebiets liegt und nur von Buslinien nach Glattfelden angefahren wird.

Wie Abbildung 7 zeigt ist die ÖV-Erschliessungsgüte Bülachs durch die Bahn-Halte besonders um den Bahnhof sehr gut (A). Ein Grossteil der Siedlungsfläche befindet sich mindestens in der Kategorie C. Die westlich gelegenen Wohnquartiere erreichen wegen der grossen Distanz zum Bahnhof jedoch nur die Klasse D. Die östlich von Bülach liegenden Weiler Nussbaumen und Eschenmosen sowie der nördliche Weiler Heimgarten sind mit dem ÖV nicht erschlossen.

[...]

Amt für Mobilität Kanton Zürich

Erwägung

Gemäss Kapitel 3.4.2 soll der Bahnhof Glattfelden durch die Linie S36 bedient werden. Dies ist aus Sicht des ZW nicht möglich.

Antrag: Es wird beantragt die Aussage zu korrigieren.

Erwägung

Die ÖV-Güteklassen (Kapitel 3.4.2) sind im Rahmen der gesamtverkehrlichen Beurteilung der Erschliessungsqualität sowie für die Dimensionierung von Parkieranlagen massgeblich. Die kantonale Angebotsverordnung hingegen ist für die Beurteilung der ÖV-Erschliessungspflicht massgebend.

Hinweis: Das Kapitel 3.4.2 im Planungsbericht ist entsprechend dieser Unterscheidung anzupassen.

SP Bülach

S41: Bülach – Winterthur Halbstunden- statt Stundentakt

4

Die Aussage wird korrigiert

4

Die Formulierung wird angepasst

4

Tabelle wird angepasst



3.4.3 – Rahmenbedingungen: Regionaler Bushof, Gestaltungsplan Herti

Das ÖV-Angebot im Unterland und der ÖV-Knoten Bülach sollen weiter ausgebaut werden. Für den Bushof Bülach wurden die heutige Lage südlich des Bahnhofs oder alternativ die Lage östlich des Bahnhofs in Betracht gezogen. Es wurden auch Teilverlagerungen geprüft. Für die weiteren Planungen wird am heutigen Standort festgehalten, da trotz der Mehrkosten eine Verlagerung des Bushofs östlich oder westlich der Gleise kaum Mehrnutzen mit sich bringt und eine Verlegung des Freiverlads der SBB erfordert. Weiter kann die Aufwertung am bestehenden Standort rascher erfolgen und das Zentrum von Bülach besser angebunden werden. Der Bushof soll mit 7 Kanten für den Regelbetrieb und 2 Kanten für den Bahnersatz/Zusatzbusse ausgebaut werden.

FDP Bülach

Das Paradigma des exklusiven Bushofs Mitte ist limitierend für die Weiterentwicklung des ÖV, belastend für den geplanten Begegnungsraum Zentrum (mit Tempo 30), einschränkend für den Fluss des MIV, konservativ und visionslos bezüglich der Entwicklung des Bahnhofareals nördlich des Herti-Areals. Auch im Hinblick auf attraktive Arbeitsplätze könnte man hier von einer Vision Nord sprechen. Bushaltestellen östlich und westlich der Geleise sind zumindest optional zu ermöglichen und zu planen, um sie dann bei Bedarf zu realisieren. Die Fusswegverbindungen im Bereich Bahnhof sind vordringlich auszubauen; zur Bahnhofstrasse, zwischen Schaffhauserstrasse und Nordstrasse. Bülach als Regionalzentrum ist einer der wichtigsten Knotenpunkte im Kanton Zürich. Entsprechend sollten Kostenfolgen für gewisse Ausbauten und Massnahmen nicht nur von Bülach getragen werden.

Details

Die FDP Bülach bekennt sich zum vorgesehenen Begegnungsraums Bülach Zentrum, ohne querenden MIV Verkehr und mit Tempo-30 Verkehr. Genauso wie zu einem hervorragenden ÖV in Sinne eben genau für ein lebendiges Zentrum, aber auch zur Bewältigung des Mehrverkehrs wegen Wachstum von Bülach. Der im vorgeschlagenen GVK implizite Zwang, den Bahnhof per Bus exklusiv via Bahnhofstrasse zu erschliessen,

- wird den notwendigen Ausbau des ÖV behindern.
- steht der Idee des Begegnungsraums im Zentrum diametral entgegen.
- trägt zur weiteren Einengung des MIV bei.

Das quasi brachliegende SBB Gelände westlich und östlich des Gleisfeldes ist städtebaulich wie auch kommerziell extrem wertvoll (20 ÖV-Minten vom HZ Zürich!) und sollte visionär zusammen mit der SBB entwickelt werden. Dazu gehört auch die Möglichkeit von Busstationen westlich und östlich der Geleise als Voraussetzung für den notwendigen ÖV-Ausbau, und für Zufahrt von da, wo die Busse herkommen, und nach da, wo sie hinfahren. Das ergibt dann weitere mögliche Varianten, z.B. dass die Busse 530/531 östlich des Sonnenhofs anhalten. Genauso wie eine querende, attraktive Ost-West Fussgängerunterführung. (Einwände bezüglich des Freiverlads SBB und der hohen Kosten sind unseres Erachtens nicht stichhaltig, weil es in der

3

Der Stadtrat hält am Bushof Mitte fest



	entsprechenden Studie um eine Verlegung des GESAMTEN Bushofs von Mitte nach Ost ging, nicht nur um die Verlegung von 1 oder 2 Linien nach Bedarf.)	
	Grüne Bülach Langfristig ist es anzustreben, den Bushof über oder unter den Bahnhof zu verlegen (z.B. analog der Stadt Chur). Dadurch ist es möglich, einzelnen Buslinien ost- und westseitig direkt an den Bushof anzubinden, und das jetzt schon stark belastete Zentrum zu entlasten. Ostseitig wäre, gegeben durch die topographische Lage, sogar eine Zufahrt ohne Rampe möglich.	1
	SP Bülach Wir begrüßen, dass der Bushof an der heutigen Lage bestehen bleiben soll und weiter ausgebaut wird. Nur so können die Vorgaben des BehiG-Gesetzes eingehalten werden. Alternative Möglichkeiten wurden geprüft und mussten verworfen werden. Ebenso begrüßen wir, dass der regionale Bushof aus dem Gestaltungsplan Herti herausgelöst wird, da er eine gewisse Dringlichkeit hat.	1
	VCS Sektion Zürich Langfristig ist es anzustreben, den Bushof über oder unter den Bahnhof zu verlegen (z.B. analog der Stadt Chur). Dadurch ist es möglich, einzelnen Buslinien ost- und westseitig direkt an den Bushof anzubinden, und das jetzt schon stark belastete Zentrum zu entlasten. Ostseitig wäre, gegeben durch die topographische Lage, sogar eine Zufahrt ohne Rampe möglich.	1
3.5 – Motorisierter Individualverkehr 3.5.4 – Übergeordnetes Konzept: Kantonales Verkehrsmanagement Raum Bülach Das Verkehrsmanagement Raum Bülach, erarbeitet durch den Kanton, diene als Input für das vorliegende GVK Bülach. Es kommt zu den folgenden Erkenntnissen: Zur Entlastung des internen Verkehrssystems muss die Autobahn A51 mit den drei Anschlüssen stärker einbezogen und der Verkehr an den Knoten gesteuert und gelenkt werden. Abbildung 10 zeigt das Zielbild des Verkehrsmanagements Raum Bülach. In diesem wird der Ost-West Verkehr über den Anschluss Bülach-Nord geführt. Der Durchgangs-, Ziel- und Quellverkehr wird über die Autobahn abgewickelt. Die südlich des Zentrums liegenden Siedlungsgebiete werden auf den Anschluss Bülach-Süd geleitet.	FDP Bülach Entlastung des internen Verkehrssystems über die Autobahn A51 Der GVK Entwurf enthält unter Artikel 3.5.4 eine Grafik, woraus eine fixe Zuordnung der städtischen Quartiere an die Autobahnanschlüsse ersichtlich wird. Die vorgeschlagene Lösung, die Stadt in drei Sektoren zu teilen, ohne jegliche Berücksichtigung der Ausrichtung der Fahrt (Richtung Schaffhausen oder Richtung Kloten), ohne Berücksichtigung der Tageszeiten (freie oder überfüllte Routen) und ohne Berücksichtigung der Fahrtrichtung (Aus Bülach raus oder nach Bülach hinein), ist noch nicht optimal angedacht. Wichtige ergänzende Elemente eines zukunftsfähigen MIV – Konzeptes sind oder könnten zumindest potenziell sein: - Entflechtung des Veloverkehrs von den Hauptachsen (siehe Veloverkehr)	3 Bei der Abbildung handelt es sich um ein übergeordnetes Konzept des Verkehrsmanagements Raum Bülach

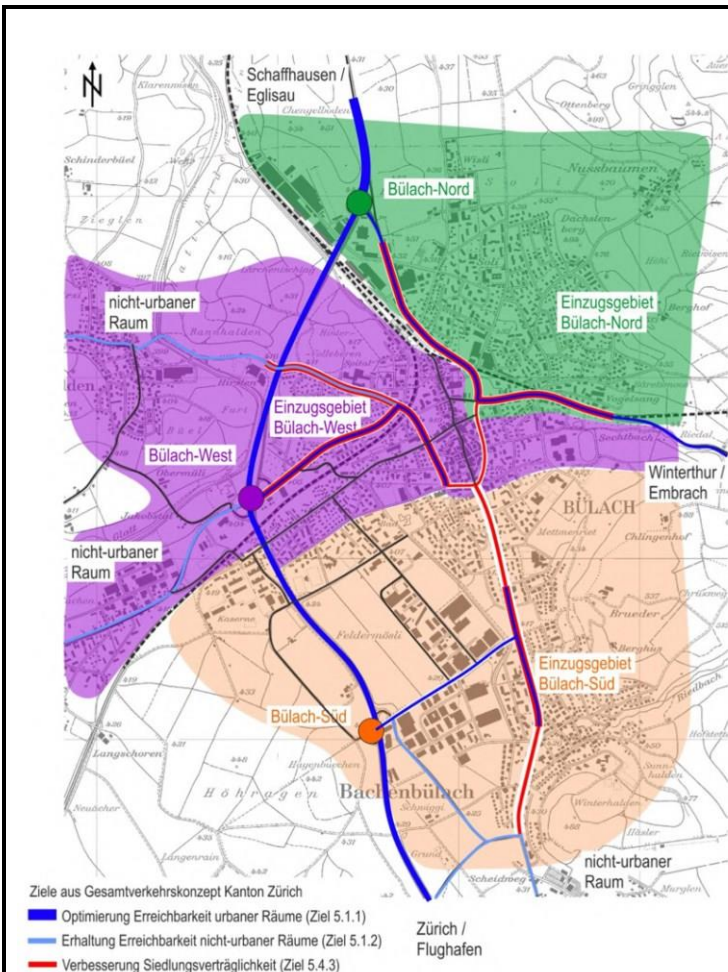


Abbildung 10: Zielbild Verkehrsmanagement Raum Bülach [10]

- Entlastung der Bahnhofstrasse durch Ausbau ÖV auch östlich und westlich der Geleise (siehe Abschnitt Zentrum – Bushof – Ausbau ÖV unten)
- Studieren eines ausgebauten Einbahnstrassen-Konzepts
- Einführen von Road-Pricing (hohe Kosten für Durchgangsverkehr, geringe oder keine Kosten für Quell- und Zielverkehr) → Bevorzugung von Bewohnern und Kunden des Gewerbes. Keine Verbote, sondern Anreize!
- Park- und Verkehrsleitsystem (wie bei der Entwicklung des SBB Areals: Wenn man keine eigene Idee hat, was man will, wird man auch bei Kanton oder Bund nichts erreichen...)
- Der MIV aus Bülach Nord zum Spital und Hirslen könnte eventuell über die SBB Brücke/Nordstrasse geleitet werden.



3.5.5 – Routenwahl Zentrum Im Rahmen des «Verkehrsmanagements Raum Bülach» wurden 2018 neben den Belastungen die Routenwahl rund um das Zentrum Bülach erhoben. Wie Abbildung 11 (links) zeigt, fahren 75% des Ost-West-Verkehrs durch das Zentrum (via Winterthurer-/Bahnhof-/Kasernenstrasse). 20% des Ost-West-Verkehrs fährt über den Altstadtring (grün), nur knapp 10% der Fahrzeuge wählen die Route via Autobahn (gelb). Auch beim kleinräumigeren Ost-West-Verkehr zwischen Winterthurer- und Hochfelderstrasse (Abbildung 11 rechts) zeigt sich, dass 68% der Fahrzeuge die Route durch das Zentrum via Bahnhofstrasse wählen. In der Untersuchung CityMonitoring Zentrumsdurchfahrt [18] wurde aufgezeigt, dass der Anteil des Durchgangsverkehrs auf der Bahnhofstrasse – zwischen Winterthurer- und Kasernenstrasse – rund ein Drittel beträgt.	SP Bülach Die dargelegten Zahlen zeigen deutlich auf, dass ein wesentlicher Teil des West-Ostverkehrs durch das Zentrum führt. Die vorgesehene Route via Autobahn muss mittels Signalisation und Durchfahrtsverhinderung gefördert und verbessert werden. Alternativ muss die Leitung des Verkehrs über die Schaffhauserstrasse/Poststrasse geprüft werden.	1 Wird mittels Massnahme Nr. 12 – Durchfahrtssperre Zentrum geprüft
3.5.6 – Parkierung In Bülach bestehen 37 öffentliche Parkieranlagen mit rund 1000 Parkfeldern. Hinzu kommen ca. 600 markierte Parkfelder im öffentlichen Strassenraum. Parkieranlagen befinden sich beim Sportzentrum Hirslen, dem Seemattparkplatz, dem Stadtweiher, der Allmend, dem Freibad, an Parkplätzen an der Spital-, und Allmendstrasse sowie in der Altstadt. Im Zentrum sowie in den Quartieren gibt es Parkmöglichkeiten in markierten Parkfelder entlang von öffentlichen Strassen. Rund um den Bahnhof bestehen Park- & Ride-Anlagen beim Bushof, beim Güterbahnhof (Ostseite) und an der Nordstrasse mit insgesamt 180 Abstellplätzen. Daneben befindet sich eine unbekannte Anzahl an Kiss- & Ride-Parkplätzen. Weiter bestehen beim Einkaufszentrum Sonnenhof im Zentrum sowie bei den Einkaufszentren in Bülach Süd grössere private Parkieranlagen. Je nach Tageszeit ist die Auslastung der Parkieranlagen unterschiedlich. Eine Untersuchung im Rahmen der Erweiterung des Alters- und Pflegeheims Grampen ergab, dass die Parkplatzstandorte in	FDP Bülach Die im GVK-Dokument enthaltenen Parkplatz-Analysen sind ungeeignet. In den Beispielen unter Punkt 3.5.6 wird die durchschnittliche Belastung der Parkplätze als Bemessungsgrundlage gebraucht.	3 Die Auswertung des GVKs basiert auf den verfügbaren Grundlagen
	Der Bedarf an Parkplätzen soll sich aber (mit Augenmass) nach Spitzenbelastungen richten. Missverständliche Analysen sollten aus dem städtischen GVK entfernt werden.	4 Ein Hinweis zur Aussagekraft bezgl. Spitzenstunden-belastung wird ergänzt
	SP Bülach Sofern Parkhäuser zentrumsnah erstellt werden können, ist oberirdisch die gleiche Anzahl Parkplätze aufzuheben.	3 Dies widerspricht den Zielen des GVK



Bülach eine durchschnittliche Auslastung von 44% aufweisen. Eine Auswertung der Parkplatzbelegung des Jahres 2019 durch die Stadt hat gezeigt, dass die durchschnittliche Auslastung während der gebührenpflichtigen Zeiten über alle Parkplätze bei 38% lag. Auf der Marktgasse lag die durchschnittliche Auslastung bei 46%, auf der Kasernenstrasse bei 55%. Die höchste Auslastung wurde beim Bezirksgebäude mit 75% verzeichnet.		
4 – Trends In Bülach wohnen 2021 rund 22'000 Personen. Gemäss Prognose der Bevölkerungsentwicklung ist bis 2040 mit zusätzlichen 7'000 bis 9'000 Einwohnern zu rechnen [11]. Die Zahl ist u.a. abhängig davon, ob Umzonungen vorgenommen werden. Ein Grossteil des aktuell stattfindenden Bevölkerungswachstums findet in grösseren Bauvorhaben (zurzeit Bülach Nord) statt. Die Bevölkerungszunahme führt auch zu einer Zunahme des Verkehrsaufkommens. Das regionale Gesamtverkehrskonzept misst für das Zürcher Unterland folgenden Trends grosse oder mittlere Bedeutung bei:	Planungsgruppe Zürcher Unterland <i>Berücksichtigung Regionales Gesamtverkehrskonzept Zürcher Unterland Plus</i> Durch das Amt für Mobilität wird momentan das regionale Gesamtverkehrskonzept Zürcher Unterland Plus (rGVK PZU+) erarbeitet. Der Entwurf liegt vor, momentan befindet es sich nach Abschluss der Vernehmlassung in der Überarbeitung. Im Entwurf des GVK sind die Trends abgebildet, denen das rGVK PZU+ für das Zürcher Unterland Bedeutung beimisst (Bike-Boom, Klimawandel, 24/7-Gesellschaft, demographische Alterung, autonomes Fahren, Carsharing / Carpooling und City Logistik). Das rGVK definiert zudem zahlreiche Massnahmen von regionaler Bedeutung, die auch für die verschiedenen Gemeinden relevant sind. Diese Massnahmen werden – vermutlich aufgrund der parallelen Erarbeitung des GVK Bülach und des rGVK – im GVK Bülach nicht abgebildet. Damit das rGVK bei der weiteren Verkehrsentwicklung berücksichtigt wird und dessen Massnahmen umgesetzt werden, regt die PZU an, dass jene Massnahmen des rGVK, welche die Stadt Bülach betreffen, im GVK aufgenommen werden oder zumindest darauf verwiesen wird. <u>Antrag:</u> Massnahmen aus dem rGVK PZU+, welche für die Stadt Bülach relevant sind, sind im GVK der Stadt Bülach in geeigneter Form abzubilden. Tiefbauamt Kanton Zürich Die Trends und die meisten Ziele (Kapitel 4 und 5) stimmen mit denjenigen des regionalen Gesamtverkehrskonzeptes Zürcher Unterland plus überein (rGVK, Stand Vernehmlassung vom November 2021). Im Text werden jedoch die Ziele im Kapitel 5 jeweils auf die des kantonalen Gesamtverkehrskonzeptes 2018 referenziert, nicht aber auf diejenigen des rGVK.	3 Die übergeordneten Konzepte sollen situativ im Rahmen der einzelnen Massnahmen konsultiert und deren Berücksichtigung projektbezogen beurteilt werden. 4 Ziele des rGVK werden ergänzt



Megatrend	Abgeleitete Stossrichtungen für rGVK PZU+
Bike-Boom	– Zeitnahe Realisierung von Veloschnellrouten – Behebung der Sicherheitsdefizite im Velonetz – Ausbau BikeSharing-Angebot in allen Gemeinden – Ausbau des Angebots an (öffentlichen) Veloabstellplätzen – «Marketing für Velofahren – bei jedem Wind & Wetter» – Optimale Berücksichtigung Veloverkehr bei Entwicklungsgebieten (attraktive Zugänge, Veloparkierungsangebot etc.)
Klimawandel	– Flächenversiegelung durch Verkehrsinfrastruktur minimieren / reduzieren – Umgestaltung der Strassenräume: Begrünung, Entsiegelung → Verbesserung des Mikroklimas – Förderung E-Mobilität >> insb. Ladestationen für E-Bikes/-Autos (oder auch E-Bussflotten), im öffentlichen sowie privaten Raum – Kurze Wege ermöglichen durch – Mischung Wohnen + Arbeiten in allen Entwicklungsgebieten – Grundversorgung dezentral sicherstellen (z.B. Dorfläden, Sportverein etc.)
24 / 7-Gesellschaft	– Beleuchtung im öffentlichen Raum verbessern (für Fuss- und Veloverkehr), unter Berücksichtigung einer Minimierung der Lichtverschmutzung – Schutz vor Verkehrslärmimmissionen – Nacht- / Randstundenangebot ÖV
Demographische Alterung	– Anpassungen / Umgestaltungen / Neurealisierung von Strassenräumen nach einheitlichen Standards für Fussverkehr (inkl. Hindernisfreiheit) planen und realisieren – Ausbau / Optimierung Fuss- und Veloverkehrsnetz (insb. Behebung Sicherheitsdefizite) sowie ÖV-Netz – Alternative Mobilitätsdienste fördern (z.B. Heimplieferservices, Carpooling etc.)
Autonomes Fahren	– Testbetrieb für Shuttle-Bus (vorerst noch ohne automatisiertes Fahren, aber im Sinne von ÖIV (ÖV-Angebot aber ohne fixe Linienführung und fixer Fahrplan für Vernetzung der ländlicheren Gebiete)
Carsharing / Carpooling ⁹	– Carsharing-Standorte und Anzahl Fahrzeuge weiter ausbauen (im öffentlichen Raum, auf Firmenarealen) – Entwicklungsgebiete als autoarme / autofreie Siedlungen realisieren mit einem (in die Miete integrierten) Carsharing-Angebot – Carpooling-App entwickeln / einführen
City Logistics	– Dezentrales Logistikkonzept, z.B. mit Abholmöglichkeiten – Besser koordinierte Güter-Feinverteilung im Siedlungsgebiet – Hotspots für Güterverkehr optimal ins Verkehrsnetz einbinden

Tabelle 3: Megatrends und abgeleitete Stossrichtungen für das regionale GVK. [4]

Hinweis: zu folgenden Massnahmenbereichen des rGVK Zürcher Unterland plus finden sich keine Aussagen im städtischen GVK:

- Massnahmenbereich GM01.5 Förderung von alternativen und emissionsarmen Antriebsformen
- Massnahmenbereich GM01.6 Sensibilisierung der Bevölkerung auf die Thematik «nachhaltige Mobilität»
- Massnahmenbereich GM03.4 Einführung Bike-Sharing-Angebot
- Massnahmenbereich GV01.1 Prüfung und Erhalt neuer Verladestandorte von Kies auf Bahn
- Massnahmenbereich GV01.2 Stärkung und Erhalt Bauschutt-sortierung / Kiesaufbereitung mit Verlad auf Bahn
- Massnahmenbereich GV01.3 Verschiebung und Erhalt Freiverlad
- Massnahmenbereich GV02.1 Förderung einer nachhaltigen Feinverteilung im Konsumgüterverkehr

2

Die Massnahmenbereiche GV01.1, GV01.2, GV01.3 und GV02.1 betreffen regionale Planungen, welche nicht auf Stufe des kommunalen GVK bearbeitet werden können.

Die Bearbeitung der Massnahmenbereiche GM01.5, GM01.6 und GM03.4 erfolgt auf kommunaler Ebene ausserhalb des GVK.

FDP Bülach

Quantitative Analysen und Prognosen

Die nachstehenden Bevölkerungszahlen sind zwingend zu verifizieren. Aufgrund der vorliegenden Pläne und Trends sind die Wachstumsprognosen bis 2040 klarzustellen. Ebenso ist der Einfluss der Arbeitsplatzentwicklung aufzuzeigen. Bis dato hinkt die Stadt mit der Infrastruktur permanent hinter dem Wachstum her. Eine mögliche Datengrundlage – zumindest betreffend der Bewohner – wären die Steuererklärungen (anonymisiert), wo ja Angaben betreffend Verkehrsmittel bei Berufsauslagen gemacht werden.

Bevölkerungsprognose Bülach	Teilrichtplan Siedlung 2020	GVK 2021
Erstellt im Jahr		
Bevölkerung Stand Ende 2015	19 342	
Bevölkerung Stand Ende 2021		22 000
Erwartete Bevölkerung 2040 (min.)	25 800	29 000
Erwartete Bevölkerung 2040 (max.)	28 800	31 000

Wenn die Bevölkerung wie bis anhin um durchschnittlich 2.3% pro Jahr wächst, werden wir in 2040 sogar schon 34'000 Einwohner haben. Die

4

Die Wachstumsprognosen werden auf Basis der aktualisierten Bevölkerungsprognose 2040 (Stand Juni 2022) verifiziert.

[illegible]



	zur Erreichung des kantonalen Modalsplit-Ziels leisten. Aus diesen Gründen hat der öffentliche Verkehr in der Stadt Bülach eine grössere Bedeutung als in den umliegenden Gemeinden. Des Weiteren ist nach §242 Planungs- und Baugesetz (PBG) die Zahl der Abstellplätze nach dem Angebot des öffentlichen Verkehrs festzulegen. Gemäss Zielsetzung (MIV4) im GVK-Bülach sind beispielsweise genügend Parkierungsmöglichkeiten am Rande des Zentrums anzubieten und wo nötig zusätzliche zu schaffen. Die generelle Zielsetzung zusätzliche Parkierungsanlagen bei Bedarf zu schaffen, steht im Widerspruch zum kantonalen Modalsplit-Ziel sowie zur Zielsetzung hinsichtlich Beitrag der Zentrumsgebiete an eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung. <u>Antrag:</u> Wir beantragen das GVK Bülach bezüglich Parkierung stärker auf die übergeordnete Gesamtverkehrsstrategie auszurichten. Dies soll sich in der Zielsetzung (Kap. 5), den Handlungsfeldern (Kap. 8) und den Massnahmen (Kap.9) zur Parkierung widerspiegeln.	
	<u>GLP Bülach</u> Allgemeine Ziele: Wir begrüssen die im GVK statuierten Ziele insbesondere dahingehend, dass ein Verkehrszuwachs möglichst auf die ressourceneffizienten Verkehrsarten ÖV, Velo- und Fussverkehr gelenkt werden und unterstützen dies. Ebenso sind sichere, direkte und kurze Wege und eine hohe Aufenthaltsqualität in Bülach in unserem Sinne. Spezifische Ziele: Auch die spezifischen Ziele hinsichtlich Fuss- und Veloverkehr sowie ÖV unterstützen wir vollumfänglich. Hinsichtlich der Ziele für den motorisierten Individualverkehr äussern wir uns im Rahmen der Stellungnahmen zu den einzelnen Massnahmen.	1



5.2.1 – Generelle Ziele G1 – Gleichberechtigte Verkehrsträger Das GVK Bülach betrachtet alle Verkehrsträger gleichberechtigt. - <i>Kantonales GVK, Leitsatz 4: Der Zuwachs an Verkehr soll möglichst auf die ressourceneffizienten Verkehrsarten ÖV, Fuss- und Veloverkehr gelenkt werden</i> - <i>Kantonales GVK, Ziel 2.2: Erhöhen des ÖV-Anteils am Gesamtverkehrsaufkommen</i> - <i>Kantonales GVK, Ziel 2.3: Erhöhen des Veloverkehr-Anteils am Gesamtverkehrsaufkommen</i> - <i>Kantonales GVK, Ziel 2.4: Erhöhen des Fussverkehr-Anteils am Gesamtverkehrsaufkommen</i> G2 – Direkte, sichere und kurze Wege Bülach ist eine Stadt der direkten, sicheren und kurzen Wege. - <i>Kantonales GVK, Ziel 2.1: Reduktion der Tagesdistanzen im Personenverkehr</i> G3 – Hohe Aufenthaltsqualität Bülach bietet eine hohe Aufenthaltsqualität in den Quartieren und im Zentrum - <i>Kantonales GVK, Ziel 4.3: Verbessern der Siedlungsverträglichkeit des Strassenverkehrs</i> G4 – Eingebettete Gesamtplanung Das GVK betrachtet das ganze Stadtgebiet und ist in die übergeordnete Planung eingebettet	Amt für Mobilität Kanton Zürich Erwägung Bezüglich des Ziels «G1 – Gleichberechtigte Verkehrsträger» (Kapitel 5.2.1) ist aus Sicht ZVV nicht klar, was dieses Ziel konkret bedeutet. Gemäss den übergeordneten Vorgaben (z.B. kantonaler Richtplan) soll eine Verlagerung zum öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr erfolgen. Antrag: Das Ziel «G1 – Gleichberechtigte Verkehrsträger» soll präzisiert werden.	3 Der Stadtrat hält am Ziel fest
	Tiefbauamt Kanton Zürich Der Bezug des Zieles «G1 Gleichberechtigte Verkehrsträger» (Kapitel 5.2.1) zu den Zielen des kantonalen GVK ist nicht nachvollziehbar bzw. es steht im Widerspruch dazu: Das kantonale GVK sieht explizit eine Reduktion des MIV-Anteils zu Gunsten von ÖV, Velo- und Fussverkehr vor (Ziele 2.3, 2.3, 2.4). Wir regen hier an, die entsprechende Formulierung anzupassen. Antrag: Die Zielsetzung G1 ist im Sinne des kantonalen Gesamtverkehrskonzeptes anzupassen.	3 Der Stadtrat hält am Ziel fest und sieht kein Bedarf für Anpassungen
	FDP Bülach Aus volkswirtschaftlichen Gründen, für Bewohner, Arbeitende, Gewerbe, Handwerker, Sanität, Feuerwehr und nicht zuletzt für den ÖV muss der MIV flüssig bleiben. Die FDP unterstützt Konzentration des MIV auf Autobahnen und Hauptverkehrsachsen. Langsamverkehr sollte aber weitmöglichst entflochten werden. Details Unter Art 5.2.1-G1 steht: "Das GVK Bülach betrachtet alle Verkehrsträger gleichberechtigt." In den Details des GVK ist dann aber klar, dass ÖV-, Velo- und Fussverkehrsanteile erhöht werden sollen. Die Bedürfnisse und das mögliche Wachstum des MIV werden aber nicht ausreichend berücksichtigt. Der MIV (bekanntermassen haben auch e-Autos 4 Räder und gehören zum MIV!), wird also auch in 2040 noch ein volkswirtschaftlich sehr wichtiger Verkehrsträger sein. Der Home-Office-Anteil kann nur bei Büro-Arbeitenden zunehmen, Angestellte des Gewerbes, der Spitäler, der Produktion werden weiterhin zum Arbeitsplatz müssen, genauso wie Handwerker, Sanitäter,	1



	Spitex und Feuerwehrleute. Sehr wichtig wird ein attraktiver und flüssiger Öffentlicher Verkehr sein. Eine substanzielle Zahl von Menschen wird aber auch in Zukunft aufs (e-)Auto angewiesen sein!	
	Grüne Bülach Das Verkehrsangebot (Infrastrukturen und Dienstleistungen) steuert das Verkehrsverhalten und damit die Nachfrage. Das GVK wirkt sich daher auf die Siedlungsqualität (Lärm, Emissionsbelastung, Hitze, ...) sowie mittel- bis langfristig auf das Klima, den Ressourcenverbrauch und die Gesundheit der Menschen aus. Diese Folgen der Verkehrsgewohnheiten sind relevant und müssen bei der Zielsetzung berücksichtigt werden. Das gilt auch auf Gemeindeebene: Der Hinweis auf die Ziele des kantonalen GVK ist alleine nicht ausreichend.	1
	Es ist ein Ziel analog zum Ziel 4 des kantonalen GVK einzuführen: «Ressourcenverbrauch und Belastung von Mensch und Umwelt vermeiden und reduzieren.». Das Ziel G3 «Hohe Aufenthaltsqualität» ist zu ergänzen: «Hohe Aufenthalts- und Siedlungsqualität. Bülach bietet eine hohe Aufenthaltsqualität in den Quartieren und im Zentrum und sorgt für einen siedlungs- und klimaverträglichen Strassenverkehr». Das Ziel G1 «Gleichberechtigte Verkehrsträger» darf nicht im Sinne einer gleichmässigen Förderung missinterpretiert werden. Der bisherigen Bevorzugung des MIV ist im Gegenteil mit Massnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs und des öffentlichen Verkehrs entgegenzuwirken, was auch den Zielen des kantonalen GVK entspricht. Das Verhältnis zwischen dem Flächenbedarf des MIV (Strassen und Parkplätze) und den für den FV und VV sowie ÖV reservierten Flächen muss durch Massnahmen wie breitere Gehwege und Velostreifen sowie MIV-freie Zonen ausgeglichener gestaltet werden. Das Ziel G1 «Gleichberechtigte Verkehrsträger» ist so zu definieren, dass die gleichmässige Förderung aller Verkehrsträger ausgeschlossen und die Förderung des bisher benachteiligten Aktivverkehrs (Velo- und Fussverkehr) sowie des öffentlichen Verkehrs postuliert wird.	3 Der Stadtrat sieht kein Bedarf für zusätzliche Ziele 3 Der Stadtrat hält am Ziel fest und sieht kein Bedarf für Anpassungen 3 Der Stadtrat am Ziel fest und sieht kein Bedarf für Anpassungen



	SP Bülach Das Ziel der gleichberechtigten Verkehrsträger ist nicht möglich und sinnvoll. Der Langsamverkehr (Fahrrad, Fussgänger) und der ÖV sollen stärker gefördert werden.	3 Der Stadtrat hält am Ziel fest
	PostAuto AG G1: Wir können die politische Haltung einer Gleichberechtigung der Verkehrsmittel verstehen, zweifeln aber, ob damit die vom Kanton geforderten Umlagerungsziele wirksam genug erreicht werden. Ziel Nr. 2 des kantonalen GVK verlangt eine Steuerung der Verkehrsnachfrage, um die Tagesdistanzen im Personenverkehr zu reduzieren und den ÖV-, Veloverkehr- und Fussverkehr-Anteil im Gesamtverkehrsaufkommen zu erhöhen. Aus unserer Sicht fehlt eine Einschränkung des Grundsatzes in der folgenden Art: "Im GVK werden alle Verkehrsträger gleichberechtigt betrachtet, soweit sich damit die übergeordneten Umlagerungsziele erreichen lassen." Dieses Bekenntnis zur aktiven Steuerung der Verkehrsnachfrage kommt in unseren Augen etwas kurz.	1
	Pro Velo Kanton Zürich Das erste generelle Ziel «G1 – Gleichberechtigte Verkehrsträger» ist im Kern nachvollziehbar. Die Formulierung ist jedoch ungeeignet gewählt, da es sich um eine Erklärung (das GVK betrachtet) statt um eine eindeutige Zielformulierung handelt. Es ist daher in dem Sinn umzuformulieren, dass mit dem GVK eine Gleichberechtigung der Verkehrsträger angestrebt wird inklusive einer gerechteren Flächenverteilung in Abhängigkeit mit den Förderzielen von Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr. Die Formulierung der «gleichberechtigten Betrachtung» verankert die Förderung der nachhaltigen Mobilitätsformen nicht ausreichend (wie sie in kantonalen GVK formuliert sind). Es fehlen verbindliche und messbare Zielangaben in Bezug auf den Modalsplit. Aus diesem Grund soll im Gesamtverkehrskonzept eine Zielvorgabe mit der Steigerung des Veloanteils festgelegt und ergänzt werden. Mit entsprechenden Massnahmen wie permanenten Zählstellen soll eine Steigerung des Veloverkehrs nachgewiesen werden können.	
	Transition Bülach Zum Ziel alle Verkehrsträger gleichberechtigt zu behandeln, haben wir unsere Vorbehalte: In Zentrumsanlagen erachten wir es als zielführend die unterschiedliche Flächeneffizienz der Verkehrsträger zu berücksichtigen und	1



	die Fussgänger*innen, das Velo und den öffentlichen Verkehr zu bevorzugen. Das Ziel G1 entspricht auch nicht dem kantonalen GVK.	
	VCS Sektion Zürich Das Verkehrsangebot (Infrastrukturen und Dienstleistungen) steuert das Verkehrsverhalten und damit die Nachfrage. Das GVK wirkt sich daher auf die Siedlungsqualität (Lärm, Emissionsbelastung, Hitze, ...) sowie mittel- bis langfristig auf das Klima, den Ressourcenverbrauch und die Gesundheit der Menschen aus. Diese Folgen der Verkehrsgewohnheiten sind relevant und müssen bei der Zielsetzung berücksichtigt werden. Das gilt auch auf Gemeindeebene: Der Hinweis auf die Ziele des kantonalen GVK ist alleine nicht ausreichend.	1
	<u>Antrag:</u> Es ist ein Ziel analog zum Ziel 4 des kantonalen GVK einzuführen: «Ressourcenverbrauch und Belastung von Mensch und Umwelt sind zu vermeiden und zu reduzieren.».	3 Der Stadtrat sieht kein Bedarf für zusätzliche Ziele
	<u>Antrag:</u> Das Ziel G3 «Hohe Aufenthaltsqualität» ist zu ergänzen: «Hohe Aufenthalts- und Siedlungsqualität. Bülach bietet eine hohe Aufenthaltsqualität in den Quartieren und im Zentrum und sorgt für einen siedlungs- und klimaverträglichen Strassenverkehr».	3 Der Stadtrat hält am Ziel fest
	Das Ziel G1 «Gleichberechtigte Verkehrsträger» darf nicht im Sinne einer gleichmässigen Förderung missinterpretiert werden. Der bisherigen Bevorzugung des MIV ist im Gegenteil mit Massnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs und des öffentlichen Verkehrs entgegenzuwirken, was auch den Zielen des kantonalen GVK entspricht. Das Verhältnis zwischen dem Flächenbedarf des MIV (Strassen und Parkplätze) und den für den FV und VV sowie ÖV reservierten Flächen muss durch Massnahmen wie breitere Gehwege und Velostreifen sowie MIV-freie Zonen ausgeglichener gestaltet werden. <u>Antrag:</u> Das Ziel G1 «Gleichberechtigte Verkehrsträger» ist so zu definieren, dass die gleichmässige Förderung aller Verkehrsträger ausgeschlossen und die Förderung des bisher benachteiligten Aktivverkehrs (Velo- und Fussverkehr) sowie des öffentlichen Verkehrs postuliert wird.	3 Der Stadtrat hält am Ziel fest



5.2.2 – Fussverkehr FV1 – Fusswegnetz In Bülach bestehen sichere, durchgängige und direkte Fussverbindungen innerhalb und zwischen Schlüsselorten in den Quartieren mit Einbindung ins regionale Netz. Insbesondere ist das Zentrum mit Bülach Nord und dem Spitalquartier verbunden. - <i>Kantonales GVK, Ziel 1.1: Optimieren der Erreichbarkeit urbaner Räume im Personenverkehr</i> - <i>Kantonales GVK, Ziel 2.4: Erhöhen des Fussverkehr-Anteils am Gesamtverkehrsaufkommen</i> - <i>Kantonales GVK, Ziel 3: Verbesserung der Verkehrssicherheit</i> FV2 – Zu Fuss oder mit dem Velo zur Schule Der Weg zur Schule erfolgt zu Fuss oder mit dem Velo. - <i>Kantonales GVK, Ziel 4.3: Verbessern der Siedlungsverträglichkeit des Strassenverkehrs</i> FV3 – Sichere Schulwege In Bülach gibt es sichere und direkte Schulwege mit sicheren Querungsstellen in Abstimmung mit der Schulhauseinteilung. - <i>Kantonales GVK, Ziel 3: Verbesserung der Verkehrssicherheit</i>	Primarschulbehörde Bülach Wir unterstützen insbesondere die unter FV2 und FV3 genannten Zielsetzungen.	1
--	--	---



5.2.3 – Veloverkehr VV1 – Velonetz In Bülach bestehen sichere, durchgängige und direkte Veloverbindung innerhalb und zwischen Schlüsselorten (Quartiere, Zentrum, Naherholung, Schulen, Freizeit und Einkaufsnutzungen) mit Einbindung in das regionale Netz. Es besteht ein Radialnetz an Routen für Velofahrende für die Beziehung zum Zentrum, ein Tangentialnetz zwischen weiteren Schlüsselorten. Zwischen dem Zentrum und Bülach Nord besteht eine durchgängig befahrbare Veloverbindung - <i>Kantonaes GVK, Ziel 1.1: Optimieren der Erreichbarkeit urbaner Räume im Personenverkehr</i> - <i>Kantonaes GVK, Ziel 2.3: Erhöhen des Veloverkehr-Anteils am Gesamtverkehrsaufkommen</i> - <i>Kantonaes GVK, Ziel 3: Verbesserung der Verkehrssicherheit</i> VV2 – Veloabstellplätze Es bestehen ausreichend Veloabstellplätze bei Schlüsselorten - <i>Kantonaes GVK, Ziel 2.3: Erhöhen des Veloverkehr-Anteils am Gesamtverkehrsaufkommen</i>	Grüne Bülach Unzureichende und unsichere Parkierungsmöglichkeiten (wie heute im Städtli, beim Stadtweiher, bei der Hirslen) dürfen nicht länger dazu führen, dass auf die Verwendung des Velos für den Personen- und Waretransport verzichtet wird. Es sind deshalb auch für Anhänger und Lastenvelos geeignete Veloabstellplätze vorzusehen. Sichere Abstellplätze verfügen zudem über verkehrssichere Zufahrten und diebstahlsichere Abschlussmöglichkeit und sind gut einsehbar. Bei Langzeitstellplätze sind Überdachung und Beleuchtung erforderlich.	1
	Das Ziel VV2 «Veloabstellplätze» ist zu ergänzen: Es bestehen ausreichend dimensionierte und sichere Veloabstellplätze in genügender Zahl bei Schlüsselorten.	3 Der Stadtrat hält am Ziel fest
	Der Begriff «Schlüsselorte» ist unter den Massnahmen auf S. 47 genauer zu definieren.	4 Schlüsselorte werden genauer definiert
	Neues Ziel VV3: Für die Ost/West- und Nord/Süd-Querung durch Bülach werden Veloschnellrouten geschaffen.	3 Der Stadtrat sieht kein Bedarf für zusätzliche Ziele
	SP Bülach Das Velonetz in Bülach weist sehr viele Lücken auf. Neues Ziel: Schaffen von Veloschnellrouten für eine Ost/West und Nord/Süd Querung durch Bülach. Es fehlt ein Handlungsfeld um die Winterthurerstrasse auf den Eschenmosen im unteren Bereich (ab Kantonsschule) für den Veloverkehr zu verbessern. Bemerkungen unter den Massnahmen.	3 Der Stadtrat sieht kein Bedarf für zusätzliche Ziele
	Pro Velo Kanton Zürich Die Erläuterung zum Ziel «VV1 – Velonetz» soll folgendermassen ergänzt werden: «In Bülach bestehen sichere, durchgängige, attraktive und direkte Veloverbindungen». Die Attraktivität der Veloverbindungen wird u.a. durch eine hohe Aufenthaltsqualität und die Ermöglichung des sozialen Velofahrens (also auch mal nebeneinander) definiert. Des Weiteren soll der Bahnhof explizit als Schlüsselort aufgeführt werden. Das Ziel «VV2 – Veloabstellplätze» ist mit Qualitätskriterien zu ergänzen. Die Veloabstellplätze müssen mit einer entsprechenden Anschlussmöglichkeit	3 Der Stadtrat hält am Ziel fest
		3 Der Stadtrat hält am Ziel fest



	ausgestaltet, fahrbar erreichbar und ausreichend dimensioniert (auch für Veloanhänger und Lastenvelos) werden.	
	<u>VCS Sektion Bülach</u> Unzureichende und unsichere Parkierungsmöglichkeiten (wie heute im Städtli, beim Stadtweiher, bei der Hirslen) dürfen nicht länger dazu führen, dass auf die Verwendung des Velos für den Personen- und Waretransport verzichtet wird. Es sind deshalb auch für Anhänger und Lastenvelos geeignete Veloabstellplätze vorzusehen. Sichere Abstellplätze verfügen zudem über verkehrssichere Zufahrten und diebstahlsichere Abschliessmöglichkeit und sind gut einsehbar. Bei Langzeitstellplätze sind Überdachung und Beleuchtung erforderlich.	1
	<u>Antrag:</u> Das Ziel VV2 «Veloabstellplätze» ist zu ergänzen: Es bestehen ausreichend dimensionierte und sichere Veloabstellplätze in genügender Zahl bei Schlüsselorten.	3 Der Stadtrat hält am Ziel fest
	Der Begriff «Schlüsselorte» ist unter den Massnahmen auf S. 47 genauer zu definieren.	4 Schlüsselorte werden genauer definiert
	<u>Antrag neues Ziel VV3:</u> Für die Ost/West- und Nord/Süd-Querung durch Bülach werden Veloschnellrouten geschaffen.	3 Der Stadtrat sieht kein Bedarf für zusätzliche Ziele



5.2.4 – Öffentlicher Verkehr ÖV1 – Erreichbare Quartiere Bahnhof, Freizeitanlagen und Einkaufsmöglichkeiten sind aus allen Quartieren direkt und regelmässig erreichbar. - <i>Kantonales GVK, Ziel 2.2: Erhöhen des ÖV-Anteils am Gesamtverkehrsaufkommen</i> ÖV2 – Optimierte Buslinienführung im Zentrum Die Buslinienführung im Zentrum (Zufahrt zum Bahnhof) ist optimiert - <i>Kantonales GVK, Ziel 1.1: Optimieren der Erreichbarkeit urbaner Räume im Personenverkehr</i> - <i>Kantonales GVK, Ziel 4.3: Verbesserung der Siedlungsverträglichkeit des Strassenverkehrs</i>	Grüne Bülach Im Sinne der Gleichbehandlung aller Einwohner:innen darf auch die ÖV-Anschliessung der Weiler nicht von vorneherein ausgeschlossen werden. Die Möglichkeiten (z.B. mit Rufbus) sind unter Einbezug digitalisierter Angebote weiter zu prüfen. Personen, die z.B. aus Alters- oder Gesundheitsgründen nicht (mehr) Auto fahren können, dürfen nicht isoliert oder zu einem Umzug gezwungen werden. Die ÖV-Anbindung der Weiler ist zumindest als längerfristiges Ziel wieder einzuführen und entsprechend unter 5.3 aus der Liste der verworfenen Ziele zu entfernen.	3 Im Erarbeitungsprozess wurde die ÖV-Anbindung der Weiler diskutiert und entschieden, diese nicht weiter zu verfolgen
	SP Bülach Bemerkungen unter den Massnahmen	1
	PostAuto AG ÖV2: Eine abgekürzte Zufahrt vom und zum Bahnhof für die Linien 515 und 535 via Lindenhofstrasse wäre aus Sicht von PostAuto sinnvoll und würde unterstützt. Heute bestehen vor allem stadtauswärts Eigenbehinderungen, die mit dieser Massnahme entschärft werden könnten. Nach Ankunft der S9 fahren mehrere Postautos zeitgleich am Bahnhof ab (sogenannter "Pulk"). Die Postautos behindern sich im Bereich der zu klein ausgestalteten Haltestelle Gewerbehäus stets gegenseitig. Dieses Problem würde entschärft.	1



5.2.5 – Motorisierter Individualverkehr MIV1 – Tempo-30-Zonen Tempo-30-Zonen werden in den Quartieren umgesetzt, wenn nötig, zweck- und verhältnismässig - Kantonales GVK, Ziel 3: Verbesserung der Verkehrssicherheit - <i>Kantonales GVK, Ziel 4.3: Verbesserung der Siedlungsverträglichkeit des Strassenverkehrs</i> MIV2 – MIV auf Hauptachsen und kein Durchgangsverkehr in Quartieren Die MIV-Flüsse werden auf den Hauptverkehrsstrassen kanalisiert. Durch die Quartiere fliesst kein MIV-Durchgangsverkehr. - <i>Kantonales GVK, Ziel 1.3: Gewährleisten ausreichender Kapazitäten für den Durchgangsverkehr</i> - <i>Kantonales GVK, Ziel 4.3: Verbesserung der Siedlungsverträglichkeit des Strassenverkehrs</i> MIV3 – Kein MIV-Durchgangsverkehr im Zentrum Es verkehrt kein MIV-Durchgangsverkehr durch das Zentrum zwischen Hochfelder-/Poststrasse und Schaffhauserstrasse. Der Transit-Verkehr (West-Ost) wird geordnet ausserhalb des Stadtzentrums abgewickelt. - <i>Kantonales GVK, Ziel 4.3: Verbesserung der Siedlungsverträglichkeit des Strassenverkehrs</i> - <i>Kantonales GVK, Ziel 4.2.1: Der Durchgangsverkehr ist konsequent auf das übergeordnete Strassennetz zu lenken und allfällige Stauräume sind möglichst ausserhalb empfindlicher Gebiete anzuordnen.</i> MIV4 – Parkierung am Rand des Zentrums anbieten / schaffen Genügend Parkierungsmöglichkeiten am Rand des Zentrums anbieten und wo nötig schaffen. MIV5 – Parkierung im Zentrum von ausserhalb erschliessen Parkierungsanlagen im Zentrum werden von ausserhalb erschlossen - <i>Kantonales GVK, Ziel 4.3: Verbesserung der Siedlungsverträglichkeit des Strassenverkehrs</i>	Amt für Mobilität Kanton Zürich Erwägung Ziel «MIV5» – Parkierung im Zentrum von ausserhalb erschliessen (Kap. 5.2.5): Auf Seite 20 des Berichts ist das Ziel aufgeführt, dass Parkierungsanlagen im Zentrum von ausserhalb erschlossen werden sollen. Was damit gemeint ist und welche Massnahmen sich aus dieser Zielsetzung ergeben, ist unklar. <u>Empfehlung:</u> Wir empfehlen eine Präzisierung, um nachvollziehen zu können, welche Absicht die Stadt Bülach mit dieser Zielsetzung verfolgt. Erwägung Ziele «MIV7 / MIV8» – Parkierung Altstadt (Kap. 5.2.5): Gemäss Kapitel 5.2.5 wird zum einen eine autoarme Altstadt angestrebt, zum anderen sollen die bestehenden Parkplätze in der Altstadt erhalten werden. Aus unserer Sicht kann mit dem bestehenden Parkplatzangebot in der Altstadt nicht von «autoarm» die Rede sein, weshalb sich die Zielsetzungen «MIV7» und «MIV8» widersprechen. <u>Antrag:</u> Wir beantragen den Widerspruch der Zielsetzungen «MIV7» und «MIV8» zu bereinigen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Altstadt sich im Zentrumsgebiet von kantonaler Bedeutung befindet und die Erschliessung daher auf einen überdurchschnittlich hohen Anteil des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs auszurichten ist. Tiefbauamt Kanton Zürich Im Ziel MIV2 (Kapitel 5.2.5) wird festgehalten, dass die MIV-Flüsse «auf den Hauptverkehrsstrassen kanalisiert» werden sollen. Die Formulierung ist missverständlich: Gemeint sind wohl alle Staatsstrasse, d.h. Hochleistungs-, Hauptverkehrs-, und regionale Verbindungsstrassen. <u>Empfehlung:</u> Das Ziel MIV2 soll so angepasst werden, dass die Kanalisierung auf Staatsstrassen (Hochleistungs-, Hauptverkehrs- und regionale Verbindungsstrassen) angestrebt wird. Die Zielsetzung «MIV4 Parkierung am Rand des Zentrums anbieten/schaffen» lässt sich mit dem Ziel 4.1 «Verminderung der Belastung der Bevölkerung» aus dem kantonalen GVK referenzieren.	4 Die Formulierung des Ziels MIV 5 wird präzisiert 3 Der Stadtrat sieht in den Zielen MIV7 und MIV8 keine Widersprüche und hält an den Zielen fest. 4 Die Formulierung wird präzisiert 4 Die Referenzierung wird ergänzt
--	--	--



MIV6 – Optimale Auslastung Parkierungsanlagen Parkierungsanlagen sind optimal ausgelastet und der Suchverkehr minimiert. - <i>Kantonales GVK, Ziel 2.5: Gleichmässiger Auslastung der Strassen und der Angebote im ÖV</i> MIV7 – Autoarme Altstadt Die Altstadt ist autoarm. - <i>Kantonales GVK, Ziel 4.3: Verbesserung der Siedlungsverträglichkeit des Strassenverkehrs</i> MIV8 – Parkplätze in der Altstadt erhalten Parkplätze in der Altstadt werden erhalten. - <i>Kantonales GVK, Ziel 1.1: Optimieren der Erreichbarkeit urbaner Räume im Personenverkehr</i>	<u>Hinweis:</u> Die Zielsetzung «MIV4 Parkierung am Rand des Zentrums anbieten/schaffen» kann auf das Ziel 4.1 «Verminderung der Belastung der Bevölkerung» aus dem kantonalen GVK referenziert werden. Die Zielsetzung «MIV8 Parkplätze in der Altstadt erhalten» steht im Widerspruch zur Zielsetzung «MIV7 Autorarme Altstadt». In Kombination mit dem Ziel «MIV4 Parkierung am Rand des Zentrums anbieten/schaffen» führt dies zudem dazu, dass das Parkplatzangebot für die Altstadt gesteigert wird. Dies steht im Widerspruch zu den Zielen 1.1, 2.2 – 2.4 des kantonalen GVK, wonach die Erreichbarkeit urbaner Räume für den MIV lediglich erhalten (nicht verbessert) und der Anteil von ÖV, Velo- und Fussverkehr erhöht werden sollen. Da auch das rGVK die gleichen Zielsetzungen wie das kantonale GVK vorsieht, steht hier das städtische GVK im Widerspruch zu beiden übergeordneten GVK. <u>Antrag:</u> Die Zielsetzungen MIV4 und MIV8 sind im Sinne des kantonalen Gesamtverkehrskonzeptes anzupassen. FDP Bülach Die FDP unterstützt Konzentration des MIV auf Autobahn und Hauptverkehrsachsen, kombiniert mit innovativen Verkehrsführungen (z.B. Einbahnstrassen, Roadpricing und Parkleitsystem). Es müssen alle Anstrengungen unternommen werden, den MIV flüssig zu halten. Verkehrsstaus durch Bülach (ob peripher dank Tropfenzählern oder im Zentrum) dienen der Attraktivität und Wohnlichkeit der Stadt gewiss nicht. (Siehe auch Entflechtung des Veloverkehrs im Abschnitt C. und Entlastung der Bahnhofstrasse im Abschnitt D). Verweise darauf, dass diese Strassen weitestgehend dem Kanton gehören, rufen nicht nach Resignation, sondern nach zeitintensiven Verhandlungen. Details Unter Artikel 3.1.1 Ziel 1 steht: "Es wird eine ausreichende Kapazität für den Durchgangsverkehr gewährleistet." Selbiges fand auch Einzug in die MIV Handlungsfelder MIV 2 und MIV 3. Hierbei soll festgelegt werden, dass der MIV auf den Hauptachsen geführt wird und die Quartiere – sowie das Zentrum – keinen Durchgangsverkehr zu tragen haben sollen. Die FDP Bülach trägt dies im Grundsatz voll mit! Es wird jedoch nirgends dargelegt oder gar quantifiziert, wie denn Kapazität und Verkehrsfluss des	3 Der Stadtrat sieht in den Zielen keine Widersprüche und hält an den Zielen fest. 1
---	--	--



	MIV sichergestellt werden können. Mit der Verlagerung etwa des Verkehrs aus der Zentrumsdurchfahrt auf den Altstadttring, wird das Verkehrsaufkommen auf diesem und weiteren Strassenzügen zunehmen. Schon heute vereinzelt und auf absehbare Zeit zunehmend sind diese Strassen überlastet und dem Kollaps nahe. Eine allfällige Verlagerung des MIV auf die Poststrasse ist im Detail zu prüfen (wie im Konzept erwähnt). Ohne zusätzliche Maßnahmen ist der Kollaps Kreisel südlich Altstadt jedoch programmiert. Es ist zu prüfen, ob die Dosieranlage weiter nach oben (Richtung Eschenmosen) verlegt werden könnte, um nicht den Stau bei der Ein-/Ausfahrt zum PP Stadtweiher entstehen zu lassen. Die FDP unterstützt die Einführung von Tempo-30-Zonen auf NEBENSTRASSEN so wie im GVK formuliert: In den Quartieren soweit dort gewünscht, ZWECK- und VERHÄLTNISSMÄSSIG. D.h. ohne teure Bauten, ohne Behinderung des ÖV oder von landwirtschaftlichen Fahrzeugen. Quartiersammelstrassen und deren Anbindungsstrassen sind Tempo 30 auszuschließen.	
	<u>Grüne Bülach</u> Das vom Stadtrat verabschiedeten Zielbild Zentrum vom 1. Dezember 2021 stellt höchste Anforderungen an die Aufenthaltsqualität in der Altstadt, die als Flanierzone ausgestaltet werden soll. Die Parkplätze an der Marktgasse generieren ein erhebliches Verkehrsaufkommen, das vom Flanieren und Verweilen in dieser Zentralachse der Altstadt abhält und vermindern optisch deren Attraktivität. Das Ziel MIV8 ist zu ersetzen durch: «Die Parkplätze auf der Marktgasse (inkl. Rathausplatz und Surberplatz) werden erheblich reduziert und sind Menschen mit Behinderung vorbehalten. Für Anlieferungen besteht eine angemessene, zeitlich und örtlich limitierte Sonderregelung.» Die Ziele MIV7 (Autoarme Altstadt) und MIV8 (Parkplätze in der Altstadt erhalten) widersprechen sich. Durch Parkplätze in der Altstadt wird Suchverkehr erzeugt.	3 Der Stadtrat hält am Ziel fest 3 Der Stadtrat sieht in den Zielen keine Widersprüche und hält an den Zielen fest.
	<u>SP Bülach</u> MIV1: Tempo 30 in den Quartieren ist notwendig und umzusetzen MIV3: Wenn die Durchfahrt durch die Stadt weiterhin möglich ist, kann dieses Ziel nicht eingehalten werden.	1



	MIV4: Wenn Parkhäuser am Rand des Zentrums erstellt werden können, sind die oberirdischen Parkplätze in gleicher Zahl abzubauen.	3 Der Stadtrat hält am Ziel fest
	MIV5: gutes Ziel	1
	MIV 7: Wir begrüßen das, siehe unter Massnahmen. MIV7 und MIV8 sind widersprüchlich MIV8: Die Parkplätze müssen nicht zwingend in der Altstadt sein, sondern dürfen um die Altstadt angesiedelt werden. Dieses Ziel soll mit Parkieranlagen um die Altstadt erreicht werden.	3 Der Stadtrat sieht in den Zielen keine Widersprüche und hält an den Zielen fest.
	PostAuto AG MIV3: An verschiedenen Kreuzungen wie u.a. an der Kreuzung Schaffhauser-/Winterthurerstrasse soll versucht werden, durch eine angepasste Signalsteuerung und Knotengeometrie den Hauptverkehrsstrom vom Altstadttring abzuleiten. Das ist nachvollziehbar. Für PostAuto ist wichtig, dass die Fahrbeziehungen der Linienbusse hierbei nicht durch längere Durchlaufphasen erschwert werden. Wo nötig sind entsprechende Busbevorzugungen vorzusehen. MIV7: PostAuto hat nichts gegen regelmässige Wochenmärkte etc. im Altstadtbereich einzuwenden, solange die Busse weiterhin auf ihren normalen Routen vom und zum Bahnhof fahren können.	1
	Pro Velo Kanton Zürich Das Ziel «MIV 1 – Tempo-30-Zonen» soll insbesondere in Abstimmung mit dem Ziel der durchgängigen Velonetze sowie der Schulwegsicherheit ausgeweitet werden mit dem Begriff «sinnvoll» oder alternativ mit der Streichung der Einschränkungen «nötig, zweck- und verhältnismässig». Es ist erwiesen, dass sich die Verkehrs-Sicherheit (und Unfallschwere) für den Fuss- und Veloverkehr gerade durch Tempo 30 in Quartieren sowie auf Strecken bedeutend verbessert (vgl. auch Argumentation zum Handlungsfeld 8.4 im Bericht). Das Ziel «MIV 4 – Parkierung am Rand des Zentrums anbieten/schaffen» soll ersatzlos gestrichen werden. Für diese Ziel fehlt eine Grundlage im kantonalen GVK, es widerspricht dem Ziel der Umlagerung auf den ressourcenschonenden Verkehr und die bestehenden Parkierungen sind bereits heute nicht ausgelastet (vgl. Kapitel 3.5.6).	3 Der Stadtrat hält am Ziel fest 3 Der Stadtrat hält am Ziel fest



	Das Ziel «MIV 6 – Optimale Auslastung Parkieranlagen» soll flexibel formuliert werden, so dass die Reduktion von Strassenparkierungen im öffentlichen Raum angestrebt wird, insbesondere dort, wo MIV-Längsparkierung mit der Sicherheit von Velofahrenden (Dooring-Zone) im Konflikt stehen.	3 Der Stadtrat hält am Ziel fest
	<u>VCS Sektion Zürich</u> Parkplätze im Zentrum: Das vom Stadtrat verabschiedeten Zielbild Zentrum vom 1. Dezember 2021 stellt höchste Anforderungen an die Aufenthaltsqualität in der Altstadt, die als Flanierzone ausgestalten werden soll. Die Parkplätze an der Marktgasse generieren ein erhebliches Verkehrsaufkommen, das vom Flanieren und Verweilen in dieser Zentralachse der Altstadt abhält und vermindern optisch deren Attraktivität. <u>Antrag:</u> Das Ziel MIV8 ist zu ersetzen durch: «Die Parkplätze auf der Marktgasse (inkl. Rathausplatz und Surberplatz) werden aufgehoben, sofern sie nicht Menschen mit Behinderung vorbehalten bleiben. Für Anlieferungen besteht eine angemessene, zeitlich und örtlich limitierte Sonderregelung. <i>Widersprechende Ziele MIV7 und MIV8</i> Die Ziele MIV7 (Autoarme Altstadt) und MIV8 (Parkplätze in der Altstadt erhalten) widersprechen sich. Durch Parkplätze in der Altstadt wird Suchverkehr erzeugt. <u>Antrag neues Ziel:</u> Wohnungsparkplätze sind aus dem öffentlichen Raum zu entfernen Gemäss Planungs- und Baugesetz sind langfristig im Zuge der baulichen Erneuerung die Parkplätze aus dem öffentlichen Raum zu entfernen und die Parkplätze sind auf privatem Grund zu realisieren. Raum ist knapp und die Bedürfnisse für Veloinfrastrukturen oder mehr Grünflächen/Bäume sind dringlich. Deshalb ist die Zahl der Anwohnerparkplätze im öffentlichen Raum deutlich zu reduzieren.	3 Der Stadtrat hält am Ziel fest 3 Der Stadtrat sieht in den Zielen keine Widersprüche und hält an den Zielen fest. 3 Der Stadtrat sieht kein Bedarf für zusätzliche Ziele
	<u>Einzelperson R.A</u> Die Hoffnung, die bestehenden Parkplätze zu erhalten ist eine gefährliche Strategie, es fallen schon demnächst einige Parkplätze weg (Grampen, Poststrasse,...). Zudem wird es mit den E-Autos kaum weniger Fahrzeuge geben, sondern weil das Auto plötzlich „grün“ ist eher mehr. Auch eine	1



	„plötzliche“ autofreie Altstadt würde ein grosses Problem geben für die Altstadt oder das Zentrum wegen den fehlenden Parkplätzen. Um die Zukunft der Altstadt/Zentrum zu sichern muss dringend nach Lösungen gesucht werden. Das Bauland von Godi Ganz/OM ist eine grosse Gelegenheit, um die Zukunft zu sichern. Nebst dem Gewerbe sind sicher einige Hauseigentümer des Zentrums daran interessiert. Konkret schlage ich darum vor MIV8 zu ergänzen mit Alternativlösung für existierende oder wegfallende Parkplätze suchen und wo möglich umsetzen und bei MIV7 diese zu ergänzen mit Parkmöglichkeiten in der Nähe des Zentrums.	
5.2.6 – Umsetzung U1 – Laufende Aktualisierung Damit das GVK ein lebendiges Instrument ist und auch auf neue Trends flexibel reagiert werden kann, wird das GVK regelmässig überprüft und aktualisiert. U2 – Information der Bevölkerung Die Bülacherinnen und Bülacher werden laufend über die Verkehrsplanung in Bülach und den Stand von Projekten informiert. U3 – Massnahmen befristet testen Mit befristeten Versuchen sollen neue Massnahmen getestet werden. U4 – Einsatz aktueller Technologien Die Ziele des GVK werden mit Hilfe von aktuellen und der Zeit entsprechenden Technologien umgesetzt.	GLP Bülach Die geplante Art und Weise der Umsetzung befürworten wir ebenfalls, diesbezüglich wäre unseres Erachtens hinsichtlich Punkt U1 sinnvoll, einen Zeitraum festzulegen, innert welchem das GVK überprüft werden muss. Wir schlagen vor, dass dies angesichts der raschen Entwicklung von Bülach als Stadt sowie der damit einhergehenden Veränderung der Anzahl Verkehrsteilnehmer mindestens alle ein bis zwei Jahre der Fall sein sollte. Auch in Bezug auf Punkt U3 schlagen wir vor, dass eine Mindestdauer der Testphasen festgelegt werden sollte. Wir schlagen diesbezüglich eine Dauer von jeweils einem Jahr vor. Bezüglich U4 ist es für uns zentral, dass aktuelle und insbesondere neue Technologien eingesetzt werden sowie die Zusammenarbeit mit Innovationstreibern aktiv gesucht wird.	3 Im GVK soll die Überprüfungsperiode nicht verbindlich festgelegt werden 3 Die Mindestdauer ist Projektspezifisch festzulegen



5.3 – Verworfenne Ziele Es gab Themenbereiche, bei denen sich die Kerngruppe nach Diskussionen dagegen entschieden hat, sie als Ziele in das GVK aufzunehmen. An der ersten Stadt-Werkstatt wurde die These «autofreien Altstadt» diskutiert, es gab jedoch keinen Konsens, weshalb die Formulierung im Ziel MIV7 zu «autoarm» geändert wurde. Die Kerngruppe hat sich gegen eine Verlagerung von Parkfeldern aus dem Zentrum oder eine Reduzierung von Parkfeldern entschieden. Das Ziel «Genügend Parkierungsmöglichkeiten am Rand des Zentrums anbieten» wurde an der 6. Sitzung der Kerngruppe um «und schaffen» ergänzt. Das Ziel «Es werden ÖV-Verbindungen zwischen den Quartieren angeboten, nicht nur zum Zentrum, wobei Kosten und Nutzen zu berücksichtigen sind» wurde verworfen, da entsprechende Buslinien bereits einmal in Betrieb waren, jedoch mangels Nachfrage eingestellt wurden. Die Weiler Eschenmosen, Nussbaumen und Heimgarten sollen nicht mit dem ÖV erschlossen werden, auch nicht mit alternativen Angeboten (z.B. Rufbussen).	Pro Velo Kanton Zürich Wir bedauern sehr, dass die These der autofreien Altstadt verworfen wurde. Beispiele in grösseren Städten zeigen, dass dies massiv zur Aufwertung von öffentlichen Räumen beiträgt. Wir begrüssen dahingehend die Bestrebungen für eine temporäre autofreie Altstadt. Entgegen der Annahme der Kerngruppe, soll zwingend darauf verzichtet werden, neue Parkfelder am Rand des Zentrums zu schaffen. Parkplätze ziehen automatisch motorisierten Verkehr an. Gerade das Zentrum ist bestens mit dem öV und für den Fuss – und Veloverkehr erschlossen. Die Schaffung von neuen Parkplätzen ist daher absolut unverständlich.	3 Der Stadtrat hält am Ziel fest
--	--	--



6 – Netzkonzepte Basierend auf den formulierten Zielen sowie den kantonalen und regionalen Rahmenbedingungen werden mit den GVK folgende Verkehrsnetze für den Fussverkehr, Veloverkehr und ÖV angestrebt.	Grüne Bülach <i>(in Verbindung mit 3.2.2 Fusswegnetz / 3.3.2 Velowegnetz)</i> Die Darstellung der kantonalen Fuss- und Velowegnetze und der städtischen Netzkonzepte an verschiedenen Stellen des GVK erschwert den Überblick. Im kantonalen Velowegnetz fehlen diverse Schwachstellen, die im Kapitel «8.2 Handlungsfelder Veloverkehr» aufgeführt sind.	1
	Im kantonalen Velowegnetz sind ergänzend die folgenden Schwachstellen (mit eigener Quellenangabe) darzustellen und die Anpassung des kantonalen Velowegnetzes ist in diesem Sinne zu verlangen: Zwischen Kreisel Winterthurer-/Kantonsschulstrasse und Kreuzung Schaffhauser-/Winterthurerstrasse	3 Wird nicht berücksichtigt da die Abbildung übergeordnete Vorgaben zeigt
	- Zwischen Kreuzung Schaffhauser-/Winterthurerstrasse und Kreuzung Bahnhof-/Winterthurer-/Lindenhofstrasse - Zwischen Kreuzung Post-/Allmend-/Südstrasse und Kreuzung Hochfelder-/Lindenhofstrasse.	3 Wird nicht berücksichtigt 4 Ist in Massnahme 16 berücksichtigt 4 Ist in Massnahme 7 berücksichtigt
	Zusätze zu 3.2.2 Fusswegnetz / Massnahme 5 bzw. 22ff - Es sind folgende zusätzlichen Querungen für Fussgänger:innen vorzusehen:	1
	- Kreuzung Schaffhauserstr./Unterweg: Zusätzlicher Fussgängerstreifen über die Schaffhauserstrasse südlich der Kreuzung. - Über die Winterthurerstrasse auf der Höhe der Seemattgasse (beim Kino ABC)	4 Wird in Massnahme 16 ergänzt
	- Über die Allmendstrasse auf der Höhe Erlenweg.	3 Wird nicht aufgenommen, liegt in Tempo-30-Zone und ist kein Unfallschwerpunkt
	- Über den Bahnhofsring bei der UBS	3 Wird nicht aufgenommen da im Zentrum eine Tempo-30-Zone vorgesehen ist
	- Über den Rietbach auf Höhe des Gebäudes an der Ackerstrasse 17. Da gibt es jetzt einen informellen Fussweg, der bei schlechtem Wetter fast nicht passierbar ist.	3 Wird nicht berücksichtigt, da 150 m entfernt Brücken über den Rietbach vorhanden sind.



	- Diese Querungen sollen auch bei der Massnahme 5 bzw. bei den Einzelmassnahmen 22 ff. im Kapitel 9 aufgeführt werden.	4 Massnahmen 16 und 41 werden ergänzt
	<u>VCS Sektion Zürich</u> <i>(in Verbindung mit 3.2.2 Fusswegnetz / 3.3.2 Velowegnetz)</i> Die Darstellung der kantonalen Fuss- und Velowegnetze und der städtischen Netzkonzepte an verschiedenen Stellen des GVK erschwert den Überblick. Im kantonalen Velowegnetz fehlen diverse Schwachstellen, die im Kapitel «8.2 Handlungsfelder Veloverkehr» aufgeführt sind.	1
	<u>Anträge:</u> Im kantonalen Velowegnetz sind ergänzend die folgenden Schwachstellen (mit eigener Quellenangabe) darzustellen und die Anpassung des kantonalen Velowegnetzes ist in diesem Sinne zu verlangen:	3 Wird nicht berücksichtigt da die Abbildung übergeordnete Vorgaben zeigt
	Zwischen Kreisel Winterthurer- und Kantonsschulstrasse und Kreuzung Schaffhauser- / Winterthurerstrasse	3 Wird nicht berücksichtigt
	- Zwischen Kreuzung Schaffhauser- / Winterthurerstrasse und Kreuzung Bahnhof- / Winterthurer- / Lindenhofstrasse	4 Ist in Massnahme 16 berücksichtigt
	- Zwischen Kreuzung Post-/Allmend-/Südstrasse und Kreuzung Hochfelder- / Lindenhofstrasse	4 Ist in Massnahme 7 berücksichtigt
	Zusätze zu 3.2.2 Fusswegnetz / Massnahme 5 bzw. 22ff - <u>Anträge:</u> Es sind die folgenden zusätzlichen Querungen für Fussgänger:innen vorzusehen:	1
	- Kreuzung Schaffhauserstrasse / Unterwg: Zusätzlicher Fussgängerstreifen über die Schaffhauserstrasse südlich der Kreuzung - Über die Winterthurerstrasse auf der Höhe Seemattgasse (beim Kino ABC)	4 Wird in Massnahme 16 ergänzt
	- Über die Allmendstrasse auf Höhe Erlenweg	3 Wird nicht aufgenommen, liegt in Tempo-30-Zone und ist kein Unfallschwerpunkt
	- Über den Bahnhofsring bei der UBS	3 Wird nicht aufgenommen da im Zentrum eine Tempo-30-Zone vorgesehen ist



	- Über den Rietbach auf Höhe des Gebäudes an der Ackerstrasse 17. Da gibt es jetzt einen informellen Fussweg, der bei schlechtem Wetter fast nicht passierbar ist.	3 Wird nicht berücksichtigt, da 150 m entfernt Brücken über den Rietbach vorhanden sind.																														
	- Diese Querungen sollen auch bei der Massnahme 5 bzw. bei den Einzelmassnahmen 22ff. im Kapitel 9 aufgeführt werden.	4 Massnahmen 16 und 41 werden ergänzt																														
7 – Vergleich mit GVK 2012 7.2 – Umgesetzte oder weiterverfolgte Massnahmen <table><tr><th>Nr.</th><th>Massnahme</th><th>Status</th></tr><tr><td>FV-5</td><td>Netzergänzung Neugut</td><td rowspan="14">umgesetzt</td></tr><tr><td>FV-6</td><td>Netzergänzung Riedweg an Albert-Mossdorf-Weg</td></tr><tr><td>FV-9</td><td>Verlängerung Albert-Mossdorf-Weg zur Grenzstrasse</td></tr><tr><td>FV-10</td><td>Öffnung Malzacherweg</td></tr><tr><td>FV-11</td><td>Öffentlicher Zugang der Privatstrasse beim Frohburgweg</td></tr><tr><td>GV-8</td><td>Erhöhung Durchfahrtswiderstand Hinterbirchstrasse</td></tr><tr><td>MIV-2</td><td>Optimierung LSA Zürich-/Grenzstrasse</td></tr><tr><td>MIV-3</td><td>Verlängerung Ausfahrtsspur Anschluss Bülach-Süd</td></tr><tr><td>MIV-4</td><td>Neubau LSA Schaffhauser-/Fangletenstrasse</td></tr><tr><td>MIV-8</td><td>Anpassung Signalisation Dachslenbergstrasse</td></tr><tr><td>ÖV-3</td><td>Neue Bushaltestelle Solistrasse</td></tr><tr><td>ÖV-4</td><td>Neue Bushaltestelle Soliboden</td></tr><tr><td>ÖV-7</td><td>Busdurchmesserlinie Bülach</td></tr></table>	Nr.	Massnahme	Status	FV-5	Netzergänzung Neugut	umgesetzt	FV-6	Netzergänzung Riedweg an Albert-Mossdorf-Weg	FV-9	Verlängerung Albert-Mossdorf-Weg zur Grenzstrasse	FV-10	Öffnung Malzacherweg	FV-11	Öffentlicher Zugang der Privatstrasse beim Frohburgweg	GV-8	Erhöhung Durchfahrtswiderstand Hinterbirchstrasse	MIV-2	Optimierung LSA Zürich-/Grenzstrasse	MIV-3	Verlängerung Ausfahrtsspur Anschluss Bülach-Süd	MIV-4	Neubau LSA Schaffhauser-/Fangletenstrasse	MIV-8	Anpassung Signalisation Dachslenbergstrasse	ÖV-3	Neue Bushaltestelle Solistrasse	ÖV-4	Neue Bushaltestelle Soliboden	ÖV-7	Busdurchmesserlinie Bülach	SP Bülach MIV8: wurde nur teilweise umgesetzt (Einmündung Schuemacherstrasse/Dachslenbergstrasse). Die Parkplätze wurden nicht markiert.	4 Wird in Kategorie «in Umsetzung» verschoben. Die Parkplätze werden im Rahmen des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes geprüft und allenfalls umgesetzt
Nr.	Massnahme	Status																														
FV-5	Netzergänzung Neugut	umgesetzt																														
FV-6	Netzergänzung Riedweg an Albert-Mossdorf-Weg																															
FV-9	Verlängerung Albert-Mossdorf-Weg zur Grenzstrasse																															
FV-10	Öffnung Malzacherweg																															
FV-11	Öffentlicher Zugang der Privatstrasse beim Frohburgweg																															
GV-8	Erhöhung Durchfahrtswiderstand Hinterbirchstrasse																															
MIV-2	Optimierung LSA Zürich-/Grenzstrasse																															
MIV-3	Verlängerung Ausfahrtsspur Anschluss Bülach-Süd																															
MIV-4	Neubau LSA Schaffhauser-/Fangletenstrasse																															
MIV-8	Anpassung Signalisation Dachslenbergstrasse																															
ÖV-3	Neue Bushaltestelle Solistrasse																															
ÖV-4	Neue Bushaltestelle Soliboden																															
ÖV-7	Busdurchmesserlinie Bülach																															
	ÖV3: wurde nicht umgesetzt, ist auch nicht geplant (Neu an Schaffhauserstrasse geplant)		4 Wird in Kategorie «in Planung» verschoben. Wird im Rahmen BGK Schaffhauserstrasse an Schaffhauserstrasse verschoben																													
	ÖV4: wurde nicht umgesetzt, ist in Planung	4 Wird in Kategorie «in Umsetzung» verschoben. Wird im Rahmen Strassenprojekt Fangleten-/Solistrasse an die Fangletenstrasse verschoben.																														

Auszug aus Tabelle 4: Umgesetzte Massnahmen des GVK 2012 und Massnahmen, die in das GVK 2021 aufgenommen wurden.



7.3 – Nicht umgesetzt, nicht weiterverfolgt

Acht Massnahmen des GVK 2012 wurden nicht umgesetzt, werden nicht weiterverfolgt oder sind Daueraufgaben

Nr.	Massnahme	Begründung
FV-7	Fusswegverbindung entlang der Dachslenbergstrasse	Nicht umsetzbar, da kein Landerwerb in der angrenzenden Landwirtschaftszone möglich ist
FV-13	Signalisation des städtischen Fusswegnetzes	Bei der Erarbeitung des vorliegenden GVKs wurde diesbezüglich kein Handlungsbedarf festgestellt.
GV-3	Umgestaltung Hauptverkehrsstrassen	Daueraufgabe. Strassenabschnitte mit Massnahmen sind im GVK 2021 direkt bezeichnet
GV-4	Umgestaltung Sammelstrassen	Daueraufgabe. Strassenabschnitte mit Massnahmen sind im GVK 2021 direkt bezeichnet
MIV-7	Aufweitung Bahnunterführung Fabrikstrasse	Widerspricht dem Ziel MIV2: «MIV auf Hauptachsen und kein Durchgangsverkehr in Quartieren»
ÖV-1	Aufwertung Bushaltestellen	Daueraufgabe. Für das GVK 2021 wurde kein Handlungsbedarf festgestellt
PI-2	Mobilitätsmanagement	Daueraufgabe.
PI-3	Schwachstellenanalyse Behindertentauglichkeit	Daueraufgabe.

Tabelle 5: Massnahmen des GVK 2012, die nicht weiterverfolgt werden

Amt für Mobilität Kanton Zürich

Erwägung zu nicht umgesetzten bzw. nicht weiterverfolgten Massnahmen

Die Begründungen auf S. 27 im Bericht (Kapitel 7.3) für nicht weiterverfolgte Massnahmen aus dem GVK Bülach von 2012 sind mit wenigen Ausnahmen nachvollziehbar:

- Das Mobilitätsmanagement ist ein wichtiger Baustein zur Erreichung der Ziele und eine Daueraufgabe. Das Mobilitätsmanagement mit der Begründung «Daueraufgabe» nicht weiterzuverfolgen ist nicht konsequent. Andere Daueraufgaben (bspw. Nr. 3 Information der Bevölkerung) sind ebenfalls als Massnahmen im GVK Bülach enthalten.
- Die Schwachstellenanalyse Behindertentauglichkeit bzw. die Behebung von Schwachstellen ist eine Daueraufgabe. Das Argument «Daueraufgabe» als Begründung diese Massnahme nicht weiterzuverfolgen, überzeugt nicht. Es bleibt unklar, ob eine entsprechende Schwachstellenanalyse aufgezeigt hat, dass aktuell keine Schwachstellen bestehen oder ob es keine entsprechende Schwachstellenanalyse gibt.

Empfehlung: Wir empfehlen, die Massnahmen Mobilitätsmanagement und die Behebung von Schwachstellen bezüglich Behindertentauglichkeit auch unter dem Aspekt als Daueraufgabe im GVK Bülach beizubehalten und die aktuellen Schwachstellen bezüglich Behindertengerechtigkeit aufzuzeigen.

Grüne Bülach

FV-7 Fusswegverbindung entlang der Dachslenbergstrasse:
Die Ausgangslage gemäss GVK 2012 hat sich nicht verbessert: «Zwischen Bülach und Nussbaumen fehlt für den Fussverkehr eine sichere Fusswegverbindung. Das beidseitige Trottoir längs der Dachslenbergstrasse endet bei der Siedlungsgrenze. Nach Nussbaumen ist lediglich eine ca. 5 m breite Fahrbahn vorhanden. Die Verkehrssicherheit ist ungenügend.». Zudem wird die Strasse häufig in hohem Tempo befahren. Auf die Sicherheit dieser wichtigen Fussverbindung darf nicht verzichtet werden.

4

Die Massnahmen Mobilitätsmanagement und Schwachstellenanalyse Behindertentauglichkeit werden als Daueraufgabe weitergeführt

3

Der Streckenabschnitt wird nicht berücksichtigt.



	Eine Lösung, die zu genügender Sicherheit für den Fussverkehr auf der Dachslenbergstrasse führt, ist zwingend (Temporeduktion, Fahrbahnverengung, farbliche Kennzeichnung des Fusswegs mit gelber Schraffur, ...).	
	<u>VCS Sektion Zürich</u> FV-7 Fusswegverbindung entlang der Dachslenbergstrasse: Die Ausgangslage gemäss GVK 2012 hat sich nicht verbessert: «Zwischen Bülach und Nussbaumen fehlt für den Fussverkehr eine sichere Fusswegverbindung. Das beidseitige Trottoir längs der Dachslenbergstrasse endet bei der Siedlungsgrenze. Nach Nussbaumen ist lediglich eine ca. 5 m breite Fahrbahn vorhanden. Die Verkehrssicherheit ist ungenügend.». Zudem wird die Strasse häufig in hohem Tempo befahren. Auf die Sicherheit dieser wichtigen Fussverbindung darf nicht verzichtet werden. <u>Antrag:</u> Eine Lösung, die zu genügender Sicherheit für den Fussverkehr auf der Dachslenbergstrasse führt, ist zwingend (Temporeduktion, Fahrbahnverengung, farbliche Kennzeichnung des Fusswegs mit gelber Schraffur, ...).	3 Der Streckenabschnitt wird nicht berücksichtigt.
8 – Handlungsfelder	<u>Tiefbauamt Kanton Zürich</u> Um die definierten Ziele des GVK zu erfüllen, wurden die Handlungsfelder Fussverkehr, Veloverkehr, ÖV und MIV definiert und 51 Massnahmen im Kapitel 9 eruiert. Die Handlungsstrategieblätter sind logisch abgeleitet, erwähnen jedoch einige Massnahmenbereiche des rGVK Zürcher Unterland plus nicht oder nur am Rande.	4 Die Massnahmenbereiche aus dem rGVK werden in den Handlungsfeldern aufgeführt



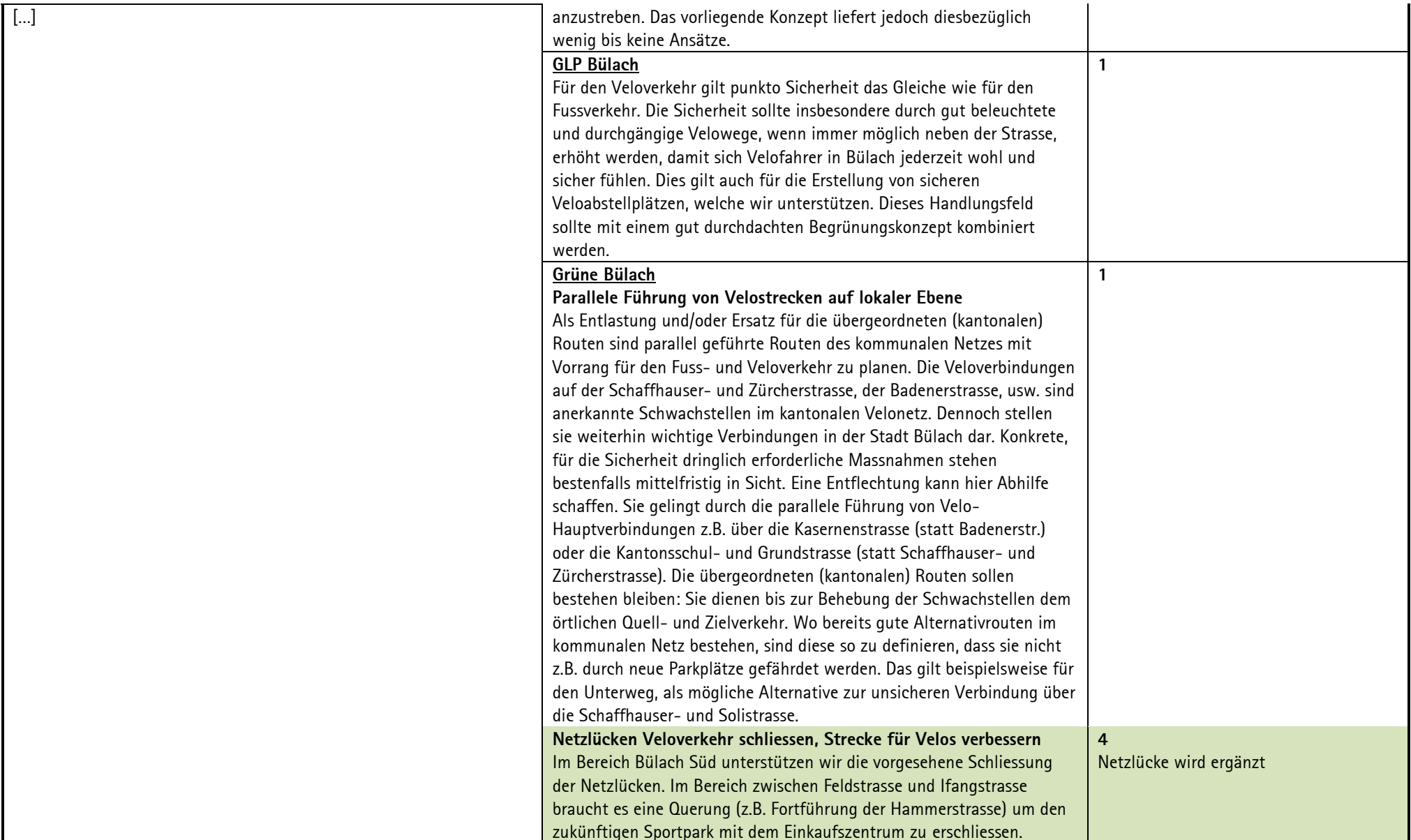
8.1 – Handlungsfelder Fussverkehr Begegnungsraum mit hoher Aufenthaltsqualität <i>G3- Hohe Aufenthaltsqualität</i> Das Zentrum in Bülach (eingefasst durch Bahnhof, Hochfelder-, Post- und Schaffhauserstrasse) soll eine hohe Aufenthaltsqualität für Fussgänger aufweisen. Dies soll in Form eine «Begegnungsraums» umgesetzt werden, in dem der öffentliche Raum von Fassade zu Fassade gestaltet und flexibel nutzbar gemacht wird. Das geeignete Verkehrsregime für die einzelnen Strassenabschnitte ist in der weiteren Erarbeitung zu prüfen. Die üblicherweise mit einer Begegnungszone verbundenen Ansprüche an einen Raum mit hoher Aufenthaltsqualität für Fussgänger können grundsätzlich auch mit einer attraktiv gestalteten Tempo-30-Zone umgesetzt werden. In einer Tempo-30-Zone haben Busse und Autos auf der Fahrbahn weiterhin Vortritt vor Fussgängern. Ein Begegnungsraum ermöglicht Ansätze, welche in parallellaufenden Planungsprojekten für das Zentrum erarbeitet wurden, ohne diesen Prozessen zu starre Vorgaben zu machen. Netzlücken Fussverkehr schliessen, Fusswege verbessern, Querung erstellen/verbessern <i>FV1 – Fusswegnetz, FV2 – Zu Fuss oder mit dem Velo zur Schule, FV3 – Sichere Schulwege</i> Um den Fussverkehr Bülach zu fördern, ist ein durchgängiges, attraktives, direktes und sicheres Wegnetz für Fussgänger erforderlich. Um ein durchgängiges Fusswegnetz zu erhalten sind die aufgezeigten Netzlücken zu schliessen. Entlang verschiedener Strassenabschnitte ist die Situation für Fussgänger zu verbessern. Auch sind sichere Querungsstellen (Fussgängerstreifen oder andere der Situation angemessenen Lösungen) Bedingung für ein sicheres Wegnetz, auch im Hinblick auf Schulwege. Elterntaxis vermeiden, Strassenraum vor Schule sicherer gestalten <i>FV2 – Zu Fuss oder mit dem Velo zur Schule, FV3 – Sichere Schulwege</i>	Gemeinde Bachenbülach Um den Fussverkehr von Bülach zu fördern, wird ein durchgängiges, direktes und sicheres Wegenetz für Fussgänger angestrebt. Dazu sind die aufgezeigten Netzlücken zu schliessen. Entlang verschiedener Strassenabschnitte ist die Situation für Fussgänger zu verbessern. Das Zielbild Fusswegnetz mit zahlreichen Verbindungen zwischen Bülach und Bachenbülach ist zu begrüssen. Im Bereich Feldstrasse/Grenzstrasse soll die gemeindeübergreifende Netzlücke im Fussverkehr geschlossen werden.	1
	Die Verbindung von der Feldstrasse zum Parkplatz Coop über die Grenzstrasse ist aus Sicht des Gemeinderats für den Fussverkehr seit dem Ausbau der Grenzstrasse ausreichend. Jedoch ist die Weiterführung zum Erlenweg auf Bachenbülacher Seite über den Parkplatz Coop gemäss dem öffentlichen Gestaltungsplan Zentrum Grenzstrasse noch ausstehend. Diese wird mit dem aktuellen Ersatzneubau des Coop Verkaufsladens bis zum Rietbach umgesetzt. Der rote Pfeil kann entsprechend gelöscht werden.	4 Netzlücke wird aus Massnahme 9 entfernt
	FDP Bülach Die FDP unterstützt einen zukünftigen Begegnungsraum Bahnhofstrasse und die bisherige Begegnungszone Altstadt. In der Altstadt hat sich die gegenwärtige Begegnungszone grundsätzlich bewährt. Siehe mehr Details unten «D. Öffentlicher Verkehr, Bushof, Zentrum, Entwicklung Bahnhofareal» (--> eingefügt unter Kapitel 3.4.3) und «E4. Parkplätze Zentrum & Begegnungszone Altstadt» (--> eingefügt unter Kapiteln 3.5.6 & 8.4)	1
	GLP Bülach Die erarbeiteten Handlungsfelder im Fussverkehr decken sich mit unserer Ansicht. Bülach soll ein sicherer Begegnungsraum bleiben, respektive für Fussgänger noch sicherer werden. Dies ist eine Grundlage dafür, Bülach lebhaft und für alle Verkehrsteilnehmer zugänglich zu gestalten. Die Sicherheit ist dabei wie im GVK erkannt zentrales Element, sei es mit Blick auf ältere Leute, Kinder sowie deren Eltern.	1
	Grüne Bülach Begegnungsraum mit hoher Aufenthaltsqualität – Parkplatzausfahrten Parkplatzausfahrten über die Fusswege sind zu vermeiden bzw. aufzuheben. Zahlreichen Parkplatzausfahrten über das Trottoir	1



An den Bülacher Schulen werden Schulkinder vielfach mit dem Auto zur Schule gefahren. Neben dem Ausbleiben des wertvollen Schulwegs führen die Elterntaxis in den Zufahrtsbereichen der Schulen zu unübersichtlichen und gefährlichen Situationen. Bei jeder Schulanlage ist die Situation verkehrstechnisch zu analysieren und geeignete Infrastruktur- und Betriebsmassnahmen zu entwickeln, damit der Strassenraum für Schulkinder sicherer wird und Elterntaxis vermieden werden. Die bestehende Informationskampagne der Bülacher Schulen ist weiterzuführen.	vermindern die Sicherheit der zu Fuss Gehenden, besonders der Kinder. Über das Parkfeld hinausragende Fahrzeuge verengen den Gehweg z.T. bis zur Unpassierbarkeit, besonders für Personen die einen Rollstuhl oder Unterstützung benötigen, Kinderwagen, usw. Die Gefährdung durch Parkplatzausfahrten ist auch bei der Planung von trottoirfreien Zonen zu bedenken. Im «Zielbild Zentrum» ist die Raumgestaltung von Fassade zu Fassade jeweils ohne Parkplätze visualisiert. Wenn Fussgänger:innen grundsätzlich hinter geparkten Fahrzeugen bleiben, verliert die offene Gestaltung ihren Sinn; bewegen sie sich auch davor, sind sie gefährdet.	
	Elterntaxis vermeiden, Strassenraum vor Schule sicherer gestalten Dabei dürfen die Kindergärten nicht vergessen werden. (Siehe auch unseren Kommentar zu Massnahme 14 weiter unten). Des Weiteren sollen auch Begegnungszonen in der Umgebung von Schulen/Kindergärten geprüft werden. Halte-Verbote in der Nähe von Schulen und Kindergärten sind zu prüfen.	4 Kindergärten werden auf der Karte ergänzt
	<u>Pro Velo Kanton Zürich</u> Unter «8.1 Handlungsfelder Fussverkehr» (S. 29) sowie unter der Massnahme 1 (S. 40) wird erläutert, dass in Tempo-30-Zonen Busse und Autos auf der Fahrbahn weiterhin Vortritt vor Fussgänger*innen haben. Die Aufzählung der vortrittsberechtigten Fahrzeuge soll hier mit «Velos» ergänzt werden, da auch Velofahrende auf der Fahrbahn in Tempo-30-zone vortrittsberechtigt sind.	1
	<u>VCS Sektion Zürich</u> Begegnungsraum mit hoher Aufenthaltsqualität – Parkplatzausfahrten Parkplatzausfahrten über die Fusswege sind zu vermeiden bzw. aufzuheben. Zahlreichen Parkplatzausfahrten über das Trottoir vermindern die Sicherheit der zu Fuss Gehenden, besonders der Kinder. Über das Parkfeld hinausragende Fahrzeuge verengen den Gehweg z.T. bis zur Unpassierbarkeit, besonders für Personen die einen Rollstuhl oder Unterstützung benötigen, Kinderwagen, usw. Die Gefährdung durch Parkplatzausfahrten ist auch bei der Planung von trottoirfreien Zonen zu bedenken. Im «Zielbild Zentrum» ist die Raumgestaltung von Fassade zu Fassade jeweils ohne Parkplätze visualisiert. Wenn Fussgänger:innen grundsätzlich hinter geparkten Fahrzeugen bleiben,	1



	verliert die offene Gestaltung ihren Sinn; bewegen sie sich auch davor, sind sie gefährdet. Elterntaxis vermeiden, Strassenraum vor Schule sicherer gestalten Dabei dürfen die Kindergärten nicht vergessen werden. (Siehe auch unseren Kommentar zu Massnahme 14 weiter unten). Des Weiteren sollen auch Begegnungszonen in der Umgebung von Schulen/Kindergärten geprüft werden. Halte-Verbote in der Nähe von Schulen und Kindergärten sind zu prüfen.	4 Kindergärten werden auf der Karte ergänzt
8.2 – Handlungsfelder Veloverkehr Netzlücken Veloverkehr schliessen, Strecke für Velos verbessern <i>VV1 – Velonetz</i> Um ein sicheres, durchgängiges und direktes Velonetz in Bülach zu erreichen, müssen an verschiedenen Orten Netzlücken geschlossen oder bestehende Velorouten verbessert werden. Im Bereich des Bahnhofes fehlen Quermöglichkeiten über die Gleise und in Bülach Süd ist die Verbindung zwischen Einkaufszentren und Wohnquartieren ungenügend. Auf den Hauptstrassen bestehen zwar teilweise bereits Veloinfrastrukturen, es bestehen jedoch noch Konflikte mit dem MIV, teilweise auch mit Fussgängern. Die aufgezeigten Handlungsorte decken sich mit jenen des kantonalen Velonetzplans. Knoten für Velos optimieren Knoten für Velos optimieren <i>VV1 – Velonetz</i> Knotenbereiche sind für ein durchgängiges und sicheres Velonetz besonders wichtig, da dort die Verknüpfung zwischen verschiedenen Streckenelementen erfolgt. Entlang der Hauptverkehrsstrassen (Zürcher-, Schaffhauser- Hochfelderstrasse) besteht diesbezüglich Verbesserungsbedarf. Indem die Knoten für Velos optimiert werden, können sichere und somit attraktive Veloverbindungen geschaffen werden. Veloabstellplätze erstellen <i>VV2- Veloabstellplätze</i>	Gemeinde Bachenbülach Um den Veloverkehr zu fördern, wird ein durchgängiges, attraktives, direktes und sicheres Wegenetz für Velos angestrebt. Dazu sind die aufgezeigten Netzlücken zu schliessen. Im Bereich Querung Grenzstrasse beim Rietbach- und Erlenweg soll der Verkehrsknoten für Velos optimiert werden, was der Gemeinderat sehr begrüsst. Idealerweise könnte die Schliessung mit einer Unterführung unter der Grenzstrasse erfolgen, um den priorisierten Verkehrsfluss von der Zürichstrasse weiter zu optimieren und die Sicherheit (Einspurstrecken und Ausfahrt aus Bächliwis-Strasse) zu erhöhen. Eine enge Koordination zwischen Bülach, Bachenbülach und dem Kanton ist bei der weiteren Planung dazu sehr wichtig. Das Zielbild Velonetz mit der kommunalen Anbindung Höhragenstrasse / Hagenbuechstrasse mit Querung Grenzstrasse zwischen Bülach und Bachenbülach und der übergeordneten Verbindung auf der Zürichstrasse ist zu begrüssen. FDP Bülach Die FDP Bülach fordert einen Paradigmenwechsel in der Planung von Velowegen hin zu einer Verlagerung des Veloverkehrs möglichst auf eigene Routenführungen, auf Nebenstrassen abseits der bestehenden MIV Hauptverkehrsachsen. Eine weitmögliche Entflechtung von Fussverkehr, Veloverkehr und MIV ist anzustreben. Details Die FDP Bülach unterstützt den Ausbau des Velowegnetzes. Die Massnahmen sind zu konkretisieren. Vor allem die Hauptverkehrsachsen (Hochfelderstr., Poststr., Kasernenstr., Zürichstr., Schaffhauserstr. und Winterthurerstr.) sind heute schon teilweise überlastet. Wenn das Velo als Verkehrsträger an Bedeutung gewinnen soll, so ist unbedingt die Entflechtung der Verkehrswege im Sinne einer Verkehrsformentrennung	1 1





	Strecken für Velos verbessern Zur Verbesserung sind farbliche Markierung des Belags genau zu prüfen. Evtl. können die Markierungen auf Schlüsselstellen eingeschränkt werden.	2 Wird jeweils auf Stufe Projekt geprüft
	Veloabstellplätze erstellen – Lastvelos Veloparkplätze sollen modern und auch für Lastvelos oder Velos mit Anhängern ausgerichtet sein. Dadurch sinkt die Hürde, das Velos im täglichen Gebrauch einzusetzen, z.B. beim Einkauf oder um mit den Kindern in die Badi, zum Spielplatz usw. zu gehen. Als Schlüsselort soll zusätzlich der Stadtweiher aufgenommen werden.	4 Wird in Massnahme 6 ergänzt
	Veloabstellplätze erstellen – Umsteigestellen zwischen Velonetz und regionalem Busnetz Eine gute Anbindung des Velonetzes an das regionale Busnetz ist unerlässlich, um die Attraktivität der Kombination Velo + ÖV für Ziele ausserhalb der Stadt Bülach (z.B. Flughafen, Kloten oder Weiach) im Vergleich zum MIV zu erhöhen. Es ist unrealistisch anzunehmen, dass alle Velofahrenden am Bahnhof umsteigen, auch wenn ihr Start-/Zielpunkt nicht in dessen Nähe liegt. Aus diesem Grund sind Veloabstellplätze zumindest bei einigen hoch frequentierten Bushaltestellen (z.B. Untertor) vorzusehen.	3 Wird mangels Umsteigepotentials nicht berücksichtigt
	Ergänzung Schwachstelle In der Karte ist die Schwachstelle in der Fortführung der Winterthurerstrasse in Richtung Embrach zu kennzeichnen. Im kantonale Velonetz ist das teilweise schon der Fall (S. 7.)	4 Neues Handlungsfeld «Veloverbindung Winterthurerstrasse verbessern» wird ergänzt
	SP Bülach Es fehlt ein Handlungsfeld für die Erschliessung der südlichen Feldstrasse, um den Veloverkehr zu verbessern. Ab Kaffeestrasse bis zur Grenzstrasse existiert ein Veloweg, allerdings bestehen Lücken. Zwischen Erachfeldstrasse und Kaffeestrasse werden die Velos für ca. 100m auf die Feldstrasse geführt.	4 Wird im Rahmen der Massnahme 9, BGK Feldstrasse geprüft
	Pro Velo Kanton Zürich Im Bereich des «Handlungsfeld Veloverkehr – Knoten für Velos optimieren» soll explizit die Massnahme von neu möglicher Signalisation für den Veloverkehr zum «Rechtsabbiegen bei Rot» bei den LSA-Knoten ergänzt werden. Des weiteren ist darauf zu achten, dass die Veloführung wo immer möglich vortrittsberechtigt über Knoten erfolgt.	2 Die LSA-Knoten liegen in der Verantwortung des Kantons. Wird projektbezogen beim Kanton eingefordert.



	Transition Bülach Netzlücken Veloverkehr schliessen, Strecken für Velos verbessern Wir waren überrascht, die Veloquerung über den Dättenberg von Bülach nach Rorbas nicht unter den Handlungsfeldern Veloverkehr anzutreffen. Unserer Ansicht nach wird keine der drei Querungsmöglichkeiten (Wagenbrechi, Büttberg, Eschenmosen) den Anforderungen an eine sichere Veloverbindung gerecht. Wir hätten uns gewünscht, eine der Verbindungen als Punkt im neuen GVK anzutreffen, um eine nachhaltige Verbesserung der Situation voranzutreiben.	1
	Veloabstellplätze: Bei den geplanten Veloabstellplätzen hingegen sind wir sehr glücklich mit den formulierten Zielen. Speziell die erwähnte Zusammenarbeit mit privaten Grundeigentümer*innen ist in unseren Augen eine wichtige Komponente, um die Veloinfrastruktur in Bülach gesamtheitlich nutzerfreundlich zu gestalten. Dafür möchten wir unser Lob und unseren Dank aussprechen.	1
	VCS Sektion Zürich Parallele Führung von Velostrecken auf lokaler Ebene Als Entlastung und/oder Ersatz für die übergeordneten (kantonalen) Routen sind parallel geführte Routen des kommunalen Netzes mit Vorrang für den Fuss- und Veloverkehr zu planen. Die Veloverbindungen auf der Schaffhauser- und Zürcherstrasse, der Badenerstrasse, usw. sind anerkannte Schwachstellen im kantonalen Velonetz. Dennoch stellen sie weiterhin wichtige Verbindungen in der Stadt Bülach dar. Konkrete, für die Sicherheit dringlich erforderliche Massnahmen stehen bestenfalls mittelfristig in Sicht. Eine Entflechtung kann hier Abhilfe schaffen. Sie gelingt durch die parallele Führung von Velo-Hauptverbindungen z.B. über die Kasernenstrasse (statt Badenerstr.) oder die Kantonsschul- und Grundstrasse (statt Schaffhauser- und Zürcherstrasse). Die übergeordneten (kantonalen) Routen sollen bestehen bleiben: Sie dienen bis zur Behebung der Schwachstellen dem örtlichen Quell- und Zielverkehr. Wo bereits gute Alternativrouten im kommunalen Netz bestehen, sind diese so zu definieren, dass sie nicht z.B. durch neue Parkplätze gefährdet werden. Das gilt beispielsweise für den Unterweg, als mögliche Alternative zur unsicheren Verbindung über die Schaffhauser- und Solistrasse.	1
	Netzlücken Veloverkehr schliessen, Strecke für Velos verbessern	4 Netzlücke wird ergänzt



	Im Bereich Bülach Süd unterstützen wir die vorgesehene Schliessung der Netzlücken. Im Bereich zwischen Feldstrasse und Ifangstrasse braucht es eine Querung (z.B. Fortführung der Hammerstrasse) um den zukünftigen Sportpark mit dem Einkaufszentrum zu erschliessen.	
	Strecken für Velos verbessern Zur Verbesserung sind farbliche Markierung des Belags genau zu prüfen. Evtl. können die Markierungen auf Schlüsselstellen eingeschränkt werden.	2 Wird jeweils auf Stufe Projekt geprüft
	Veloabstellplätze erstellen – Lastvelos Veloparkplätze sollen modern und auch für Lastvelos oder Velos mit Anhängern ausgerichtet sein. Dadurch sinkt die Hürde, das Velos im täglichen Gebrauch einzusetzen, z.B. beim Einkauf oder um mit den Kindern in die Badi, zum Spielplatz usw. zu gehen. Als Schlüsselort soll zusätzlich der Stadtweiher aufgenommen werden.	4 Wird in Massnahme 6 ergänzt
	Veloabstellplätze erstellen – Umsteigestellen zwischen Velonetz und regionalem Busnetz Eine gute Anbindung des Velonetzes an das regionale Busnetz ist unerlässlich, um die Attraktivität der Kombination Velo + ÖV für Ziele ausserhalb der Stadt Bülach (z.B. Flughafen, Kloten oder Weiach) im Vergleich zum MIV zu erhöhen. Es ist unrealistisch anzunehmen, dass alle Velofahrenden am Bahnhof umsteigen, auch wenn ihr Start-/Zielpunkt nicht in dessen Nähe liegt. Aus diesem Grund sind Veloabstellplätze zumindest bei einigen hoch frequentierten Bushaltestellen (z.B. Untertor) vorzusehen.	3 Wird mangels Umsteigepotentials nicht berücksichtigt
	Ergänzung Schwachstelle In der Karte ist die Schwachstelle in der Fortführung der Winterthurerstrasse in Richtung Embrach zu kennzeichnen. Im kantonale Velonetz ist das teilweise schon der Fall (S. 7.)	4 Neues Handlungsfeld «Veloverbindung Winterthurerstrasse verbessern» wird ergänzt



8.3 – Handlungsfelder ÖV Neue ÖV-Haltestelle und verbesserte ÖV-Anbindung <i>ÖV1 – Erreichbare Quartiere</i> Um die ÖV-Erschliessung der Quartiere zu verbessern ist das ÖV-Netz mit Bushaltestellen zu ergänzen. Das Gebiet Jakobstal muss mit der geplanten Gebietsentwicklung durch den ÖV erschlossen werden. Das Linienkonzept dazu ist noch zu erarbeiten. In diesem Zusammenhang ist zu prüfen, ob auf der Badenerstrasse eine neue Bushaltestelle angeordnet werden kann und ob eine entsprechende Nachfrage besteht. Im Quartier Vogelsang ist das Nachfragepotential für eine neue Bushaltestelle der Linie 501 abzuschätzen. Falls die Nachfrage besteht, ist die bauliche Machbarkeit zu prüfen Die Linie 501 fährt heute auf der Solistrasse (via Soliboden und Bahnhof Ost). Zur Verbesserung der Erschliessung des Glasi-Quartiers ist die Machbarkeit einer Haltestelle auf der Schaffhauserstrasse zu prüfen. Reduktion Anzahl Busse auf Kasernenstrasse zulasten der Lindenhofstrasse prüfen <i>ÖV2 – Optimierte Buslinienführung im Zentrum</i> Um die Anzahl Busse auf der Bahnhofstrasse zwischen Winterthurer- und Kasernenstrasse zu reduzieren, ist zu prüfen, ob einzelne Buslinien (515, 535) über die Lindenhofstrasse statt über die Kasernenstrasse geführt werden können. Die Haltestelle Gewerbehause würde durch die umgelegten Linien nicht mehr angefahren. Durch den festgelegten Standort des Bushofs kann die Zahl der Busse auf der Bahnhofstrasse zwischen Winterthurerstrasse und Bahnhof nicht reduziert werden. Busbevorzugung zur Reduzierung der Busbehinderung <i>ÖV1 – Erreichbare Quartiere</i> Busse verfügen über keine separaten Infrastrukturen auf der Zürichstrasse, wegen der hohen MIV-Belastung ist die Fahrplanstabilität der Busse nicht gewährleistet. Um die Behinderung des Busses durch den MIV zu reduzieren ist an geeigneten Knoten eine Buspriorisierung einzuführen. Dies erfolgt in erster Linie	Gemeinde Bachenbülach Auf der Zürichstrasse sieht das GVK eine Busbevorzugung vor. Der Gemeinderat ist der Ansicht, dass die heutige Situation (mit Busbevorzugung bei der Lichtsignalanlagen) für den ÖV grundsätzlich gut funktioniert. Bei der Prüfung einer weitergehenden Busbevorzugung ist zu berücksichtigen, dass diese keine nachteiligen Auswirkungen für den MIV auf der Zürichstrasse (Rückstau, Schleichverkehr auf Nebenstrasse) nach sich zieht. Der Gemeinderat unterstützt hingegen die Verkehrslenkung des MIV über die Oberglattstrasse, Kasernenstrasse und die A51. Im Betriebskonzept Zürichstrasse, Gemeinde Winkel/Bachenbülach ist dies eine wichtige Massnahme, um die Ortsdurchfahrt auf der Zürichstrasse vom MIV zu entlasten. Dadurch würde die Fahrplansicherheit für den ÖV erhöht. Betriebskonzept Zürichstrasse Süd und Betriebskonzept Zürichstrasse, Gemeinde Winkel/Bachenbülach: In Bachenbülach wurden mit dem Amt für Verkehr (heute Amt für Mobilität) in letzter Zeit zwei Betriebskonzepte (BK) erarbeitet. Basierend auf dem BK Zürichstrasse Süd ist momentan das Bauprojekt mit dem Tiefbauamt in Planung. Zum BK Zürichstrasse, Gemeinde Winkel/Bachenbülach, nahm der Gemeinderat letztmals mit Beschluss Nr. 74 vom 29. Juni 2021 Stellung. Seither ist dem Gemeinderat der Bearbeitungsstand nicht bekannt. Dem Gemeinderat ist es sehr wichtig, dass das GVK auf die erwähnten BK resp. das Bauprojekt Zürichstrasse Süd abgestimmt wird. GLP Bülach Neue ÖV-Haltestellen und die damit verbundene bessere Erreichbarkeit des ÖVs für sämtliche in Bülach wohnhaften Personen sind im Sinne der GLP. Auch eine Busbevorzugung, insbesondere zur Gewährleistung der Bahn-Anschlüsse, ist ein unterstützenswertes Handlungsfeld, um den Zugang zu den öffentlichen Verkehrsmitteln zu erleichtern. Die Handlungsfelder ÖV sind entsprechend in unserem Sinne Grüne Bülach Busbevorzugung zur Reduzierung der Busbehinderung	1 4 Es wird eine Abstimmung mit dem Bauprojekt vorgenommen und Massnahme 8 ergänzt 1 1
---	---	---



über die Signalsteuerung.	Die Buspriorisierung über die Signalsteuerung wird ausdrücklich begrüsst. Sinnvoll sind auch zusätzliche Fahrbahnhaltestellen.	
	<u>SP Bülach</u> Wenn die Linie 501 neu über die Fangletenstrasse geführt wird, ist zwingend eine Haltestelle an der Schaffhauserstrasse (Unterführung Mitte) notwendig. Sonst kann die neue Linienführung nicht eingeführt werden.	4 Handlungsfeld wird angepasst
	Eine Planung der Busse über die Lindenhofstrasse ist nicht sinnvoll. Die für das Gewerbe wichtige Station Gewerbehäus wird nicht mehr bedient. Ausserdem ist die Ein-/Ausfahrt in die Lindenhofstrasse für die Busse sehr schlecht möglich. Während der Markttage muss jeweils Personal die Kreuzung absperren, damit das Postauto um die Kurve fahren kann. Der geplante Neubau Raiffeisen verhindert eine andere Verkehrsführung. Die geplante Busbevorzugung begrüssen wir.	1
	<u>SVP Bülach</u> Reduktion Anzahl Busse auf Kasernenstrasse zulasten der Lindenhofstrasse prüfen: Die Linienführung der Busse zum/vom Bahnhof muss grundsätzlich überprüft werden, nicht nur in der Lindenhofstrasse (das Problem Buskonvoi Bahnhofstrasse wurde in den Workshops von der Bevölkerung sehr oft genannt). Die Lindenhofstrasse kann nicht nur für Bus, sondern auch für den MIV (zumindest in eine Richtung, nur Verkehr ab Bahnhof, kein Durchgangsverkehr) geöffnet werden.	3 Stadtrat hält am Bushof Mitte fest 3 Widerspricht dem Ziel MIV2
	<u>VCS Sektion Zürich</u> Busbevorzugung zur Reduzierung der Busbehinderung Die Buspriorisierung über die Signalsteuerung wird ausdrücklich begrüsst. Sinnvoll sind auch zusätzliche Fahrbahnhaltestellen.	1



8.4 – Handlungsfelder MIV Tempo-30-Zone bei Bedarf prüfen <i>G3 – Hohe Aufenthaltsqualität, FV1 – Fusswegnetz, FV3 – Sichere Schulwege, VV1 – Velonetz, MIV1 – Tempo-30-Zonen, MIV2 – MIV auf Hauptachsen und kein Durchgangsverkehr in Quartieren</i> Tempo-30-Zonen fördern die Koexistenz der Verkehrsteilnehmer, stärken den Fuss- und Veloverkehr auf Quartierstrassen und erhöhen die Schulwegsicherheit. Sie können so einen Beitrag zur Erreichung von mehreren Zielen leisten. Die Stadt Bülach prüft Tempo-30-Zonen, wenn seitens der Quartierbevölkerung ein entsprechender Wunsch in Form eines politischen Vorstosses (Petition) geäussert wird. Haupttrichtung Knoten, Dosierung Eschenmosen <i>MIV2 – MIV auf Hauptachsen und kein Durchgangsverkehr in Quartieren, MIV3 – Kein MIV-Durchgangsverkehr im Zentrum [...]</i> Temporär autofreie Altstadt <i>MIV7 – Autoarme Altstadt, G3 – Hohe Aufenthaltsqualität, U3 – Massnahmen befristet testen [...]</i> Durchfahrtsperre prüfen <i>MIV2 – MIV auf Hauptachsen und kein Durchgangsverkehr in Quartieren [...]</i> Parkleitsystem und Bewirtschaftungskonzept <i>MIV3 – Kein MIV-Durchgangsverkehr im Zentrum, MIV6 – Optimale Auslastung Parkierungsanlagen [...]</i> Bestehende Parkplätze erhalten und wo nötig schaffen <i>MIV4 – Parkierung am Rand des Zentrums anbieten/schaffen, MIV6 – Optimale Auslastung Parkierungsanlagen, MIV8 – Parkplätze in der Altstadt erhalten [...]</i>	Amt für Mobilität Kanton Zürich Erwägung Im Handlungsfeld MIV (S. 35, Kap. 8.4) sollen bestehende Parkplätze erhalten und wo nötig geschaffen werden. Neue Parkplätze im Zentrum und der Altstadt zu schaffen widerspricht verschiedenen Zielen. Empfehlung: Zielführender wäre aus unserer Sicht ein Handlungsfeld «Überprüfung Parkierung Zentrum/Altstadt». FDP Bülach Die FDP Bülach unterstützt ausdrücklich den Erhalt und die weitere Schaffung von Parkplätzen im und um das Stadtzentrum, sowie das angedachte Parkleitsystem. Das angedachte Parkleitsystem ist sehr begrüssenswert, und könnte kombiniert mit einem Road-Pricing mit ev. auch mit dem Pricing von Parkplätzen den Ruf von Bülach als progressive Smart-City befördern! Die FDP unterstützt auch die Einführung einer temporär autofreien Altstadt so wie im GVK formuliert: In ABSPRACHE MIT DEM GEWERBE! GLP Bülach Im Bereich MIV sind wir der Ansicht, dass es an der Zeit ist, auf sämtlichen Strassen von Bülach mit Ausnahme der Hauptachsen Tempo 30 als Standard einzuführen. Bei Bedarf sollte Tempo 50 geprüft werden können. Die Begründung dieses Vorschlags folgt weiter unten. Auch ist zu überlegen, die Altstadt verkehrsfrei und in eine Fussgängerzone umzugestalten. Es gilt nun nach vielen Jahren der Diskussion, unsere schöne Altstadt in eine sichere Fussgängerzone umzugestalten, in welcher sich alle wohl und sicher fühlen. Die bisherigen Versuche der Ko-Existenz von Nutzer:innen des MIV, Velos sowie der Fussgänger:innen haben gezeigt, dass es für Letztere schlicht zu gefährlich ist, weiterhin den MIV durch die Altstadt fahren zu lassen. Zudem muss dem im GVK statuierten Ziel der Aufenthaltsqualität, insbesondere für Fussgänger, stärker Rechnung getragen werden, um sicher zu stellen, dass die Altstadt auch in Zukunft belebt und das Gewerbe gut frequentiert bleibt. Eine verkehrsfreie Altstadt ist als mittel- bis langfristiges Ziel anzupeilen. Dies im Sinne einer umfassenden Sicht und zusammen mit	3 Der Stadtrat sieht hier keine Widersprüche. 1 3 Der Stadtrat teilt diese Ansicht nicht 3 Der Stadtrat teilt diese Ansicht nicht 3 Der Stadtrat teilt diese Ansicht nicht
--	---	--



	Anwohnern, dem Gewerbe und einer ganzheitlichen Wirtschaftsstrategie für das Zentrum. Eine Sperrung ohne Konzept ist unseres Erachtens wenig sinnvoll und stellt insbesondere das Gewerbe in Bülach vor grosse Schwierigkeiten.	
	Gleichzeitig sind wir der Ansicht, dass begleitende Förderungsmassnahmen zugunsten des Gewerbes in der Bülacher Altstadt sowie entlang der Bahnhofstrasse bis zum Bahnhof unumgänglich sind, um sicherzustellen, dass diese Bereiche beliebt und belebt bleiben. Auch wäre von grossem Interesse, Erhebungen zur Anzahl Kunden in den Geschäften der Altstadt zu machen, welche effektiv per MIV in der Altstadt sind und auch dort parkiert haben. Ein Parkleitsystem unterstützen wir in diesem Zusammenhang als begleitende Massnahme. Auch können weitere Optionen diskutiert werden, um die Mobilität für alle sicherzustellen. Ebenfalls notwendig scheint uns die Schaffung von überwachten Veloabstellplätzen, um die Altstadt so einfach wie möglich erreichbar zu machen und sichere Zufahrtswege aus allen Stadtteilen zu gewährleisten.	1 1
	<u>Grüne Bülach</u> Tempo-30-Zone bei Bedarf prüfen Tempo 30 in den Quartieren ist notwendig und umzusetzen. Einerseits sollte es der Quartierbevölkerung mit einer Petition möglich sein, den Bedarf nicht nur an Tempo-30-Zonen, sondern auch an Begegnungszonen zur Prüfung anzumelden. Auch institutionelle Stakeholder (Schulen, Altersheime, ...) müssen über die Möglichkeit verfügen, den Stadtrat auf zu prüfende Bereiche hinweisen können. Andererseits soll auch die Stadt selbstständig prüfen können, ob eine Tempo-30-Zone oder eine Begegnungszone in einem bestimmten Gebiet sinnvoll ist.	1
	Durchfahrtsperren Zentrum, Prüfung Verkehrsströme/Knotenform Anpassung ab dem fünften Satz zu: Der Durchgangsverkehr durch das Zentrum ist tangential auf die Autobahn und den Altstadtring zu verlagern.[...] Die Parkplätze im Zentrum sind von ausserhalb so zu erschliessen, dass eine Zentrumsdurchfahrt ausgeschlossen ist. Es soll jeweils der kürzeste Weg ins Zentrum und aus dem Zentrum gefahren werden, um die Bahnhofstrasse oder die Strassen in der Altstadt nicht zusätzlich zu belasten.	3 Entspricht nicht der vorgesehenen Stossrichtung



	Die Einführung von Einbahnstrassen im Zentrum soll geprüft werden Parkplätze dürfen kein Grund sein, die Durchfahrt durch die Altstadt weiterhin zuzulassen. Der in den Workshops vorgestellte Ansatz, wonach einzelne Sektoren immer nur von einer Seite her erreichbar sind, ist weiter zu vertiefen. Auch der Altstadtbereich ist vom Durchfahrtsverkehr freizuhalten	1
	Durchfahrtsperre prüfen Um den MIV auf den Hauptachsen zu kanalisieren sind Schleichwege in den Quartieren zu unterbinden. Dazu ist die Bahnunterführung Fabrikstrasse für den MIV zu sperren	1
	Zusätzliches Handlungsfeld: Privater Autoverkehr vom und zum Bahnhof Ein zusätzliches Handlungsfeld soll aufgenommen werden: Der private Autoverkehr vom und zum Bahnhof wird auf die Ost- und Westseite geleitet, die notwendigen MIV-Parkplätze dort angeboten. Dadurch wird auch die obere Bahnhofstrasse z.T. vom Autoverkehr entlastet, was dem Zielbild Zentrum entspricht.	3 Im Rahmen Neubau Bushof Mitte und Umgestaltung Bahnhofring wird MIV Verkehr abnehmen.
	<u>SP Bülach</u> Tempo-30-Zone bei Bedarf prüfen: Das unter 5.2.5 erwähnte Tempo 30 in den Quartieren ist notwendig und umzusetzen. Es kann nicht sein, dass in jedem Quartier die Bevölkerung einen politischen Vorstoss in Form einer Petition einreichen muss. Dies kann Ungleichheiten schaffen, da die politischen Instrumente nicht allen bekannt sind. Weitere Bemerkungen unter Massnahmen.	3 Nicht aus den Zielen ableitbar. Die Vorgeschlagene Regelung kann falsche Anreize schaffen (Auslagerung des Parkplatzbedarfs in den öffentlichen Raum)
	<u>SVP Bülach</u> Tempo-30-Zonen bei Bedarf prüfen Die SVP Bülach ist grundsätzlich gegen eine Ausweitung der Tempo-30-Zonen. Durchfahrtssperren Zentrum Eine Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die Kantonsstrasse muss unbedingt mit Verbesserung erfolgen und nicht durch Erhöhung des Widerstands (Verringerung der Gesamtkapazität führt unweigerlich zu mehr Verkehrsproblemen). Bevor eine Durchfahrtssperre (auch nur temporär) in Kraft treten kann, müssen die zu erwartenden	1



	Auswirkungen genau geprüft werden und Verbesserungen an den Ringknoten (insbesondere Untertor) realisiert sein. Temporär autofrei Die SVP Bülach ist grundsätzlich gegen eine autofreie Altstadt. Ein Teil der Basis erachtet eine temporär autofreie Zone als Versuch (z.B. während Marktzeiten, an Sommerabenden) für praktikabel.	
	<u>Primarschulbehörde Bülach</u> Kapitel 8.4, Handlungsfelder MIV, Tempo-30-Zone bei Bedarf prüfen: Die Aussage, dass Tempo-30-Zonen die Schulwegsicherheit (generell) erhöhen, trifft nur bedingt zu: Üblicherweise können in Tempo-30-Zonen nämlich keine Fussgängerstreifen angebracht werden, was die sichere Querung für Schulkinder erschwert. Nur in begründeten Fällen (mittels aufwändigem Verfahren zu erbringen) sind Ausnahmen möglich (z.B. Fussgängerstreifen Feldweg), weshalb aus Sicht der Schulwegsicherheit eine kritische Abwägung zwischen Tempo-30-Zone ohne und Tempo-50-Zone mit Fussgängerquerungen erforderlich ist.	1
	<u>VCS Sektion Bülach</u> Tempo-30-Zone bei Bedarf prüfen Tempo 30 in den Quartieren ist notwendig und umzusetzen. Einerseits sollte es der Quartierbevölkerung mit einer Petition möglich sein, den Bedarf nicht nur an Tempo-30-Zonen, sondern auch an Begegnungszonen zur Prüfung anzumelden. Auch institutionelle Stakeholder (Schulen, Altersheime, ...) müssen über die Möglichkeit verfügen, den Stadtrat auf zu prüfende Bereiche hinweisen können. Andererseits soll auch die Stadt selbstständig prüfen können, ob eine Tempo-30-Zone oder eine Begegnungszone in einem bestimmten Gebiet sinnvoll ist. Durchfahrtssperren Zentrum, Prüfung Verkehrsströme <u>Antrag:</u> Anpassung ab dem fünften Satz zu: Der Durchgangsverkehr durch das Zentrum ist tangential auf die Autobahn und den Altstadttring zu verlagern. [...] Die Parkplätze im Zentrum sind von ausserhalb so zu erschliessen, dass eine Zentrumsdurchfahrt ausgeschlossen ist. Es soll jeweils der kürzeste Weg ins Zentrum und aus dem Zentrum gefahren werden, um die Bahnhofstrasse oder die Strassen in der Altstadt nicht zusätzlich zu belasten.	1 3 Entspricht nicht der vorgesehenen Stossrichtung



	Die Einführung von Einbahnstrassen im Zentrum soll geprüft werden Parkplätze dürfen kein Grund sein, die Durchfahrt durch die Altstadt weiterhin zuzulassen. Der in den Workshops vorgestellte Ansatz, wonach einzelne Sektoren immer nur von einer Seite her erreichbar sind, ist weiter zu vertiefen. Auch der Altstadtbereich ist vom Durchfahrtsverkehr freizuhalten	1
	Durchfahrtsperre prüfen Um den MIV auf den Hauptachsen zu kanalisieren sind Schleichwege in den Quartieren zu unterbinden. Dazu ist die Bahnunterführung Fabrikstrasse für den MIV zu sperren.	1
	Zusätzliches Handlungsfeld: Privater Autoverkehr vom und zum Bahnhof <u>Antrag:</u> Ein zusätzliches Handlungsfeld soll aufgenommen werden: Der private Autoverkehr vom und zum Bahnhof wird auf die Ost- und Westseite geleitet, die notwendigen MIV-Parkplätze dort angeboten. Dadurch wird auch die obere Bahnhofstrasse z.T. vom Autoverkehr entlastet, was dem Zielbild Zentrum entspricht.	3 Im Rahmen Neubau Bushof Mitte und Umgestaltung Bahnhofring wird MIV Verkehr abnehmen
	Zusätzliches Handlungsfeld: Anpassung der «Vorschriften über das Dauerparkieren bei Parkuhren und auf Parkplätzen mit beschränkter Parkzeit <u>Antrag:</u> Die Vorschriften über das Dauerparkieren sind dahingehend anzupassen, dass eine Spezialbewilligung für die Dauerparkierung nur dann erteilt wird, wenn der Grundeigentümer keinen Parkplatz auf privaten Grund anbieten kann.	3 Nicht aus den Zielen ableitbar. Die Vorgeschlagene Regelung kann falsche Anreize schaffen (Auslagerung des Parkplatzbedarfs in den öffentlichen Raum)



9 – Massnahmen	<u>GLP Bülach</u> Nachfolgend beschränken wir uns in unserer Stellungnahme auf die für uns zentralsten Massnahmen.	1
	<u>Grüne Bülach</u> Zu den Massnahmen werden auf S. 39 drei Zeithorizonte verwendet. Diese sind „kurzfristig“, „mittelfristig“ und „langfristig“. Es sollte klar beschrieben werden, welchen Zeitraum diese umfassen. Unsere Interpretation: - Kurzfristig = innerhalb <1 Jahr - Mittelfristig = innerhalb der nächsten 1-2 Jahre - Langfristig = >2 Jahre	4 Die Zeithorizonte werden wie folgt ergänzt: Kurzfristig: <5 Jahre Mittelfristig: 5-10 Jahre Langfristig: >10 Jahre Die Kategorisierung der Massnahmen wird dahingehend überprüft
	<u>Pro Velo Kanton Zürich</u> Nachfolgend werden konkrete Rückmeldungen zu den Einzelnen Massnahmen aufgeführt. Die Anzahl Massnahmen im Bereich des Veloverkehrs ist zu begrüssen und zeigt deutlich auf, dass hier der grösste Nachholbedarf besteht.	1
	<u>VCS Sektion Zürich</u> Zu den Massnahmen werden auf S. 39 drei Zeithorizonte verwendet. Diese sind „kurzfristig“, „mittelfristig“ und „langfristig“. Es sollte klar beschrieben werden, welchen Zeitraum diese umfassen. Unsere Interpretation: - Kurzfristig = innerhalb <1 Jahr - Mittelfristig = innerhalb der nächsten 1-2 Jahre - Langfristig = >2 Jahre	4 Die Zeithorizonte werden wie folgt ergänzt: Kurzfristig: <5 Jahre Mittelfristig: 5-10 Jahre Langfristig: >10 Jahre Die Kategorisierung der Massnahmen wird dahingehend überprüft



1 – Begegnungsraum Zentrum Beschreibung Das Zentrum in Bülach (eingefasst durch Bahnhof, Hochfelder-, Post- und Schaffhauserstrasse) soll eine hohe Aufenthaltsqualität für Fussgänger aufweisen. Dazu soll der Strassenraum umgestaltet werden. Das geeignete Verkehrsregime für die einzelnen Strassenabschnitte ist in der Erarbeitung zu prüfen. Die üblicherweise mit einer Begegnungszone verbundenen Ansprüche an einen Raum mit hoher Aufenthaltsqualität für Fussgänger können grundsätzlich auch mit einer attraktiv gestalteten Tempo-30-Zone umgesetzt werden. In einer Tempo-30-Zone haben Busse und Autos auf der Fahrbahn weiterhin Vortritt vor Fussgängern. In einer Begegnungszone hingegen dürfen Fussgänger die ganze Verkehrsfläche benutzen und haben Vortritt gegenüber Fahrzeugen. Die Umgestaltung der Zentrumsdurchfahrt war bereits eine Massnahme im GVK 2012. Dort war eine Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit nicht erwünscht. Die anderen Anforderungen (Zentrum als zusammenhängender Raum, Berücksichtigung des ÖVs, Erhöhung des Durchfahrtswiderstands und Verlagerung auf den Altstadtring) decken sich mehrheitlich mit der aktuellen Massnahme. Umsetzung Für das Zentrum zwischen Untertor und Bahnhof ist ein Gestaltungskonzept zu erarbeiten. Dabei ist das Verkehrsregime (Tempo-30-Zone oder Begegnungszone) in Absprache mit den ÖV-Betreibern zu prüfen. Unabhängig des Verkehrsregimes ist eine Gestaltung des öffentlichen Raums von Fassade zu Fassade anzustreben, welche eine flexible Nutzung des Raums ermöglicht. Als Grundlage für diese Massnahme sind die Untersuchungen zu den Massnahmen «Busführung Lindenhofstrasse» und «Durchfahrtsperre Zentrum» durchzuführen.	<u>EVP Bülach</u> Wir sind der Meinung, dass die Begegnungszone in der Altstadt gut funktioniert. Entsprechend unterstützen wir deren sukzessive Ausweitung bis zum Bahnhof. Jedoch sollte die Bushaltestelle Gewerbehäuser erhalten bleiben, damit der Anschluss der Altstadt an den öffentlichen Verkehr auch für die Linien von und nach Hochfelden – Stadel und Höri attraktiv bleibt.	1 Der Begriff Begegnungsraum ist nicht mit Begriff Begegnungszone gleichzusetzen. Ob eine Begegnungszone im Sinne der Signalisationsverordnung («Tempo-20-Zone» mit Vortritt für zu Fuss gehende Personen) eingeführt werden soll, wird im Rahmen der Erarbeitung des Gestaltungskonzeptes geprüft.
	<u>GLP Bülach</u> Diese Massnahme unterstützen wir, eine Umgestaltung des Strassenraums ist zugunsten der Erhöhung der Aufenthaltsqualität unumgänglich. Auch sind wir klar der Ansicht, dass der Begegnungsraum Zentrum, wie der Name schon sagt, eine Begegnungszone darstellen sollte, in welchem die Fussgänger:innen Vortritt haben und für den MIV Tempo 20 gilt. Gegebenenfalls könnte die Bahnhofstrasse sogar für den MIV gänzlich gesperrt werden und stattdessen die Parkplätze Ost und West soweit nötig erweitert werden. Mit Hilfe eines Parkleitsystems (weiter unten) könnten Autofahrer dabei unterstützt werden, den für sie optimalen Parkplatz einfach und ohne grosse Suche zu finden. Wichtig ist unseres Erachtens, dass der ÖV weiterhin über die Bahnhofstrasse geführt wird.	1 Der Begriff Begegnungsraum ist nicht mit Begriff Begegnungszone gleichzusetzen. Ob eine Begegnungszone im Sinne der Signalisationsverordnung («Tempo-20-Zone» mit Vortritt für zu Fuss gehende Personen) eingeführt werden soll, wird im Rahmen der Erarbeitung des Gestaltungskonzeptes geprüft.
	<u>Grüne Bülach</u> Das Unterkapitel «Umsetzung» ergänzen mit: Ebenfalls ist zu prüfen, ob der Verkehr durch ein Fahrverbot, das Ausnahmen für den ÖV, Anlieger und Zubringer zu den Geschäften vorsieht, reduziert werden kann.	4 Abschnitt Umsetzung wird angepasst
	<u>SP Bülach</u> Die hohe Aufenthaltsqualität ist heute nicht vorhanden, insbesondere störend sind die Parkplätze im Strassenraum	1
	<u>SVP Bülach</u> Ein Verkehrsraum von Fassade zu Fassade und Busse mit Tempo 30 ist ein Widerspruch und wird unweigerlich zu gefährlichen Situationen führen. Insbesondere soll das (häufig genannte) Problem Buspulk Bahnhof-/Kasernenstrasse gelöst werden, dann ist bereits viel für eine bessere Qualität getan.	1



	<u>bülachSTADT</u> siehe Massnahme 12 «Durchfahrtssperre Zentrum»	1
	<u>PostAuto AG</u> PostAuto begrüsst, dass südlich des Bahnhofs anstelle der zuerst angedachten Begegnungszone eine Tempo-30-Zone im Vordergrund steht. Der öV ist auf eine verzögerungsfreie Buszufahrt zum Bahnhof dringend angewiesen, um die zahlreichen Fahrgäste der Stadt, aber auch der umliegenden Gemeinden pünktlich auf die Anschlusszüge transportieren zu können. Bei der konkreten Gestaltung ist auf eine genügende Fahrbahnbreite zum Kreuzen der Busse, verzögerungsfreies Überholen von Velos, etc. zu achten.	1
	<u>VCS Sektion Zürich</u> Das Unterkapitel «Umsetzung» ergänzen mit: Ebenfalls ist zu prüfen, ob der Verkehr durch ein Fahrverbot, das Ausnahmen für den ÖV, Anlieger und Zubringer zu den Geschäften vorsieht, reduziert werden kann.	4 Abschnitt Umsetzung wird angepasst



2 – Laufende Aktualisierung mit punktuelltem Einbezug der Bevölkerung Beschreibung Die Mobilität wird sich auch künftig wandeln. Sich abzeichnende Trends (z.B. Sharing-Angebote, Elektromobilität) sind noch nicht genügend etabliert, um sie in diesem GVK zu berücksichtigen. Umsetzung Um künftigen Mobilitätstrends gerecht zu werden ist das GVK in periodischen Abständen (< 5 Jahre) in Teilen und mit punktuelltem Einbezug der Bevölkerung zu aktualisieren. Die Ziele des GVK werden mit Hilfe von aktuellen und der Zeit entsprechenden Technologien umgesetzt.	<u>Grüne Bülach</u> Der Satz über die neuen Trends sollte folgendermassen geändert werden: Sich abzeichnende neue Trends (z.B. Sharing-Angebote, Elektromobilität) werden, wo angemessen, einbezogen und berücksichtigt. Begründung: Die Trends sind bereits im Gange (s. Zunahme der Mobility-Angebote). Insbesondere die Entkopplung von Autobesitz und Autonutzung trägt stark zur Verminderung der Belastung der Umwelt wie auch der Verkehrswege bei. Des Weiteren soll der in den Workshops vorgestellte Ansatz, wonach einzelne Sektoren immer nur von einer Seite her erreichbar sind, weiter vertieft werden.	4 Beschreibung wird angepasst
	<u>Transition Bülach</u> Wir würden es begrüßen, wenn die Aktualisierung nicht nur neue Trends, sondern zusätzlich auch neue Projekte von gesamtstädtischer Bedeutung umfassen würde, wie z.B. Sonnenhof. Bei allen neuen Projekten soll gewährleistet werden, dass sie mit Velos und weiteren Verkehrsmitteln von wichtigen Orten her gut erreichbar sind.	2 Dies geschieht ausserhalb des GVK auf Stufe Arealplanung
	<u>VCS Sektion Zürich</u> Der Satz über die neuen Trends sollte folgendermassen geändert werden: Sich abzeichnende neue Trends (z.B. Sharing-Angebote, Elektromobilität) werden, wo angemessen, einbezogen und berücksichtigt. Begründung: Die Trends sind bereits im Gange (s. Zunahme der Mobility-Angebote). Insbesondere die Entkopplung von Autobesitz und Autonutzung trägt stark zur Verminderung der Belastung der Umwelt wie auch der Verkehrswege bei. Des Weiteren soll der in den Workshops vorgestellte Ansatz, wonach einzelne Sektoren immer nur von einer Seite her erreichbar sind, weiter vertieft werden.	4 Beschreibung wird angepasst



3 – Information der Bevölkerung Beschreibung Die an verkehrlichen Themen interessierte Bevölkerung ist laufend über den Umsetzungsstand des Gesamtverkehrskonzepts zu informieren. Umsetzung Mit einem jährlichen Reporting in den kommunalen Medien ist über den Umsetzungsstand von Massnahme und über die periodische Aktualisierung des GVK zu informieren.	<u>EVP Bülach</u> Als EVP erwarten wir, dass die Bevölkerung auch in der Umsetzungsphase regelmässig informiert und mit einbezogen wird.	2 Die konkrete Umsetzung wird ausserhalb des GVKs definiert
	<u>Grüne Bülach</u> Es ist zu prüfen, interessierten Personen z.B. via E-Mail direkt zu informieren. Dadurch müssen sie die Informationen nicht selbstständig suchen.	2 Die konkrete Umsetzung wird ausserhalb des GVKs definiert
	<u>VCS Sektion Bülach</u> Es ist zu prüfen, interessierten Personen z.B. via E-Mail direkt zu informieren. Dadurch müssen sie die Informationen nicht selbstständig suchen.	2 Die konkrete Umsetzung wird ausserhalb des GVKs definiert
4 – Massnahmen befristet testen Beschreibung Da die Wirkung von Massnahmen, auch künftigen, nicht immer ohne weiteres abschätzbar sind, sollen Massnahmen befristet getestet werden können. Umsetzung Befristete Massnahmen sind jeweils durch ein geeignetes Monitoring zu begleiten. Bei der Einführung von solchen Massnahmen ist grundsätzlich der Verkehrssicherheit Beachtung zu schenken.	<u>EVP Bülach</u> Dass der Stadtrat vorsieht, einzelne Massnahmen konkret und befristet zu testen, finden wir eine gute Idee. Nur so kann rechtzeitig und schnell erkannt werden, ob eine Massnahme die gewünschte Veränderung herbeiführt.	1
	<u>GLP Bülach</u> Bezüglich dieser wichtigen Massnahme sollte festgelegt werden, wie lange die Testfrist jeweils dauert. Wir setzen uns für eine Frist von einem Jahr ein.	3 Die Fristen sind projektspezifisch festzulegen
	<u>SVP Bülach</u> Befristete Massnahmen dürfen nur umgesetzt werden, wenn ausreichende Erkenntnisse über die zu erwartenden Auswirkungen vorliegen und die beabsichtigten Verbesserungen auch belegt werden können (z.B. Durchfahrtsperre Altstadt). Ein Missbrauch von temporären Massnahmen zur Umgehung/Aufweichung des rechtsgültigen Verkehrsplan ist zu vermeiden.	1
	<u>Pro Velo Kanton Zürich</u> An hochfrequentierten Strecken sollen Velozählstellen eingerichtet werden, um die Entwicklung des Veloverkehrs in Bülach monitoren zu können.	1



5 – Fuss-/Velowegnetz und Netzlücken in kommunalem Verkehrsplan Beschreibung Der kommunale Verkehrsplan legt das kommunale Fuss- und Velonetz fest. Im Zuge der Revision des Verkehrsplans sind die eingetragenen Rad-, Fuss- und Wanderwege zu aktualisieren. Umsetzung Die Netzlücken sind im kommunalen Verkehrsplan festzulegen und auf Stufe Arealplanung zu berücksichtigen.	Grüne Bülach Auch die beiden Querungen der Winterthurerstrasse auf dem Eschenmoser Kirchweg, einem der wichtigsten Fusswege nach Eschenmosen, sind ungesichert und werden mit hohen Geschwindigkeiten befahren. Sie sind unbedingt in diese Überlegungen einzubeziehen.	4 Netzlücke wird ergänzt
	SP Bülach Netzlücken sind zu schliessen	1
	Transition Bülach Heute besteht das Velowegnetz zu einem grossen Teil aus Radspuren entlang Hauptverkehrsachsen und die Velostreifen sind oft schmal. Zudem entstehen viele Konfliktpunkte durch Einmündungen. Von Hauptverkehrsachsen getrennte Velowege sollten geprüft werden. Eine Trennung der Verbindungen für schnelle und langsame Velofahrende ist wo immer möglich anzustreben.	1
	VCS Sektion Bülach Auch die beiden Querungen der Winterthurerstrasse auf dem Eschenmoser Kirchweg, einem der wichtigsten Fusswege nach Eschenmosen, sind ungesichert und werden mit hohen Geschwindigkeiten befahren. Sie sind unbedingt in diese Überlegungen einzubeziehen.	4 Netzlücke wird ergänzt
6 – Veloabstellplätze Schlüsselorte Beschreibung Um den Veloverkehr in Bülach zu fördern sind neben Velorouten genügend attraktive Veloabstellplätze bei publikumsintensiven Einrichtungen und weiteren Schlüsselorten nötig. Insbesondere im Zentrum fehlen gedeckte und sichere Abstellplätze für Velos. Umsetzung Der Bestand und Bedarf an Veloabstellplätzen an den eingezeichneten Orten ist zu prüfen und wenn nötig sind zusätzliche Abstellanlagen zu erstellen. Im Zentrum sind, wenn möglich, mehrere gedeckte Abstellplätze dezentral anzuordnen.	GLP Bülach Wir setzen uns dafür ein, dass zur Erhöhung der Sicherheit der Veloabstellplätze gesicherte Plätze vom Reissverschluss oder einer vergleichbaren Organisation an verschiedenen Orten der Stadt Bülach angeboten werden. Denkbar sind auch das zur Verfügung stellen von (kostenpflichtigen) Ladestationen für E-Bikes.	4 Umsetzung wird mit Velostationen und Ladestationen für E-Bikes ergänzt
	Grüne Bülach Die aufgeführten Velo-Parkplätze im Zentrum sind nicht sehr zahlreich. Hier sollte man versuchen, mehr Angebote zu machen. Die Velo-Parkplätze sollten modern und auch auf Lastenvelos ausgerichtet sein.	4 Umsetzung wird mit Veloabstellplätzen für Lastenvelos ergänzt
	SP Bülach Im Zentrum sind gedeckte Abstellplätze zwingend	1
	bülachSTADT	1



	Der Anspruch wird begrüsst, sollte sich aber auf alle Fahrzeuge im Langsamverkehr beziehen! Vom E- Scooter bis zum Behindertenfahrzeug. (V- Locker)	
	<u>Pro Velo Kanton Zürich</u> In erster Linie ist sind «sichere» Abstellplätze, d.h. vor allem vor Diebstahl geschützte, gut einsehbare und beleuchtete Veloabstellplätze anzustreben. Der Witterungsschutz ist insbesondere für Langzeitparkierung (wie z.B. beim Bahnhof) nötig, andernorts kann darauf verzichtet werden (z.B. für Kurzzeitabstellplätze).	1
	<u>VCS Sektion Zürich</u> Die aufgeführten Velo-Parkplätze im Zentrum sind nicht sehr zahlreich. Hier sollte man versuchen, mehr Angebote zu machen. Die Velo-Parkplätze sollten modern und auch auf Lastenvelos ausgerichtet sein.	4 Umsetzung wird mit Veloabstellplätzen für Lastenvelos ergänzt
7 – Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Altstadttring Beschreibung Auf der Schaffhauserstrasse (Kantonsstrasse) zwischen Winterthurer- und Zürcherstrasse besteht heute ein Radstreifen. Für Velofahrer ist die Situation dennoch ungenügend, da der Radstreifen schmal ist und das Einmünden und Abbiegen wegen der MIV-orientierten Gestaltung der Strasse schwierig ist. Der Abschnitt ist auch als Schwachstelle im kantonalen Radroutennetz eingetragen. Umsetzung Auf der Schaffhauserstrasse ist unter Leitung des Kantons ein Betriebs- und Gestaltungskonzept auszuarbeiten, welches u.a. die Führung für den Veloverkehr verbessert. Zudem sind die aufgezeigten Querungen Fussgänger anzubieten.	<u>Amt für Mobilität Kanton Zürich</u> <u>Erwägung zu den Massnahmen 7, 8 und 16</u> Es wird begrüsst, dass sich die Stadt Bülach im Rahmen des GVK Bülach Gedanken über das übergeordnete Strassennetz bezüglich Verkehrssicherheit macht und konkrete Massnahmen vorschlägt. Die Aufwertung von Ortszentren bezüglich Strassenraum ist ebenfalls Bestandteil des rGVK Unterland plus. <u>Hinweis:</u> Gemäss regionalem Richtplan Unterland liegt die Poststrasse in der Kategorie B, die Zürich-Schaffhauserstrasse in Bülach in der Kategorie A. Die Kategorie A wird durch den Kanton mitfinanziert und die Kategorie B durch die Gemeinde. Die Initialisierung bzw. der Antrag zur Aufwertung des Ortszentrums liegt bei der Bauverwaltung der Stadt Bülach. Das Tiefbauamt des Kantons Zürich steht Ihnen als Massnahmenträger gerne zur Verfügung.	4 Hinweis wird in der Analyse ergänzt
	<u>Tiefbauamt Kanton Zürich</u> Für die Schaffhauserstrasse wurden die Massnahmen laut Massnahmenblatt 7 «Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Altstadttring» am 16. September 2021 in der Sitzung «Koordination Projekte Bülach – TBA» zwischen dem kantonalen Tiefbauamt und Vertretern der Verwaltung der Stadt Bülach besprochen. Dort wurde u.a. festgehalten (und protokolliert), dass es sich bei der Sanierung des	4 Massnahme wird umbenannt und Umsetzung auf Sanierungsprojekt abgestimmt



	Altstadtrings und Schaffhauserstrasse (Abschnitt Poststrasse bis Sechtbachweg) um ein Sanierungsprojekt handelt und nicht um ein BGK. Eine Optimierung im heutigen Zustand (aber keine grundsätzlich neue Raumaufteilung) sind im Sanierungsprojekt möglich. Weitere Massnahmen sind nicht vorgesehen. Die Stadt Bülach hat dieses Vorgehen so unterstützt. Das Massnahmenblatt 7 steht im Widerspruch zu diesem Vorgehen, da für diesen Perimeter ein BGK vorgesehen ist. Ein BGK würden den derzeitigen Planungsprozess zeitlich stark verzögern (Sanierung Sechtbachweg). <u>Antrag:</u> Die Stadt Bülach muss zeitnah mit dem Tiefbauamt die Bedürfnisse aus dem Massnahmenblatt 7 «Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Altstadt» klären. Nach heutigem Planungsstand ist mittelfristig kein BGK geplant, weshalb das Massnahmenblatt Nr. 7 anzupassen ist.	
	<u>Grüne Bülach</u> Die Velos werden an fast den gleichen Orten durchgeführt wie Autos. Es stellt sich die Frage, ob man dies besser entflechten sollte. (z.B. Velos auf Parallelstrassen führen). Man siehe auch Massnahme 43 – Veloverbindung Kasernenstrasse verbessern sowie unsere einleitende Bemerkung zu den Massnahmen in kantonaler Kompetenz.	1
	<u>SP Bülach</u> Sehr wichtig, insbesondere Veloverkehr	1
	<u>bülachSTADT</u> Vorgesehene Massnahmen stehen in Konkurrenz mit den Überlegungen zur Sperrung der Zentrumsdurchfahrt, den Ansprüchen des ÖV und der kurzen Wege.	1
	<u>VCS Sektion Zürich</u> Die Velos werden an fast den gleichen Orten durchgeführt wie Autos. Es stellt sich die Frage, ob man dies besser entflechten sollte. (z.B. Velos auf Parallelstrassen führen). Man siehe auch Massnahme 43 – Veloverbindung Kasernenstrasse verbessern sowie unsere einleitende Bemerkung zu den Massnahmen in kantonaler Kompetenz.	1



8 – Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Zürichstrasse Beschreibung Beim bestehenden Rad-/Gehweg entlang der Zürichstrasse (Kantonsstrasse) ist die Verkehrsführung für Velos an mehreren Einmündungen unbefriedigend. Zudem ist das Queren der Zürichstrasse für Fussgänger und Velofahrer erschwert. Mit einem Betriebs- und Gestaltungskonzept ist die Situation für Velos und Fussgänger zu verbessern. Zudem ist auf der Zürichstrasse an geeigneten Knoten eine Buspriorisierung einzuführen, um die Fahrplanstabilität zu gewährleisten. Die Fahrplanhaltestelle Mettmennriet Richtung Norden kann heute von Autos überholt werden. Die Situation kann für den ÖV optimiert werden, in dem die Überholmöglichkeit für den MIV eingeschränkt wird. Diese Massnahme war bereits Teil des GVK 2012. Umsetzung Beim Kanton ist ein Betriebs- und Gestaltungskonzept für die Zürichstrasse anzustreben, welches die obgenannten Punkte berücksichtigt.	Amt für Mobilität Kanton Zürich Erwägung zu den Massnahmen 7, 8 und 16 Es wird begrüsst, dass sich die Stadt Bülach im Rahmen des GVK Bülach Gedanken über das übergeordnete Strassennetz bezüglich Verkehrssicherheit macht und konkrete Massnahmen vorschlägt. Die Aufwertung von Ortszentren bezüglich Strassenraum ist ebenfalls Bestandteil des rGVK Unterland plus. <u>Hinweis:</u> Gemäss regionalem Richtplan Unterland liegt die Poststrasse in der Kategorie B, die Zürich-Schaffhauserstrasse in Bülach in der Kategorie A. Die Kategorie A wird durch den Kanton mitfinanziert und die Kategorie B durch die Gemeinde. Die Initialisierung bzw. der Antrag zur Aufwertung des Ortszentrums liegt bei der Bauverwaltung der Stadt Bülach. Das Tiefbauamt des Kantons Zürich steht Ihnen als Massnahmenträger gerne zur Verfügung.	4 Hinweis wird in der Analyse ergänzt
	Tiefbauamt Kanton Zürich Das Massnahmenblatt 8 «Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Zürichstrasse» beschreibt das Verbesserungspotential für den Fuss- und Veloverkehr auf der Zürichstrasse, das mithilfe eines BGK erstellt werden soll. Dies entspricht dem regionalen Richtplan. Der in der Abbildung des Massnahmenblatts visualisierte, zu verbessernde Fussweg auf dem Mettmennrietweg und Im Rietpark liegt aber nicht in der Zuständigkeit des Kantons, sondern der Stadt. <u>Empfehlung:</u> Im Massnahmenblatt 8 «Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Zürichstrasse» soll vermerkt werden, dass die Zuständigkeit für die Verbesserung des Fussweges Mettmennrietweg – Im Rietpark bei der Stadt liegt.	4 Der betroffene Fussweg wird aus Massnahme entfernt
	GLP Bülach Die Erhöhung der Sicherheit für Velo- und Fussverkehr ist für uns zentral, zudem unterstützen wir die Buspriorisierung, insbesondere angesichts der zu erwartenden Erhöhung des MIV infolge des von uns geforderten Tempo 30 in allen Quartierstrassen.	
	Grüne Bülach Auf Zürcherstrasse ab Kreisel Untertor ist der Veloweg zunächst richtungsgetrennt auf beiden Seiten der Strasse. Auf Höhe Einfahrt Schwerggruebstrasse muss für die Fahrt Stadtauswärts die Seite	1



	gewechselt werden, was gefährlich ist. Zudem achten Autofahrer:innen bei der Migrol-Tankstelle und den Einmündungen der Seitenstrassen mehr auf den Verkehr, der von links kommt. So werden Velofahrende manchmal erst spät bemerkt. Der Radweg in Richtung Bachenbülach soll durchgehend auf der rechten Strassenseite sein. D.h. auf den Wechsel der Strassenseite auf der Höhe der Einfahrt Schwerzgruebstrasse ist zu verzichten und es soll zwischen Bülach und Bachenbülach ein durchgängiger, von der Fahrbahn getrennter, Fuss-/Radweg erstellt werden. Zusätzlich können schwierige Situationen durch einen farbigen Belag entschärft werden.	
	<u>SP Bülach</u> Einmündungen MIV sehr gefährlich für Velofahrer, Busspur einführen. Auf dem Abschnitt Kreisel Untertor bis Bachenbülach muss beidseitig ein Veloweg geführt werden (keine Querungen der Fahrbahn).	1
	<u>SVP Bülach</u> Fahrbahnhaltestellen bringen nichts: der Bus ist nicht schneller, es wird lediglich der MIV behindert (widerspricht Ziel Gleichberechtigung). Gegenteilige Behauptungen müssen unbedingt ausreichend belegt werden.	1 Überholbare Fahrbahnhaltestellen stellen ein Sicherheitsrisiko dar
	<u>bülachSTADT</u> Vorgesehen Massnahmen stehen in Konkurrenz zur Effizienz des Altstadt- Umfahrungsring und der Verkehrssicherheit.	1
	<u>Pro Velo Kanton Zürich</u> In der Regel sind innerorts getrennte Flächen für den Fuss- und den Veloverkehr vorzusehen. Der Veloverkehr ist bei hohem DTV und Geschwindigkeiten vom motorisierten Verkehr getrennt zu führen.	1
	<u>VCS Sektion Zürich</u> Auf Zürcherstrasse ab Kreisel Untertor ist der Veloweg zunächst richtungsgetreunt auf beiden Seiten der Strasse. Auf Höhe Einfahrt Schwerzgruebstrasse muss für die Fahrt Stadtauswärts die Seite gewechselt werden, was gefährlich ist. Zudem achten Autofahrer:innen bei der Migrol-Tankstelle und den Einmündungen der Seitenstrassen mehr auf den Verkehr, der von links kommt. So werden Velofahrende manchmal erst spät bemerkt. Der Radweg in Richtung Bachenbülach soll durchgehend auf der rechten Strassenseite sein. D.h. auf den	1



	Wechsel der Strassenseite auf der Höhe der Einfahrt Schwerzgruebstrasse ist zu verzichten und es soll zwischen Bülach und Bachenbülach ein durchgängiger, von der Fahrbahn getrennter, Fuss- /Radweg erstellt werden. Zusätzlich können schwierige Situationen durch einen farbigen Belag entschärft werden.	
9 – Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Feldstrasse Beschreibung Auf der Feldstrasse ist die Verkehrsführung im Bereich des Einkaufszentrums für den Fuss- und Veloverkehr ungenügend. Velos können zwar in Richtung Südosten die Busspur benutzen, jedoch bestehen keine sicheren Querungsstellen. Auch für Fussgänger besteht auf dem nördlichen Teil der Feldstrasse kein Fussgängerstreifen. Umsetzung Die Stadt Bülach erarbeitet ein Betriebs- und Gestaltungskonzept für die Feldstrasse, welches die oben genannten Punkte berücksichtigt.	<u>SP Bülach</u> Verkehrsführung für Velos verbessern	1
10 – Busführung Lindenhofstrasse Beschreibung Um die Anzahl Busse auf der Bahnhofstrasse zwischen Winterthurer- und Kasernenstrasse zu reduzieren, ist zu prüfen, ob einzelne Buslinien (515, 535) über die Lindenhofstrasse statt über die Kasernenstrasse geführt werden können. Die Haltestelle Gewerbehause würde durch die umgelegten Linien nicht mehr angefahren. Umsetzung Die Befahrbarkeit der Lindenhofstrasse, insbesondere am Knoten Winterthurerstrasse für Busse ist zu prüfen. Wenn nötig sind geeignete Massnahmen aufzuzeigen, damit die Befahrbarkeit für Busse im Gegenverkehr hergestellt werden kann. Dabei ist das Neubauprojekt der Raiffeisen-Bank zu berücksichtigen. Die Verhältnismässigkeit der Massnahmen ist gegenüber der Verlagerung von 8 Busfahrten pro Stunde abzuwägen. Ist die Befahrbarkeit und Machbarkeit gegeben wird die Anpassung der Linienführung mit den entsprechenden Ansprechpartnern (ZVV, Postauto, Gewerbe) beantragt.	<u>GLP Bülach</u> Zudem erscheint uns die Massnahme 10, Busführung Lindenhofstrasse, als valables Mittel, die Zuverlässigkeit des ÖV zu erhöhen.	1
	<u>SP Bülach</u> Siehe Bemerkungen unter Ziffer 8.3	1
	<u>bülachSTADT</u> Mit der Einführung des Verkehrsregimes «Begegnungszone», erhalten alle Strassen eine beidseitige Befahrung, was die Möglichkeiten für den ÖV verdoppelt.	1
	<u>PostAuto AG</u> Siehe Bemerkungen unter Ziffer 5.2.4	1



11 – ÖV-Erschliessung verbessern Beschreibung Die ÖV-Erschliessung in Bülach ist an mehreren Orten zu verbessern. Das Gebiet Jakobstal muss mit der geplanten Gebietsentwicklung durch den ÖV erschlossen werden. Das Linienkonzept dazu ist noch zu erarbeiten. In diesem Zusammenhang ist zu prüfen, ob auf der Badenerstrasse eine neue Bushaltestelle angeordnet werden kann und ob eine entsprechende Nachfrage besteht. Im Quartier Vogelsang ist das Nachfragepotential für eine neue Bushaltestelle der Linie 501 abzuschätzen. Falls die Nachfrage besteht, ist die bauliche Machbarkeit zu prüfen. Die Linie 501 fährt heute auf der Solistrasse (via Soliboden und Bahnhof Ost). Zur Verbesserung der Erschliessung des Glasi-Quartiers ist die Machbarkeit einer Haltestelle auf der Schaffhauserstrasse zu prüfen. Umsetzung Für die gezeigten Haltestellen sind eine Potentialanalyse und Machbarkeitsprüfung durchzuführen.	GLP Bülach Auch diese Massnahme ist zweckdienlich und notwendig, damit sämtliche Anwohner von Bülach rasch und einfach eine ÖV-Haltestelle erreichen und sich in Bülach und Umgebung unkompliziert fortbewegen können. Essenziell ist diesbezüglich mit Blick auf die genannten Umsetzungsziele des GVK ein enges und ständiges Monitoring der Situation durch die Verantwortlichen der Stadt Bülach, damit allenfalls notwendige Anpassungen rasch vorgenommen werden können.	1
	Grüne Bülach Eine allfällige Bushaltestelle an der Badenerstrasse soll nahe der Schulanlage Hinterbirch realisiert werden.	4 Massnahme wird angepasst
	SP Bülach Jakobstal: Prüfen, wann gebaut werden kann Vogelsang: mit der heutigen Führung der Linie 501 ist es von der Vogelsangstrasse zu Fuss schneller zum Bahnhof als via Umweg über die Frohhaldenstrasse	1
	Linie 501 Solistrasse: siehe Ziffer 8.3	4 Beschreibung wird angepasst
	Behindertenkonferenz Kanton Zürich Bestehende Bushaltestellen sind gemäss BehiG bis Ende 2023 hindernisfrei umzubauen. Neue Bushaltestellen sind behindertengerecht zu erstellen gemäss SN 640 075, Ziff. E (Ziff. 26) und Norm-Anhang Ziff. 15.	1
	bülachSTADT Es besteht Handlungsbedarf beim Rollmaterial! Elektrisch angetriebene Fahrzeuge, flexible Fahrzeuggrössen, senk- und schwenkbare Transportmittel sollten auch in Bülach zum Standard werden. Dieser Anspruch muss sich im GVK niederschlagen.	3 Das Rollmaterial liegt nicht in der Verantwortung der Stadt
	VCS Sektion Bülach Eine allfällige Bushaltestelle an der Badenerstrasse soll nahe der Schulanlage Hinterbirch realisiert werden.	4 Massnahme wird angepasst



12 – Durchfahrtsperre Zentrum Beschreibung Auf der Bahnhofstrasse zwischen Winterthurer- und Kasernenstrasse fahren heute rund 12'000 Fahrzeuge pro Tag, davon ist ein Drittel Durchgangsverkehr. Im Zentrum soll kein Durchgangsverkehr mehr vorhanden sein. Mit einer Sperrung des Zentrums für den Durchgangsverkehr, kann die durch den MIV generierte Belastung um rund einen Drittel gesenkt werden. Dafür müssen zwischen der Winterthurer- und der Kasernenstrasse entsprechende Massnahmen für den MIV getroffen werden. Die genaue Ausgestaltung und Lage der Massnahmen sind in einem weiteren Bearbeitungsschritt zu definieren sowie deren Auswirkungen als Grundlage für den «Begegnungsraum Zentrum» und die geplanten Betriebs- und Gestaltungskonzepte am Altstadtring zu prüfen. Für den Busverkehr muss die Bahnhofstrasse weiterhin befahrbar sein. Umsetzung Die zu erwartenden Auswirkungen der Sperre auf den Altstadtring sind zu untersuchen. An den Kreiseln Post-/Zürichstrasse, Post-/Allmendstrasse und Post-/Hochfelderstrasse sind die Knotenströme aufzuzeigen und wenn nötig eine geeignete Knotenform (z.B. LSA) zu erarbeiten. Ebenso sind die Auswirkungen auf die Erreichbarkeit der betroffenen Liegenschaften zu prüfen.	GLP Bülach Eine solche Durchfahrtsperre unterstützen wir uneingeschränkt und fordern eine rasche Ausarbeitung konkreter Massnahmen im Anschluss auf die Festsetzung dieses GVK.	1
	SP Bülach Unbedingt mit Kanton prüfen	1
	bülachSTADT Die Massnahme 12 «Durchfahrtsperre Zentrum», ist zu streichen. Diese Massnahme basiert auf der Erkenntnis, dass täglich 4000 Autos das Zentrum nur queren. Dies vorwiegend während der Hauptverkehrszeit, als Alternative zum stark belasteten Altstadtring oder dem überlasteten Autobahnende Nord/ Hardwald. Die anderen 8000 Fahrzeuge, welche aus Quell- und Nutzverkehr resultieren, werden ignoriert. Ein Affront gegen Bewohner und Gewerbe im Zentrum! Der Mehrverkehr auf der Zentrumsumfahrung kann nicht abgewickelt werden. Es würde zu massiven Rückstaus führen, welche den Auftrag der ÖV/ ZV verunmöglicht und den Schleichverkehr durch die Quartiere fördert. Zudem ist diese Massnahme nicht kompatibel mit verschiedenen anderen GVK Zielen, dem Zielbild Zentrum der Stadt Bülach und den Zielen der WiFö! Angestrebte Ziele in den Bereichen Erreichbarkeit (kurze Wege) und Sicherheit werden untergraben und sogar die Arbeit der Blaulicht Organisationen würden erschwert. Die Konsequenzen der Massnahme Durchfahrtsperre im Detail, würden auch bei den Bewohnern des Zentrums keine Mehrheit finden. Das geeignete Verkehrsregime für das Zentrums- Quartier ist die «Begegnungszone»! Mit diesem Verkehrsregime können die relevantesten Massnahmen GVK direkt und zeitnah eingebracht, abgeleitet und umgesetzt werden. Die konsequente Einführung des flächendeckenden Verkehrsregimes «Begegnungszone» (Tempo 20) erhöht den natürlichen Widerstand für eine reine Zentrumsdurchfahrt massiv! Gleichzeitig ergibt sich für den ÖV eine Planungssicherheit, da der gesamte Verkehr reduziert und flüssiger gehalten wird. Nach den Fussgängern wird dem ÖV die 2. Priorität eingestanden! Temporäre Teil- Sperrungen wegen Baustellen, Unfällen, Märkte und Veranstaltungen sind einfacher zu bewilligen und verursachen bedeutend weniger Aufwand und Kosten zur Sicherstellung des Verkehrsflusses, des Busbetriebes und der Verkehrssicherheit.	3 Der Begriff Begegnungsraum ist nicht mit Begriff Begegnungszone gleichzusetzen. Ob die bestehende Begegnungszone im Sinne der Signalisationsverordnung («Tempo-20-Zone» mit Vortritt für zu Fuss gehende Personen) erweitert werden soll, wird im Rahmen der Erarbeitung des Gestaltungskonzeptes «Begegnungsraum Zentrum» (Massnahme 1) geprüft.



	Einzelperson R.A Wenn ich heute die Situation anschau und sehe, dass es heute schon um die Stosszeiten viel Verkehr hat, wird das Ziel wohl sehr schwierig. Der Schleichverkehr wird leider immer versuchen neue Wege zu finden. Der aktuelle Vorschlag ist verständlich aber eine Vision müsste eher nicht um die Stadt, sondern unter der Stadt durch sein (Winterthurerstrasse – Badenerstrasse oder Dettenbergtunnel).	1
13 – Temporär autofreie Altstadt zeitnah als Versuch durchführen Beschreibung Die Altstadt kann von mehreren Zugangspunkten befahren werden und verfügt über viele verteilte Parkplätze. Um die Aufenthaltsqualität für Fussgänger während bestimmter Zeiten und Anlässe zu erhöhen, sollen Teile der Altstadt temporär autofrei werden. Die Zeiten sind in Absprache mit dem Gewerbe zu ermitteln. Denkbar sind etwa wiederkehrende Zeiträume während Märkten, an Wochenenden, nachmittags nachdem die Anlieferung erfolgt ist oder einzelne Zeiträume von mehreren Tagen. Umsetzung Für die Altstadt ist ein Erschliessungskonzept zu erarbeiten, welches aufzeigt, wie die Zu-/Wegfahrt der Anlieferung und Parkierung funktionieren kann, während Teile der Altstadt autofrei sind. Das Konzept soll auch aufzeigen, wie die autofreie Zeit signalisiert werden kann und welche Auswirkungen diese wiederum auf das Velonetz (z.B. schnelle E-Bikes) hat. Diese Massnahme soll explizit als Versuch zeitnah durchgeführt werden.	GLP Bülach Diese Massnahme geht unseres Erachtens nicht weit genug, die Altstadt von Bülach soll mittel- bis langfristig vollumfänglich autofrei werden. Auch wird ein Test keine verwertbaren Daten bringen, da in einer Testumgebung nicht das volle Potenzial der Altstadt entwickelt werden kann. Eine autofreie Altstadt dient der Förderung der Sicherheit von Fussgänger:innen und trägt zur Belebung der Altstadt bei. Dank weniger öffentlichen Parkplätzen in der Altstadt bietet sich die Chance für grossflächigere Märkte, Aussenbereiche von Cafés und kulturelle Anlässe in Bülach, welche unsere Altstadt sowohl für Bülacher:innen als auch für Auswärtige aus der nahen Umgebung attraktiver macht und diese anziehen wird sowie länger verweilen lässt. Dies wird dem Gewerbe zugutekommen, entsprechend sehen wir eine grosse Chance für die Wirtschaft von Bülach. Aktuell herrscht in der Altstadt von Bülach ein Verkehrschaos, welches für die schwächsten Verkehrsteilnehmer:innen, die Fussgänger:innen, nicht zumutbar ist und viele von ihnen vertreibt respektive davon abhält, mehr Zeit als unbedingt notwendig in unserer schönen Altstadt zu verbringen. Dem möchten wir entgegenwirken. Weder MIV in der Altstadt noch eine verkehrsarme Altstadt sind noch zeitgemäss und auch eine temporär autofreie Altstadt zu gewissen Zeiten ist keine tatsächliche langfristige Lösung. Die Massnahme im aktuellen GVK-Entwurf ist zudem viel zu offen formuliert und es ist nicht davon auszugehen, dass innert kurzer Frist tatsächlich Zeiten festgelegt werden können, zu welchen es für das Gewerbe in Ordnung ist, die Altstadt autofrei zu halten. Unseres Erachtens ist in diesem Zusammenhang aber absolut essentiell, dass in enger Zusammenarbeit mit dem Bülacher Gewerbe und unter Einbezug aller Anspruchsgruppen konkrete und umsetzbare, sinnvolle Massnahmen entwickelt werden, um sicherzustellen, dass das Gewerbe bestehen bleibt und wenn möglich wächst. Ein gut funktionierendes	1



	und vielfältiges Angebot in der Altstadt und an der Bahnhofstrasse sowie die erhöhte Sicherheit wird auch mehr Besucher:innen und Kund:innen anlocken, die sich lieber und länger in der Altstadt aufhalten werden, was sich zum Vorteil des Gewerbes auswirken wird. Mit Blick auf die Parkplatz-Situation und die damit verbundenen Massnahmen sind wir der Ansicht, dass gleichzeitig unbedingt ein Parkleitsystem eingeführt werden muss, um sicherzustellen, dass der Verkehr auf der Ringstrasse um die Altstadt fliesst, der Suchverkehr minimiert wird und die verfügbaren Parkplätze möglichst ideal ausgelastet werden. Auch sollten genügend sichere Veloabstellplätze zur Verfügung gestellt werden, wenn möglich mit Ladestationen für E-Bikes, damit die Altstadt so rasch und unkompliziert erreichbar ist wie möglich. Wir sind im Sinne der oben genannten Punkte der Meinung, dass ein Gesamtkonzept unter Einbezug des Gewerbes notwendig sein wird, um mittel- bis langfristig eine autofreie Altstadt zu erreichen.	
	<u>Grüne Bülach</u> Ein solcher Versuch, der möglichst schnell gestartet wird, ist zu begrüßen. Dadurch können Erfahrungen gemacht werden, die derzeit blossen Vermutungen zu den Auswirkungen ersetzen können	1
	<u>SP Bülach</u> Wir begrüßen den Versuch, dieser soll sofort durchgeführt werden. Er muss gestartet werden, bevor die Volksabstimmung über die autofreie Altstadt kommt.	1
	<u>Behindertenkonferenz Kanton Zürich</u> Bei temporär autofreier Altstadt muss sichergestellt werden, wie Personen, welche behinderungsbedingt auf ein Auto angewiesen sind, in ihrer Mobilität nicht eingeschränkt werden. Es braucht kommunizierte Ausnahmegewilligungen und Rollstuhlparkplätze an den entsprechenden Orten. Dies muss ebenfalls Teil des Erschliessungskonzepts sein.	4 Hinweis wird im Abschnitt Umsetzung aufgenommen
	<u>bülachSTADT</u> Ein Versuch ist meist Ausdruck einer fehlenden Vision und priorisiert kurzfristig Einzelinteressen. Leider ist die Altstadt, je nach Witterung, Jahreszeit, Wochentag und Tageszeit bereits heute oft autofrei! Der vermeintliche Nutzen eines solchen Versuches reduziert sich auf den Samstag- Vormittag im Sommer- Halbjahr, also ca. 20 Tage im Jahr!	1



	Die Massnahme steht auch in Widerspruch zu den Zielen der WiFö. Die Umsetzung der vorgeschlagenen Massnahmen aus den Bereichen Parkraum, Gestaltung öffentlicher Raum sowie Grün- und Freiraum Konzept sind mit Sicherheit geeignetere Instrumente, um nachhaltig die Aufenthaltsqualität in der Altstadt zu fördern.	
	Pro Velo Kanton Zürich Sehr begrüssenswert.	1
	VCS Sektion Zürich Ein solcher Versuch, der möglichst schnell gestartet wird, ist zu begrüßen. Dadurch können Erfahrungen gemacht werden, die derzeit blossе Vermutungen zu den Auswirkungen ersetzen können.	1
14 – Elterntaxis vermeiden, Strassenraum vor Schule sicherer gestalten Beschreibung An den Bülacher Schulen werden Schulkinder vielfach mit dem Auto zur Schule gefahren. Neben dem Ausbleiben des wertvollen Schulwegs führen die Elterntaxis in den Zufahrtsbereichen der Schulen zu unübersichtlichen und gefährlichen Situationen. Es besteht bereits eine Informationskampagne der Bülacher Schulen. Umsetzung Bei jeder Schulanlage ist die Situation verkehrstechnisch zu analysieren. Es sind geeignete Infrastruktur- und Betriebsmassnahmen umzusetzen, damit der Strassenraum für Schulkinder sicherer wird und Elterntaxis vermieden werden. Der Strassenraum vor der Schule Schwerzgrueb ist umzugestalten, dabei ist besonders eine Verbesserung der Situation für Velos auf dem ganzen Strassenabschnitt anzustreben. Die bestehende Kommunikationskampagne ist weiterzuführen. Auch sind Verbesserungen am Schulwegnetz zu kommunizieren. Möglich ist eine Darstellung der empfohlenen Schulwege und Strassenquerungen im öffentlichen GIS, welche von Eltern und Verkehrsinstruktoren genutzt werden kann.	GLP Bülach Diese Massnahme unterstützen wir und wir fordern die Stadt auf, konkrete Massnahmen zu nennen und zeitnah umzusetzen. Diesbezüglich sind wir der Ansicht, dass strikte Halteverbote in gewissem Umkreis der Schulen zielführend sind. Bezüglich des Vermeidens von Elterntaxis ist es unseres Erachtens zudem prüfenswert, in der nahen Umgebung der Schulhäuser ein Fahrverbot für Nichtanwohner in Betracht zu ziehen. Da wo dies nicht möglich ist, soll die Zufahrt mit dem Auto zumindest erschwert werden. Weiter prüfenswert sind spezielle Elterntaxi-Sammelplätze, in angemessener Distanz zu den Schulhäusern. Elterntaxis gänzlich zu vermeiden ist ein wohl schwieriges Unterfangen, doch gilt es, geeignete Lenkungsmaßnahmen zu erarbeiten, das Sicherheitsrisiko zumindest zu entschärfen.	1
	Grüne Bülach Die Karte muss mit den Kindergärten ergänzt werden. Die Kindergärten sind häufig nicht bei den Schulhäusern (KG Süd, KG Witewiese, etc.) und werden von den unerfahrensten Verkehrsteilnehmern besucht.	4 Abbildung wird ergänzt
	Abschnitt Umsetzung ergänzen mit: Bei der Vermeidung von Elterntaxis wird auch die Sekundarschule und die Kantonsschule Zürcher Unterland einbezogen. Bei der Gestaltung von sicherem Strassenraum vor Schulen und Kindergärten legt die Gemeinde aktiv Tempo-30 Zonen fest.	1



	Massnahmen und Kommunikationskampagne sind in Zusammenarbeit mit der Sekundarschulgemeinde und der Kantonsschule zu planen. Informationen über empfohlene Schulwege und Strassenquerungen müssen niederschwellig zugänglich sein (das GIS ist dazu nicht geeignet). Bei Info-Veranstaltung von Polizei zu Beginn der Schule/Kindergarten auf Alternativen zum Elterntaxi aufmerksam machen. Dort könnte eine entsprechende Karte verteilt werden. Rund um die öffentlichen Schulen und Kindergärten und entlang der Haupt-Schulwege soll Tempo 30 oder gar ein Begegnungszonen-Regelung gelten. Dies, um die Schulwege attraktiv zu gestalten und Unfallrisiken zu minimieren.	
	<u>SP Bülach</u> OK	1
	<u>Behindertenkonferenz Kanton Zürich</u> Die Schulwegsicherheit kann erhöht werden, indem auch in Tempo-30-Zonen Fussgängerstreifen erstellt werden. Diese sind gemäss «Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen», Art. 4, Abs. 2, explizit zulässig.	1
	<u>VCS Sektion Zürich</u> Die Karte muss mit den Kindergärten ergänzt werden. Die Kindergärten sind häufig nicht bei den Schulhäusern (KG Süd, KG Witewiese, etc.) und werden von den unerfahrensten Verkehrsteilnehmern besucht. Abschnitt Umsetzung ergänzen mit: Bei der Vermeidung von Elterntaxis wird auch die Sekundarschule und die Kantonsschule Zürcher Unterland einbezogen. Bei der Gestaltung von sicherem Strassenraum vor Schulen und Kindergärten legt die Gemeinde aktiv Tempo-30 Zonen fest. Massnahmen und Kommunikationskampagne sind in Zusammenarbeit mit der Sekundarschulgemeinde und der Kantonsschule zu planen. Informationen über empfohlene Schulwege und Strassenquerungen müssen niederschwellig zugänglich sein (das GIS ist dazu nicht geeignet). Bei Info-Veranstaltung von Polizei zu Beginn der Schule/Kindergarten auf Alternativen zum Elterntaxi aufmerksam machen. Dort könnte eine entsprechende Karte verteilt werden. Rund um die öffentlichen Schulen und Kindergärten und entlang der Haupt-	4 Abbildung wird ergänzt



	Schulwege soll Tempo 30 oder gar ein Begegnungszonen-Regelung gelten. Dies, um die Schulwege attraktiv zu gestalten und Unfallrisiken zu minimieren.	
15 – Durchfahrtsperre Fabrikstrasse Beschreibung Um den MIV auf die Hauptachsen zu lenken und Schleichwege zu verhindern, ist die Unterführung Fabrikstrasse für den MIV zu sperren. Dadurch kann die Unterführung von Velos im Gegenverkehr ohne Lichtsignal befahren werden. Nördlich der Unterführung ist das Trottoir unterbrochen. Durch die neue Verkehrsführung kann der Fussweg verbessert werden (Anordnung Trottoir oder Mischverkehrsfläche). Im GVK 2012 war noch eine Verbreiterung der Unterführung vorgesehen (Massnahme MIV Nr. 7). Da diese Massnahme den Zielen des vorliegenden GVK widerspricht, wurde sie nicht weiterverfolgt. Umsetzung In einer Studie ist eine geeignete Wegführung zur Schliessung der Netzlücken und die Signalisation der Sperre aufzuzeigen. Die Auswirkungen der Sperre auf die städtischen Werke (z.B. Müllabfuhr) ist zu prüfen, allenfalls sind entsprechende Massnahmen zu treffen.	<u>EVP Bülach</u> Nicht unterstützen können wir die Sperrung des Bahndurchstichs an der Fabrikstrasse für den Individualverkehr. Sie führt nur zu höherem Verkehrsaufkommen auf dem bereits stark belasteten Altstadtring. Die Schliessung der Netzlücke im Fussverkehr an der Fabrikstrasse begrüssen wir dagegen sehr.	3 Durchfahrtsperre entspricht Ziel MIV1
	<u>Grüne Bülach</u> Eine Durchfahrtsperre bei der Fabrikstrasse ist zu begrüssen, um Schleich- und Umgehungsverkehr zu verhindern. (s. auch Bemerkungen zu Massnahme 43.)	1
	<u>SP Bülach</u> Sinnvoll	1
	<u>SVP Bülach</u> Die Fabrikstrasse darf auf keinen Fall für den MIV gesperrt werden. Das Lichtsignal sorgt für die nötige Sicherheit und bietet genug Durchfahrtswiderstand, um übermässige Schleichfahrten zu verhindern. Eine Sperrung und die damit fehlende Verbindung von Autobahn Bülach West zur Kasernenstrasse verursachen zusätzliche Fahrkilometer und widersprechen dem Ziel «kurze Wege».	3 Durchfahrtsperre entspricht Ziel MIV1
	<u>VCS Sektion Zürich</u> Eine Durchfahrtsperre bei der Fabrikstrasse ist zu begrüssen, um Schleich- und Umgehungsverkehr zu verhindern. (s. auch Bemerkungen zu Massnahme 43.)	1



16 – Optimierung Knoten Schaffhauser-/Winterthurerstrasse Beschreibung Um den Quell-/Zielverkehr aus dem Nordosten von Bülach gemäss den Zielen des GVK sowie dem Verkehrsmanagement-Konzept des Kantons über die Autobahn, statt den Altstadtring zu leiten, ist die Hauptrichtung des Knotens Winterthurer-/Schaffhauserstrasse zu ändern. Dazu müssen die Aufstellflächen und die Steuerung der LSA entsprechend angepasst werden. Weiter sind im Knotenbereich Verbesserungen für den Velo- und Fussverkehr nötig. Umsetzung Die Massnahme deckt sich grundsätzlich mit dem Betriebskonzept Schaffhauser-/Winterthurerstrasse des Kantons, welches sich in Erarbeitung befindet. Im BGK sind Radstreifen und separate Aufstellflächen für Velos geplant. Zudem ist eine Fussgängerquerung mit Mittelinsel auf der Winterthurerstrasse vorgesehen. Auch die Hauptlastrichtung des Knotens Nord–West ist so vorgesehen.	Amt für Mobilität Kanton Zürich Erwägung zu den Massnahmen 7, 8 und 16 Es wird begrüsst, dass sich die Stadt Bülach im Rahmen des GVK Bülach Gedanken über das übergeordnete Strassennetz bezüglich Verkehrssicherheit macht und konkrete Massnahmen vorschlägt. Die Aufwertung von Ortszentren bezüglich Strassenraum ist ebenfalls Bestandteil des rGVK Unterland plus. <u>Hinweis:</u> Gemäss regionalem Richtplan Unterland liegt die Poststrasse in der Kategorie B, die Zürich-Schaffhauserstrasse in Bülach in der Kategorie A. Die Kategorie A wird durch den Kanton mitfinanziert und die Kategorie B durch die Gemeinde. Die Initialisierung bzw. der Antrag zur Aufwertung des Ortszentrums liegt bei der Bauverwaltung der Stadt Bülach. Das Tiefbauamt des Kantons Zürich steht Ihnen als Massnahmenträger gerne zur Verfügung.	4 Hinweis wird in der Analyse ergänzt
	SP Bülach Siehe Ziffer 3.5.5	1
	Behindertenkonferenz Kanton Zürich Separate Aufstellflächen für Velos müssen ausserhalb der Gehbereiche liegen und müssen ausreichend Abstand zu Trenn- und Führungselementen für sehbehinderte Personen aufweisen, so dass die Trenn- und Führungselemente nicht verstellt werden. Fussgängerstreifen sind gemäss SN 640 075, Anhang Ziff. 8.1.4 nach Möglichkeit auf gerader Strecke (nicht im Einmündungstrichter) und rechtwinklig zum Fahrbahnrand anzuordnen. Die Mittelinsel wird begrüsst. Das Auffinden des Randabschlusses zur Strassenquerung ist zu gewährleisten gemäss SN VSS 640 075, Ziffer 19.1.	1
	bülachSTADT Die beschriebenen Massnahmen können von uns nicht fachlich beurteilt werden. Diese Kreuzung ist vergleichbar mit der Bahnhof- und Busbahnhof- Situation. Auch hier ein gordischer Knoten, welcher eine fragile Balance erfordert. Sobald eine spezifische Leistung und /oder ein spezifischer Nutzer dieser Kreuzung in den Vordergrund gerückt wird, hat dies negative Konsequenzen für alle anderen! Raum erhalten und Schaffen, gleichberechtigtes partizipieren aller Nutzer und grösstmögliche Flexibilität sind nachhaltige Erfolgsfaktoren, um den heutigen und zukünftigen Anforderungen gerecht werden zu können.	1



	Der planerische Einbezug des Bereiches Postplatz und Seematt Garage erscheint zwingend.	
	<u>Pro Velo Kanton Zürich</u> Der Planausschnitt aus dem Betriebskonzept sieht aktuell mehrere Radstreifen in Mittellage (zwischen zwei MIV-Spuren) vor. Diese sind grundsätzlich zu vermeiden, v.a. da es sich hier bei einem sehr MIV-reichen Knoten handelt! Es ist eine holländische Knotenlösung anzustreben mit geschützten Querungsstellen fürs Velo und einer flächenschonenden Aufteilung v.a. auch der MIV-Spuren.	1
	<u>Transition Bülach</u> Die aufgezeigte Lösung mag zwar verkehrstechnisch zu befriedigen, sie ist aber eher auf schnelle und geübte Velofahrer*innen ausgerichtet und für junge und ältere Velofahrende wenig attraktiv. Es sollen Lösungen für Velowege gesucht werden, welche von den Hauptverkehrsachsen unabhängig geführt werden (siehe z.B. Massnahme 38).	1



17 – Tempo-30-Zonen in Quartieren Beschreibung Tempo-30-Zonen fördern die Koexistenz der Verkehrsteilnehmer, stärken den Fuss- und Veloverkehr auf Quartierstrassen und erhöhen die Schulwegsicherheit. Sie können so einen Beitrag zur Erreichung von mehreren Zielen leisten. Die Stadt Bülach prüft Tempo-30-Zonen, wenn seitens der Quartierbevölkerung ein entsprechender Wunsch geäussert wird. Umsetzung Auf Wunsch der Quartierbevölkerung mittels eines politischen Vorstosses (Petition) lässt der Stadtrat mittels Gutachten gemäss Art. 108 SSV für die Quartierstrassen (in zweckmässige Teilgebiete unterteilt) prüfen, ob die Einführung einer Tempo-30-Zone nötig, zweck- und verhältnismässig ist. Die nötigen signalisationstechnischen und baulichen Massnahmen werden im Gutachten aufgezeigt. Die Genehmigung einer Zone erfolgt durch die Kantonspolizei auf Grundlage des Gutachtens.	<u>GLP Bülach</u> Auch diese Massnahme geht zu wenig weit. Es ist vollkommen unklar, wie lange es nach Einreichen einer Petition zur Umwandlung einer Tempo 50- in eine Tempo-30-Zone dauern würde, bis eine Prüfung und Genehmigung derselben erfolgt wäre. Zudem würde das Erstellen eines Gutachtens die Stadt unnötig viel kosten. Vielmehr sollte Tempo 30 in sämtlichen Quartieren von Bülach Standard werden. Dies entspricht dem Zeitgeist und Bülach als moderne, fortschrittliche Stadt. Zudem würden damit sämtliche vorgeschlagenen Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit für Fussgänger:innen innerhalb der Quartiere obsolet respektive erfüllt, ohne dass bauliche Veränderungen notwendig wären, zumal die Sichtbarkeit und Reaktionsmöglichkeiten durch die Tempodrosselung automatisch erhöht würden. Dies wäre entsprechend mit massiv tieferen Kosten verbunden. Auch aus lärmtechnischen Überlegungen ist Tempo 30 in den Quartierstrassen notwendig. Die Attraktivität des Befahrens von zwecks Ausweichen der Hauptachsen würde weiter gemindert, was ebenfalls der Erhöhung der Sicherheit diene. Zudem würde die Notwendigkeit von Elterntaxis nicht mehr gegeben sein, da der Schulweg ihrer Kinder durch die Quartiere sicherer wäre. Falls in irgendeinem Gebiet Tempo 50 zugunsten des Verkehrsflusses als notwendig und aus sicherheitstechnischen Gründen als unproblematisch erachtet würde, könnte dies im Rahmen des politischen Prozesses geprüft werden.	1
	<u>SP Bülach</u> Sinnvoll und sofort zu prüfen	1
	<u>bülachSTADT</u> Tempo 30 Zonen und vergleichbare Verkehrs- Konzepte sind dann zu fördern, wenn aus dem betroffenen Quartier der entsprechende Bedarf angemeldet und ausgewiesen ist. (gilt auch für das Zentrumsquartier)	1
	<u>Pro Velo Kanton Zürich</u> Die Einführung von Tempo 30 Zonen soll von der Quartierbevölkerung sowie der Stadt (z.B. Bezüglich Schulwegsicherheit) möglichst niederschwellig verlangt und eingeführt werden können.	1



18 – Verkehrslenkung Feld-/Ifangstrasse Beschreibung Die Ifangstrasse wurde 2017 in Betrieb genommen, gleichzeitig wurde auf der Feldstrasse ein Einbahnabschnitt (mit Busspur) eingeführt. Die Wegfahrt aus dem Gebiet Bülach Süd erfolgt über die Feldstrasse. Im Kurzbericht «Bülach Süd, neue Verkehrsführung Feldstrasse, Einfluss auf die Verkehrsbelastungen» (SNZ, 26.04.2018) wurde aufgezeigt, dass die neue Verkehrsführung zu keiner Zunahme der Belastungen im Gebiet Feldstrasse Nord geführt hat. Dies liegt hauptsächlich daran, dass Fahrzeuge, welche nach Süden (zum Autobahnanschluss) gelangen wollen, die Route über die Ifangstrasse nutzen, da diese Route immer noch kürzer als der Weg durch das Quartier ist. Hingegen ist für Fahrzeuge mit Ziel im Norden von Bülach die Route durch das Quartier weiterhin attraktiv. Im Rahmen des GVK soll die Erschliessung des Gebiets Bülach Süd noch stärker als heute über die Ifangstrasse erfolgen, alle wegfahrenden Fahrzeuge sollen zur Grenzstrasse (also direkt auf das übergeordnete Netz) geleitet werden. Dazu ist die Verkehrsführung am Knoten Feld-/Ifangstrasse anzupassen. Einführung Einbahnregime, Auswirkungen untersucht, kein zusätzlicher, aber auch nicht weniger Verkehr. Umsetzung Für den Knoten «Feld-/Ifangstrasse» ist zu prüfen, welches die geeignetste Massnahme ist, um den wegfahrenden Verkehr besser auf die Ifangstrasse und weiter auf die Grenzstrasse zu lenken und damit das Quartier Allmend-/Feldstrasse zu entlasten. Dies soll in Koordination mit den Nachbargemeinden und dem Gewerbe geschehen.	SP Bülach Wichtig, es soll auch geprüft werden, ob die Ausfahrt Migros an der Feldstrasse nur noch nach Links, also zur Grenzstrasse befahren werden darf. Damit kann der Verkehr Richtung Zentrum über Grenz-/Zürichstrasse umgeleitet werden. Die Rundfahrt über die Ifangstrasse ist sehr lang.	3 Widerspricht dem Konzept «Verkehrsführung Feldstrasse Bülach Süd»
	SVP Bülach Die bestehende Verkehrsführung nach Bülach Zentrum ist unbefriedigend. Linksabbiegen von Bülach Süd nach Grenzstrasse wird Problem entschärfen. Die SVP ist gegen eine zusätzliche Durchfahrtssperre und damit eine weitere Reduktion der Verkehrskapazität (Massnahme widerspricht den Zielen Gleichberechtigung aller Verkehrsträger und Stadt der kurzen Wege).	3 Widerspricht dem Konzept «Verkehrsführung Feldstrasse Bülach Süd» 1



19 – Parkleitsystem Beschreibung Um die vorhandenen Parkieranlagen in Bülach optimal auszulasten, sollen Fahrzeuge über die Belegung der Parkieranlagen informiert werden. Dabei soll mittels dynamischer Anzeigesysteme an verschiedenen Standorten (und einer Webseite oder App) entsprechend gelenkt werden. Das bestehende statische Parkleitsystem ist zu berücksichtigen. Dazu ist ein System zu erstellen, welches die bestehenden Parkieranlagen umfasst. Der Einbezug von grossen privaten Parkieranlagen ist anzustreben. Umsetzung Die Machbarkeit eines Parkleitsystems unter Einbezug von grossen privaten Anlagen ist zu prüfen.	SP Bülach Diese Massnahme begrüssen wir. Behindertenkonferenz Kanton Zürich Hinweise auf rollstuhlgerechte Parkplätze sind aufzunehmen. bülachSTADT bülachSTADT begrüsst die Stossrichtung. Eine App- Lösung erscheint als nachhaltigster und entwicklungsfähigster Ansatz. Mit zu berücksichtigen sind Share-Konzepte (stundenweise Untervermietung bestehender Tiefgaragen PP)	1 4 Massnahme wird mit Hinweis ergänzt 1
20 – Parkplätze erhalten und wo nötig schaffen Beschreibung Aus Sicht des Gewerbes entspricht das bestehende Angebot an Parkierungsmöglichkeiten nicht ihren Anforderungen. Umsetzung In einem ersten Schritt ist das vorhandene Parkplatzangebot und die Auslastung der Anlagen zu erfassen. Dabei können Reserven abgeschätzt werden. Der Bedarf an Parkplätzen ist beim lokalen Gewerbe zu erfragen und in Relation zu den Gewerbe- und Verkaufsflächen zu plausibilisieren. Liegt der Bedarf über dem vorhandenen Parkplatzangebot in und ums Zentrum ist die Machbarkeit des Ausbaus von Parkieranlagen (finanziell, bautechnisch) zu prüfen.	Amt für Mobilität Kanton Zürich Erwägungen Massnahme 20 Gemäss Massnahme 20 «Parkplätze erhalten und wo nötig schaffen» soll das vorhandene Parkplatzangebot und die Auslastung der Anlagen erfasst werden. Falls der Bedarf über dem vorhandenen Parkplatzangebot liegt, sollen in und um das Zentrum die Machbarkeit des Ausbaus von Parkieranlagen geprüft werden. Ein Teil der privaten und öffentlichen Parkieranlagen liegen innerhalb des Zentrumgebiets von Bülach. Eine Erhöhung der Parkplatzzahl und damit der MIV-Fahrten im Zentrumsbereich und der Altstadt sollte dabei aus gesamtverkehrlichen Überlegungen vermieden werden. Eine Erhöhung der MIV-Fahrten im Zentrumsbereich steht den übrigen Anstrengungen entgegen. Es besteht ein Zielkonflikt mit Massnahme 2, da ein Begegnungsraum mit hoher Aufenthaltsqualität und Niedriggeschwindigkeitsregime im Zentrum angestrebt werden soll. Ebenfalls im Zielkonflikt mit einem Ausbau der Parkieranlagen steht Massnahme 21, welche eine Dosierung des Ziel- und Durchgangsverkehrs am Stadtrand vorsieht, während im Zentrum eine Angebotserweiterung der Parkplätze geprüft werden soll. <u>Antrag:</u> Insbesondere innerhalb des gewünschten Begegnungsraums Zentrum (s. Massnahme 1) soll auf einen Ausbau der	4 Die Massnahme wird wie folgt präzisiert: «Parkplätze erhalten im Zentrum, Parkplätze schaffen am Rand des Zentrums»



	Parkierungsanlagen verzichtet und das Parkplatzangebot am Rande des Zentrumsgebiets in Abhängigkeit der vorhandenen Nutzungen geprüft werden. Aufgrund einer höheren Fussverkehrsfrequenz in einem attraktiven Stadtzentrum und aufgrund der kurzen Wege zeigt die Erfahrung, dass vor allem Kleinbetriebe nicht zwingend auf eigene Parkfelder angewiesen sind.	
	<u>Grüne Bülach</u> Ergänzen mit: Neue Parkplätze werden durch das Gewerbe und Private und nicht durch die öffentliche Hand finanziert. Die Gemeinde unterstützt das Gewerbe bei der Planung. Anzustreben ist eine bessere Auslastung der öffentlichen und privaten Park- und Garagenplätze. Eine Plattform für Vermietung soll geprüft werden.	3 Entspricht nicht den Zielen des GVKs
	<u>SP Bülach</u> Parkplätze sind langfristig mit Parkhäusern oder Parkierungsanlagen zu ersetzen. Wenn diese erstellt sind, sind die oberirdischen Parkplätze zu streichen.	
	<u>SVP Bülach</u> Um der stetig steigenden Bevölkerungszahl gewachsen zu sein, müssen im Zentrum und in Bahnhofnähe unbedingt zusätzliche Parkplätze geschaffen werden. Der zurzeit herrschende schleichende PP-Abbau muss verhindert werden (die in Bahnhof Mitte abgebauten Parkplätze müssen unbedingt an den Standorten West/Ost ersetzt bzw. erweitert werden).	1
	<u>Behindertenkonferenz Kanton Zürich</u> Zusätzlich zur Parkplatzverordnung 1996, Teilrevision 2009, Kap. 2.5 Abstellplätze für Fahrzeuge von Menschen mit Behinderung, sind auch im öffentlichen Strassenraum rollstuhlgerechte Parkfelder vorzusehen. Diese Parkfelder müssen die Anforderungen aus SN 640 075, Ziff. 20 und Anhang Ziff. 9, erfüllen. Es muss geprüft werden, wo entsprechende rollstuhlgerechte Parkfelder markiert werden können.	4 Abschnitt Umsetzung wird mit einem Hinweis ergänzt
	<u>bülachSTADT</u> 60% der vermieteten Flächen im Zentrum sind Wohnraum. Die Ansprüche der Immobilienbesitzer im Zentrum sind abzuholen. Bisher geleistete Parkplatz- Ersatzabgaben sind zu berücksichtigen Die öffentlichen, überirdischen Parkplätze sollten bestmöglich für die	1



	Kunden des Zentrum- Gewerbes genutzt und weiterentwickelt werden. (APP) Tagesparkplätze mit Parkkarte (APP) sind wichtig für die Mitarbeiter des Zentrum- Gewerbes! Seit Jahren gibt es dafür Wartelisten. Es werden zum Beispiel im Grampen 2 oder beim Schulhaus Lindenhof Parkplätze verschwinden. Dieser Umstand entspricht nicht den Zielen der städtischen Wirtschaftsförderung. Alternativen müssen bereitgestellt werden.	
	<u>Pro Velo Kanton Zürich</u> Die Massnahme soll wie bereits erwähnt ersatzlos gestrichen werden. Die Autoabstellplätze sollen durch neue Veloabstellplätze kompensiert werden. Das Potential des Veloverkehrs soll zwingend in die Bedarfs-Berechnungen einfließen, da schliesslich das «Gewerbe» nicht nur von motorisiertem Individualverkehr aufgesucht wird.	3 Massnahme wird aufgrund der Ziele nicht gestrichen
	<u>VCS Sektion Bülach</u> Ergänzen mit: Neue Parkplätze werden durch das Gewerbe und Private und nicht durch die öffentliche Hand finanziert. Die Gemeinde unterstützt das Gewerbe bei der Planung. Anzustreben ist eine bessere Auslastung der öffentlichen und privaten Park- und Garagenplätze. Eine Plattform für Vermietung soll geprüft werden.	3 Entspricht nicht den Zielen des GVKS



21 – Dosierung Eschenmosen Beschreibung Falls die Leistungsfähigkeit des Knotens Schaffhauser-/Winterthurerstrasse nicht mehr gegeben ist, ist am östlichen Stadtrand (Sechtbachweg) eine Dosierungsanlage zu erstellen. Mit einer LSA lässt sich der Ziel- und Durchgangsverkehr aufstauen und in Richtung Stadtzentrum dosieren. Diese Massnahme war bereits Teil des GVK 2012. Umsetzung Die Machbarkeit der Dosierungsanlage ist zu prüfen, wenn die Leistungsfähigkeitsgrenze der LSA Winterthurer-/Schaffhauserstrasse erreicht ist.	<u>SVP Bülach</u> Eine Dosierung des Verkehrs hat keinen Nutzen. Das Problem wird lediglich verlagert. Der zusätzliche Widerstand für MIV widerspricht einmal mehr dem Ziel der Gleichberechtigung. Eine Verbesserung des Knotens Schaffhauser-/Winterthurerstrasse muss mit einer Optimierung der Rechtsabbieger erfolgen (siehe Massnahme 16).	1
	<u>Einzelperson R.A</u> Die Dosierung Eschenmosen kann helfen müsste aber verschoben werden und ausserhalb von Bülach zu liegen kommen, um die Anwohner nicht unnötig zu belasten.	1 Genaue Lage ist Bestandteil der Machbarkeitsprüfung
	<u>Anwohnende Vogelsangstrasse</u> Aufgrund der oben dargestellten Bedürfnisse der Fussgänger und des Durchgangsverkehrs (kein Verkehrskollaps am Kreuzungspunkt Schaffhauserstrasse / Winterthurerstrasse) schlagen wir vor, dass die geplante «Dosierung Eschenmoosen» mit der Massnahme «Fussgängerquerung Bachtel» auf möglichst optimale Weise kombiniert und gestaltet werden sollte. ➔ Siehe Massnahme 48 – Fussgängerquerung Bachtel	1 Genaue Lage ist Bestandteil der Machbarkeitsprüfung
22 – Passerelle Bahnhof (Fussverkehr) Beschreibung Von zentraler Bedeutung für die Verbindung zwischen Bülach Nord und dem Bahnhof sowie der Westseite des Bahnhofs (Naherholungsgebiet, Spital) ist die Passerelle von der Schaffhauserstrasse zur Nordstrasse. Die Passerelle ist Teil des Gestaltungsplans Bülach Nord und ist in Planung. Umsetzung In Planung.	<u>GLP Bülach</u> Diese Massnahme unterstützen wir uneingeschränkt, soweit im Lichte der Tempo-30-Zonen in den Quartieren noch notwendig. Insbesondere ist hier das Augenmerk auf die Herausforderungen, gegeben durch die Heterogenität der Verkehrsteilnehmenden, zu richten. So ist zwischen Velos und E-Bikes zu differenzieren und da wo möglich, auf deren individuelle Bedürfnisse einzugehen. Weiter ist ein zentraler Sicherheitsaspekt die ausreichende Beleuchtung und Markierung der Velo-/Fusswege.	1
	<u>Grüne Bülach</u> Für die Wohnquartiere in Bülach-Nord und Soli-Gebiet müssen sichere und attraktive Velo-Verbindungen zum Bahnhofsgebiet und von da aus zum Zentrum wie auch – nach Wegfall der Passerelle – zu den Zielen östlich der Gleise erstellt werden.	1
	<u>Primarschulbehörde Bülach</u> Massnahmen Nr. 22 und 25, Passerelle Bahnhof sowie Unterführung Bahnhof: Beide Massnahmen sind zusammenhängend zu betrachten und von wesentlicher Bedeutung für die Anbindung sicherer Schulwege	1



	der Nord-Ost-Quartiere mit dem Zentrum. Bis das Schulhaus Guss realisiert ist (und ggf. auch darüber hinaus), muss Kindern aus den Nordost-Quartieren ein sicherer und zumutbarer Schulweg z.B. in die Schule Lindenhof zur Verfügung stehen.	
	<u>Behindertenkonferenz Kanton Zürich</u> Die Anforderungen für Personen mit Sehbehinderung, im Rollstuhl oder mit Gehbehinderung sind hierbei zu berücksichtigen gemäss SN 640 075. Die Passerelle ist hindernisfrei und stufenlos zu erstellen mit Rampen und grossen ausreichenden Aufzügen mindestens gemäss SN 640 075. Elemente zur Wegführung und Abgrenzung von Verkehrsflächen (Trenn- und Führungselemente) sind gemäss SN 640 075, Anhang, Kap. 7 vorzusehen.	1
	<u>bülachSTADT</u> Die geplante Passerelle erfüllt primär die Wünsche des beiden Quartiere GUSS und GLASI sowie des Bahnhofes. Leider stellt die Passerelle keine Anbindung an das Zentrum oder eine Verbesserung der Ost/West Beziehung dar und kann nur von Fussgängern genutzt werden.	1
	<u>Pro Velo Kanton Zürich</u> Die ursprünglich geplante Veloverbindung wurde gemäss Medienberichten wieder gestrichen. Das ist äusserst bedauerlich. Es ist daher zwingend und mit gleicher Priorität eine Veloquerung (ggf. Velo-Unterführung) des Gleisfeldes zu bauen, um den neuen Stadtteil Bülach Nord und das Zentrum bestmöglich mit dem Velo zu erschliessen.	1
	<u>VCS Sektion Zürich</u> Für die Wohnquartiere in Bülach-Nord und Soli-Gebiet müssen sichere und attraktive Velo-Verbindungen zum Bahnhofsgebiet und von da aus zum Zentrum wie auch – nach Wegfall der Passerelle – zu den Zielen östlich der Gleise erstellt werden.	1



23 – Netzlücken Herti (Fuss- und Veloverkehr) Beschreibung Um das kommunale Fuss- und Velonetz zu verbessern, sind Netzlücken im Bereich des Bahnhofs zu schliessen. Dabei ist für Fussgänger und Velofahrer die Verbindung zwischen Zentrum und Bülach Nord zu verbessern, für Velos soll eine Verbindung zwischen Bülach Nord und Spital-Areal angeboten werden und für Fussgänger muss die bestehende Verbindung zwischen Spital-Areal und Schaffhauserstrasse verbessert werden. Umsetzung Die Netzlücken und Verbesserungen des Wegnetzes sind im Rahmen des Gestaltungsplan Herti zu berücksichtigen. Insbesondere der geplante Ausbau der bestehenden Unterführung kann einen wichtigen Beitrag zur Schliessung der Lücken leisten.	GLP Bülach Diese Massnahme unterstützen wir uneingeschränkt, soweit im Lichte der Tempo-30-Zonen in den Quartieren noch notwendig. Insbesondere ist hier das Augenmerk auf die Herausforderungen, gegeben durch die Heterogenität der Verkehrsteilnehmenden, zu richten. So ist zwischen Velos und E-Bikes zu differenzieren und da wo möglich, auf deren individuelle Bedürfnisse einzugehen. Weiter ist ein zentraler Sicherheitsaspekt die ausreichende Beleuchtung und Markierung der Velo-/Fusswege.	1
	Grüne Bülach Zu prüfen ist ein Ausbau der Unterführung beim Haus Schaffhauserstr. 87 (ex Colonia libera) und die Weiterführung der Route durch eine der bestehenden Unterführungen in Richtung Spitalstrasse. Dabei ist auf die Kompatibilität von Fuss- und Veloverkehr zu achten. Die Verbindung mit dem Veloverkehr von Bülach Nord und dem Soli-Quartier Richtung Zentrum bzw. Spital über den Bahnhof soll deutlich verbessert werden. Auch mit Blick auf die Einschränkungen der geplanten Passerelle beim Bahnhof in Bezug auf den Veloverkehr. Dazu sollte die Unterführung zwischen Schaffhauser-/Bahnhofstrasse für den Veloverkehr verbessert werden. Dabei sollte aber auch der Fussverkehr berücksichtigt werden. Bei allen gleisquerenden Verbindungen (Unterführungen und Passerelle) sind die Bedürfnisse der Menschen mit Behinderung zu berücksichtigen.	1
	SP Bülach Diese Netzlücke ist mit Vorrang zu bearbeiten. Die Verbindung für Fussgänger/Velofahrer in das Zentrum ist sehr schlecht.	1
	Pro Velo Kanton Zürich Der Anschluss an die Schaffhauserstrasse muss sicher und geschützt erfolgen für den Veloverkehr. Diese Massnahme soll ebenfalls auf kurzfristig terminiert werden (v.a. bezüglich der Entwicklung in Bülach Nord).	3 Eine kurzfristige Umsetzung ist auf Grund der notwendigen Planungen nicht möglich.
	Transition Bülach Die Schliessung der Netzlücken Herti wird sehr begrüsst, die bestehenden Verbindungen sind umständlich und/oder gefährlich.	1



	<u>VCS Sektion Zürich</u> Zu prüfen ist ein Ausbau der Unterführung beim Haus Schaffhauserstr. 87 (ex Colonia libera) und die Weiterführung der Route durch eine der bestehenden Unterführungen in Richtung Spitalstrasse. Dabei ist auf die Kompatibilität von Fuss- und Veloverkehr zu achten. Die Verbindung mit dem Veloverkehr von Bülach Nord und dem Soli-Quartier Richtung Zentrum bzw. Spital über den Bahnhof soll deutlich verbessert werden. Auch mit Blick auf die Einschränkungen der geplanten Passerelle beim Bahnhof in Bezug auf den Veloverkehr. Dazu sollte die Unterführung zwischen Schaffhauser-/Bahnhofstrasse für den Veloverkehr verbessert werden. Dabei sollte aber auch der Fussverkehr berücksichtigt werden. Bei allen gleisquerenden Verbindungen (Unterführungen und Passerelle) sind die Bedürfnisse der Menschen mit Behinderung zu berücksichtigen.	1
--	---	---



24 – Fuss-/Veloverkehrerschliessung Einkaufszentrum Beschreibung Da die Einkaufsgebäude in Bülach Süd nach Südwesten zur Feldstrasse hin ausgerichtet sind, ist die Erschliessung für die Fuss- und Veloverkehr aus Nordosten ungenügend. Die Auffindbarkeit der Wege ist ungenügend und es bestehen zu wenig Veloabstellplätze. Umsetzung In Zusammenarbeit mit den Grundeigentümern sind Lösungen zu erarbeiten, wie die Führung des Fuss- und Veloverkehrs aus Nordosten verbessert und die Zahl der Abstellplätze erhöht werden kann.	GLP Bülach Diese Massnahme unterstützen wir uneingeschränkt, soweit im Lichte der Tempo-30-Zonen in den Quartieren noch notwendig. Insbesondere ist hier das Augenmerk auf die Herausforderungen, gegeben durch die Heterogenität der Verkehrsteilnehmenden, zu richten. So ist zwischen Velos und E-Bikes zu differenzieren und da wo möglich, auf deren individuelle Bedürfnisse einzugehen. Weiter ist ein zentraler Sicherheitsaspekt die ausreichende Beleuchtung und Markierung der Velo-/Fusswege.	1
	Grüne Bülach Es werden alle Massnahmen begrüsst, die die Erreichbarkeit des Einkaufsgebiets insbesondere mit dem Velo verbessern. Im Gespräch mit den Geschäften ist darauf hinzuwirken, dass auch Veloabstellplätze für Anhänger/Lastenvelos zur Verfügung stehen. Umsetzung (Ergänzung) Hohe Bordsteinkanten auf Fuss-/Velowegen (zwischen der Brücke über den Rietbach bei der Wiesentalstrasse und dem Einkaufszentrum Süd) sind zu entfernen oder, wo angebracht, behindertentauglich abzuflachen.	1
	SP Bülach Sehr wichtig, Förderung des Veloverkehrs in das Einkaufszentrum. Die Veloverbindung vom Cholplatz über die Brücke zum Einkaufszentrum muss verbessert werden (hohe Randsteine, Fuss-/Veloverkehr auf gleichem Trottoir).	1



25 – Unterführung Bahnhofring verbessern Beschreibung Die bereits bestehende Unterführung am Bahnhofring ist eine wichtige Verbindung für Zufussgehende, wie auch für Velofahrende. Die Unterführung ist als Fuss- und Radweg mit getrennten Flächen signalisiert, entspricht im Bestand jedoch nicht den heutigen Bedürfnissen und Normen. Dies wiederum führt zu Konflikten zwischen dem Fuss- und Veloverkehr. Umsetzung Die Unterführung Bahnhofring ist im Zusammenhang mit der Umsetzung des GP Herti normgerecht zu erstellen bzw. auszubauen.	<u>GLP Bülach</u> Diese Massnahme unterstützen wir uneingeschränkt, soweit im Lichte der Tempo-30-Zonen in den Quartieren noch notwendig. Insbesondere ist hier das Augenmerk auf die Herausforderungen, gegeben durch die Heterogenität der Verkehrsteilnehmenden, zu richten. So ist zwischen Velos und E-Bikes zu differenzieren und da wo möglich, auf deren individuelle Bedürfnisse einzugehen. Weiter ist ein zentraler Sicherheitsaspekt die ausreichende Beleuchtung und Markierung der Velo-/Fusswege.	1
	<u>SP Bülach</u> Im Rahmen des Bushofs umzusetzen.	1
	<u>Primarschulbehörde Bülach</u> Massnahmen Nr. 22 und 25, Passerelle Bahnhof sowie Unterführung Bahnhof: Beide Massnahmen sind zusammenhängend zu betrachten und von wesentlicher Bedeutung für die Anbindung sicherer Schulwege der Nord-Ost-Quartiere mit dem Zentrum. Bis das Schulhaus Guss realisiert ist (und ggf. auch darüber hinaus), muss Kindern aus den Nordost-Quartieren ein sicherer und zumutbarer Schulweg z.B. in die Schule Lindenhof zur Verfügung stehen.	1
	<u>bülachSTADT</u> Diese Absicht muss im Kontext mit den anderen Herausforderungen im Bereich Bahnhof /Herti behandelt werden und ist in dieser Vernehmlassung im Eingangstext «Grundsätzliches» berücksichtigt. Dies gilt für alle Unterführungen im Bahnhofsbereich!	1



26 – Netzlücke Glatt (Fuss- und Veloverkehr) Beschreibung Die Verbindung zwischen Bülach und dem Naherholungsgebiet Glatt wird durch die Autobahn unterbrochen, im Bereich des Autobahnanschlusses besteht nördlich der Badenerstrasse keine durchgehende Fusswegverbindung. Umsetzung Es sind Varianten zu erarbeiten, wie die Fuss-/Veloverkehrsverbindung zur Glatt ermöglicht werden kann. Dabei ist insbesondere ein Rad-/Gehweg entlang der Badenerstrasse zu prüfen.	GLP Bülach Diese Massnahme unterstützen wir uneingeschränkt, soweit im Lichte der Tempo-30-Zonen in den Quartieren noch notwendig. Insbesondere ist hier das Augenmerk auf die Herausforderungen, gegeben durch die Heterogenität der Verkehrsteilnehmenden, zu richten. So ist zwischen Velos und E-Bikes zu differenzieren und da wo möglich, auf deren individuelle Bedürfnisse einzugehen. Weiter ist ein zentraler Sicherheitsaspekt die ausreichende Beleuchtung und Markierung der Velo-/Fusswege.	1
	bülachSTADT Eine vergleichbare Situation herrscht auch an der Chellerhalsstrasse. Der asphaltierte Glattufer- Veloweg mündet für ca. 250 Meter in die Chellerhalsstrasse. Diese Lücke sollte gefüllt werden. FV1 VV1	1
27 – Fuss- / Veloverkehrsverbindung Solistrasse Beschreibung Die Solistrasse ist für den Fuss- und Veloverkehr ungenügend ausgestaltet. Umsetzung Für die Solistrasse ist ein Konzept für die Führung des Fuss- und Veloverkehrs zu erarbeiten. Von der Stadt wurde bereits ein Projekt ausgearbeitet, welches aufgrund diverser Einsprachen von Anwohnern jedoch nicht weiterverfolgt wurde.	GLP Bülach Diese Massnahme unterstützen wir uneingeschränkt, soweit im Lichte der Tempo-30-Zonen in den Quartieren noch notwendig. Insbesondere ist hier das Augenmerk auf die Herausforderungen, gegeben durch die Heterogenität der Verkehrsteilnehmenden, zu richten. So ist zwischen Velos und E-Bikes zu differenzieren und da wo möglich, auf deren individuelle Bedürfnisse einzugehen. Weiter ist ein zentraler Sicherheitsaspekt die ausreichende Beleuchtung und Markierung der Velo-/Fusswege.	1
	SVP Bülach Eine Verbesserung der Situation für Langsamverkehr ist anzustreben, jedoch ist Tempo 30 keine Lösung für fehlenden Verkehrsraum.	1
	Transition Bülach Als regionale Veloroute erachten wir die Solistrasse als wenig geeignet. Die (zu) vielen Hindernisse (Einmündung in Schaffhauserstrasse, Abzweigung Fangletenstrasse, Ausgestaltung nördlich Einmündung Soligänterstrasse noch offen?) erlauben kein zügiges Vorwärtskommen. Zwischen Fangletenstrasse und Schaffhauserstrasse sollen bei Massnahmen für Fussgänger*innen und Velofahrer*innen die Vorgärten erhalten bleiben. Ein Lastwagen-Fahrverbot von Fangletenstrasse bis Schaffhauserstrasse soll geprüft werden.	2 Die kantonale Velonetzplanung liegt in der Hoheit der kantonalen Amtsstellen



	Besser geeignet als regionale Veloroute ist der Unterweg. Dort ist eine Optimierung mit einer Kernfahrbahn von Schaffhauserstrasse bis Irchelstrasse (evtl. nur bis Schulhaus Hohfuri) möglich.	
28 – Netzlücke Mettmenriet (Fussverkehr) Beschreibung Im Gebiet Mettmenriet befindet sich die letzte grosse Baulandreserve in Bülach. Um die Durchwegung des Areals und die Anbindung an das kommunale Fusswegnetz sicherzustellen, sind die Netzlücken bereits frühzeitig auf Stufe Arealplanung zu berücksichtigen. Umsetzung Die Netzlücken sind im kommunalen Verkehrsplan festzulegen und auf Stufe Arealplanung zu berücksichtigen.	SP Bülach Einleitung/Vorgeschichte: Das Areal zwischen Mettmenrietstrasse, Grundstrasse und Heinrichstrasse kann als letzte grosse Baulandreserve der Stadt bezeichnet. Bekanntlich wurde vor einigen Jahren ein Überbauungskonzept für das gesamte Areal vorgelegt, welches daran gescheitert ist, dass der SIL-Prozess noch nicht abgeschlossen war. Das Projekt beinhaltete über 330 Tiefgaragen-Parkplätze! Fragen: Wie soll der Ab- und Zufluss dieses Individual-Verkehrs insbesondere zu Stosszeiten geregelt werden? Dazu fehlt im GVK 2021 eine Massnahme	1
	- Im Zielbild MIV, Seite 24, Abbild 16, wird die Schwerzgruebstrasse als Ab- Zuflussachse zum Quartier gekennzeichnet. Das kann aber nur die bestehende Siedlung betreffen, jedoch nicht den absehbaren Zusatzverkehr, von dem nicht klar ist, wie und wo er in die übergeordnete Fliess-Struktur Eingang finden soll.	4 Abbildung 16 wird angepasst
	- Die Massnahme 17 schweigt sich zu diesem Thema aus (die Grundstrasse selber ist heute nicht Teil der Tempo-30-Zone). - Die Massnahme 28 spricht nur von der Fussverkehr-Lücke und der Notwendigkeit die Anbindung an das kommunale Fusswegnetz und die Berücksichtigung in der Arealplanung sicherzustellen. Warum gilt das für den MIV nicht? Fazit: Der vorliegende Entwurf kennt wohl eine Netzlücke Mettmenriet (Fussverkehr), aber keine MIV-Netzlücke Mettmenriet! Eine solche ist unbedingt noch in das GVK 2021 aufzunehmen!	3 Muss anhand der konkreten Arealentwicklung bzw. Feinerschliessung (Quartierplan) geprüft werden.



29 – Netzlücke Schützenmattstrasse (Fussverkehr) Beschreibung Entlang der Schützenmattstrasse besteht aktuell wegen der Baustelle des Glasiquartiers keine durchgehende Fusswegverbindung. Nach Fertigstellung des Areals ist eine Fusswegverbindung als Trottoir vorgesehen. Umsetzung In Umsetzung.	GLP Bülach Diese Massnahmen unterstützen wir uneingeschränkt, soweit im Lichte der Tempo-30-Zonen in den Quartieren noch notwendig. Insbesondere ist hier das Augenmerk auf die Herausforderungen, gegeben durch die Heterogenität der Verkehrsteilnehmenden, zu richten. So ist zwischen Velos und E-Bikes zu differenzieren und da wo möglich, auf deren individuelle Bedürfnisse einzugehen. Weiter ist ein zentraler Sicherheitsaspekt die ausreichende Beleuchtung und Markierung der Velo-/Fusswege.	1
	Primarschulbehörde Bülach Massnahme Nr. 29, Netzlücke Schützenmattstrasse: wichtige Verbindung für Kindergarten- und Schulkinder aus dem Glasiquartier in die Schule Hohfuri.	1
30 – Netzlücke Bahndamm (Fussverkehr) Beschreibung Zwischen Bahnhof und Hochfelderstrasse besteht keine direkte Fusswegverbindung. Mit einem Fussweg entlang des Bahndamms kann diese Netzlücke geschlossen werden. Umsetzung Die Machbarkeit der Netzlückenschliessung ist zu prüfen.	GLP Bülach Diese Massnahmen unterstützen wir uneingeschränkt, soweit im Lichte der Tempo-30-Zonen in den Quartieren noch notwendig. Insbesondere ist hier das Augenmerk auf die Herausforderungen, gegeben durch die Heterogenität der Verkehrsteilnehmenden, zu richten. So ist zwischen Velos und E-Bikes zu differenzieren und da wo möglich, auf deren individuelle Bedürfnisse einzugehen. Weiter ist ein zentraler Sicherheitsaspekt die ausreichende Beleuchtung und Markierung der Velo-/Fusswege.	1



31 – Netzlücke Eschenmosen (Fussverkehr) Beschreibung Die Querungssituation für Fussgänger auf der Winterthurerstrasse im Weiler Eschenmosen ist ungenügend, da kein Trottoir oder Querungshilfen bestehen. Umsetzung Es sind geeignete Massnahmen zu erarbeiten, wie die Querungssituation für den Fussverkehr verbessert werden kann.	<u>Tiefbauamt Kanton Zürich</u> Die Massnahme 31 «Netzlücke Eschenmosen (Fussverkehr)» liegt zwar im Zuständigkeitsbereich des Kantons, deckt aber kommunale Bedürfnisse. Die Stadt muss dem Kanton den Bedarf dieser Massnahme nachweisen, sodass die Bedeutung und die Interessenlage geklärt werden kann. <u>Antrag:</u> Für die Massnahme muss die Stadt dem Kanton gegenüber den Bedarf nachweisen.	4 Abschnitt «Umsetzung» wird angepasst
	<u>Grüne Bülach</u> Auch die beiden Querungen der Winterthurerstrasse auf dem Eschenmoser Kirchweg, einem der wichtigsten Fusswege nach Eschenmosen, sind ungesichert und werden mit hohen Geschwindigkeiten befahren. Sie sind unbedingt in diese Überlegungen einzubeziehen.	4 Netzlücken werden ergänzt
	<u>SP Bülach</u> Der Freizeitverkehr hat in diesem Gebiet sehr zugenommen. Es muss die Erstellung von Mittelinseln mit Fussgängerstreifen geprüft werden.	1
	<u>VCS Sektion Bülach</u> Auch die beiden Querungen der Winterthurerstrasse auf dem Eschenmoser Kirchweg, einem der wichtigsten Fusswege nach Eschenmosen, sind ungesichert und werden mit hohen Geschwindigkeiten befahren. Sie sind unbedingt in diese Überlegungen einzubeziehen.	4 Netzlücken werden ergänzt
	<u>Anwohnende Vogelsangstrasse</u> Betreffend der Massnahme 31, Netzlücke Eschenmoosen ist zusätzlich oder alternativ die sichere Querung des Römerwegs über die Winterthurerstrasse zu prüfen. Selbst bei verbesserten Querungsbedingungen weiter unten innerhalb der 50er Zone (aktueller Vorschlag) werden wohl auch in Zukunft die häufigsten Überquerungen durch Fussgänger auf dem Römerweg und deshalb am höchsten Punkt der Winterthurerstrasse beim Chrüzhof stattfinden.	4 Winterthurerstrasse wird als «für Fussgänger verbessern» bezeichnet



32 – Netzlücke Frohhalde (Fussverkehr) Beschreibung Zwischen Frohaldenstrasse und Trottensteig keine Fusswegverbindung. Die Netzlücke ist Teil des kommunalen Verkehrsplans. Umsetzung Die Machbarkeit einer Fusswegverbindung ist zu prüfen.	<u>SVP Bülach</u> Die Netzlücke besteht nicht nur wie im GVK eingezeichnet, zwischen Frohaldenstrasse und Am Fasnachtsbuck, sondern bis zum Winzerweg. Der Frohaldensteig ist aus unerklärlichen Gründen nie fertiggestellt worden, das obere Teilstück fehlt. Das untere Teilstück (Zweidrittel) ist erstellt und wird von der Stadt unterhalten, inkl. Schneeräumung. Die Parzelle der Stadt ist durchgehend und zeigt, dass die Fussweg-Verbindung vorgesehen ist. Die Verbindung von der Frohaldenstrasse zum Winzerweg ist wichtig, um die Bushaltestelle an der Frohaldenstrasse gut zu erreichen. Am Winzerweg wohnen immer mehr Leute, die gerne möglichst einfach und rasch zum ÖV gelangen möchten. Die Benutzung des ÖV würde durch diese Fussweg-Verbindung wesentlich attraktiver und manches Auto würde vermehrt in der Garage bleiben.	4 Die Netzlücke wird in der Beschreibung ergänzt
35 – Netzlücke Bahnhofunterführung (Fussverkehr) Beschreibung Die bestehende Bahnhofunterführung bietet keine durchgängige Verbindung zum West-Areal des Bahnhofs. Diese Netzlücke soll geschlossen werden. Umsetzung Die Netzlücke ist im kommunalen Verkehrsplan festzulegen. In Zusammenarbeit mit der SBB ist eine Machbarkeitsstudie zum Ausbau der Unterführung zu erstellen.	<u>SVP Bülach</u> Diese immens wichtige Verbindung (genauso Verbindung Büli Nord – Altstadt) wurde im Zusammenhang mit dem Gestaltungsplan Büli Nord versprochen und muss unbedingt mit der nötigen Kapazität realisiert werden. Aufgrund der Einschränkung auf Fussgänger auf der Passarelle, muss nicht nur für Fuss- sondern auch für Veloverkehr zwingend eine taugliche Ost-West-Verbindung erstellt werden.	1
	<u>Primarschulbehörde Bülach</u> Massnahme Nr. 35, Netzlücke Bahnhofunterführung: Trennen von Velo- und Fusswegverkehr erhöht die Schulwegsicherheit.	1
	<u>Behindertenkonferenz Kanton Zürich</u> Elemente zur Wegführung und Abgrenzung von Verkehrsflächen (Trenn- und Führungselemente) sind gemäss SN 640 075, Anhang, Kap. 7 vorzusehen.	1



38 – Fussweg Vögeliacher verbessern Beschreibung Für den Fussverkehr stellt der Bahnweg zwischen Berglistrasse und Unterweg eine direkte Verbindung in das Zentrum dar. Im östlichen Abschnitt weist der Bahnweg eine ungenügende Breite von 1.00m auf. Für die Erstellung einer attraktiven Verbindung in das Zentrum muss der Bahnweg verbreitert werden. Entlang der Landert Motoren AG hat die Stadt bereits ein Wegerecht (Dienstbarkeit) für die Erstellung eines Fusswegs gesichert. Anders als die Massnahme aus dem GVK 2012 bezieht sich diese Massnahme nur auf den Fussverkehr. Veloverkehr ist aus heutiger Sicht auf dem Bahnweg nicht mehr anzustreben. Umsetzung Die Rahmenbedingungen und Machbarkeit (Breite, Materialisierung, Beleuchtung) für den Ausbau der Fusswegverbindung sind zu prüfen und aufzuzeigen.	Transition Bülach Im GVK 2012 war diese Verbindung nicht nur für Fussgänger, sondern auch als Veloverbindung vorgesehen. Die Veloverbindung ermöglicht eine attraktive Umfahrung der Kreuzung Winterthurer-/Schaffhauserstrasse (siehe Massnahme 16)	3 Wird auf Grund von Konflikten mit dem Fussverkehr nicht mehr berücksichtigt
39 – Fussweg Lindenhof/Kasernenstrasse verbessern Beschreibung Zwischen Altstadt und Bahnhof bestehen heute zwei Wegverbindungen: Eine über die Bahnhofstrasse, die andere über den Hertiweg und Lindenhof. Aufgrund der Topografie wird die Bahnhofstrasse bevorzugt. Mit der anstehenden Entwicklung im Gebiet Herti ist eine verbesserte Verknüpfung des Fussverkehrs im Zentrumsgebiet, insbesondere an den Lindenhof, erstrebenswert. Damit wird eine attraktive, nur für den Fussverkehr zugängliche, Verbindung zwischen Altstadt und Bahnhof realisiert. Umsetzung Auf der Parzelle Nr. 5615 ist ein öffentliches Wegerecht eingetragen, damit eine Fusswegverbindung zwischen Kreuzaral (Parz. Nr. 7017) und Lindenhof via Parz. Nr. 7503 angeboten werden kann.	bülachSTADT Alle bestehenden und ehemaligen Auf- Abgänge zum Lindenhof sind sinnvoll darzustellen und zu beschildern (Erkennbar, Durchlässig). Der Lindenhof ist eine grossartige Chance zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Zentrum, für Begegnung und Erholung! Der Stadtpark Lindenhof erfährt hoffentlich eine Aufwertung im Rahmen der Massnahmen Grün- und Freiraum Konzept der Stadt Bülach!	2 Hinweis für Umsetzung des Grün- und Freiraumkonzeptes



40 – Veloverbindung entlang Grenzstrasse anbieten Beschreibung Entlang der Grenzstrasse besteht heute keine separate Führung für Velos. Dadurch ist das Gebiet Bülach Süd von der Zürichstrasse her schlecht erreichbar, zumal der Rad-/Gehweg auf der Ostseite der Zürichstrasse liegt. Umsetzung Die Stadt Bülach erwirkt beim Kanton eine Verbesserung der Veloführung entlang der Grenzstrasse zwischen Zürich- und Feldstrasse.	Tiefbauamt Kanton Zürich Im Massnahmenblatt 40 werden zwar Massnahmen für den Veloverkehr aufgeführt, die aber dem Ziel «FV1 Fusswegnetz» zugeordnet sind. Gemeint ist wohl das Ziel «VV1 Velonetz». Die Massnahme liegt zwar im Zuständigkeitsbereich des Kantons, deckt aber kommunale Bedürfnisse. Die Stadt muss den Kanton den Bedarf dieser Massnahme nachweisen, sodass die Bedeutung und die Interessenslage geklärt werden kann. Antrag: Für die Massnahme muss die Stadt dem Kanton gegenüber den Bedarf nachweisen. Empfehlung: Das Massnahmenblatt 40 «Veloverbindung entlang Grenzstrasse anbieten» soll sich auf das Ziel «VV1 – Velonetz» beziehen. SP Bülach Veloweg ist richtig, damit kein Konflikt mit den Fussgängern entsteht, ist der Wanderweg auf die andere Seite des Rietbachs zu verlegen.	1 4 Abschnitt «Umsetzung» wird angepasst 4 Verortung zu Ziel wird angepasst 1
41 – Veloweg Rietbach Beschreibung Der Rietbachweg wird heute bereits von Velos und Fussgängern benutzt. Dabei kommt es wegen der Mischverkehrsführung zu Konflikten zwischen dem Velo- und Fussverkehr. Umsetzung Es ist ein Fuss/Velo-Konzept Rietbach zu erarbeiten, welches die Situation für Velos verbessert. Die Verkehrsführung auf dem Rietbachweg ist zu klären und die jeweiligen Verkehrsflächen norm- und bedarfsgerecht zu gestalten. Dabei sind, wenn nötig, der Querschnitt anzupassen und unterschiedliche Oberflächen anzuwenden. Im Konzept sind beide Bachseiten zu berücksichtigen, der Albert-Mossdorf-Weg bleibt jedoch dem Fussverkehr vorbehalten.	Pro Velo Kanton Zürich Die Entflechtung des Fuss- und Veloverkehrs, um die Konflikte zu vermeiden ist zu begrüssen. Transition Bülach Eine schnelle und sichere Veloverbindung von der Erachfeldstrasse zu den Einkaufszentren und zur Grenzstrasse ist dringend, v.a. für Einkaufende in den verschiedenen Zentren. Diese Veloverbindung soll jedoch entlang der Feldstrasse (Erachfeldstrasse bis Grenzstrasse, evtl. nur Schrittwisenweg bis Grenzstrasse) realisiert werden, um den Riedbach weiterhin als Naherholungsgebiet und hochwertige Fussgängerverbindung zu erhalten. Die heutige Qualität mit dem gepflegteren und dem rauerem Weg je nach Bachseite und mit langsamem Veloverkehr soll als vielgenutzter Spazier(rund)weg und gemütliche Veloverbindung bestehen bleiben. Eine zügige und sichere, von Fussgängern getrennte Veloverbindung soll entlang der bestehenden Strassen geschaffen werden. Die Zufahrten zu den Veloständern der Einkaufszentren sollen dabei mit eingeplant werden, wie auch die Befahrbarkeit in beiden Richtungen (entgegen der bestehenden «Lösung» auf der Feldstrasse).	1 1



42 – Veloverbindung Hochfelder-/Badenerstrasse verbessern Beschreibung Die Situation für Velofahrer auf der Badener- und Hochfelderstrasse ist ungenügend. Für Velos ist das Befahren des Knoten Hochfelder-/Badenerstrasse sowie des Anschlusses an den Rad-/Gehweg im Bereich der Bushaltestelle Spital schwierig, die Gestaltung des Strassenraums ist trotz Radstreifen MIV-orientiert. Die beiden Knoten sind als Schwachstelle im kantonalen Velonetz verzeichnet. Die Anbindung im Bereich der Bushaltestelle war bereits Teil des GVK 2012. Die bestehenden Radstreifen auf der Badenerstrasse entsprechen nicht den heutigen Normen. Umsetzung Auf der Badener- und Hochfelderstrasse ist ein Betriebs- und Gestaltungskonzept beim Kanton zu erwirken, welches die Situation für Velofahrer verbessert. In einer ersten Etappe ist die Querungssicherheit am Knoten Hochfelder-/Badenerstrasse und bei der Haltestelle Spital zu verbessern.	Tiefbauamt Kanton Zürich Das Massnahmenblatt 42 «Veloverbindung Hochfelder-/Badenerstrasse verbessern» vermerkt mit einem mittelfristigen Zeithorizont für die Realisierung der Massnahme. Die Badenerstrasse wird gemäss kantonalem Zeitplan erst in einem langfristigen Zeithorizont saniert. <u>Empfehlung:</u> Im Massnahmenblatt 42 «Veloverbindung Hochfelder- / Badenerstrasse» soll vermerkt werden, dass die Badenerstrasse erst langfristig saniert wird. Grüne Bülach Durch die Optimierung des Knotens Hochfelder-/Badenerstrasse für alle Verkehrsmittel wird die Attraktivität anderer Schleichwege (Reitergasse, Adamengässchen -> Kasernenstrasse) weiter verringert. SP Bülach Jede Verbesserung für den Veloverkehr unterstützen wir. VCS Sektion Zürich Durch die Optimierung des Knotens Hochfelder-/Badenerstrasse für alle Verkehrsmittel wird die Attraktivität anderer Schleichwege (Reitergasse, Adamengässchen -> Kasernenstrasse) weiter verringert.	4 Realisierungshorizont wird überprüft
43 – Veloverbindung Kasernenstrasse verbessern Beschreibung Auf der Kasernenstrasse besteht keine Infrastruktur für Velos, die Strasse ist sehr verkehrsorientiert (Mittelstreifen, beidseitiges Trottoir). Für Velofahrer ist die Situation zu verbessern, dies bedingt jedoch nicht zwingend separate Radinfrastrukturen. Umsetzung Die Kasernenstrasse ist zugunsten des Veloverkehrs umzugestalten.	Grüne Bülach Die Massnahme wird sehr begrüsst und kann zur Errichtung einer Velo-Hauptverbindungen über die Kasernenstrasse (s.o.) als Alternative zur Badenerstrasse beitragen. Zusätzlich, auf der Kasernenstrasse: breiter Velostreifen mit rotem Belag.	1
	VCS Sektion Zürich Die Massnahme wird sehr begrüsst und kann zur Errichtung einer Velo-Hauptverbindungen über die Kasernenstrasse (s.o.) als Alternative zur Badenerstrasse beitragen. Zusätzlich, auf der Kasernenstrasse: breiter Velostreifen mit rotem Belag.	1



44 – Knoten Schaffhauser-/Solistrasse für Velos optimieren Beschreibung Auf der Schaffhauserstrasse besteht nordwestlich des Knotens Solistrasse ein Rad-/Gehweg (beide Richtungen), südlich des Knotens ein Radstreifen sowie ein Rad-/Gehweg. Die Verknüpfung der beiden Radverbindungen über den Knoten ist zu verbessern. Umsetzung Die Verbesserung der Veloführung im Knotenbereich ist beim Kanton zu beantragen.	<u>Grüne Bülach</u> Die Beschreibung scheint nicht aktuell: «Auf der Schaffhauserstrasse besteht nordwestlich des Knotens Solistrasse ein Rad-/Gehweg (beide Richtungen), ...». Information des Leiters Tiefbau auf Anfrage: «Im Endzustand soll das System mit Velostreifen auf der Strasse durchgängig sein und vom Fussverkehr (Trottoir) getrennt sein.»	4 Abschnitte «Beschreibung» und «Umsetzung» werden aktualisiert
	<u>VCS Sektion Zürich</u> Die Beschreibung scheint nicht aktuell: «Auf der Schaffhauserstrasse besteht nordwestlich des Knotens Solistrasse ein Rad-/Gehweg (beide Richtungen), ...». Information des Leiters Tiefbau auf Anfrage: «Im Endzustand soll das System mit Velostreifen auf der Strasse durchgängig sein und vom Fussverkehr (Trottoir) getrennt sein.»	4 Abschnitte «Beschreibung» und «Umsetzung» werden aktualisiert
45 – Knoten Schaffhauserstrasse/Unterweg für Velos optimieren 46 – Veloverbindung Höhragenstrasse verbessern 47 – Veloverbindung Cholplatz verbessern	<u>SP Bülach</u> Jede Verbesserung für den Veloverkehr unterstützen wir.	1
48 – Fussgängerquerung Bachtel Beschreibung Auf der Winterthurerstrasse besteht keine sichere Querungsstelle für Fussgänger zwischen dem Gstöztzweg und dem gegenüberliegenden Wanderweg. Durch die Lage ausserorts und die hohen Geschwindigkeiten ist das Queren erschwert. Grundsätzlich können Fussgängerquerungen auch im Ausserortsbereich mit einer signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h angeordnet werden. Mit einer Mittelinsel wird das sichere Queren in zwei Etappen ermöglicht. Umsetzung Die Machbarkeit einer sicheren Fussgängerquerung gemäss der kantonalen Richtlinie über neue punktuelle Querungsstellen an Staatstrassen (15. Mai 2018) ist zu prüfen.	<u>Tiefbauamt Kanton Zürich</u> Die Massnahme 48 «Fussgängerquerung Bachtel» liegt zwar im Zuständigkeitsbereich des Kantons, deckt aber kommunale Bedürfnisse. Die Stadt muss dem Kanton den Bedarf dieser Massnahme nachweisen, sodass die Bedeutung und die Interessenlage geklärt werden kann. <u>Antrag:</u> Für die Massnahme muss die Stadt dem Kanton gegenüber den Bedarf nachweisen.	4 Abschnitt «Umsetzung» wird ergänzt
	<u>GLP Bülach</u> Hier wäre eine alternative Idee der Bau eine Holzbrücke, welche über die 80-er Strecke nach Eschenmosen führt.	4 Abschnitt «Umsetzung» wird um ein Variantenstudium ergänzt
	<u>Grüne Bülach</u> Auch die beiden Querungen der Winterthurerstrasse auf dem Eschenmoser Kirchweg, einem der wichtigsten Fusswege nach Eschenmosen, sind ungesichert und werden mit hohen Geschwindigkeiten befahren. Sie sind unbedingt in diese Überlegungen einzubeziehen.	4 Netzlücken werden ergänzt
	<u>SVP Bülach</u> Bedarf ist ausgewiesen und wird unterstützt.	1
	<u>Behindertenkonferenz Kanton Zürich</u>	1



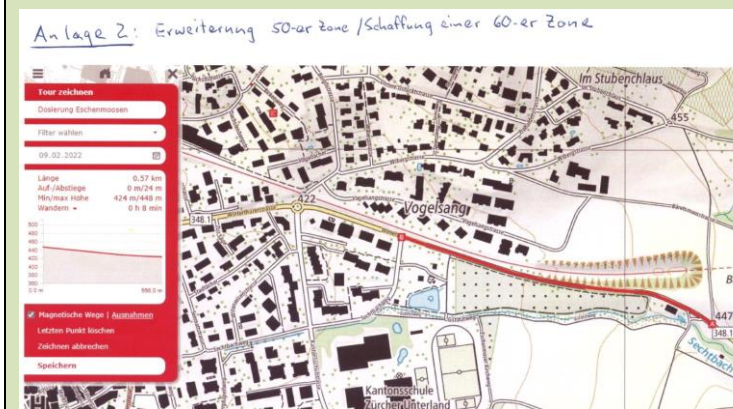
	Die Anforderungen für Personen mit Sehbehinderung, im Rollstuhl oder mit Gehbehinderung sind auch am Ortsrand und ausserhalb der Ortschaft zu berücksichtigen gemäss SN 640 075. Elemente zur Wegführung und Abgrenzung von Verkehrsflächen (Trenn- und Führungselemente) sind gemäss SN 640 075, Anhang, Kap. 7 vorzusehen, und Querungen für den Fussgängerverkehr gemäss Anhang, Kap. 8.	
	<u>VCS Sektion Bülach</u> Auch die beiden Querungen der Winterthurerstrasse auf dem Eschenmoser Kirchweg, einem der wichtigsten Fusswege nach Eschenmoosen, sind ungesichert und werden mit hohen Geschwindigkeiten befahren. Sie sind unbedingt in diese Überlegungen einzubeziehen.	4 Netzlücken werden ergänzt
	<u>Anwohnende Vogelsangstrasse</u> Insbesondere ist uns die «sichere» Überquerung beim Bachtel (Punkt 447) wichtig, da diese bereits bei mässiger Verkehrslage nur im Laufschrift möglich ist. Für ältere und behinderte Fussgänger, aber auch für die Querung mit Kinderwagen oder Rollstuhl ist hier eine sichere Strassenquerung ab ca. 16 – 18 Uhr schlicht unmöglich. Diese Stosszeiten sind auch genau die Zeiten, wann eine Dosierung Eschenmoosen zur Entlastung des Knotens Schaffhauserstrasse / Winterthurerstrasse in Betrieb genommen werden müsste. Aufgrund der oben dargestellten Bedürfnisse der Fussgänger und des Durchgangsverkehrs (kein Verkehrskollaps am Kreuzungspunkt Schaffhauserstrasse / Winterthurerstrasse) schlagen wir vor, dass die geplante «Dosierung Eschenmoosen» mit der Massnahme «Fussgängerquerung Bachtel» auf möglichst optimale Weise kombiniert und gestaltet werden sollte.	1
	Wir denken dabei an folgende 2 Optionen: 1. Verlegung der Dosierung Eschenmoosen vom Stadtrand am Sechtbachweg zurück auf Punkt 447 und Kombination mit der zu erstellenden Fussgängerquerung Bachtel. Erstreckung der Zone 50 statt wie jetzt bis zum Stadtweiherparkplatz neu bis oberhalb der Fussgängerquerung Bachtel. Alternativ könnte	4 Abschnitt «Umsetzung» wird um ein Variantenstudium ergänzt

diese erforderliche Geschwindigkeitsbegrenzung ab Ende der jetzigen 50er Zone auch auf 60 km/h festgelegt werden.

2. Erstellen einer zusätzlichen separaten Lichtsignalanlage bei Punkt 447 für die «Fussgängerquerung Bachtel» mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 60 km/h vor und nach der Fussgängerquerung. Die im GVK vorgeschlagene Lösung 48 ohne LSA und mit einer unveränderten Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h ausserorts, bietet unseres Erachtens an diesem Standort selbst mit einer Mittelinsel nicht genügend Sicherheit für die Fussgänger.

Variante 1 sehen wir ganz klar als bevorzugte Lösung, da sich damit eine zweite Signalanlage erübrigt und die beiden erforderlichen Massnahmen elegant kombiniert werden könnten.

Nebst der dringend erforderlichen Verbesserung des Fussgängerquerung am Bachtel, würden beide vorgeschlagenen Lösungen zusätzlich auch die Unfallgefahr auf dieser insbesondere an Wochenenden als Bergrennstrecke «missbrauchten» Strasse deutlich reduzieren und damit auch zu einer Reduktion der aktuellen Lärmbelastung für eines der besten Wohnquartiere von Bülach beitragen.





49 – Fussgängerquerung Hochfelderstrasse Beschreibung Auf der Hochfelderstrasse besteht im Bereich der Einmündung Hinterbirchstrasse keine Fussgängerquerung zu den Wanderwegen westlich des Spitals. Umsetzung Die Machbarkeit einer sicheren und normgerechten Fussgängerquerung ist zu prüfen.	<u>Tiefbauamt Kanton Zürich</u> Die Massnahme 48 «Fussgängerquerung Hochfelderstrasse» liegt zwar im Zuständigkeitsbereich des Kantons, deckt aber kommunale Bedürfnisse. Die Stadt muss dem Kanton den Bedarf dieser Massnahme nachweisen, sodass die Bedeutung und die Interessenlage geklärt werden kann. <u>Antrag:</u> Für die Massnahme muss die Stadt dem Kanton gegenüber den Bedarf nachweisen.	4 Abschnitt «Umsetzung» wird entsprechend angepasst
	<u>GLP Bülach</u> Auch hier würde Tempo 30 in den Quartieren automatisch für mehr Sicherheit sorgen.	1
	<u>SVP Bülach</u> Bedarf ist ausgewiesen und wird unterstützt.	1
50 – Fussgängerquerung Kreisel / Berglistrasse Beschreibung Am nördlichen Arm des Kreisels Winterthurer-/Berglistrasse besteht kein Fussgängerstreifen, wodurch die Fusswegverbindung nördlich entlang der Winterthurerstrasse unterbrochen wird. Umsetzung Die Machbarkeit einer Fussgängerquerung mit reduziertem Komfort am nördlichen Kreiselarm ist zu prüfen.	<u>GLP Bülach</u> Auch hier würde Tempo 30 in den Quartieren automatisch für mehr Sicherheit sorgen. Bezüglich Massnahme 50 sind wir der Ansicht, dass dort auch zwingend für Velos Anpassungen notwendig sind, zumal die Stelle nach der Bahnbrücke beim Einbiegen auf die Winterthurerstrasse aktuell für Velofahrer zu gefährlich ist.	1
	<u>Behindertenkonferenz Kanton Zürich</u> Die Fussgängerführung bei Knoten mit Kreisverkehr ist gemäss SN 640 075, Ziff. 8.1.6 umzusetzen.	1
51 – Fussgängerquerung Unterweg Beschreibung Auf dem Unterweg besteht keine Fussgängerquerung im Bereich der Einmündung Soligänterstrasse. Umsetzung Die Machbarkeit einer sicheren Fussgängerquerung im Knotenbereich ist zu prüfen.	<u>GLP Bülach</u> Auch hier würde Tempo 30 in den Quartieren automatisch für mehr Sicherheit sorgen.	1



	<u>Grüne Bülach & VCS Sektion Zürich</u> Zusätzliche Massnahmen: Veloverbindung Dättenberg verbessern Begründung: Für Velos fehlt eine sichere Verbindung in zwischen Bülach und Embrach, bzw. Winterthur. Der Veloweg ist schmal und besteht nur in einer Richtung. Er kann auch Schülerinnen und Schülern der Berufs- und Kantonsschule nicht empfohlen werden. Die Verbesserung ist beim Kanton zu erwirken.	3 Kerngruppe schätzt umfassende Verbesserungen in diesem Bereich als nicht realistisch ein.
--	--	--