

**16.04.22 / 36.12**

**Postulat Parlamentarier Philemon Abegg betreffend Fussgängerzone Bülacher Altstadt  
Antwort des Stadtrats**

Postulat von	Parlamentarier Philemon Abegg
Datum des Postulats	01. September 2022
Titel des Postulats	Fussgängerzone Bülacher Altstadt
Datum der Verlesung im Parlament	03. Oktober 2023
Frist zur Beantwortung	03. April 2023 (Art. 55a Abs. 9 Geschäftsordnung des Stadtparlaments)
Vorletzte Sitzung vor Fristablauf	15.03.2023
Letzte Sitzung vor Fristablauf	29.03.2023

Wortlaut des Postulats:

*«Der Stadtrat wird eingeladen zu prüfen, wie im Perimeter der Altstadt Bülach zwischen Abschnitt «Obertor» bis zum Kreisel «Untertor» eine dauerhafte oder zeitlich begrenzte Fussgängerzone in der ganzen Altstadt oder in Teilen davon errichtet werden könnte und welche Vor- und Nachteile die verschiedenen Varianten mit sich bringen. Dabei soll das Gewerbe und die betroffenen Bewohnerinnen und Bewohner der Altstadt wenn möglich in die Erarbeitung miteinbezogen oder mindestens angehört werden, um für die Direktbetroffenen in der Altstadt eine praktikable und gewinnbringende Lösung zu finden.»*

*Begründung:*

*Ein Teil des Bülacher Stimmvolks hat mittels Volksinitiative das Interesse einer demokratischen Entscheidung über die Gestaltung des Verkehrs in der Bülacher Altstadt kundgetan. Eine juristische Auseinandersetzung über Gültigkeit und Ungültigkeit bringt uns nicht weiter und erlaubt keine inhaltliche Diskussion. Mit diesem Postulat soll die Öffentlichkeit nun vom Stadtrat eine Aufzählung verschiedener Möglichkeiten als Diskussionsgrundlage für zukünftige Verkehrsanordnung inklusive deren möglichen Auswirkungen erhalten.»*

Das Postulat wurde der Abteilung Planung & Bau zur Berichterstattung zugewiesen. Der Bericht liegt heute vor.



Der Stadtrat **beschliesst:**

### **Ausgangslage**

Das Postulat fordert innert einer Frist von sechs Monaten ein sehr umfassendes und komplexes Überprüfungsverfahren unter Einbezug von Gewerbe und den betroffenen Bewohnerinnen und Bewohner der Altstadt. Dem Stadtrat war es ein grosses Anliegen, das Postulat innert dieser kurzen Frist gewissenhaft zu bearbeiten und bestmöglich zu beantworten.

### **Einbezug der Direktbetroffenen**

Der geforderte Einbezug der Bewohnerinnen und Bewohner sowie der Gewerbetreibenden in die Erarbeitung der Varianten innert der für die Beantwortung des Postulats vorgesehenen Frist hat sich als nicht umsetzbar herausgestellt. Der Stadtrat hat deshalb entschieden, mittels Umfrage die Haltungen der Direktbetroffenen zu den einzelnen Stufen abzuholen. Jedoch hat sich auf die Durchführung dieser Umfrage innert der vorgegebenen Frist als nicht möglich herausgestellt. Die Rückmeldungen der Direktbetroffenen sind deshalb nicht im vorliegenden Bericht enthalten.

Die Direktbetroffenen werden am 3. April 2023 über die Umfrage informiert und haben bis am 30. April 2023 Gelegenheit, an der Umfrage teilzunehmen. Anfang Mai 2023 erfolgt die Auswertung der Umfrage. Die Ergebnisse werden gemäss aktuellem Zeitplan somit bis Ende Mai 2023 vorliegen.

### **Ergänzungsbericht**

Stimmt das Stadtparlament dem Bericht des Stadtrats zu, wird das Postulat als erledigt abgeschrieben. Gemäss Art. 55 Abs. 10 der Geschäftsordnung des Stadtparlaments kann das Stadtparlament jedoch den Bericht des Stadtrats ablehnen und den Stadtrat verpflichten, innert drei Monaten einen Ergänzungsbericht vorzulegen. Damit verfügt das Stadtparlament die Möglichkeit, das Postulat als pendent aufrecht zu erhalten und dem Stadtrat mittels Ergänzungsberichts zur Durchführung der Umfrage bei den Direktbetroffenen zu verpflichten.

Der Stadtrat bittet daher das Stadtparlament, es möge den Bericht des Stadtrats ablehnen und den Stadtrat verpflichten, einen Ergänzungsbericht zu den Ergebnissen der Umfrage bei den Direktbetroffenen vorzulegen.

### **Erarbeitung der Varianten**

Die vorliegenden Varianten bzw. Stufen wurden mit Unterstützung durch ein externes Planungsbüro erarbeitet. Basis bildet die heute gültige Begegnungszone, welche im gesamten Bearbeitungsperimeter gilt. Davon ausgehend wurden im Sinne einer kaskadenartigen Entwicklung mit zunehmenden



Beschränkungen sieben Stufen entwickelt. Pro Stufe wurde ein eigenes Faktenblatt erstellt, welche im beiliegenden Bericht ersichtlich sind.

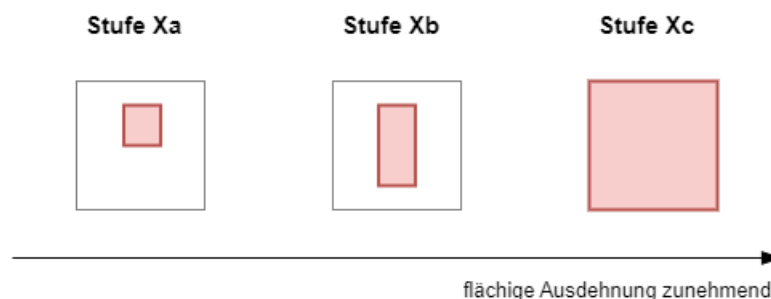
### Zeitliche Ausdehnung



Die Stufen 1x, 2x und 3 unterscheiden sich in der zeitlichen Ausdehnung der Einschränkung:

- Die Stufe 1.x sieht ein temporäres Fahrverbot im Zeitraum von 11.00 Uhr bis um 06.00 Uhr morgens vor. Folglich ist die Zufahrt für den motorisierten Individualverkehr jeweils nur zwischen 06.00 Uhr und 11.00 Uhr erlaubt.
- Die Stufe 2x sieht ein permanentes Fahrverbot und die Stufe 3 die Einführung einer Fussgängerzone vor. Bei den Stufen 2x und 3 wird davon ausgegangen, dass die Anlieferung Werktags zwischen 06.00 und 11.00 Uhr erlaubt bleibt.
- Anwohnende und Gewerbetreibende können mit entsprechender Bewilligung den Perimeter jederzeit befahren.

### Flächige Ausdehnung



Die Stufen Xa, Xb und Xc unterscheiden sich bezüglich der flächigen Ausdehnung:

- Stufe Xa: Markt- und Hintergasse zwischen Goldenem Kopf und der Kappelergasse
- Stufe Xb: Markt- und Hintergasse zwischen Goldenem Kopf und Untertor
- Stufe Xc: ganze Altstadt, gemäss dem im Bericht aufgeführten Perimeter



### **Vor- und Nachteile der verschiedenen Stufen**

Die Veränderungen durch die verschiedenen Stufen wurden dem heutigen Zustand mit der Begegnungszone in der ganzen Altstadt gegenübergestellt. Dabei wurden die folgenden Kriterien verwendet:

- Verkehrssicherheit
- Aufenthaltsqualität, Trennwirkung, Stadtbild
- Erschliessung Altstadt
- Attraktivität Veloroute
- Lärm- und Luftbelastung
- Freispielen von Parkplatzflächen
- Wertschöpfungspotenzial Gewerbe
- Ressourcenaufwand für Umsetzung und Kontrolle

Die detaillierte Auswertung zu den Vor- und Nachteilen der einzelnen Stufen inkl. Herleitung ist beiliegendem Bericht zu entnehmen.

### **Der Stadtrat beschliesst:**

1. Dem Stadtparlament wird beantragt, es wolle beschliessen:

1.1 den Bericht des Stadtrats abzulehnen und den Stadtrat zu verpflichten, einen Ergänzungsbericht zu den Ergebnissen der Umfrage bei den Direktbetroffenen zu erarbeiten und zusammen mit diesem Bericht innert drei Monaten dem Stadtparlament vorzulegen.

2. Mitteilung an:

- a) Thomas Obermayer, Präsident des Stadtparlaments, via Parlamentssekretariat
- b) Mitglieder des Stadtparlaments, via Parlamentssekretariat
- c) Sandra Lobsiger, Parlamentssekretärin
- d) Mitglieder des Stadtrats
- e) Mitglieder der Geschäftsleitung
- f) Stadtratssekretariat (Terminliste)
- f) Medien

**Protokoll** Auszug



**Behörde** Stadtrat

Klassifizierung öffentlich

Beschluss-Nr. 100

Sitzung vom 15. März 2023

**Stadtrat Bülach**

Mark Eberli  
Stadtpräsident

Christian Mühlethaler  
Stadtschreiber

## Postulat Fussgängerzone Bülacher Altstadt: Verschiedene Möglichkeiten zur Umsetzung

Im Folgenden werden verschiedene Möglichkeiten für die Umsetzung einer «Fussgängerzone Bülacher Altstadt» gemäss Postulat Abegg vom 1.9.22 dargestellt, erläutert und aus verschiedenen Blickwinkeln beurteilt.

Die Bülacher Altstadt erstreckt sich über den Perimeter gemäss Abbildung 1.

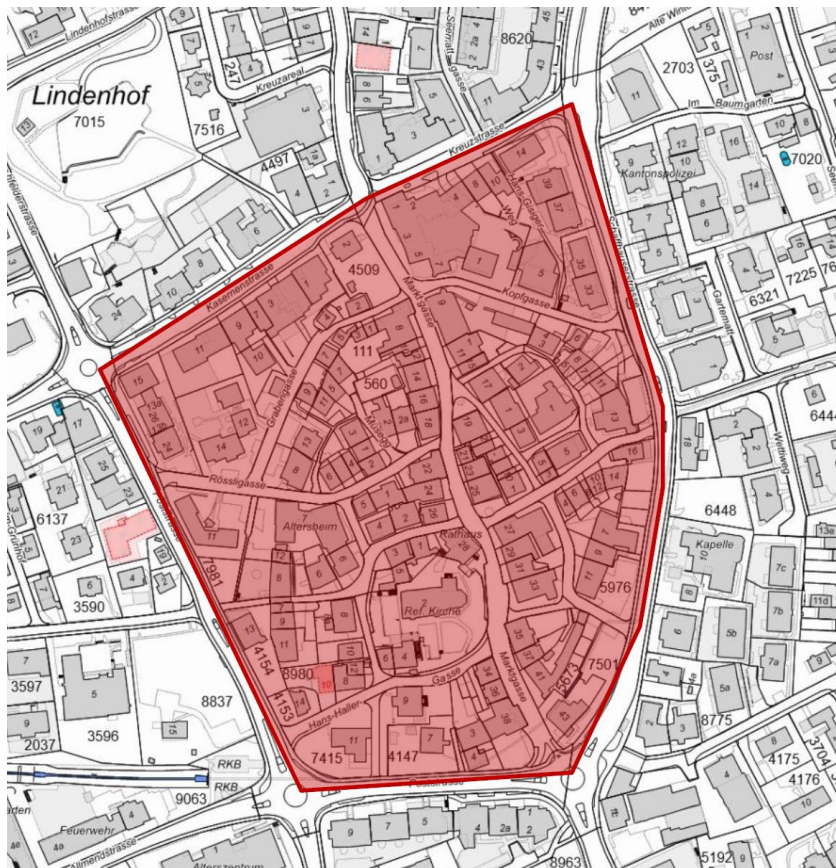



Abbildung 1 Perimeter Bülacher Altstadt

Heute ist die gesamte Altstadt mit einer Begegnungszone (nach Signalisationsverordnung 2.59.5; vgl. Erläuterung in folgender Tabelle) belegt.

Für die Umsetzung einer «Fussgängerzone» resp. autofreier oder -reduzierter Zone gibt es verschiedene Möglichkeiten der Signalisierung:

	<p>Begegnungszone (SSV 2.59.5)</p> <p>Fussgänger und Benützer von fäG dürfen die ganze Verkehrsfläche benützen und sind gegenüber sämtlichen Fahrzeugen vortrittsberechtigt. Die Maximalgeschwindigkeit des motorisierten Verkehrs liegt bei 20km/h. Die PW-Parkierung ist ausschliesslich auf dafür markierten Flächen zulässig.</p> <p><b>Heute liegt über der gesamten Altstadt eine Begegnungszone.</b></p>
---	---

	<p>Verbot für Motorwagen (SSV 2.03) und Motorräder (SSV 2.04) (sogenanntes zweiteiliges Fahrverbot)</p> <p>Gilt für alle «mehrspurigen Motorwagen» sowie für Motorräder.</p>
	<p>Verbot für Motorwagen (SSV 2.03), Motorräder (SSV 2.04) und Motorfahräder (SSV 2.06) (sogenanntes dreiteiliges Fahrverbot)</p> <p>Neben den Motorwagen und -rädern sind auch Motorfahräder («Töffli») verboten; hierunter fallen auch die «schnellen E-Bikes» mit Tretunterstützung bei Geschwindigkeiten grösser als 25 km/h, d.h. sie dürfen im Verbot nur mit ausgeschaltetem Motor gefahren werden.</p>
	<p>Allgemeines Fahrverbot in beiden Richtungen (SSV 2.01)</p> <p>Der Verkehr ist grundsätzlich in beiden Richtungen für alle Fahrzeuge verboten, also auch für Velos. E-Trottinets sind in der SSV (noch) nicht erwähnt, sind aber eigentlich motorisierte Fahrzeuge und damit im Prinzip vom Verbot auch betroffen.</p>
	<p>Fussgängerzone (SSV 2.59.3)</p> <p>Den Fussgängern und Benützern von fahrzeugähnlichen Geräten (fäG) vorbehalten. Der Verkehr mit Fahrzeugen – auch Velo – ist nicht erlaubt, diesbezüglich ist die Wirkung der Fussgängerzone praktisch identisch mit jener des Allgemeinen Fahrverbots. Wird ausnahmsweise (mit Zusatztafeln) beschränkter Fahrzeugverkehr zugelassen, darf höchstens Schritttempo gefahren werden. Das gilt auch für Velos.</p>
<p>Zusatztafeln</p>	<p>Mit Zusatztafeln können bestimmte Nutzergruppen vollständig oder zeitweise von der Gültigkeit von Signalen ausgenommen werden, oder die Gültigkeit von Signalen auf bestimmte Zeiten eingeschränkt werden. Häufig anzutreffen sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Zubringerdienst gestattet</li> <li>— Berechtigte gestattet (Anwohner, Gewerbetreibende, ...)</li> <li>— Anlieferung gestattet</li> <li>— Anlieferung bis 11 Uhr gestattet</li> <li>— Velofahren gestattet</li> </ul>

Tabelle 1 Signalisierungsmöglichkeiten (Quelle: Signalisationsverordnung SSV, SR 741.21)

Im kommunalen Richtplan Teil Velo ist auf der Marktgasse eine kommunale Veloroute (bestehend) resp. Komfortroute (geplant) durch die Altstadt festgelegt. Deshalb ist eine Einschränkung des Veloverkehrs auf der Marktgasse grundsätzlich nicht opportun. Das bedeutet, das Signal Fussgängerzone ist nur bedingt, das Signal Allgemeines Fahrverbot nicht geeignet.

Wenn im Folgenden vom «Fahrverbot für Motorfahrzeuge» die Rede ist, dann ist das oben erläuterte dreiteilige Fahrverbot gemeint, sofern nicht explizit das «Allgemeine Fahrverbot» genannt ist. Sollte ein solcher Ansatz später vertieft werden, kann immer noch geprüft werden, ob das zweiteilige Fahrverbot für den gewünschten Effekt ausreicht.

Im Sinne einer kaskadenartigen Entwicklung mit zunehmenden Beschränkungen im Perimeter werden die folgenden sieben Stufen betrachtet:

- Stufen mit temporärem Fahrverbot:
  - 1a: auf Markt- und Hintergasse zwischen dem Goldenen Kopf und der Kappelergasse
  - 1b: auf Markt- und Hintergasse zwischen dem Goldenen Kopf und dem Untertor
  - 1c: ganze Altstadt gemäss Abbildung 1
- Stufen mit permanentem Fahrverbot:
  - 2a: auf Markt- und Hintergasse zwischen dem Goldenen Kopf und der Kappelergasse
  - 2b: auf Markt- und Hintergasse zwischen dem Goldenen Kopf und dem Untertor
  - 2c: ganze Altstadt gemäss Abbildung 1
- Stufe 3: Fussgängerzone auf Markt- und Hintergasse zwischen dem Goldenen Kopf und dem Untertor

Wir gehen davon aus, dass bei sämtlichen Stufen die Anlieferung werktags bis 11 Uhr morgens gestattet wird. Anwohner und Anwohnerinnen sowie (Laden-) Mieter erhalten Ausnahmegenehmigungen und dürfen den Perimeter jederzeit befahren. Die Begegnungszone bleibt auch unter Fahrverboten bestehen und gilt für die fahrberechtigten Fahrzeuge in der Verbotszone.


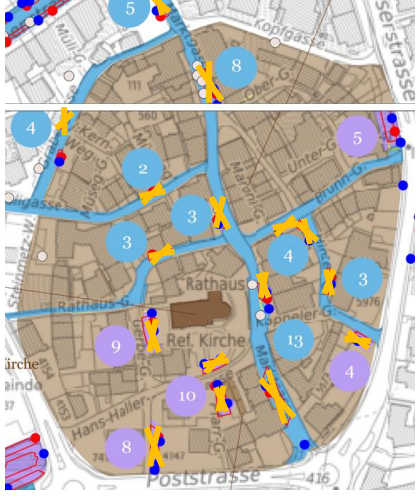
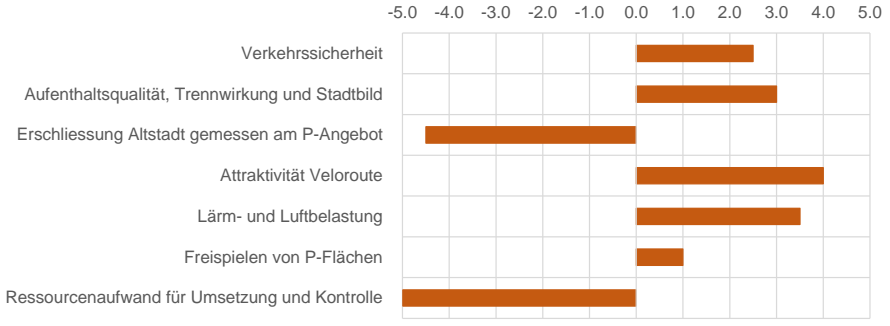
Es ist zu beachten, dass es sich bei den hier formulierten Stufen um einen generellen Massnahmenfächer handelt; die einzelnen Stufen sollen exemplarisch bezüglich ihrer Auswirkungen beurteilt werden. Sollen die Massnahmen auf Grund dieser Arbeiten vertieft werden, ist auf jeden Fall der Wirkungssperimeter zu hinterfragen resp. detailliert zu bestimmen und sind auch Detailaspekte wie der Querverkehr, Wendeplätze und weitere Optimierungen vertieft zu betrachten.



<b>Stufe 1a: Temporäres Fahrverbot Goldener Kopf bis Kappelergasse</b>																	
<b>Beschreibung und Ausdehnung:</b>	Temporäres Fahrverbot für Motorfahrzeuge auf Markt- und Hintergasse zwischen 11 und 6 Uhr morgens, d.h. die Zufahrt ist für alle Fahrzeuge – insbesondere auch Anlieferung – vormittags zwischen 6 und 11 Uhr erlaubt. Die Durchfahrt auf der Achse Rathaus-/Brunngasse ist erlaubt, wodurch Wendepunkte im Einmündungsbereich der beiden Gassen in die Markt- und Hintergasse vermieden werden können.																
	<b>Parkierung:</b> 14 öffentliche Parkfelder entfallen während der Geltungsdauer des Fahrverbots																
<b>Auswirkungen</b>	Der motorisierte Verkehr auf Markt- und Hintergasse zwischen Goldenem Kopf und Kappelergasse ist ab 11 Uhr morgens stark reduziert. In dieser Zeit können die öffentlichen Parkfelder im Prinzip anderweitig genutzt werden, es sind darauf aber keine permanenten Installationen möglich. Die Zufahrt in den untersten Teil der Markt- und Hintergasse ist über die Hans-Haller-Gasse jederzeit möglich, die zehn öffentlichen Parkfelder in diesem Bereich bleiben erhalten.																
<b>Bewertung</b> vgl. Erläuterungen weiter hinten	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Kriterium</th> <th>Wert</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Verkehrssicherheit</td> <td>1.0</td> </tr> <tr> <td>Aufenthaltsqualität, Trennwirkung und Stadtbild</td> <td>2.5</td> </tr> <tr> <td>Erschliessung Altstadt gemessen am P-Angebot</td> <td>-1.5</td> </tr> <tr> <td>Attraktivität Veloroute</td> <td>3.0</td> </tr> <tr> <td>Lärm- und Luftbelastung</td> <td>1.0</td> </tr> <tr> <td>Freispielen von P-Flächen</td> <td>0.5</td> </tr> <tr> <td>Ressourcenaufwand für Umsetzung und Kontrolle</td> <td>-4.5</td> </tr> </tbody> </table>	Kriterium	Wert	Verkehrssicherheit	1.0	Aufenthaltsqualität, Trennwirkung und Stadtbild	2.5	Erschliessung Altstadt gemessen am P-Angebot	-1.5	Attraktivität Veloroute	3.0	Lärm- und Luftbelastung	1.0	Freispielen von P-Flächen	0.5	Ressourcenaufwand für Umsetzung und Kontrolle	-4.5
Kriterium	Wert																
Verkehrssicherheit	1.0																
Aufenthaltsqualität, Trennwirkung und Stadtbild	2.5																
Erschliessung Altstadt gemessen am P-Angebot	-1.5																
Attraktivität Veloroute	3.0																
Lärm- und Luftbelastung	1.0																
Freispielen von P-Flächen	0.5																
Ressourcenaufwand für Umsetzung und Kontrolle	-4.5																

<b>Stufe 1b: Temporäres Fahrverbot Goldener Kopf bis Untertor</b>																	
<b>Beschreibung und Ausdehnung:</b>	Temporäres Fahrverbot für Motorfahrzeuge auf Markt- und Hintergasse zwischen 11 und 6 Uhr morgens, d.h. die Zufahrt ist für alle Fahrzeuge – insbesondere auch Anlieferung – vormittags zwischen 6 und 11 Uhr erlaubt. Die Durchfahrt auf der Achse Rathaus-/Brunngasse ist erlaubt, wodurch Wendepunkte im Einmündungsbereich der beiden Gassen in die Markt- und Hintergasse vermieden werden können.																
	<p><b>Parkierung:</b> 24 öffentliche Parkfelder entfallen während der Geltungsdauer des Fahrverbots</p>																
<b>Auswirkungen</b>	Der motorisierte Verkehr auf Markt- und Hintergasse zwischen Goldenem Kopf und Untertor ist ab 11 Uhr morgens stark reduziert. In dieser Zeit können die öffentlichen Parkfelder im Prinzip anderweitig genutzt werden, es sind darauf aber keine permanenten Installationen möglich.																
<b>Bewertung</b> vgl. Erläuterungen weiter hinten	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Kriterium</th> <th>Wert</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Verkehrssicherheit</td> <td>1.5</td> </tr> <tr> <td>Aufenthaltsqualität, Trennwirkung und Stadtbild</td> <td>3.0</td> </tr> <tr> <td>Erschließung Altstadt gemessen am P-Angebot</td> <td>-2.0</td> </tr> <tr> <td>Attraktivität Veloroute</td> <td>3.5</td> </tr> <tr> <td>Lärm- und Luftbelastung</td> <td>2.0</td> </tr> <tr> <td>Freispielen von P-Flächen</td> <td>1.0</td> </tr> <tr> <td>Ressourcenaufwand für Umsetzung und Kontrolle</td> <td>-2.5</td> </tr> </tbody> </table>	Kriterium	Wert	Verkehrssicherheit	1.5	Aufenthaltsqualität, Trennwirkung und Stadtbild	3.0	Erschließung Altstadt gemessen am P-Angebot	-2.0	Attraktivität Veloroute	3.5	Lärm- und Luftbelastung	2.0	Freispielen von P-Flächen	1.0	Ressourcenaufwand für Umsetzung und Kontrolle	-2.5
Kriterium	Wert																
Verkehrssicherheit	1.5																
Aufenthaltsqualität, Trennwirkung und Stadtbild	3.0																
Erschließung Altstadt gemessen am P-Angebot	-2.0																
Attraktivität Veloroute	3.5																
Lärm- und Luftbelastung	2.0																
Freispielen von P-Flächen	1.0																
Ressourcenaufwand für Umsetzung und Kontrolle	-2.5																



Stufe 1c: Temporäres Fahrverbot ganze Altstadt																	
Beschreibung und Ausdehnung:	Temporäres Fahrverbot für Motorfahrzeuge in der ganzen Altstadt zwischen 11 und 6 Uhr morgens, d.h. die Zufahrt ist für alle Fahrzeuge – insbesondere auch Anlieferung – vormittags zwischen 6 und 11 Uhr erlaubt.																
	 <p><b>Parkierung:</b> 24+59 öffentliche Parkfelder entfallen während der Geltungsdauer des Fahrverbots (7 an der Rössligasse ausserhalb des dargestellten Bereichs)</p>																
Auswirkungen	Der motorisierte Verkehr ist in der ganzen Altstadt ab 11 Uhr morgens stark reduziert. In dieser Zeit können die öffentlichen Parkfelder im Prinzip anderweitig genutzt werden, es sind darauf aber keine permanenten Installationen möglich.																
Bewertung vgl. Erläuterungen weiter hinten	 <table border="1"> <thead> <tr> <th>Kriterium</th> <th>Bewertung (ca.)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Verkehrssicherheit</td> <td>2.5</td> </tr> <tr> <td>Aufenthaltsqualität, Trennwirkung und Stadtbild</td> <td>3.0</td> </tr> <tr> <td>Erschliessung Altstadt gemessen am P-Angebot</td> <td>-4.5</td> </tr> <tr> <td>Attraktivität Veloroute</td> <td>4.0</td> </tr> <tr> <td>Lärm- und Luftbelastung</td> <td>3.5</td> </tr> <tr> <td>Freispielen von P-Flächen</td> <td>1.0</td> </tr> <tr> <td>Ressourcenaufwand für Umsetzung und Kontrolle</td> <td>-4.5</td> </tr> </tbody> </table>	Kriterium	Bewertung (ca.)	Verkehrssicherheit	2.5	Aufenthaltsqualität, Trennwirkung und Stadtbild	3.0	Erschliessung Altstadt gemessen am P-Angebot	-4.5	Attraktivität Veloroute	4.0	Lärm- und Luftbelastung	3.5	Freispielen von P-Flächen	1.0	Ressourcenaufwand für Umsetzung und Kontrolle	-4.5
Kriterium	Bewertung (ca.)																
Verkehrssicherheit	2.5																
Aufenthaltsqualität, Trennwirkung und Stadtbild	3.0																
Erschliessung Altstadt gemessen am P-Angebot	-4.5																
Attraktivität Veloroute	4.0																
Lärm- und Luftbelastung	3.5																
Freispielen von P-Flächen	1.0																
Ressourcenaufwand für Umsetzung und Kontrolle	-4.5																

<b>Stufe 2a: Permanentes Fahrverbot Goldener Kopf bis Kappelergasse</b>																	
<b>Beschreibung und Ausdehnung:</b>	<p>Permanentes Fahrverbot für Motorfahrzeuge inkl. Anlieferung auf Marktgasse, Hintergasse, Teilen von Rathausgasse und Brunngasse (gemäss Perimeter). Anlieferung wird auf den Zeitraum bis 11 Uhr morgens begrenzt.</p> <p>Die Ausdehnung auf Rathaus- und Brunngasse ist durch den Umstand bedingt, dass im Bereich deren Einmündungen in die Marktgasse keine Wendeplätze erstellt werden können.</p>																
	<p><b>Parkierung:</b> Aufhebung 14+6 öffentliche Parkfelder</p>																
<b>Auswirkungen</b>	<p>Die öffentlichen Parkfelder zwischen Goldener Kopf und Hans-Haller-Gasse können aufgehoben werden, wodurch Raum für Nutzungen im öffentlichen Raum gewonnen wird (Strassencafé und -restauration, Begrünung / Hitzeminderung, Marktstände etc.). Der motorisierte Verkehr wird permanent stark reduziert. Die Zufahrt in den untersten Teil der Marktgasse ist über die Hans-Haller-Gasse jederzeit möglich, die zehn öffentlichen Parkfelder in diesem Bereich bleiben erhalten.</p>																
<b>Bewertung</b> vgl. Erläuterungen weiter hinten	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Kriterium</th> <th>Wert</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Verkehrssicherheit</td> <td>3.0</td> </tr> <tr> <td>Aufenthaltsqualität, Trennwirkung und Stadtbild</td> <td>3.5</td> </tr> <tr> <td>Erschliessung Altstadt gemessen am P-Angebot</td> <td>-1.5</td> </tr> <tr> <td>Attraktivität Veloroute</td> <td>4.0</td> </tr> <tr> <td>Lärm- und Luftbelastung</td> <td>2.0</td> </tr> <tr> <td>Freispielen von P-Flächen</td> <td>2.5</td> </tr> <tr> <td>Ressourcenaufwand für Umsetzung und Kontrolle</td> <td>-1.0</td> </tr> </tbody> </table>	Kriterium	Wert	Verkehrssicherheit	3.0	Aufenthaltsqualität, Trennwirkung und Stadtbild	3.5	Erschliessung Altstadt gemessen am P-Angebot	-1.5	Attraktivität Veloroute	4.0	Lärm- und Luftbelastung	2.0	Freispielen von P-Flächen	2.5	Ressourcenaufwand für Umsetzung und Kontrolle	-1.0
Kriterium	Wert																
Verkehrssicherheit	3.0																
Aufenthaltsqualität, Trennwirkung und Stadtbild	3.5																
Erschliessung Altstadt gemessen am P-Angebot	-1.5																
Attraktivität Veloroute	4.0																
Lärm- und Luftbelastung	2.0																
Freispielen von P-Flächen	2.5																
Ressourcenaufwand für Umsetzung und Kontrolle	-1.0																



<b>Stufe 2b: Permanentes Fahrverbot Goldener Kopf bis Untertor</b>																	
<b>Beschreibung und Ausdehnung:</b>	Permanentes Fahrverbot für Motorfahrzeuge inkl. Anlieferung auf Marktgasse, Hintergasse, Teilen von Rathausgasse und Brunnengasse (gemäss Perimeter) Die Ausdehnung auf Rathaus- und Brunnengasse ist durch den Umstand bedingt, dass im Bereich deren Einmündungen in die Marktgasse keine Wendeplätze erstellt werden können.																
	<b>Parkierung:</b> 24+6 öffentliche Parkfelder werden aufgehoben																
<b>Auswirkungen</b>	Die öffentlichen Parkfelder zwischen Goldener Kopf und Hans-Haller-Gasse können aufgehoben werden, wodurch Raum für Nutzungen im öffentlichen Raum gewonnen wird (Strassencafé und -restauration, Marktstände etc.). Der motorisierte Verkehr wird permanent stark reduziert.																
<b>Bewertung</b> vgl. Erläuterungen weiter hinten	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Kriterium</th> <th>Wert</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Verkehrssicherheit</td> <td>3.5</td> </tr> <tr> <td>Aufenthaltsqualität, Trennwirkung und Stadtbild</td> <td>4.0</td> </tr> <tr> <td>Erschliessung Altstadt gemessen am P-Angebot</td> <td>-2.5</td> </tr> <tr> <td>Attraktivität Veloroute</td> <td>4.5</td> </tr> <tr> <td>Lärm- und Luftbelastung</td> <td>3.0</td> </tr> <tr> <td>Freispielen von P-Flächen</td> <td>4.0</td> </tr> <tr> <td>Ressourcenaufwand für Umsetzung und Kontrolle</td> <td>-1.0</td> </tr> </tbody> </table>	Kriterium	Wert	Verkehrssicherheit	3.5	Aufenthaltsqualität, Trennwirkung und Stadtbild	4.0	Erschliessung Altstadt gemessen am P-Angebot	-2.5	Attraktivität Veloroute	4.5	Lärm- und Luftbelastung	3.0	Freispielen von P-Flächen	4.0	Ressourcenaufwand für Umsetzung und Kontrolle	-1.0
Kriterium	Wert																
Verkehrssicherheit	3.5																
Aufenthaltsqualität, Trennwirkung und Stadtbild	4.0																
Erschliessung Altstadt gemessen am P-Angebot	-2.5																
Attraktivität Veloroute	4.5																
Lärm- und Luftbelastung	3.0																
Freispielen von P-Flächen	4.0																
Ressourcenaufwand für Umsetzung und Kontrolle	-1.0																

Stufe 2c: Permanentes Fahrverbot ganze Altstadt																	
Beschreibung und Ausdehnung:	Permanentes Fahrverbot für Motorfahrzeuge inkl. Anlieferung in der ganzen Altstadt																
	<p><b>Parkierung:</b></p> <p>24+59 öffentliche Parkfelder können aufgehoben werden (7 an der Rössligasse ausserhalb des abgebildeten Bereichs)</p>																
Auswirkungen	Der motorisierte Verkehr wird in der ganzen Altstadt stark reduziert, wobei dies in erster Linie auf Markt- und Hintergasse spürbar sein dürfte. Da die öffentlichen Parkfelder nicht mehr angefahren werden dürfen, können sie aufgehoben werden, wodurch Raum für Nutzungen im öffentlichen Raum gewonnen wird (Strassencafé und -restauration, Marktstände etc.).																
Bewertung vgl. Erläuterungen weiter hinten	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Kriterium</th> <th>Wert</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Verkehrssicherheit</td> <td>4.0</td> </tr> <tr> <td>Aufenthaltsqualität, Trennwirkung und Stadtbild</td> <td>4.5</td> </tr> <tr> <td>Erschliessung Altstadt gemessen am P-Angebot</td> <td>-4.5</td> </tr> <tr> <td>Attraktivität Veloroute</td> <td>4.5</td> </tr> <tr> <td>Lärm- und Luftbelastung</td> <td>4.5</td> </tr> <tr> <td>Freispielen von P-Flächen</td> <td>4.5</td> </tr> <tr> <td>Ressourcenaufwand für Umsetzung und Kontrolle</td> <td>-3.5</td> </tr> </tbody> </table>	Kriterium	Wert	Verkehrssicherheit	4.0	Aufenthaltsqualität, Trennwirkung und Stadtbild	4.5	Erschliessung Altstadt gemessen am P-Angebot	-4.5	Attraktivität Veloroute	4.5	Lärm- und Luftbelastung	4.5	Freispielen von P-Flächen	4.5	Ressourcenaufwand für Umsetzung und Kontrolle	-3.5
Kriterium	Wert																
Verkehrssicherheit	4.0																
Aufenthaltsqualität, Trennwirkung und Stadtbild	4.5																
Erschliessung Altstadt gemessen am P-Angebot	-4.5																
Attraktivität Veloroute	4.5																
Lärm- und Luftbelastung	4.5																
Freispielen von P-Flächen	4.5																
Ressourcenaufwand für Umsetzung und Kontrolle	-3.5																



<b>Stufe 3: Fussgänger-Zone Goldener Kopf bis Untertor</b>	
Beschreibung und Ausdehnung:	Fussgänger-Zone auf Marktgasse, Hintergasse, Teilen von Rathausgasse und Brunnengasse (gemäss Perimeter); Velo ist explizit erlaubt. Die Ausdehnung auf Rathaus- und Brunnengasse ist durch den Umstand bedingt, dass im Bereich deren Einmündungen in die Marktgasse keine Wendeplätze erstellt werden können.

S

**Parkierung:**  
24+6 öffentliche Parkfelder werden aufgehoben

Auswirkungen	<p>Die Wirkungen der Fussgängerzone sind identisch mit jenen eines allgemeinen Fahrverbots. D.h., sofern nicht explizit erlaubt ist jeglicher Fahrzeugverkehr verboten. Zugelassener Verkehr nur Schritttempo, auch Velos.</p> <p>Die öffentlichen Parkfelder zwischen Goldener Kopf und Hans-Haller-Gasse können aufgehoben werden, wodurch Raum für Nutzungen im öffentlichen Raum gewonnen wird (Strassencafé und -restauration, Marktstände etc.).</p> <p>Der motorisierte Verkehr wird permanent stark reduziert.</p>
--------------	--

Bewertung vgl. Erläuterungen weiter hinten	<div style="text-align: center;"> <p>-5.0 -4.0 -3.0 -2.0 -1.0 0.0 1.0 2.0 3.0 4.0 5.0</p> <table border="1"> <caption>Evaluation Scores</caption> <thead> <tr> <th>Faktor</th> <th>Score</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Verkehrssicherheit</td> <td>4.5</td> </tr> <tr> <td>Aufenthaltsqualität, Trennwirkung und Stadtbild</td> <td>5.0</td> </tr> <tr> <td>Erschliessung Altstadt gemessen am P-Angebot</td> <td>-2.5</td> </tr> <tr> <td>Attraktivität Veloroute</td> <td>-3.5</td> </tr> <tr> <td>Lärm- und Luftbelastung</td> <td>2.5</td> </tr> <tr> <td>Freispielen von P-Flächen</td> <td>4.0</td> </tr> <tr> <td>Ressourcenaufwand für Umsetzung und Kontrolle</td> <td>-2.0</td> </tr> </tbody> </table> </div>	Faktor	Score	Verkehrssicherheit	4.5	Aufenthaltsqualität, Trennwirkung und Stadtbild	5.0	Erschliessung Altstadt gemessen am P-Angebot	-2.5	Attraktivität Veloroute	-3.5	Lärm- und Luftbelastung	2.5	Freispielen von P-Flächen	4.0	Ressourcenaufwand für Umsetzung und Kontrolle	-2.0
Faktor	Score																
Verkehrssicherheit	4.5																
Aufenthaltsqualität, Trennwirkung und Stadtbild	5.0																
Erschliessung Altstadt gemessen am P-Angebot	-2.5																
Attraktivität Veloroute	-3.5																
Lärm- und Luftbelastung	2.5																
Freispielen von P-Flächen	4.0																
Ressourcenaufwand für Umsetzung und Kontrolle	-2.0																

## Bewertung

Die Veränderungen durch die verschiedenen Stufen werden gegenüber dem heutigen Zustand mit der Begegnungszone über der ganzen Altstadt beurteilt.

### Verkehrssicherheit:

Durch die Reduktion des motorisierten Verkehrs wird die Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr gegenüber heute (Begegnungszone) verbessert. Die Bewertung berücksichtigt die räumliche Ausdehnung der Zone und die zeitliche Anordnung der Beschränkung. Bei den Stufen mit einer Querungsmöglichkeit für den MIV auf Höhe Rathaus-/Brunngasse wird in Folge potentieller Konflikte mit Velo und fäG ein halber Punkt in Abzug gebracht (Stufen 1a und 1b). Die Maximalnote wird nicht vergeben, weil bei jeder Stufe, auch bei 3, eine Restmenge Verkehr in der Altstadt verbleibt.

1a	Rund drei Viertel der Marktgasse werden temporär beruhigt, was aus Sicht Verkehrssicherheit gegenüber heute eine spürbare Verbesserung darstellt	1,0
1b	Ausdehnung bis zum Kreisel Untertor, deshalb etwas besser zu bewerten als 1a	1,5
1c	Mit der Ausdehnung auf die ganze Altstadt wird der Perimeter zwar in der Fläche ungefähr verdreifacht. Da ausserhalb der Marktgasse aber deutlich weniger Betrieb herrscht, ist vor allem die Ausdehnung nach Norden bis zur Kasernenstrasse relevant.	2,5
2a	Die permanente Anordnung reduziert das MIV-Aufkommen nochmals spürbar und die Querung entfällt, deshalb gegenüber 1a + 2 Punkte	3,0
2b	Analog zu 2a: Bewertung 1b + 2 Punkte	3,5
2c	Dito	4,0
3	Die Wirkung der FG-Zone ist gleich wie bei 2b, nur dass der verbleibende Verkehr inkl. Velo noch mit Schrittempo verkehren darf; + 1 Punkt	4,5

### Aufenthaltsqualität, Trennwirkung, Stadtbild:

Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch die Reduktion des MIV-Aufkommens (Lärmbelastung), sowie Potential zur Aufwertung, wenn die Parkierungsflächen entfallen. Im Gegensatz zur Verkehrssicherheit ist hierfür vor allem der Zeitraum der offenen Läden und Restaurants massgebend, d.h. die zeitliche Begrenzung des Fahrverbots fällt weniger ins Gewicht. Die Trennwirkung wird nur unwesentlich beeinflusst, da das Verkehrsaufkommen bereits heute eher gering ist und die Begegnungszone das FG-Vortrittsrecht sichert. Das Stadtbild kann wiederum vor allem von der Aufhebung der Parkierungsflächen profitieren.

Stufe 3 ist das Maximum, dass in der Praxis in einem solchen Fall erreichbar ist. Der MIV kann zwar nicht vollständig entfernt werden, wird aber auf das Minimum reduziert, so dass die Liegenschaften an der Marktgasse noch funktionsfähig bleiben; dieser Verkehr darf nicht schneller als Schrittempo fahren. Eine weitere Reduktion wäre nur dann möglich, wenn sämtliche Liegenschaften rückwärtig erschlossen würden.

1a	Durch MIV-Reduktion deutliche Verbesserung der Aufenthaltsqualität, aber keine Aufhebung von Parkfeldern	2,5
1b	Ausdehnung bis zum Kreisel Untertor, deshalb etwas besser zu bewerten als 1a	3,0
1c	Mit der Ausdehnung auf die ganze Altstadt wird der Perimeter zwar in der Fläche ungefähr verdreifacht. Da ausserhalb der Marktgasse Nutzungen fehlen, die von einer temporären Sperrung profitieren können, ist das nicht relevant.	3,0



2a	Durch die permanente Anordnung können die betreffenden Parkfelder aufgehoben werden, deshalb gegenüber 1a + 1 Punkt	3,5
2b	Analog zu 2a: Bewertung 1b + 1 Punkt	4,0
2c	Analog 1c, allerdings schafft die Aufhebung der öffentlichen Parkfelder in der ganzen Altstadt Spielräume für gestalterische Massnahmen	4,5
3	Maximal mögliche Steigerung Aufenthaltsqualität durch Geschwindigkeitsreduktion auf Schritttempo, Aufhebung Parkierung	5,0

### Erschliessung Altstadt gemessen am P-Angebot:

Die Verkehrsbeschränkungen wirken sich als faktische Reduktionen am Parkfeld-Angebot in der Altstadt aus und führt zu längeren Gehwegen in die Altstadt. Es ist auch denkbar, dass Altstadt-Besucher auf andere Verkehrsmittel wechseln und damit die reduzierte MIV-Erreichbarkeit für sich kompensieren. Bei der permanenten Anordnung des Fahrverbots können Parkfelder physisch aufgehoben werden, wodurch sie der öffentlichen Nutzung dauernd entzogen sind. Die Bewertung erfolgt +/- linear zur Zahl der aufgehobenen Parkfelder (-83 -> -4.5 Punkte), für die permanente Aufhebung gibt es zusätzlich einen halben «Strafpunkt».

1a	-20, temporär	-1,0
1b	-30, temporär	-2,0
1c	-83, temporär	-4,5
2a	-20, permanent	-1,5
2b	-30, permanent	-2,5
2c	-83, permanent	-5,0
3	-30, permanent	-2,5

### Attraktivität Veloroute:

Die Qualität und Attraktivität der kommunalen Veloroute auf der Marktgasse wird durch die Massnahmen beeinflusst. Mit der räumlichen Ausdehnung der Verbotszone bei den Stufen 1 und 2 werden Qualität und Attraktivität parallel zur Verkehrssicherheit verbessert, zudem gewinnt sie auch mit der zeitlichen Ausdehnung von Stufe 2 gegenüber Stufe 1. Bei Stufe 3 wird sie dagegen funktional stark beeinträchtigt. Ausgangspunkt ist die Stufe 2c, die der maximal möglichen Steigerung der Attraktivität entspricht.

1a	Wie 2a, aber nur temporär -> -1 Punkt	3,0
1b	Wie 2b, aber nur temporär -> -1 Punkt	3,5
1c	Wie 2c, aber nur temporär -> -1 Punkt	4,0
2a	Der oberste und unterste Abschnitt der Marktgasse können wie heute vom MIV befahren werden	4,0
2b	Der oberste Abschnitt zwischen Goldenem Kopf und Kasernenstrasse bleibt gleich wie heute, der Rest ist +/- MIV-frei	4,5
2c	Die permanente MIV-Befreiung entspricht dem, was in der Praxis maximal möglich ist, d.h. von Kasernenstrasse bis Kreisel Untertor	5,0
3	Zwar vom MIV befreit wie bei 2b, aber nur noch im Schritttempo befahrbar (Ohne Zulassung von Velos wäre -5)	-4,0

### Lärm- und Luftbelastung:

In erster Näherung verhalten sich Lärm- und Luftbelastung linear zur Verkehrsmenge, die wiederum eine Funktion der verfügbaren Parkfelder ist. Den Parkfeldern entlang der Marktgasse

kommt gegenüber jenen in der restlichen Altstadt ein höheres Gewicht zu, weil sie signifikant mehr Umschläge pro Parkfeld aufweisen dürften; ohne das im Detail zu analysieren, wird hier ein Faktor 5 postuliert. Die maximale Entlastung wird wiederum mit Stufe 2c erreicht, für die übrigen Stufen wird +/- linear interpoliert. Bei den Stufen 1 mit temporären Fahrverboten wird eine um ein Drittel reduzierte Wirkung angenommen.

1a	Zwei Drittel vom Wert von 2a: 76 -> 50	1,0
1b	Zwei Drittel vom Wert von 2b: 126 -> 80	2,0
1c	Zwei Drittel vom Wert von 2c: 200 -> 140	3,5
2a	14 P entlang Marktgasse, 6 P in den angrenzenden Gassen: 76	2,0
2b	24 P entlang Marktgasse, 6 P in den angrenzenden Gassen: 126	3,0
2c	24 P entlang der Marktgasse mit Faktor 5: 120, plus 59 in der übrigen Altstadt ergibt (aufgerundet) 200 «Entlastungspunkte»	5,0
3	Gleich wie 2b: 125	3,0

### Freispielen von P-Flächen:

Die Bewertung erfolgt linear zur Anzahl P. Der Einfluss der Lage auf die Attraktivität für alternative Nutzungen wird durch einen Faktor berücksichtigt: Die Parkfelder an der Marktgasse werden gegenüber den übrigen Parkfeldern in der Altstadt 10x höher gewichtet, weil sie für Strassencafé, Verkaufsstände etc. deutlich besser gelegen sind als im Rest der Altstadt. Weiter wird der Einfluss von temporären und permanenten Anordnungen berücksichtigt. Im Prinzip ist es auch bei temporärem Fahrverbot nicht ausgeschlossen, ein Strassencafé auf den Parkfeldern aufzustellen, man muss das Ganze abends einfach wieder abräumen, d.h. mehr Aufwand, es gibt keine permanenten Einrichtungen. Allerdings ist es nicht möglich, beispielsweise auf Parkfeldern Bäume zu pflanzen, das geht (theoretisch) nur mit permanenter Sperrung. Daraus könnten sich aber durchaus spürbare Verbesserungen des Mikroklimas und Beiträge zum Hitzeschutz ergeben, und damit die Aufenthaltsqualität noch in einer zweiten Dimension nachhaltig verbessert werden. Die Werte der Stufen 2x werden deshalb gegenüber jenen von 1x mit dem Faktor 5 gewichtet.

Analog zu Lärm-/Luftbelastung wird für die Bewertung von 2c ausgegangen:  $24 \times 10 + 59$  ergibt einen Wert von 300, gleich 5 Pte., folglich pro 60 ein ganzer Punkt (Stufen 2 und 3). Für Stufe 1 den Wert von Stufe 2 durch fünf teilen.

1a	$2a/5=30$	0,5
1b	$2b/5=50$	1,0
1c	$2c/5=60$	1,0
2a	$14 \times 10 = 140, +6 = 146$	2,5
2b	$24 \times 10 = 240, +6 = 246$	4,0
2c	$24 \times 10 = 240, +59 = 300$	5,0
3	Gleich wie 2b	4,0

### Wertschöpfungspotenzial Gewerbe

Bezüglich dem Wertschöpfungspotenzial für das Gewerbe gibt es gegenläufige Effekte: Einerseits kann argumentiert werden, dass mit dem (temporären) Wegfallen von Parkplätzen vor allem für jene Geschäfte die Wertschöpfung sinken könnte, die vornehmlich von autoaffinen Kunden und Kundinnen frequentiert werden. Auf der anderen Seite wird die Altstadt für Einheimische und Gäste attraktiver, was wiederum dazu beitragen kann, dass mehr Leute in die Altstadt kommen, um einzukaufen resp. die Gastronomie zu nutzen.

Aus Sicht der Wirtschaftsförderung kann die Auswirkung auf das Wertschöpfungspotential nicht linear zur Anzahl Parkfelder an der Marktgasse beurteilt werden.

Das Wertschöpfungspotential hängt in erster Linie stark von der Gewerbe- und der Kundenstruktur ab. Zudem tragen Kunden, welche mit dem Velo oder zu Fuss in die Altstadt kommen, nicht unbedeutend zum Umsatz bei. Wichtige Voraussetzung dafür ist jedoch eine attraktive Velo- und Fussverkehrsinfrastruktur, welche sich bis in die Wohnquartiere der Stadt Bülach erstreckt. Es lässt sich zudem objektiv argumentieren, dass eine Umgebung mit hoher Aufenthaltsqualität auch ein grösseres Potential dafür hat, dass die Kunden länger in der Altstadt verweilen und dabei mehr einkaufen und konsumieren.

In Bezug auf die Umsetzung jeglicher Stufen ist dem zeitlichen Aspekt entsprechend Rechnung zu tragen: Änderungen des Verkehrsregimes dürften sich mittelfristig bezüglich der Auswirkungen auf die Wertschöpfung relativieren, sofern das Gewerbe den Kundinnen und Kunden ein attraktives Angebot bietet.

Auf Grund der nicht quantifizierbaren und zudem noch gegenläufigen Effekte wird auf eine Punkte-Bewertung verzichtet.

#### **Ressourcenaufwand für Umsetzung und Kontrolle:**

- Alle Stufen bringen hinsichtlich Umsetzung und Kontrolle zusätzliche Herausforderungen mit sich und sind daher schlechter zu bewerten als der Ist-Zustand.
- Die temporäreren Beschränkungen sind schlechter zu bewerten als die permanenten, und zwar deutlich. Die Kommunikation und Kontrolle der Massnahmen sind bei temporären Beschränkungen komplexer. Es ist der Erlass zusätzlicher Reglemente nötig, weil die heutige Rechtsgrundlage für eine solche flächendeckende temporäre Anordnung nicht ausreicht.
- Zusätzliche, nicht allgemein gültige Regeln und Ausnahmen führen ebenfalls zu zusätzlichen Herausforderungen bei der Umsetzung und Kontrolle.
- Die Stufen Xa und Xb unterscheiden sich nicht in relevantem Ausmass, der Schritt zur Variante Xc wird hingegen als erheblich betrachtet, da der Perimeter für Umsetzung und Kontrolle stark vergrössert wird.
- Die Stufe 3 wird ähnlich eingeschätzt wie Stufe 2b. Allerdings wird das Schrittempo für den Veloverkehr als in der Praxis nicht durchsetzbar eingestuft. Sie erhält aus diesem Grund in der Bewertung gegenüber 2b einen Abzug von einem Punkt.

1a	Umsetzung und Kontrolle auf Grund der temporären Beschränkungen deutlich komplexer als bei 2a/2b	-2,5
1b	Keine spürbare Differenz zu 1a	-2,5
1c	Wegen ca. 5x so grossem Perimeter wie 1a/2b deutlich mehr Auswirkungen auf Umsetzung und Kontrolle	-5,0
2a	Zusätzliche Herausforderungen moderat; Kommunikation relativ einfach und Kontrollen mit verhältnismässigem Aufwand durchführbar; aber Auswirkung auf Umsetzung und Kontrolle klar grösser als heute	-1,0
2b	Keine spürbare Differenz zu 2a	-1,0
2c	Wegen ca. 5x so grossem Perimeter wie 2a/2b deutlich mehr Auswirkungen auf Umsetzung und Kontrolle	-3,5
3	Gegenüber 2b Abzug von einem Punkt, weil Tempobegrenzung insbesondere für Velos praktisch nicht durchsetzbar	-2,0

## Beurteilung der Wirkungen der Varianten

