

Bitte beachten Sie, dass dieses Dokument mit einer Sperrfrist bis 25. Januar 2023, 15 Uhr, versehen ist.

**Stadt Bülach**

# **Gesamtverkehrskonzept 2022**

**Bericht**

19.127 / 1. Dezember 2022

Genehmigt vom Stadtrat mit Beschluss Nr. 454 vom 14. Dezember 2022

**Auftraggeber**

Stadt Bülach  
Allmendstrasse 6  
8180 Bülach

**Verfasser**

**TEAM**verkehr.zug ag  
Verkehringenieure eth/fh/svi/reg a  
Zugerstrasse 45, ch-6330 Cham  
Blockweg 3, ch-6410 Goldau

Fon 041 783 80 60  
Fon 041 859 10 20  
box@teamverkehr.ch  
www.teamverkehr.ch

Oscar Merlo, merlo@teamverkehr.ch  
Dipl. Bauingenieur ETH/SVI/Reg A, Verkehringenieur

Flavio Poletti, poletti@teamverkehr.ch  
MSc ETH in Raumentwicklung und Infrastruktursysteme, Verkehringenieur

David Steiner, steiner@teamverkehr.ch  
BSc FHO in Raumplanung, Verkehringenieur

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>1</b>
1.1	Ausgangslage	1
1.2	Literaturverzeichnis	2
1.3	Glossar	2
<b>2</b>	<b>Partizipation</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Rahmenbedingungen und weitere Planungen</b>	<b>4</b>
3.1	Übergeordnete Vorgaben	4
3.1.1	Ziele des kantonalen GVK	4
3.1.2	Richtpläne	4
3.1.3	Regionales GVK Zürcher Unterland plus	5
3.1.4	Entwicklungskonzept Raum Bülach (EKRB)	5
3.2	Nebengelagerte Planungen	6
3.2.1	Grün- und Freiraumkonzept	6
3.2.2	Zielbild Zentrum	6
<b>4</b>	<b>Analyse</b>	<b>7</b>
4.1	Fussverkehr	7
4.1.1	Übergeordnete Vorgaben	7
4.1.2	Fusswegnetz	7
4.2	Fussverkehrspotential	8
4.3	Veloverkehr	9
4.3.1	Übergeordnete Vorgaben	9
4.3.2	Velowegnetz	10
4.4	Öffentlicher Verkehr	11
4.4.1	Übergeordnete Vorgaben	11
4.4.2	Liniennetz ÖV, Erschliessungsgüte	11
4.4.3	Rahmenbedingung: Regionaler Bushof, Gestaltungsplan Herti	13
4.5	Motorisierter Individualverkehr	14
4.5.1	Übergeordnete Vorgaben	14
4.5.2	Strassennetz	15
4.5.3	Belastungen	16
4.5.4	Übergeordnetes Konzept: Kantonales Verkehrsmanagement Raum Bülach	17
4.5.5	Routenwahl Zentrum	18
4.5.6	Parkierung	19
<b>5</b>	<b>Trends</b>	<b>20</b>

<b>6</b>	<b>Ziele</b> _____	<b>22</b>
6.1	Erarbeitung	22
6.2	Ziele des GVK	22
6.2.1	Generelle Ziele	22
6.2.2	Fussverkehr	23
6.2.3	Veloverkehr	23
6.2.4	Öffentlicher Verkehr	24
6.2.5	Motorisierter Individualverkehr	24
6.2.6	Umsetzung	25
6.3	Nicht berücksichtigte Ziele	26
6.3.1	Partizipation	26
<b>7</b>	<b>Netzkonzepte</b> _____	<b>27</b>
<b>8</b>	<b>Vergleich mit GVK 2012</b> _____	<b>30</b>
8.1	Übersicht	30
8.2	Umgesetzte oder weiterverfolgte Massnahmen	31
8.3	Nicht umgesetzt, nicht weiterverfolgt	32
<b>9</b>	<b>Handlungsfelder</b> _____	<b>33</b>
9.1	Handlungsfelder Fussverkehr	34
9.2	Handlungsfelder Veloverkehr	36
9.3	Handlungsfelder ÖV	38
9.4	Handlungsfelder MIV	40
<b>10</b>	<b>Massnahmen</b> _____	<b>43</b>

# 1 Einleitung

## 1.1 Ausgangslage

Das aktuell gültige Gesamtverkehrskonzept der Stadt Bülach wurde im März 2012 durch den Stadtrat genehmigt. Seither ist die Bevölkerungszahl der Stadt stark gestiegen und die städtebaulichen Veränderungen machen eine Überarbeitung des GVK 2012 nötig. Der Stadtrat hat im Legislaturprogramm 2018-2022 das Ziel gesetzt, das GVK zu überarbeiten. Weiter hat er folgende Schwerpunkte im Zielbild 2030 formuliert:

- Lebensraum – Bülach für die Region.
- Lebensmitte – Ein lebhaftes Stadtzentrum.
- Lebenswert – Eine attraktive Wohn- und Arbeitsstadt.
- Lebendig – Bewegen und erholen in Bülach.

Das Gesamtverkehrskonzept wird vom Stadtrat beschlossen und dient diesem als Richtlinie für die künftige städtische Verkehrspolitik. Es ist behördenverbindlich und muss daher von der städtischen Exekutive bei ihren verkehrsplanerischen Entscheidungen in den nächsten Jahren beachtet werden.



Abbildung 1: Gemeindegebiete von Bülach mit benachbarten Orten

## 1.2 Literaturverzeichnis

- [1] *Überarbeitung Gesamtverkehrskonzept Bülach Projekthandbuch*, ProjektBeweger GmbH, 11. November 2019.
- [2] *Kantonales Gesamtverkehrskonzept*, Kanton Zürich, Januar 2018.
- [3] *Kantonaler Richtplan*, Kanton Zürich, 28. Oktober 2019.
- [4] *Regionales Gesamtverkehrskonzept Zürcher Unterland plus*, Amt für Mobilität, 18. Mai 2022.
- [5] *Regionaler Richtplan*, Planungsgruppe Zürcher Unterland, 11. November 2020.
- [6] *Gesamtverkehrskonzept Bülach*, Stadt Bülach, 21. März 2012.
- [7] *Kommunaler Richtplan: Verkehrsplan*, Stadt Bülach, 18. Mai 2015.
- [8] *Velonetzplan*, Kanton Zürich, 2016.
- [9] *Verkehrsmanagement Raum Bülach, Verkehrserhebung Herbst 2018*, Amt für Verkehr, 5. Juli 2019.
- [10] *Verkehrsmanagement Raum Bülach, Synthese bestehender Studien*, Amt für Verkehr, 19. September 2019.
- [11] *Aktualisierung der Bevölkerungsprognose 2040*, Stadt Bülach, 20. Juni 2022.
- [12] *Entwicklungskonzept Raum Bülach*, metron, 31. Mai 2019.
- [13] *Betriebs- und Gestaltungskonzept Bülach Nord, Erläuternder Bericht*, Suter von Känel Wild, 13. November 2013.
- [14] *Öffentlicher Gestaltungsplan Bülach Nord*, Stadt Bülach, 18. Mai 2015.
- [15] *Parkraumbewirtschaftungskonzept*, Gossweiler Ingenieure AG, 23. September 2019.
- [16] *Bülach Süd, neue Verkehrsführung Feldstrasse – Einfluss auf die Verkehrsbelastungen*, SNZ, 26. April 2018.
- [17] *Bahnhof Bülach – Prüfung Bushof Ost, Technischer Bericht*, Ernst Basler + Partner, 2. November 2016.
- [18] *CityMonitoring Zentrumsdurchfahrt*, 25.06.2013: swisstraffic.
- [19] *Parkplatzerweiterung Grampen*, ewp, 2014.
- [20] *Grün- und Freiraumkonzept*, Krebs und Herde GmbH, 24. November 2021.
- [21] *Zielbild Zentrum*, Eckhaus AG und vestigia GmbH, 1. Dezember 2021.

## 1.3 Glossar

- MIV Motorisierter Individualverkehr
- ÖV Öffentlicher Verkehr
- FV Fussverkehr
- VV Veloverkehr
- rGVK regionales Gesamtverkehrskonzept

## 2 Partizipation

Das vorliegende Gesamtverkehrskonzept wurde in einem partizipativen Prozess zusammen mit der Bevölkerung erarbeitet. Die Einwohnerinnen und Einwohner von Bülach wurden an zwei öffentlichen Veranstaltungen (Stadt-Werkstätten) eingeladen, die Verkehrssituation in Bülach zu diskutieren und Rückmeldungen zu vorgestellten Lösungsansätzen zu geben. Eine Begleitgruppe, bestehend aus Vertreterinnen und Vertretern der organisierten Öffentlichkeit, hat in insgesamt sechs Workshops Grundlagen für die Stadt-Werkstätten erarbeitet, die Ergebnisse der Veranstaltungen konsolidiert und die erarbeiteten Ziele und Massnahmen diskutiert.

Die Stadt-Werkstätten und Workshops wurden extern moderiert und fanden, abgesehen vom ersten und letzten Workshop der Begleitgruppe, online als Videokonferenz statt. An der ersten Stadt-Werkstatt nahmen rund 120 Personen teil, an der zweiten Ausgabe noch rund 50. Damit an der zweiten Veranstaltung keine widersprüchlichen Inputs hinzukamen, welche nicht auf den Ergebnissen der ersten Veranstaltung basieren, konnte nur an der zweiten Stadt-Werkstatt teilnehmen, wer bereits an der ersten dabei war.

Die Entscheidung über den Inhalt des Gesamtverkehrskonzepts oblag der Kerngruppe, bestehend aus drei Stadträten, den Abteilungsleitern Planung und Bau, Umwelt und Infrastruktur, Bevölkerung und Sicherheit sowie dem Leiter des Stadtingenieurbüros. Entscheidungsgrundlage waren die Ergebnisse der Stadt-Werkstätten und der Workshops, welche durch die Verkehrsplaner fachlich aufbereitet wurden.

Weitere Informationen zum Projekt sind dem Projekthandbuch zu entnehmen. [1]

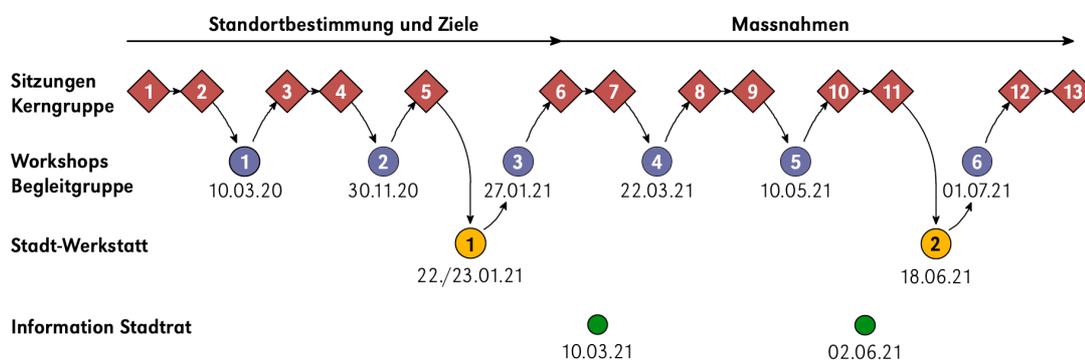


Abbildung 2: Vorgehen der Partizipation

## 3 Rahmenbedingungen und weitere Planungen

### 3.1 Übergeordnete Vorgaben

#### 3.1.1 Ziele des kantonalen GVK

Im GVK des Kantons Zürich [2] 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**

Für den Personenverkehr wird die Erreichbarkeit von urbanen Räumen optimiert und von nicht-urbanen Räumen erhalten. Es wird eine ausreichende Kapazität für den Durchgangsverkehr gewährleistet. Der Kanton Zürich bleibt für den Güter- und den Luftverkehr optimal erreichbar und ein hoher Benutzungs-komfort im Personenverkehr wird sichergestellt.

##### **Ziel 2: Steuerung der Verkehrsnachfrage**

Die Tagesdistanzen im Personenverkehr werden reduziert und der ÖV-, Veloverkehr- und Fussverkehr-Anteil im Gesamtverkehrsaufkommen erhöht. Die Strassen und die Angebote im ÖV sind gleichmässiger ausgelastet und der Bahnanteil im Massengüterverkehr wird erhöht.

##### **Ziel 3: Verbesserung der Verkehrssicherheit**

Es soll sowohl die objektive als auch die subjektive Verkehrssicherheit erhöht werden.

##### **Ziel 4: Vermindern des Ressourcenverbrauchs und der Belastung von Menschen und Umwelt**

Die Belastung der Umwelt, der Ressourcenverbrauch, der Bodenverbrauch und die Versiegelung und die Trennwirkung durch Verkehrswege wird vermindert und die Siedlungsverträglichkeit des Strassenverkehrs verbessert.

##### **Ziel 5: Sicherstellen der Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit**

Die Finanzierbarkeit und die effiziente Mittelverwendung für das Bereitstellen des Gesamtverkehrsangebots wird sichergestellt und dessen Eigenwirtschaftlichkeit optimiert.

#### 3.1.2 Richtpläne

Der kantonale Richtplan macht 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 begleitend, 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.

### 3.1.3 Regionales GVK Zürcher Unterland plus

#### Ziele

An den übergeordneten Zielen des kantonalen GVK leitet das regionale Gesamtverkehrskonzept (rGVK) plus nachfolgende spezifische Ziele ab:

- Ziel 1: Steuerung der Verkehrsnachfrage und Verkehrsmittelwahl
- Ziel 2: Optimierung des Verkehrsangebots
- Ziel 3: Siedlungsqualität erhöhen
- Ziel 4: Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden
- Ziel 5: Sicherstellen der Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit

#### Handlungsstrategien

Mit den folgenden Handlungsstrategien sollen die Ziele erreicht werden. Dabei werden nur jene Handlungsstrategien abgebildet, welche für Bülach relevant sind:

- GM01: Förderung der nachhaltigen Mobilität in neuen und bestehenden Nutzungen
- GM02: Verbesserung der Aufenthaltsqualität sowie Förderung einer verträglichen Abwicklung des Gesamtverkehrs in Ortszentren
- GM03: Förderung der Multi- und Intermedialität
- VV01: Aufwertung lokales und regionales Veloverkehrsnetz
- ÖV01: Optimierung des bestehenden Busnetzes
- MIV01: Steuerung des Verkehrs und Kanalisierung des MIV
- MIV02: Situationsgerechte Regelung der Parkierung
- MIV03: Ausschluss von Valet-Parking
- GV01: Steigerung des Anteiles der Bahn beim Güter-Schwerverkehr
- GV02: Förderung einer nachhaltigen Feinverteilung im Konsumgüterverkehr

### 3.1.4 Entwicklungskonzept Raum Bülach (EKRB)

Das Entwicklungskonzept Raum Bülach [12] dient der Abstimmung raumwirksamer Tätigkeiten innerhalb des Raums Bülach, gestützt auf die übergeordneten Vorgaben und Planungen. Für das Sachthema Verkehr beinhaltet das EKRB folgende Ziele:

- Der regionale motorisierte Verkehr nutzt das übergeordnete Strassennetz, das auf dessen Bedürfnisse im Kontext mit den anderen Verkehrsteilnehmenden und den angrenzenden Gebäudenutzungen ausgerichtet ist.
- Abstimmung des übergeordneten Strassennetzes auf unterschiedliche Verkehrsträger und angrenzende Nutzungen.
- Die Quartiere und Wohngebiete in den Aussengemeinden sollen vor Ausweichverkehr geschützt werden, damit ihr Verkehrsnetz dem Quartierverkehr vorbehalten bleibt; es soll entsprechend gestaltet werden.
- Die lokalen Buskorridore sollen im Rahmen des Fahrplanverfahrens weiter optimiert und mit der Siedlungsentwicklung abgestimmt werden.
- Für den Fuss- und den Veloverkehr soll ein differenziertes Wegenetz mit entsprechender Infrastruktur angeboten werden. Dieses erschliesst die Gemeinden untereinander sowie die wichtigen Ziele der einzelnen Orte.

## 3.2 Nebengelagerte Planungen

### 3.2.1 Grün- und Freiraumkonzept

Das Grün und Freiraumkonzept [20] befasst sich mit den für die Erholungs- und Freizeitnutzung bedeutenden stadtnahen Wäldern, den Landschaftsräumen rund um Bülach sowie den öffentlichen Grün- und Freiräumen im Siedlungsgebiet. Das Grün und Freiraumkonzept verfolgt folgende Strategien:

- A: Stadtnahe Landschaft aktivieren
- B: Bestehende Frei- und Grünräume im Siedlungsgebiet aufwerten und neue schaffen
- C: Durchgrünung Stadtkörper stärken

### 3.2.2 Zielbild Zentrum

Das Zielbild Zentrum [21] gliedert das Zentrum und formuliert Zielvorstellungen für seine Teilräume. Es umschreibt die vorhandenen oder angestrebten städtebaulichen und architektonischen Qualitäten dieses Raumes und stellt Regeln auf, um diese Qualitäten zu erhalten und zu stärken.

## 4 Analyse

### 4.1 Fussverkehr

#### 4.1.1 Übergeordnete Vorgaben

Gemäss kantonalem Richtplan ist der Fuss- und Veloverkehr vor allem auf kurzen Distanzen und in dicht besiedelten Gebieten zu fördern. Konkret sieht der kantonale Richtplan für Bülach als Regionalzentrum die Aufwertung der Gleisquerung zwischen Altstadt und Bülach Nord für den Fuss- und Veloverkehr vor.

Gemäss regionalem Richtplan sollen die Wanderwegrouten «Oberglatt-Bülach» und «Bülach-Zweidlen» als hindernisfreie Wanderwege ausgestaltet und signalisiert werden.

#### 4.1.2 Fusswegnetz

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

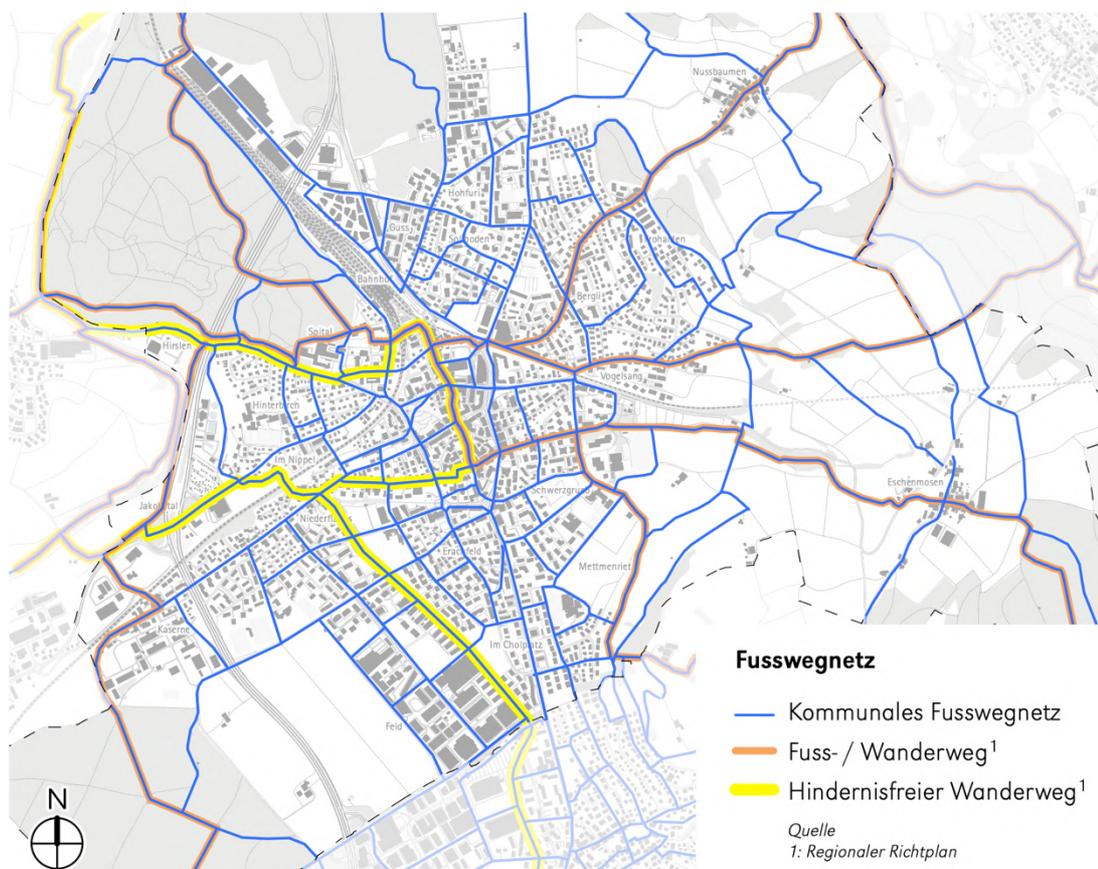


Abbildung 3: Fusswegnetz

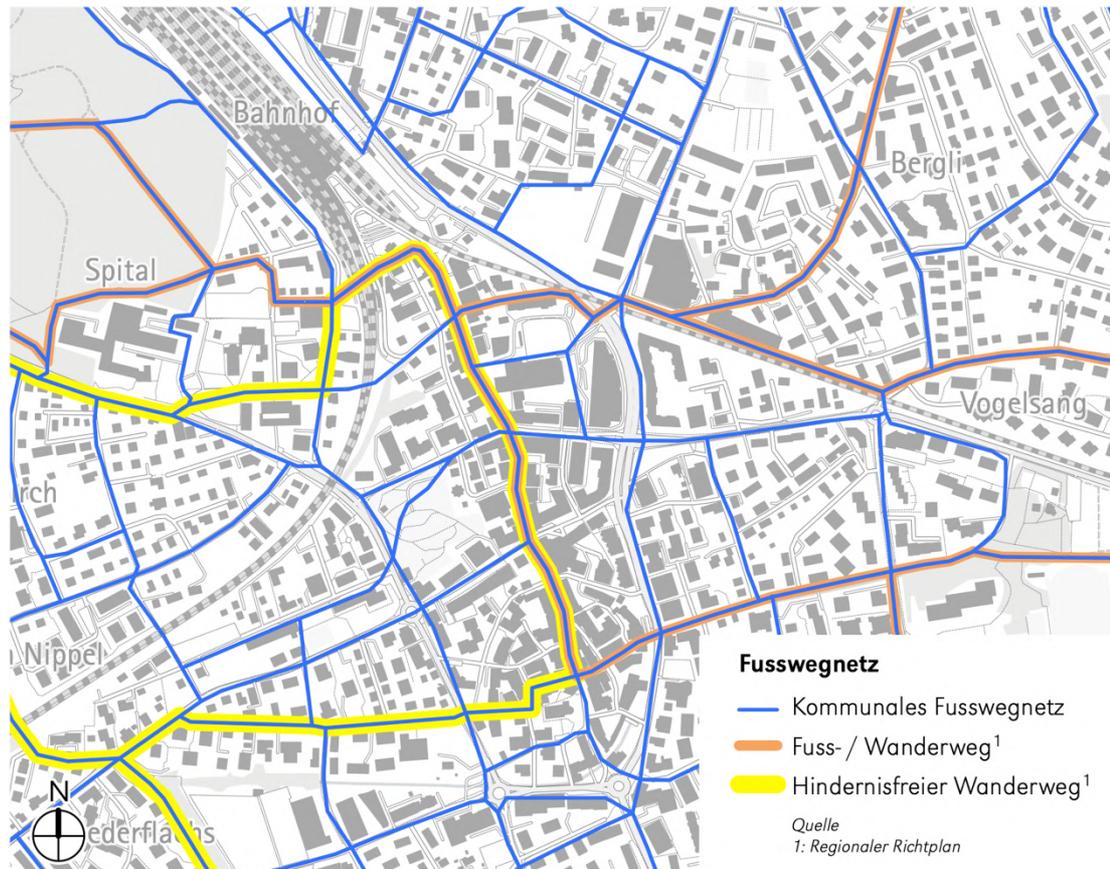


Abbildung 4: Fusswegnetz Zentrum

## 4.2 Fussverkehrspotential

### Schlüsselorte

Die folgende Abbildung zeigt Schlüsselorte wie den Bahnhof, Einkaufsgeschäfte, Kirchen, öffentliche Einrichtungen, Schulen, Spital und Sportanlagen. Diese wichtigen Quell- und Zielorte für den Fussverkehr verteilen sich rund um die Achse Bahnhof bis Altstadt. Die Schulen liegen dezentral in den Quartieren. Einzig die Einkaufsmöglichkeiten in Bülach Süd, die Sportanlage Hirslen und Erachfeld liegen etwas ausserhalb.

Vom Bahnhof aus ist praktisch das gesamte Siedlungsgebiet in bis zu 20 Minuten zu erreichen. Durch die Topografie ist das Potential für den Fussverkehr hoch. Zudem befinden sich viele Schlüsselorte in gegenseitiger Fussdistanz.

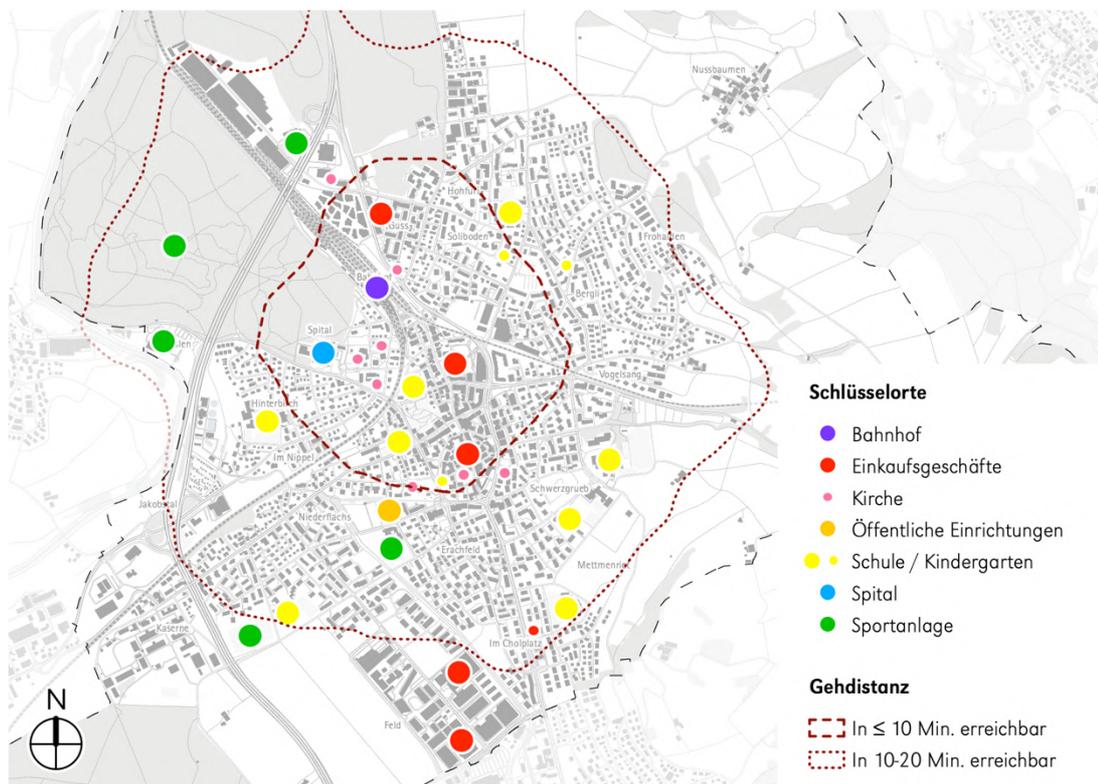


Abbildung 5: Schlüsselorte mit Erreichbarkeit vom Bahnhof zu Fuss

## 4.3 Veloverkehr

### 4.3.1 Übergeordnete Vorgaben

Gemäss *kantonalem Richtplan* ist ein zusammenhängendes und durchgängiges Velowegnetz mit Anschluss an den öffentlichen Verkehr zu fördern.

Im *regionalen Richtplan* ist eingetragen, dass das Velowegnetz im gesamten Gemeindegebiet durch diverse Anpassungen an der Radinfrastruktur aufgewertet werden soll.

Der *kantonale Velonetzplan* bildet die Grundlage für die kommunale Netzplanung und zeigt die geplante Veloinfrastruktur und Schwachstellen des Velonetzes (vgl. Abbildung 6).

### 4.3.2 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.

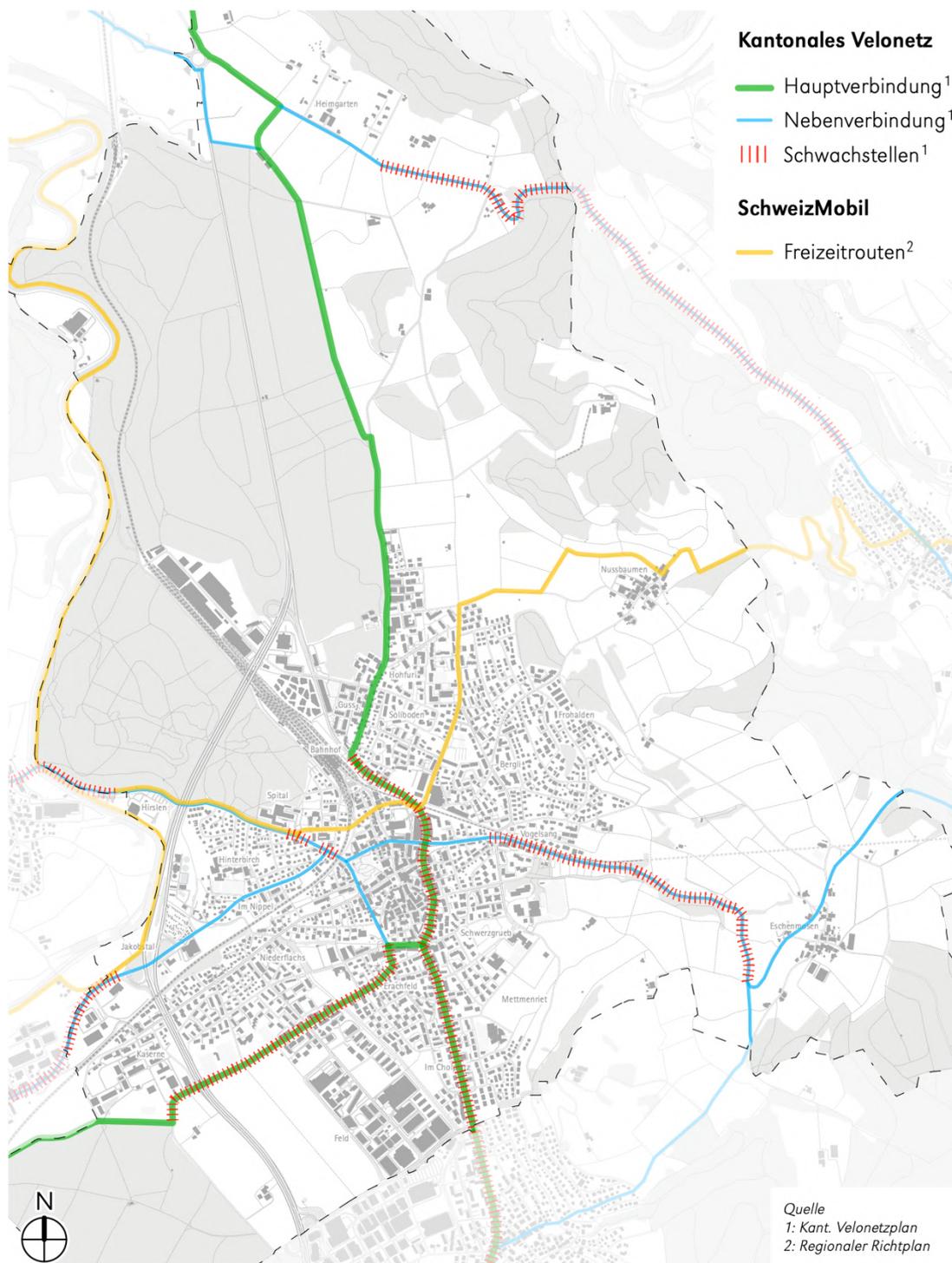


Abbildung 6: Velowegnetz

## 4.4 Öffentlicher Verkehr

### 4.4.1 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 sind gemäss §14 des kantonalen Strassengesetzes die Bedürfnisse des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs, wo erforderlich, gegenüber dem motorisierten Individualverkehr zu priorisieren.

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.

### 4.4.2 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	Halbstundentakt

Tabelle 1: Bahnlinien am Bahnhof Bülach

An der nördlichen Gemeindegrenze liegt der Bahnhof Glattfelden, welcher von der S9 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 8 zeigt ist Bülach durch die Bahn-Halte besonders um den Bahnhof sehr gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossen (ÖV-Güteklasse A). Ein Grossteil der Siedlungsfläche befindet sich mindestens in der Klasse 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. Für die Beurteilung der ÖV-Erschliessungspflicht ist die kantonale Angebotsverordnung massgebend.

Am Bahnhof Bülach ermöglicht ein Bushof das Umsteigen zwischen Bahn und Bus. Die Haltestelle «Bahnhof Bülach» ist die Endhaltestelle folgender Buslinien:

Nummer	Fahrtziel	Zusatzinformation
501	Bülach, Bahnhof	Halbstundentakt
504	Oberglatt, Bahnhof	Halbstundentakt
515	Kaiserstuhl, Bahnhof	Stundentakt
525	Oberglatt, Bahnhof	Halbstundentakt
530	Zürich Flughafen, Bahnhof	Halbstundentakt
531	Zürich Flughafen, Bahnhof	Halbstundenstakt
535	Oberglatt, Bahnhof	Stundentakt
E	Bülach, Kantonsschule	Morgens (6x von 7-8 Uhr)
N53	Wasterkingen, Gemeindehaus	Nachtbus Fr/Sa und Sa/So, zweimal
N54	Winkel, Wisental	Nachtbus Fr/Sa und Sa/So, zweimal

Tabelle 2: Buslinien am Bahnhof Bülach

Alle Buslinien führen vom Bahnhof über die Bahnhofstrasse im Zentrum zu ihren Zielen inner- und ausserhalb von Bülach. Die Bahnhofstrasse wird zwischen Montag bis Freitag in der Morgenspitzenstunde (MSP, 7-8 Uhr) von 39 und in der Abendspitzenstunde (ASP 17-18 Uhr) von 31 Bussen befahren. Die folgende Abbildung zeigt die Abfahrtszeiten und Verteilung auf die einzelnen Buslinien. Auf der Bahnhofstrasse wird von Teilen der Bevölkerung eine hohe Präsenz der Busse wahrgenommen.

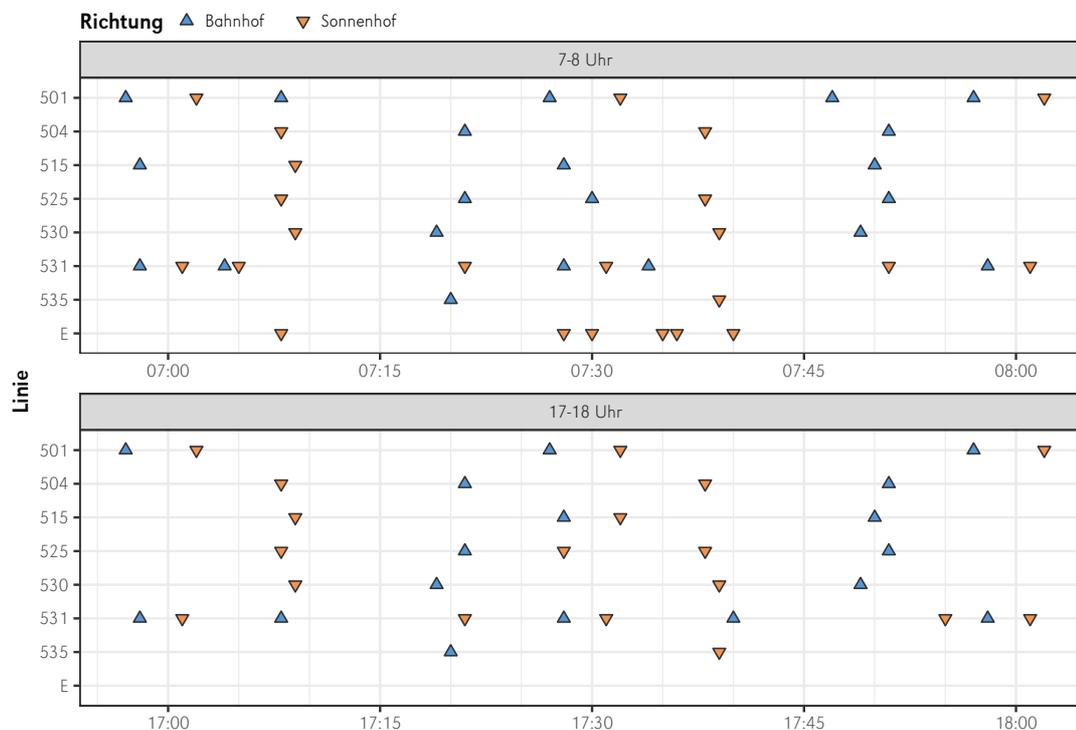


Abbildung 7: Busfrequenzen auf der Bahnhofstrasse (Montag-Freitag)

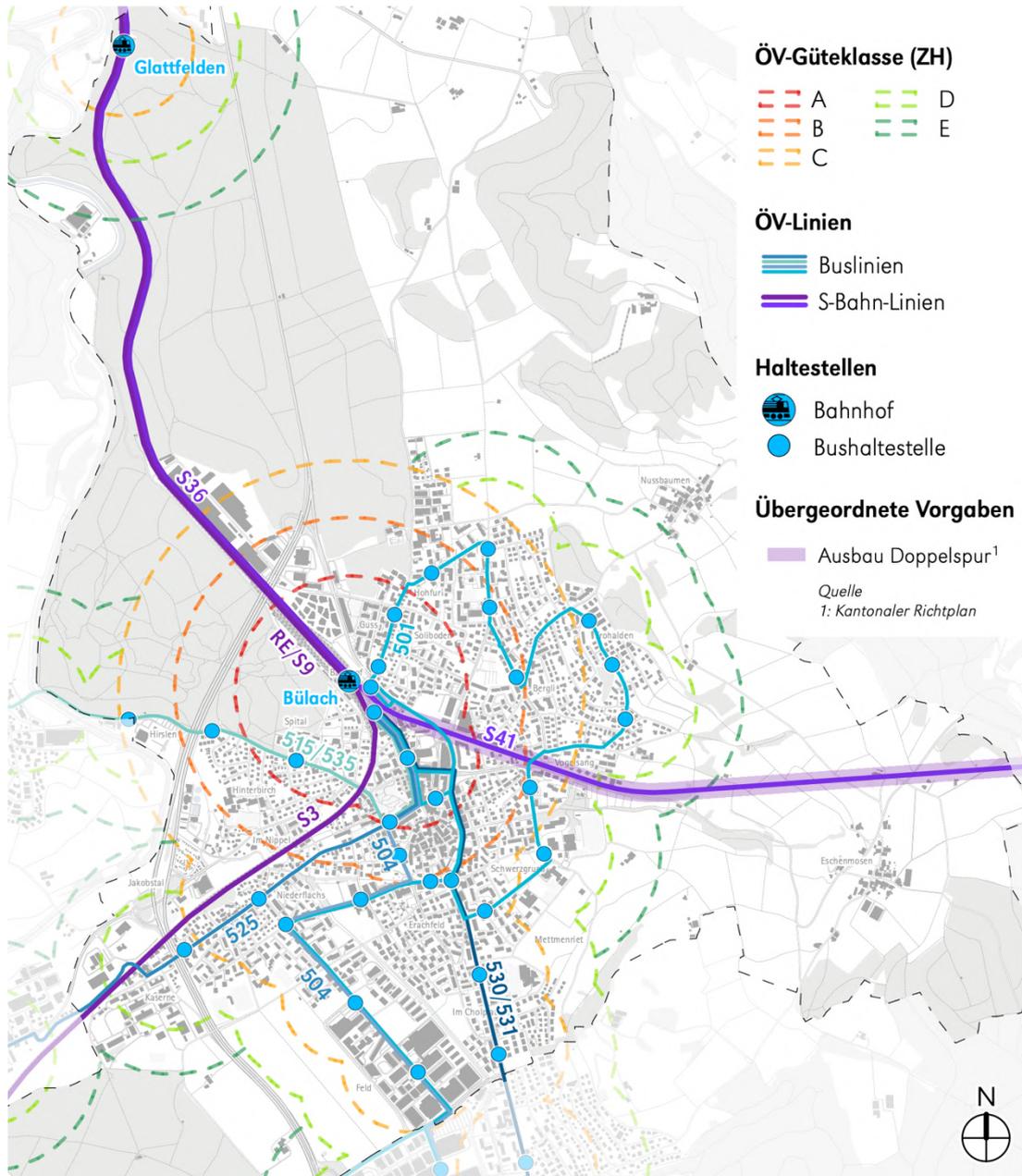


Abbildung 8: Übersicht ÖV-Linien, Haltestellen und Güteklassen

#### 4.4.3 Rahmenbedingung: 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.

## 4.5 Motorisierter Individualverkehr

### 4.5.1 Übergeordnete Vorgaben

Gemäss kantonalem Richtplan ist die sichere und umweltverträgliche Nutzung des Strassennetzes in erster Linie mit organisatorischen Massnahmen zu gewährleisten. Zur Steigerung der Lebensqualität sind Entlastungen von Wohngebieten zu verwirklichen und dauerhaft zu sichern. Der Durchgangsverkehr ist konsequent auf das übergeordnete Strassennetz zu lenken und allfällige Stauräume sind möglichst ausserhalb empfindlicher Gebiete anzuordnen.

Die übergeordnete Nord-Südverbindung für den MIV in Bülach wird ausgebaut. Die Autobahn wird durch den Hardwald verlängert und der Kreuzknoten wird leistungsfähig ausgebaut. Die Velohauptroute wird an den Ostrand des Hardwaldes verlegt. Der Streckenabschnitt im Hardwald wird auf 4 Spuren ausgebaut (Kantonaler Richtplan). Gemäss regionalem Richtplan soll der Strassenraum der Zürich-, Schaffhauser- und Poststrasse ganzheitlich aufgewertet werden. Strassenraum der Zürich- und Schaffhauserstrasse sollen die Querungsmöglichkeiten und am Knoten Schaffhauser-/Winterthurerstrasse der Verkehrsfluss verbessert werden. Die Zürich-/Schaffhauserstrasse liegt in der Kategorie A und die Poststrasse in der Kategorie B. Strassen, welche in der Kategorie A liegen werden durch den Kanton mitfinanziert. Strassen der Kategorie B werden durch die Gemeinde allein finanziert.

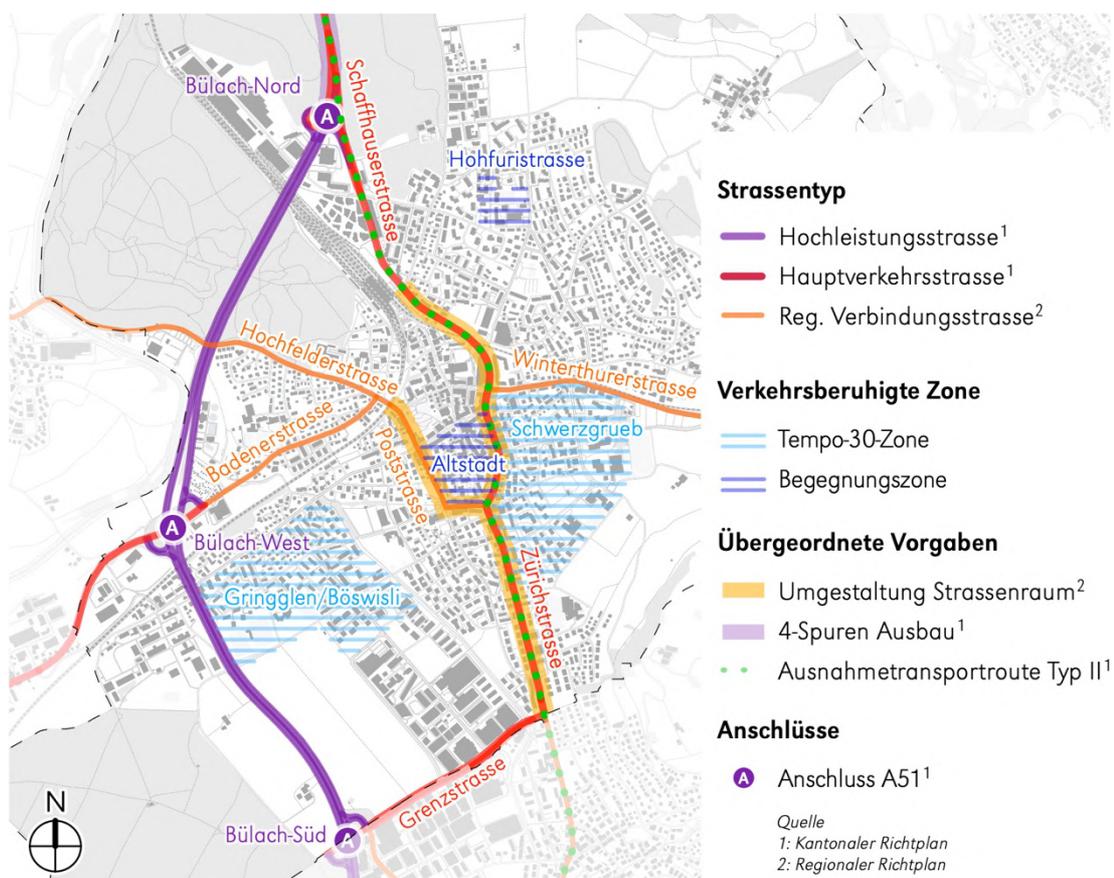


Abbildung 9: Strassennetz

#### 4.5.2 Strassennetz

Bülach ist das regionale Zentrum des Zürcher Unterlandes und ist mit den Autobahnanschlüssen Bülach-Nord, Bülach-West und Bülach-Süd an das kantonale Autobahnnetz angeschlossen. Auf dem Stadtgebiet verlaufen mehrere Kantonsstrassen: Die Schaffhauser-, Zürich- und Grenzstrasse sind im kantonalen Richtplan als Hauptverkehrsstrassen typisiert. Über die Schaffhauser-, Zürichstrasse verläuft zudem eine Ausnahmetransportroute Typ II. Auf der Weiacherstrasse im Weiler Heimgarten verläuft eine Ausnahmetransportroute Typ I. Die Winterthurer-, Post-, Hochfelder- und Badenerstrasse sind als regionale Verbindungsstrassen typisiert. Bis auf verschiedene Privatstrassen in den Quartieren befinden sich die restlichen Strassen auf Stadtgebiet im Eigentum der Stadt Bülach.

Die Strassen im Gebiet Gringlen/Böswisli und Schwerzgrueb befinden sich in einer Tempo-30 -Zone. Die Altstadt sowie die Hohfuristrasse beim Primarschulhaus sind als Begegnungszone signalisiert. Auf allen anderen Strassen innerorts in Bülach gilt die Höchstgeschwindigkeit «Generell 50 km/h».

### 4.5.3 Belastungen

In Abbildung 10 sind die Belastungen in der Abendspitze (17:00 – 18:00 Uhr) mit den höchsten Stundenwerten im Netz im Jahr 2018 dargestellt. Dabei stellt sich eine Lastrichtung in Richtung Norden ein. Auf der Autobahn A51 variiert die Belastung zwischen 2'600 und 3'730 Fahrzeugen pro Stunde (Fz/h). Die Zürichstrasse weist mit 1'500 Fz/h im Querschnitt die höchste Belastung im Siedlungsgebiet auf.

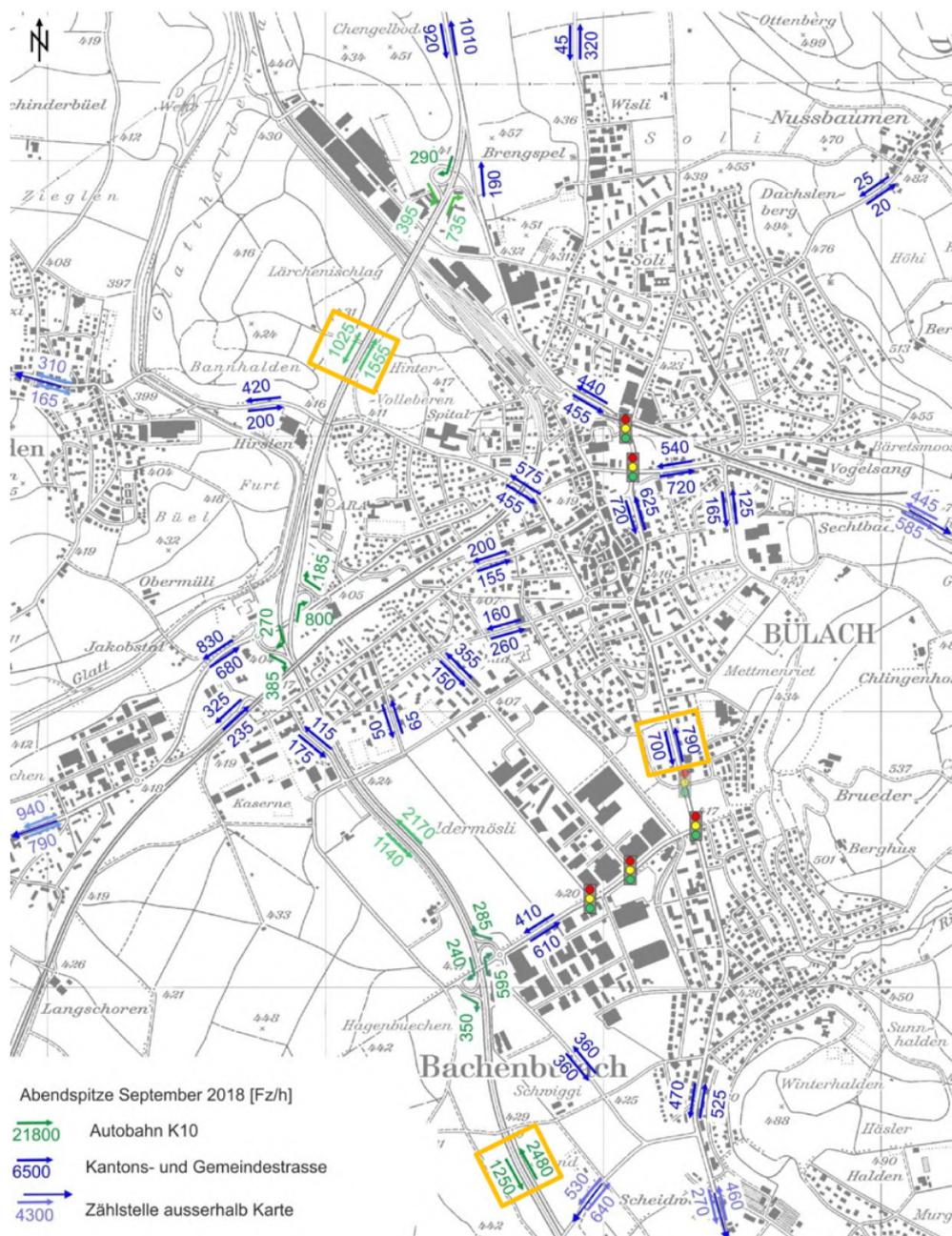


Abbildung 10: Netzbelastung Abendspitze (ASP) September 2018 [9]

Die Stadtpolizei Bülach hat 2015/2016 die Verkehrsbelastungen in der Altstadt erhoben. Auf der Markt-gasse (Höhe Rathaus) wurde ein DTV von 1220 Fahrzeugen/Tag erhoben, auf der Kopfgasse lag der DTV bei 990 Fz/Tag.

#### 4.5.4 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 11 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.

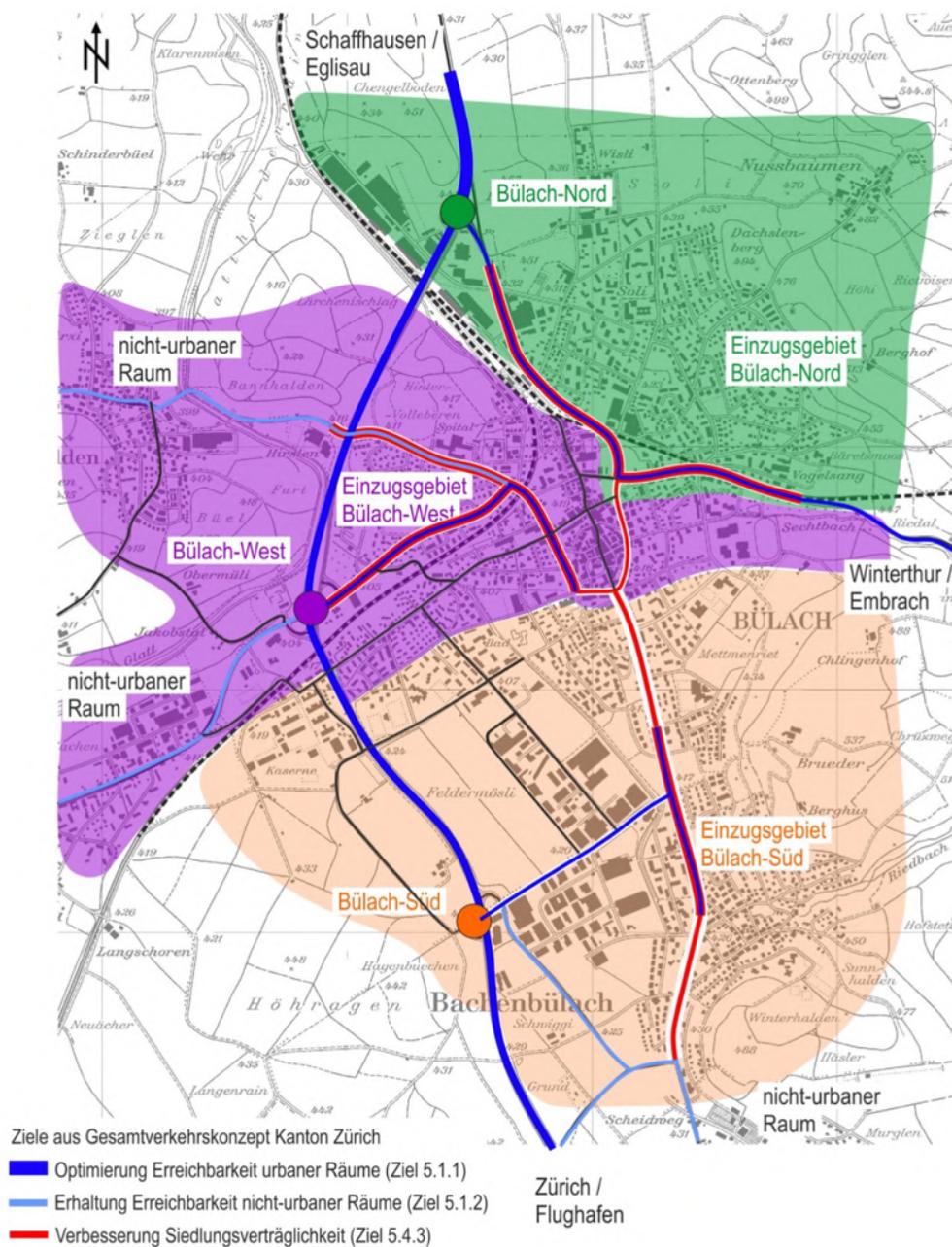


Abbildung 11: Zielbild Verkehrsmanagement Raum Bülach [10]

#### 4.5.5 Routenwahl Zentrum

Im Rahmen des «Verkehrsmanagements Raum Bülach» wurden 2018 neben den Belastungen die Routenwahl rund um das Zentrum Bülach erhoben. Wie Abbildung 12 (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 12 rechts) zeigt sich, dass 68% der Fahrzeuge die Route durch das Zentrum via Bahnhofstrasse wählen.



Abbildung 12: Routenwahl Ost-West Werktagsverkehr (Fz/Tag) [10]

In der Untersuchung CityMonitoring Zentrumsdurchfahrt [18] wurde aufgezeigt, dass der Anteil des Durchgangsverkehrs auf der Bahnhofstrasse – zwischen Winterthurer- und Kasernenstrasse – rund ein Drittel beträgt.

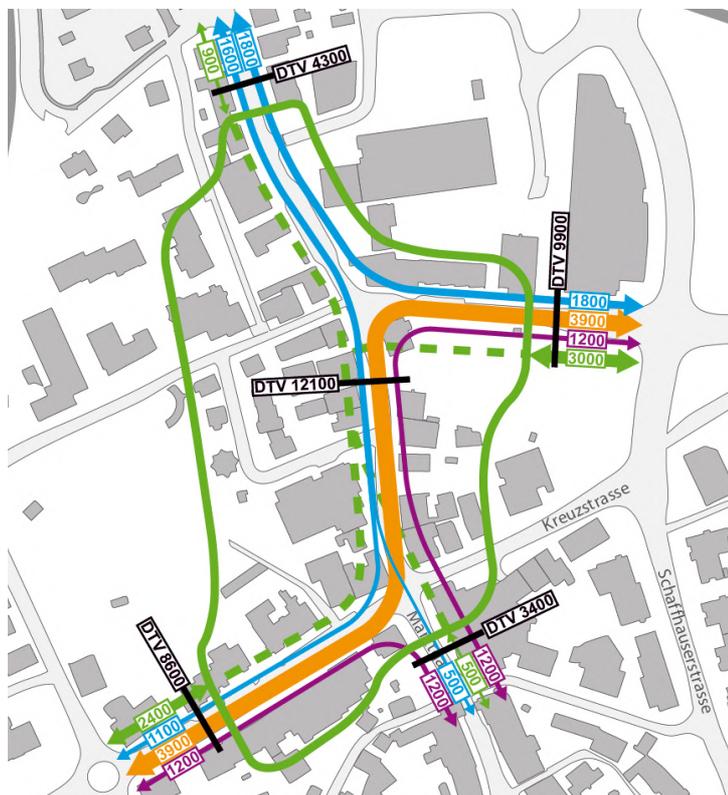


Abbildung 13: Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehr durch das Zentrum (DTV, Fahrzeuge pro Tag) [18]

#### 4.5.6 Parkierung

In Bülach bestehen 37 öffentliche Parkierungsanlagen mit rund 1'000 Parkfeldern. Hinzu kommen ca. 600 markierte Parkfelder im öffentlichen Strassenraum [15]. Parkierungsanlagen 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 Parkierungsanlagen.

Je nach Tageszeit ist die Auslastung der Parkierungsanlagen unterschiedlich hoch. Eine Untersuchung im Rahmen der Erweiterung des Alters- und Pflegeheims Grampen [19] ergab, dass die Parkplatzstandorte in 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. Diese Auslastungen bezieht sich auf die bewirtschafteten Zeiten (in der Regel 7 bis 19 Uhr). Es sind keine Daten zu den Auslastungen der Parkplätze während den Spitzenstunden vorhanden.

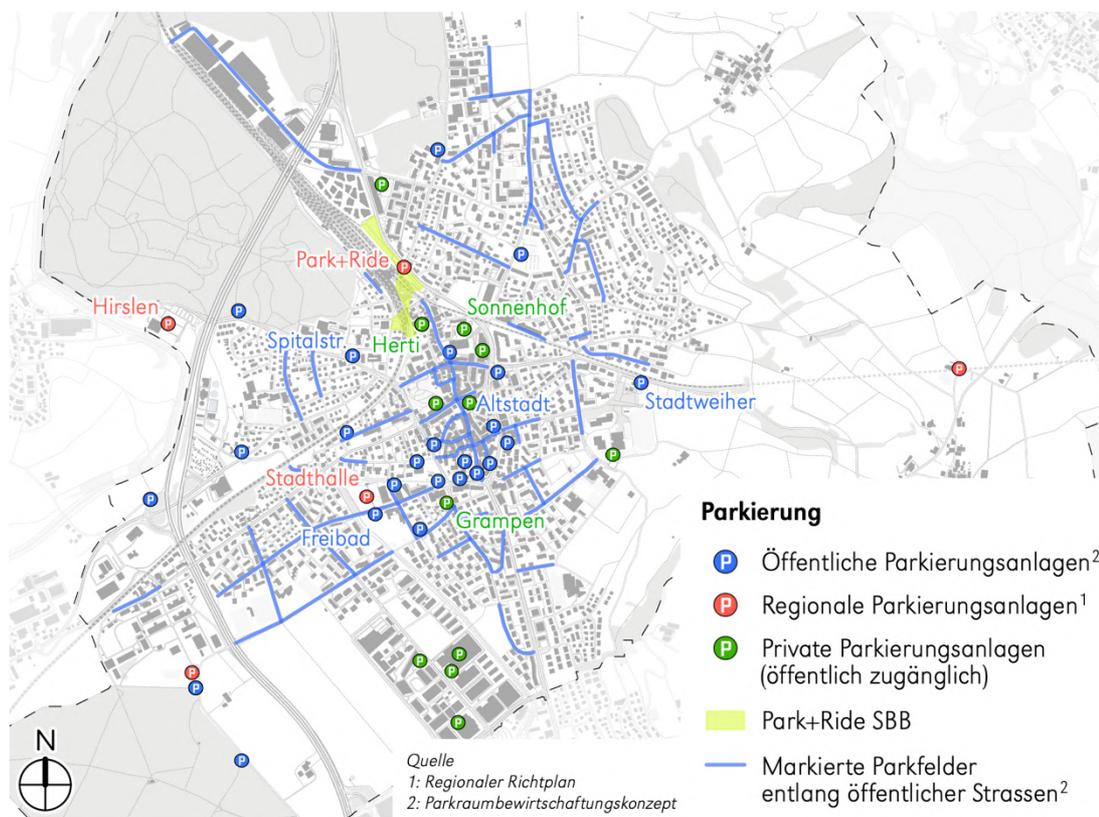


Abbildung 14: Öffentlich zugängliche Parkierungsanlagen

## 5 Trends

Ende 2021 wohnten rund 22'000 Personen in Bülach. Gemäss Bevölkerungsprognose ist bis 2040 mit 27'320 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:

Megatrend	Denkbare abgeleitete Stossrichtungen für rGVK PZU+
Bike-Boom	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Zeitnahe Realisierung von Veloschnellrouten</li> <li>– Behebung der Sicherheitsdefizite im Velonetz</li> <li>– Ausbau BikeSharing-Angebot in allen Gemeinden</li> <li>– Ausbau des Angebots an (öffentlichen) Veloabstellplätzen</li> <li>– «Marketing für Velofahren – bei jedem Wind &amp; Wetter»</li> <li>– Optimale Berücksichtigung Veloverkehr bei Entwicklungsgebieten (attraktive Zugänge, Veloparkierungsangebot etc.)</li> </ul>
Klimawandel	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Flächenversiegelung durch Verkehrsinfrastruktur minimieren / reduzieren</li> <li>– Umgestaltung der Strassenräume: Begrünung, Entsiegelung → Verbesserung des Mikroklimas</li> <li>– Förderung E-Mobilität &gt;&gt; insb. Ladestationen für E-Bikes/-Autos (oder auch E-Bussflotten), im öffentlichen sowie privaten Raum</li> <li>– Kurze Wege ermöglichen durch <ul style="list-style-type: none"> <li>– Mischnutzung Wohnen + Arbeiten in allen Entwicklungsgebieten</li> <li>– Grundversorgung dezentral sicherstellen (z.B. Dorfläden, Sportvereine etc.)</li> </ul> </li> </ul>
24 / 7-Gesellschaft	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Beleuchtung im öffentlichen Raum verbessern (für Fuss- und Veloverkehr), unter Berücksichtigung einer Minimierung der Lichtverschmutzung</li> <li>– Schutz vor Verkehrslärmimmissionen</li> <li>– Nacht- / Randstundenangebot ÖV</li> </ul>
Demographische Alterung	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Anpassungen / Umgestaltungen / Neurealisierung von Strassenräumen nach einheitlichen Standards für Fussverkehr (inkl. Hindernisfreiheit) planen und realisieren</li> <li>– Ausbau / Optimierung Fuss- und Veloverkehrsnetz (insb. Behebung Sicherheitsdefizite) sowie ÖV-Netz</li> <li>– Alternative Mobilitätsdienste fördern (z.B. Heimplieferservices, Carpooling etc.)</li> </ul>
Autonomes Fahren	<ul style="list-style-type: none"> <li>– 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)</li> </ul>
Carsharing / Carpooling <sup>10</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Carsharing-Standorte und Anzahl Fahrzeuge weiter ausbauen (im öffentlichen Raum, auf Firmenarealen)</li> <li>– Entwicklungsgebiete als autoarme / autofreie Siedlungen realisieren mit einem (in die Miete integrierten) Carsharing-Angebot</li> <li>– Carpooling-App entwickeln / einführen</li> </ul>
City Logistics	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Dezentrales Logistikkonzept, z.B. mit Abholmöglichkeiten</li> <li>– Besser koordinierte Güter-Feinverteilung im Siedlungsgebiet</li> <li>– Hotspots für Güterverkehr optimal ins Verkehrsnetz einbinden</li> </ul>

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

### Entwicklung Gesamtverkehrsmodell

Das Gesamtverkehrsmodell des Kantons Zürich (GVM-ZH) bildet die Verkehrsnachfrage für den MIV und ÖV im Zustand 2018 und Prognosezustand 2040 ab. Die Nachfrage des Prognosezustands basiert auf der Entwicklung der Raumstrukturen (Einwohner, Arbeitsplätze) und Änderungen im Verkehrsverhalten (gesteigerter Mobilitätsraten, PW-Besitz, ÖV-Abos). Beim Verkehrsangebot des Prognosezustands werden nur beschlossene und finanzierte Projekte berücksichtigt (Strassenausbauten und ÖV-Ausbau 2025/30).

Bülach ist im GVM-ZH in zehn Zonen unterteilt. Abbildung 15 zeigt den prognostizierten Mehrverkehr zwischen 2018 und 2040 zur Abendspitze (Fahrten pro Stunde). Zusätzlich ist dargestellt, wie sich der Mehrverkehr auf den MIV und den ÖV verteilt.

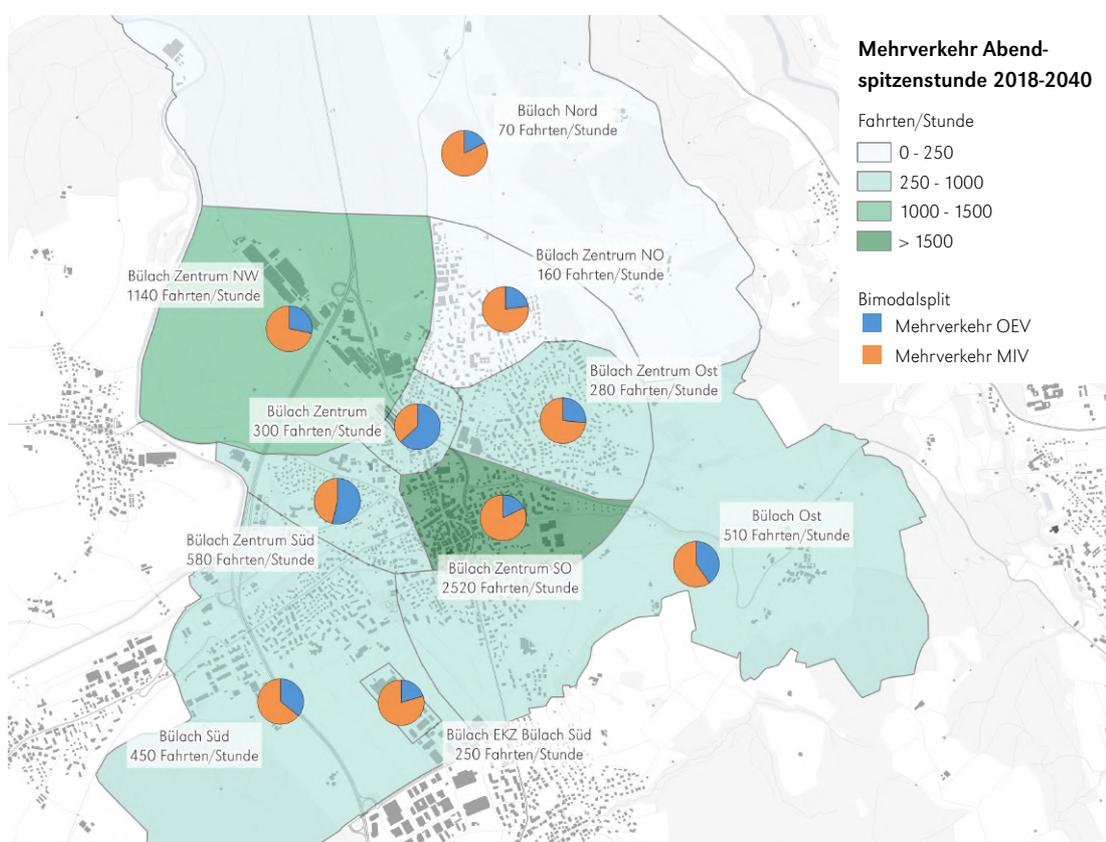


Abbildung 15: Prognose Anzahl Fahrten und Modal-Split Gesamtverkehrsmodell Zürich

## 6 Ziele

### 6.1 Erarbeitung

An der ersten Stadt-Werkstatt hat die Kerngruppe der Bevölkerung verschiedene Thesen zum Verkehr in den Quartieren, zwischen den Quartieren und dem Zentrum sowie zur Erreichbarkeit und dem Innenleben des Zentrums präsentiert. Diese Thesen umfassen Statements, wie der Verkehr in den genannten Teilbereichen grundsätzlich funktionieren soll. Die Teilnehmenden konnten die Thesen in Gruppen diskutieren und Rückmeldungen dazu formulieren. Am Ende der Veranstaltung wurden die Rückmeldungen mittels Online-Abstimmung gewichtet. Die Ergebnisse der ersten Stadt-Werkstatt wurden im Anschluss durch die Begleitgruppe konsolidiert. Anhand der Rückmeldungen aus der Stadt-Werkstatt und dem Workshop der Begleitgruppe hat die Kerngruppe die nachfolgenden Ziele für das GVK formuliert. Der Stadtrat hat nach Rückmeldungen aus der Vernehmlassung durch das AfM und das Tiefbauamt entschieden, an den Zielen festzuhalten.

### 6.2 Ziele des GVK

#### 6.2.1 Generelle Ziele

##### **G1 – Gleichberechtigte Verkehrsträger**

Das GVK Bülach betrachtet alle Verkehrsträger gleichberechtigt.

- Kantonales GVK, Leitsatz 4: Der Zuwachs an Verkehr soll möglichst auf die ressourceneffizienten Verkehrsarten ÖV, Fuss- und Veloverkehr gelenkt werden.
- Kantonales GVK, Ziel 2.2: Erhöhen des ÖV-Anteils am Gesamtverkehrsaufkommen
- Kantonales GVK, Ziel 2.3: Erhöhen des Veloverkehr-Anteils am Gesamtverkehrsaufkommen
- Kantonales GVK, Ziel 2.4: Erhöhen des Fussverkehr-Anteils am Gesamtverkehrsaufkommen

##### **G2 – Direkte, sichere und kurze Wege**

Bülach ist eine Stadt der direkten, sicheren und kurzen Wege.

- Kantonales GVK, Ziel 2.1: Reduktion der Tagesdistanzen im Personenverkehr

##### **G3 – Hohe Aufenthaltsqualität**

Bülach bietet eine hohe Aufenthaltsqualität in den Quartieren und im Zentrum.

- Kantonales GVK, Ziel 4.3: Verbessern der Siedlungsverträglichkeit des Strassenverkehrs

##### **G4 – Eingebettete Gesamtplanung**

Das GVK betrachtet das ganze Stadtgebiet und ist in die übergeordnete Planung eingebettet.

## 6.2.2 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.

*Kantonales GVK, Ziele:*

- 1.1: Optimieren der Erreichbarkeit urbaner Räume im Personenverkehr
- 2.4: Erhöhen des Fussverkehr-Anteils am Gesamtverkehrsaufkommen
- 3: Verbesserung der Verkehrssicherheit

### **FV2 – Zu Fuss oder mit dem Velo zur Schule**

Der Weg zur Schule erfolgt zu Fuss oder mit dem Velo.

- Kantonales GVK, Ziel 4.3: Verbessern der Siedlungsverträglichkeit des Strassenverkehrs

### **FV3 – Sichere Schulwege**

In Bülach gibt es sichere und direkte Schulwege mit sicheren Querungsstellen in Abstimmung mit der Schulhauseinteilung.

- Kantonales GVK, Ziel 3: Verbesserung der Verkehrssicherheit

## 6.2.3 Veloverkehr

### **VV1 – Velonetz**

In Bülach bestehen sichere, durchgängige und direkte Veloverbindungen 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.

*Kantonales GVK, Ziele:*

- 1.1: Optimieren der Erreichbarkeit urbaner Räume im Personenverkehr
- 2.3: Erhöhen des Veloverkehr-Anteils am Gesamtverkehrsaufkommen
- 3: Verbesserung der Verkehrssicherheit

### **VV2 – Veloabstellplätze**

Es bestehen ausreichend Veloabstellplätze bei Schlüsselorten.

- Kantonales GVK, Ziel 2.3: Erhöhen des Veloverkehr-Anteils am Gesamtverkehrsaufkommen

## 6.2.4 Öffentlicher Verkehr

### ÖV1 – Erreichbare Quartiere

Bahnhof, Freizeitanlagen und Einkaufsmöglichkeiten sind aus allen Quartieren direkt und regelmässig erreichbar.

- Kantonales GVK, Ziel 2.2 Erhöhen des ÖV-Anteils am Gesamtverkehrsaufkommen

### ÖV2 – Optimierte Buslinienführung im Zentrum

Die Buslinienführung im Zentrum (Zufahrt zum Bushof) ist optimiert.

*Kantonales GVK, Ziele:*

- 1.1: Optimieren der Erreichbarkeit urbaner Räume im Personenverkehr
- 4.3: Verbessern der Siedlungsverträglichkeit des Strassenverkehrs

## 6.2.5 Motorisierter Individualverkehr

### MIV1 – Tempo-30-Zonen

Tempo-30-Zonen werden in den Quartieren umgesetzt, wenn nötig, zweck- und verhältnismässig.

*Kantonales GVK, Ziele:*

- 3: Verbesserung der Verkehrssicherheit
- 4.3: Verbessern der Siedlungsverträglichkeit des Strassenverkehrs

### MIV2 – MIV auf Hauptachsen und kein Durchgangsverkehr in Quartieren

Die MIV-Flüsse werden auf den Staatsstrassen (Hochleistungs-, Hauptverkehrs- und regionale Verbindungsstrassen) kanalisiert. Durch die Quartiere fliesst kein MIV-Durchgangsverkehr.

*Kantonales GVK, Ziele:*

- 1.3: Gewährleisten ausreichender Kapazitäten für den Durchgangsverkehr
- 4.3 Verbessern der Siedlungsverträglichkeit des Strassenverkehrs

### 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.

- Kantonales GVK, Ziel 4.3 Verbessern der Siedlungsverträglichkeit des Strassenverkehrs
- Kantonaler Richtplan 4.2.1: «Der Durchgangsverkehr ist konsequent auf das übergeordnete Strassen-netz zu lenken und allfällige Stauräume sind möglichst ausserhalb empfindlicher Gebiete anzuordnen.

### MIV4 – Parkierung am Rand des Zentrums anbieten/schaffen

Genügend Parkierungsmöglichkeiten am Rand des Zentrums anbieten und wo nötig schaffen.

- Kantonales GVK, Ziel 4.1: Verminderung der Belastung der Bevölkerung

**MIV5 – Parkierung im Zentrum von ausserhalb erschliessen**

Die bestehenden Parkierungsanlagen im Zentrum werden auf möglichst kurzem Weg an die Staatsstrassen angeschlossen.

- Kantonales GVK, Ziel 4.3 Verbessern der Siedlungsverträglichkeit des Strassenverkehrs

**MIV6 – Optimale Auslastung Parkierungsanlagen**

Parkierungsanlagen sind optimal ausgelastet und der Suchverkehr minimiert.

- Kantonales GVK, Ziel 2.5: Gleichmässiger Auslastung der Strassen und der Angebote im ÖV

**MIV7 – Autoarme Altstadt**

Die Altstadt ist autoarm.

- Kantonales GVK, Ziel 4.3 Verbessern der Siedlungsverträglichkeit des Strassenverkehrs

**MIV8 – Parkplätze in der Altstadt erhalten**

Parkplätze in der Altstadt werden erhalten.

- Kantonales GVK, Ziel 1.1: Optimieren der Erreichbarkeit urbaner Räume im Personenverkehr

**6.2.6 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.

## 6.3 Nicht berücksichtigte Ziele

### 6.3.1 Partizipation

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).

## 7 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.

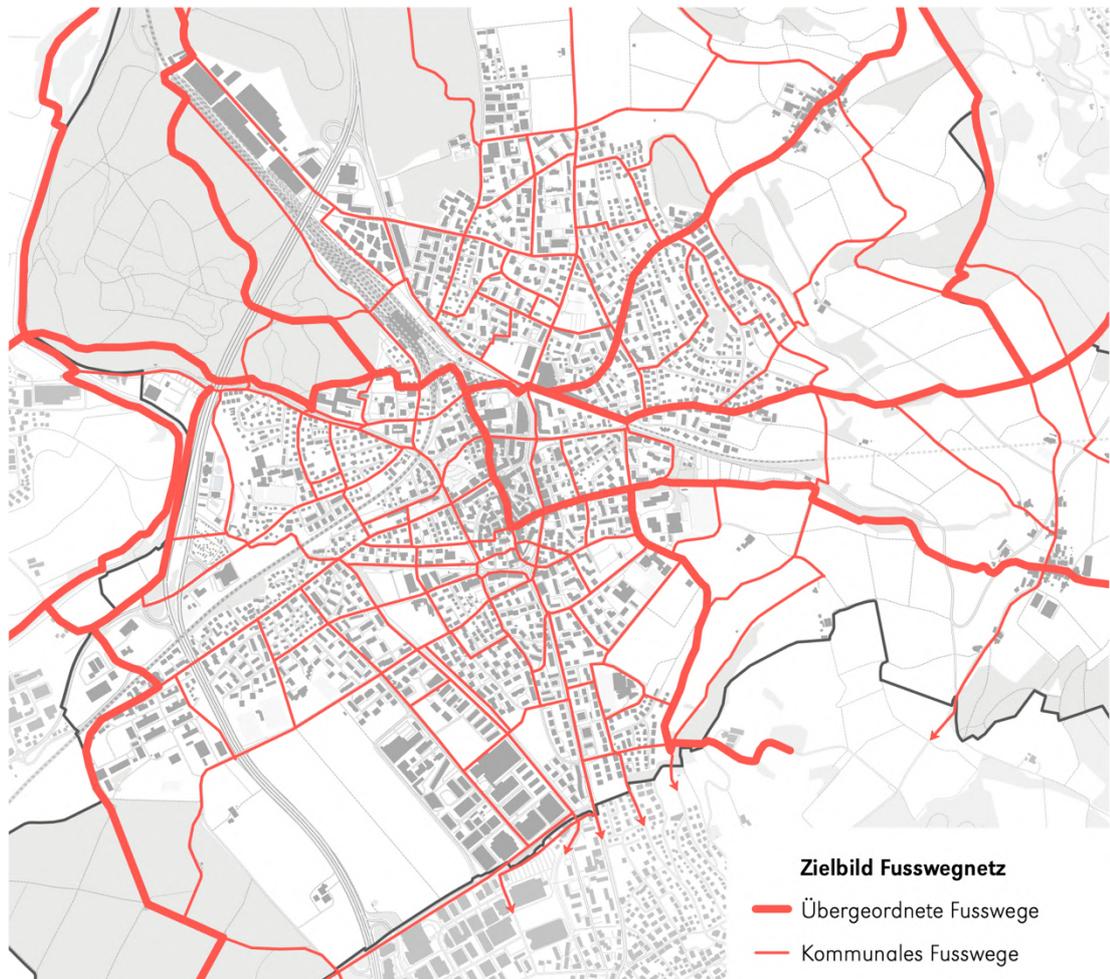


Abbildung 16: Zielbild Fusswegnetz

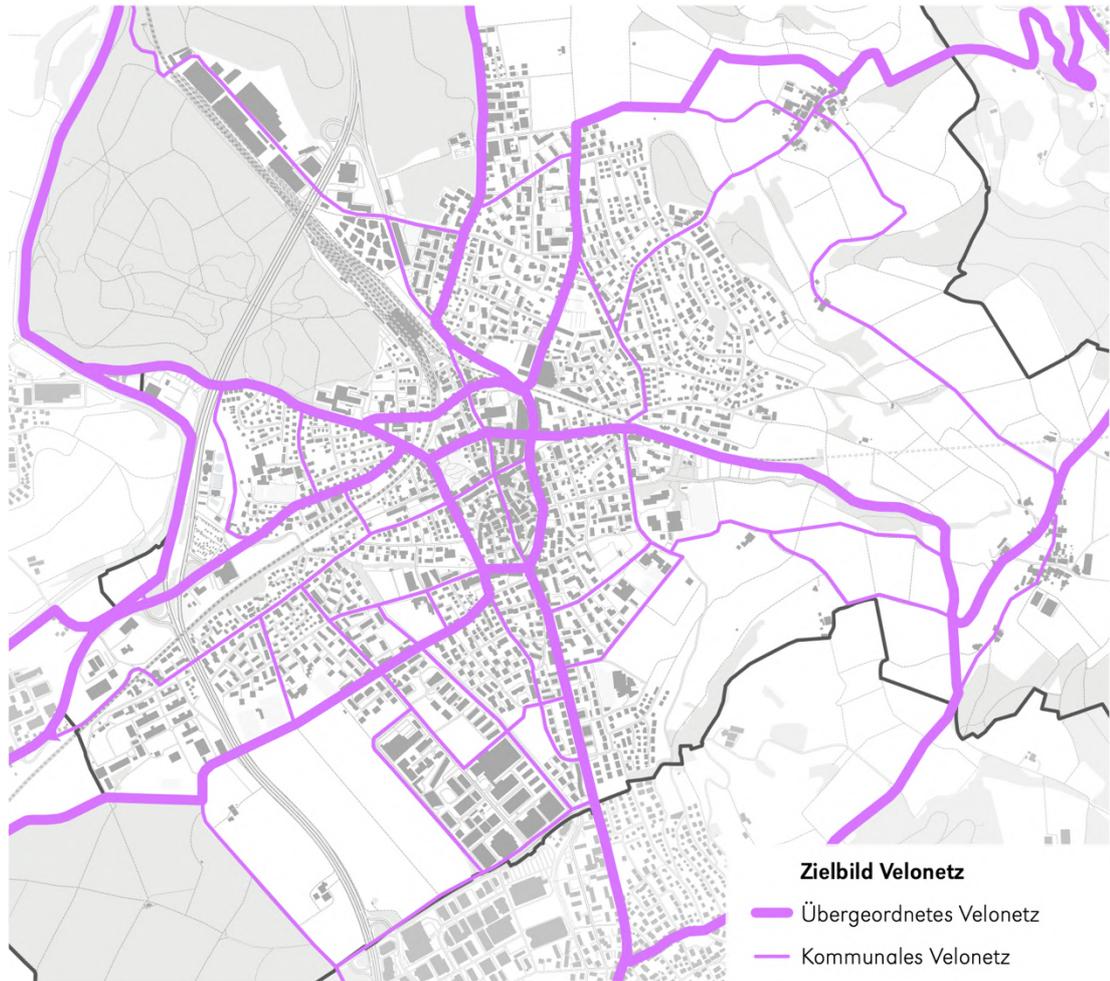


Abbildung 17: Zielbild Velonetz

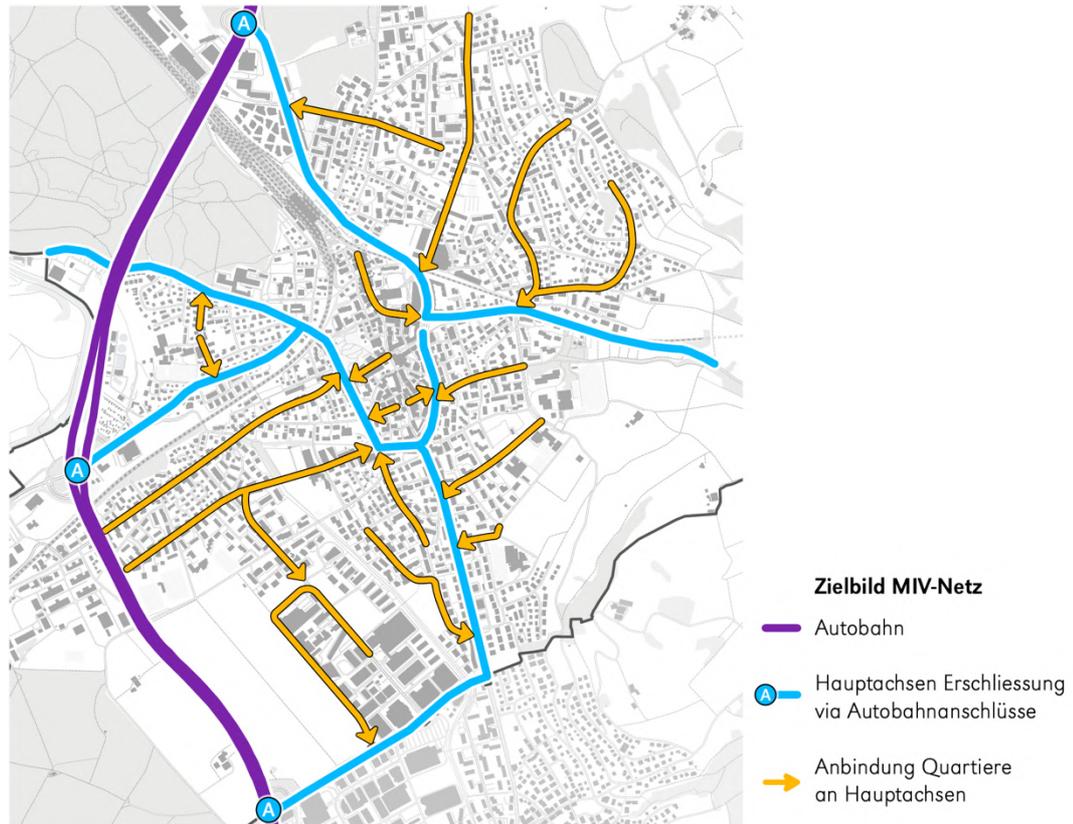


Abbildung 18: Zielbild MIV-Netz

## 8 Vergleich mit GVK 2012

### 8.1 Übersicht

Im Gesamtverkehrskonzept 2012 wurden 45 Massnahmen formuliert, davon wurden 16 Massnahmen umgesetzt oder befinden sich in der Umsetzung (siehe Tabelle 5). 7 Massnahmen befinden sich in Planung und 10 Massnahmen wurden, teilweise in angepasster Form in das vorliegende GVK aufgenommen. 6 Massnahmen werden nicht weiterverfolgt und sind nicht Teil des aktualisierten Gesamtverkehrskonzepts.

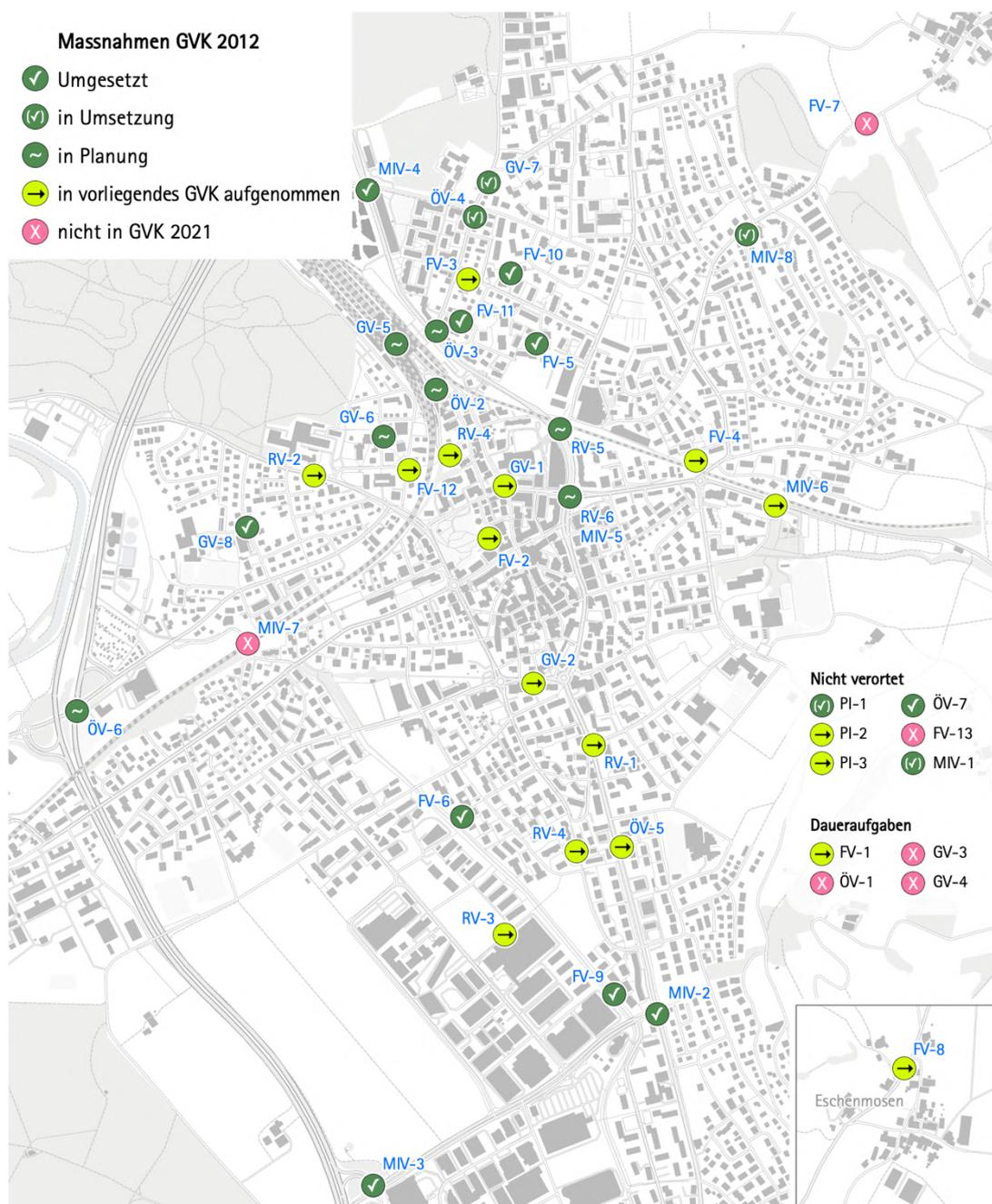


Abbildung 19: Übersicht der Massnahmen des GVK 2012

## 8.2 Umgesetzte oder weiterverfolgte Massnahmen

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	
ÖV-7	Busdurchmesserlinie Bülach	
GV-5	Aufwertung Bahnhof Bülach	~ in Umsetzung / in Prüfung
GV-6	Verkehrsregime Gebiet Bahnhof West	
GV-7	Verkehrsregime Soliquartier	
MIV-1	Signalisation Quell-/Ziel- und Transitverkehr	
MIV-5	Optimierung LSA Schaffhauser-/Winterthurerstrasse	
MIV-8	Anpassung Signalisation Dachslenbergstrasse	
ÖV-2	Neuorganisation Busbahnhof	
ÖV-3	Neue Bushaltestelle Solistrasse	
ÖV-4	Neue Bushaltestelle Soliboden	
ÖV-6	Busspur Jakobstal	
PI-1	Erarbeitung flächendeckendes Parkierungskonzept	→ in vorliegendes GVK aufgenommen
RV-5	Aufstellflächen LSA Schaffhauserstr./Sonnenhof/Unterweg	
RV-6	Aufstellflächen LSA Schaffhauser-/Winterthurerstrasse	
FV-1	Fussgängerquerungen Hauptverkehrsstrassen	
FV-2	Neue Wegverbindung Herti - Lindenhof - Altstadt	
FV-3	Netzergänzung Kernstrasse	
FV-4	Verbreiterung Bahnweg	
FV-8	Anbindung Eschenmosen	
FV-12	Optimierte Ecksituation Spital-/Nordstrasse	
GV-2	Umgestaltung Altstadttring	
MIV-6	Dosierung Eschenmosen	
ÖV-5	Fahrbahnhaltestelle Mettmenriet Ost	
RV-1	Verzweigung Schwerzgrueb/Zürichstrasse	
RV-2	Veloquerung Hochfelderstrasse	
RV-3	Verbreiterung Schritwiseweg / Einmündung Feldstrasse	
RV-4	Radstreifen Bahnhofring	
PI-2	Mobilitätsmanagement	
PI-3	Schwachstellenanalyse Behindertentauglichkeit	

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

### 8.3 Nicht umgesetzt, nicht weiterverfolgt

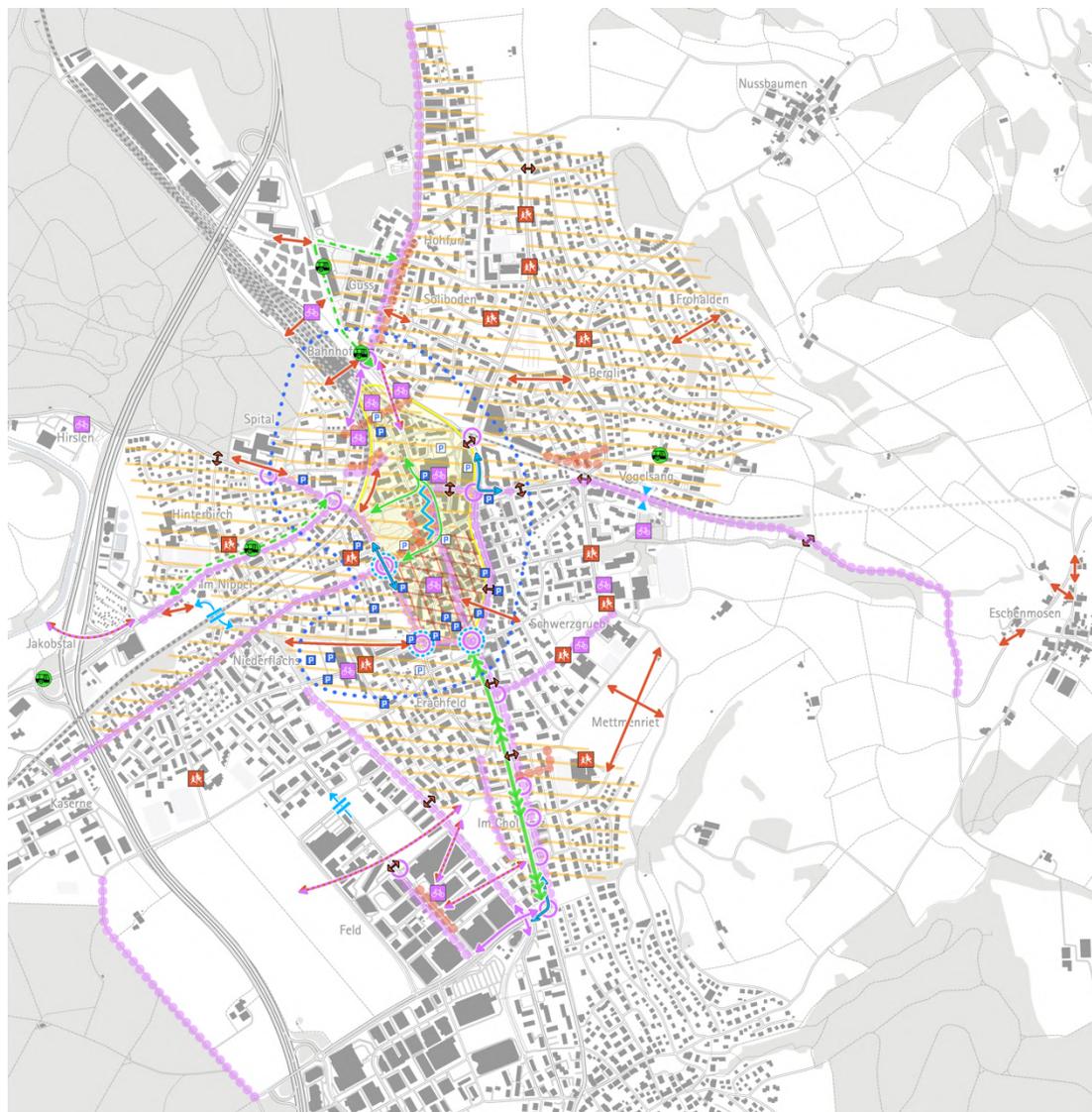
Acht Massnahmen des GVK 2012 wurden nicht umgesetzt, werden nicht weiterverfolgt oder sind Daueraufgaben.

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 vorliegenden GVK direkt bezeichnet
GV-4	Umgestaltung Sammelstrassen	Daueraufgabe. Strassenabschnitte mit Massnahmen sind im vorliegenden GVK 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 vorliegende GVK wurde kein Handlungsbedarf festgestellt

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

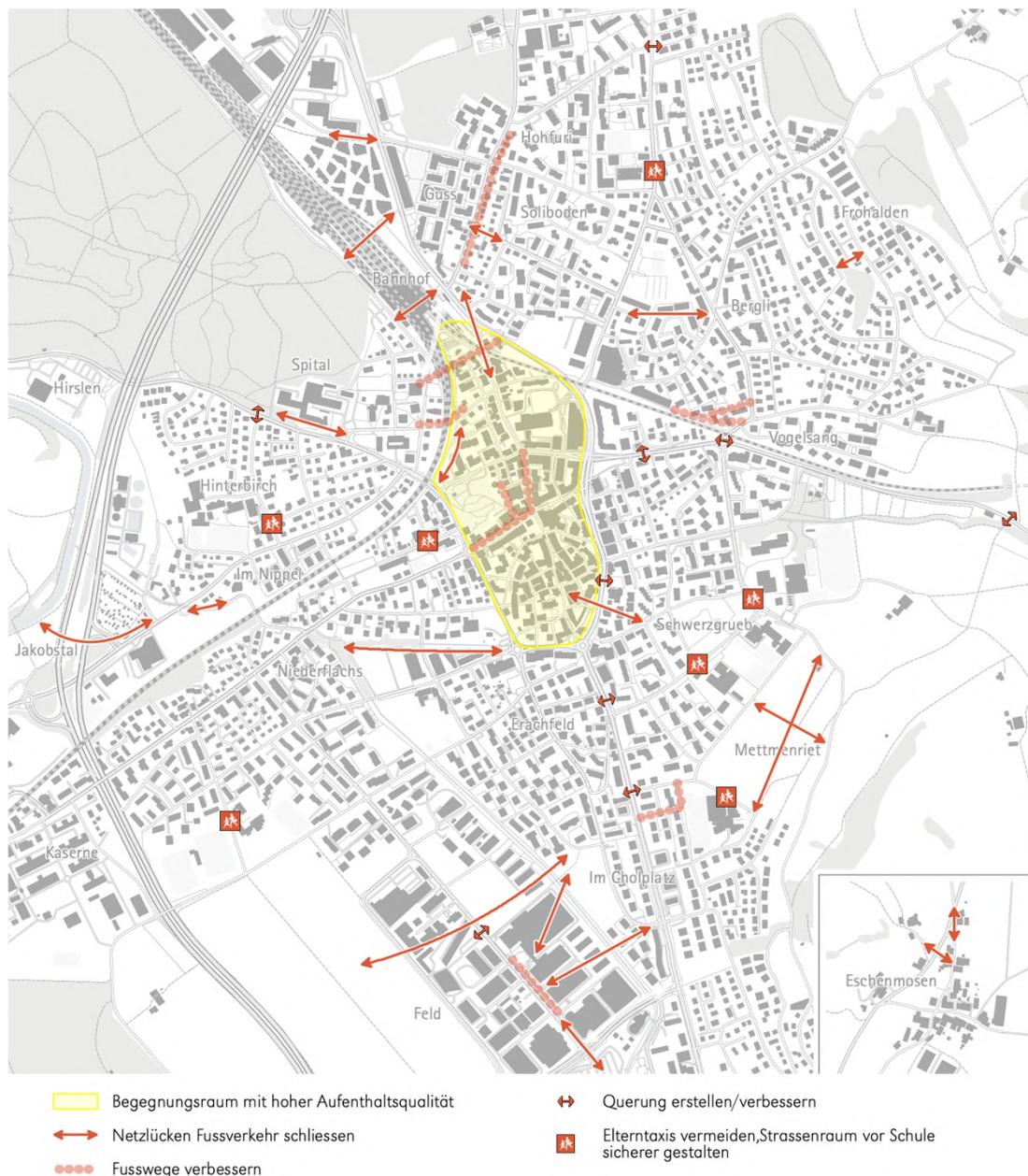
## 9 Handlungsfelder

Um die Ziele des Gesamtverkehrskonzepts zu erreichen, sind verschiedene Handlungsfelder zu bearbeiten. Handlungsfelder fassen einzelne Massnahmen (siehe Kap. 10) zusammen.



- |   |   |   |   |
|---|---|---|---|
|  | Begegnungsraum mit hoher Aufenthaltsqualität                                    |  | Verbesserte ÖV Anbindung Bülach Nord prüfen, ÖV-Erschliessung Badenerstrasse prüfen |
|  | Netzlücken Fussverkehr schliessen   |  | Busbevorzugung zur Reduzierung der Busbehinderung                                   |
|  | Fusswege verbessern   |  | Tempo-30-Zone bei Bedarf prüfen   |
|  | Querung erstellen/verbessern  |  | Haupttrichtung Knoten   |
|  | Elterntaxis vermeiden, Strassenraum vor Schule sicherer gestalten               |  | Durchfahrtsperre prüfen   |
|  | Netzlücken Veloverkehr schliessen   |  | Durchfahrtsperren Zentrum   |
|  | Strecke für Velos verbessern  |  | Prüfung Verkehrsströme/Knotenform   |
|  | Knoten für Velos optimieren   |  | Parkleitsystem und Bewirtschaftungskonzept  |
|  | Velobstellplätze erstellen  |  | Bestehende Parkplätze erhalten und wo nötig schaffen (öffentlich/privat)            |
|  | Neue ÖV-Haltestelle   |  | Temporär autofreie Altstadt   |
|  | Reduktion Anzahl Busse auf Kasernenstrasse zulasten der Lindenhofstrasse prüfen |  | Dosierung Eschenmosen   |

## 9.1 Handlungsfelder Fussverkehr



### Begegnungsraum mit hoher Aufenthaltsqualität

Ziele GVK: G3 – Hohe Aufenthaltsqualität

Massnahmenbereiche rGVK: GM02.1 – Aufwertung und Entlastung Ortsdurchfahrten

Das Zentrum in Bülach (eingefasst durch Bahnhof, Hochfelder-, Post- und Schaffhauserstrasse) soll eine hohe Aufenthaltsqualität für den Fussverkehr aufweisen. Dies soll in Form eines «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 den Fussverkehr 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 dem Fussverkehr. Ein Begegnungsraum ermöglicht Ansätze, welche in parallel laufenden Planungsprojekten für das Zentrum bereits erarbeitet wurden, ohne diesen Prozessen zu starre Vorgaben zu machen.



Abbildung 20: Möglicher Ansatz zur Strassenraumgestaltung (Zielbild Zentrum, 09.03.21)

### **Netzlücken Fussverkehr schliessen, Fusswege verbessern, Querung erstellen/verbessern**

*Ziele GVK: FV1 – Fusswegnetz, FV2 – Zu Fuss oder mit dem Velo zur Schule, FV3 – Sichere Schulwege*

Um den Fussverkehr Bülach zu fördern, ist ein durchgängiges, attraktives, direktes und sicheres Wegnetz für den Fussverkehr erforderlich. Um ein durchgängiges Fusswegnetz zu erhalten sind die aufgezeigten Netzlücken zu schliessen. Entlang verschiedener Strassenabschnitte ist die Situation für den Fussverkehr zu verbessern. Auch sind sichere Querungsstellen (Fussgängerstreifen oder andere der Situation angemessene Lösungen) Bedingung für ein sicheres Wegnetz, auch im Hinblick auf Schulwege.

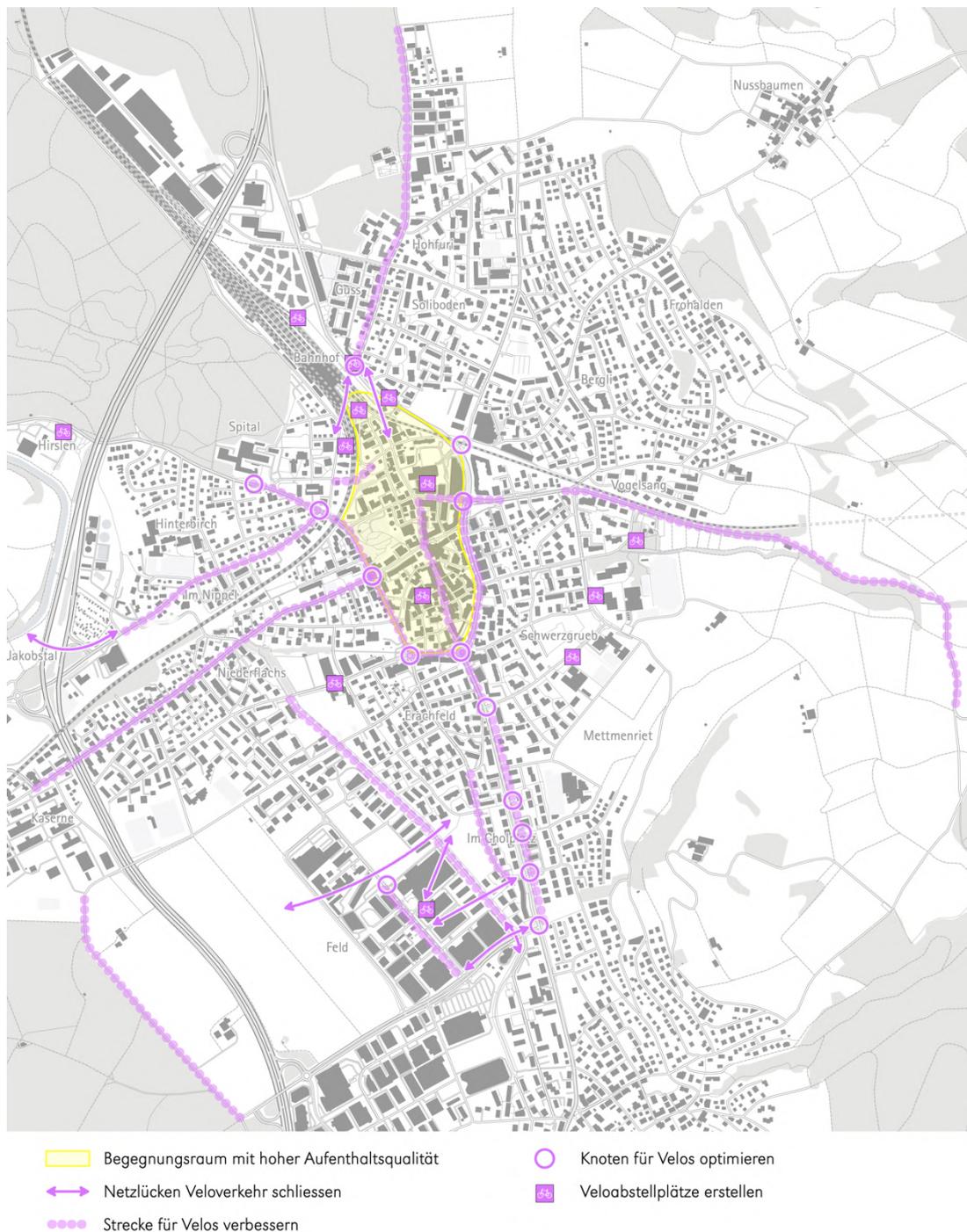
### **Elterntaxis vermeiden, Strassenraum vor Schule sicherer gestalten**

*Ziele GVK: FV2 – Zu Fuss oder mit dem Velo zur Schule, FV3 – Sichere Schulwege*

*Massnahmenbereiche rGVK: VV01.2 – Verbesserung der Schulwegsicherheit*

An den Bülacher Schulen und Kindergärten 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.

## 9.2 Handlungsfelder Veloverkehr



### Netzlücken Veloverkehr schliessen, Strecke für Velos verbessern

Ziele GVK: VV1 - Velonetz

Massnahmenbereiche rGVK: VV01.1 - Verbesserung der Infrastruktur für den Veloverkehr

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 Bahnhofs fehlen Querungsmöglichkeiten 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 dem Fussverkehr. Die aufgezeigten Handlungsorte decken sich mit jenen des kantonalen Velonetzplans.

### **Knoten für Velos optimieren**

*Ziele GVK: VV1 – Velonetz*

*Massnahmenbereiche rGVK: VV01.1 – Verbesserung der Infrastruktur für den Veloverkehr*

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**

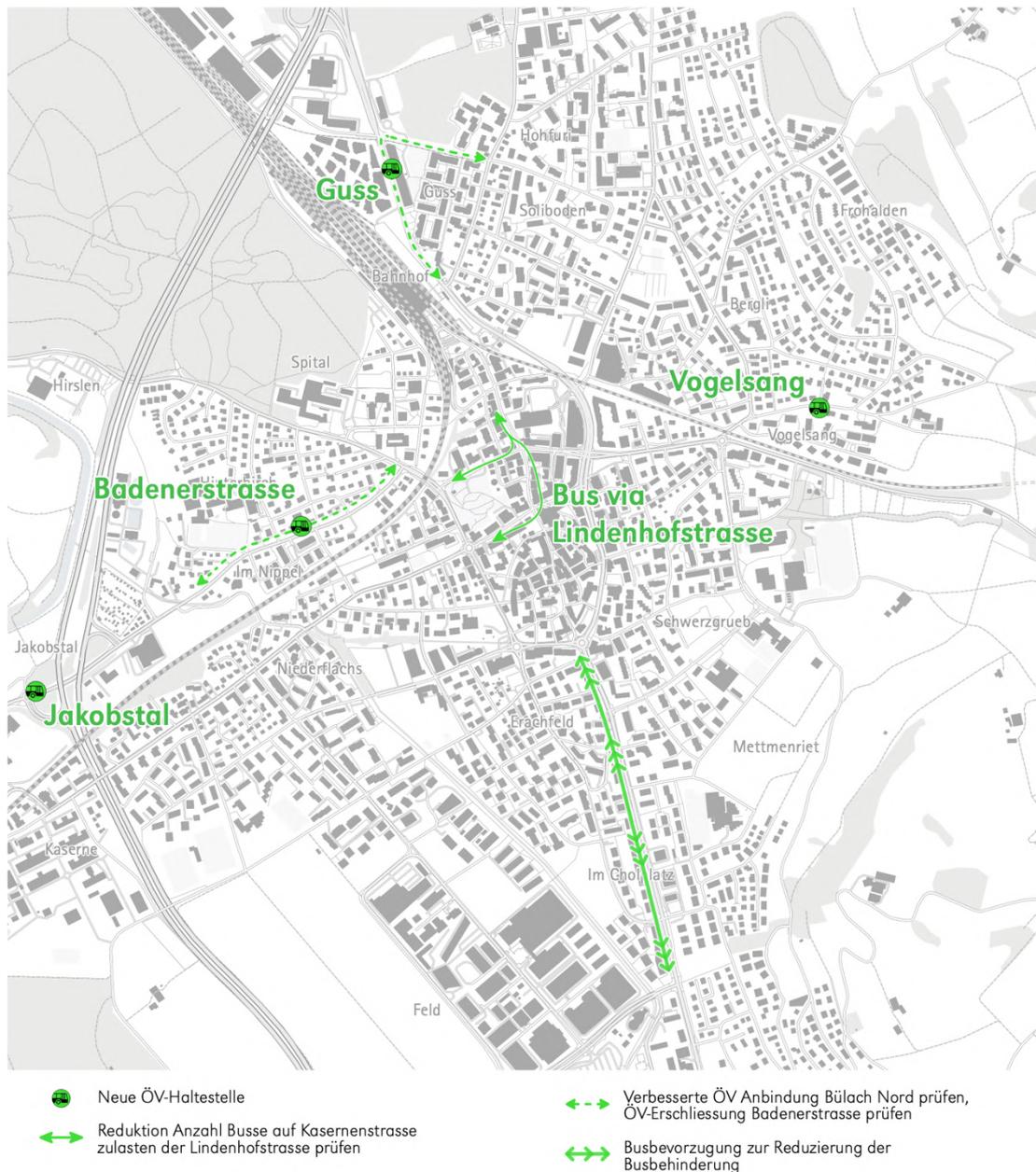
*Ziele GVK: VV2 – Veloabstellplätze*

*Massnahmenbereiche rGVK: GM01.3 – Erhalt und Ausbau von öffentlichen Veloabstellanlagen, GM03.3 – Realisierung resp. Ausbau öffentliche Veloabstellanlagen / Velostationen an Bahnhöfen*

Um den Veloverkehr zu fördern sind an Schlüsselorten genügend Veloabstellplätze anzubieten, damit das Velo auch für eine Fahrt dorthin genutzt wird. Schlüsselorte im Sinne des GVKs sind öffentliche Einrichtungen wie der Bahnhof, Schulen, das Freibad oder das Sportzentrum Hirslen. Auch bei den Einkaufszentren in Bülach Süd müssen genügend Abstellplätze angeboten werden. Dazu ist das Gespräch mit den Grundeigentümern zu suchen. Veloabstellplätze sind möglichst witterungsgeschützt zu erstellen und Velos müssen an einer verankerten Struktur abgeschlossen werden können.

Veloabstellplätze bei Bushaltestellen (ausser beim Bahnhof) sind aus verkehrsplanerischer Sicht in Bülach nicht nötig, da die Stadt wegen ihrer geringen Ausdehnung kaum Potential an Umsteigebeziehungen zwischen Velo und Bus hat.

### 9.3 Handlungsfelder ÖV



#### Neue ÖV-Haltestelle und verbesserte ÖV-Anbindung

Ziele GVK: ÖV1 – Erreichbare Quartiere

Massnahmenbereiche rGVK: ÖV01.1 – Prüfung neuer tangentialer Buslinien, ÖV01.2 – Optimierung Linieneinführungen zu wichtigen Zielen

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 Liniennetz 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**

*Ziele GVK: ÖV2 – Optimierte Buslinienführung im Zentrum*

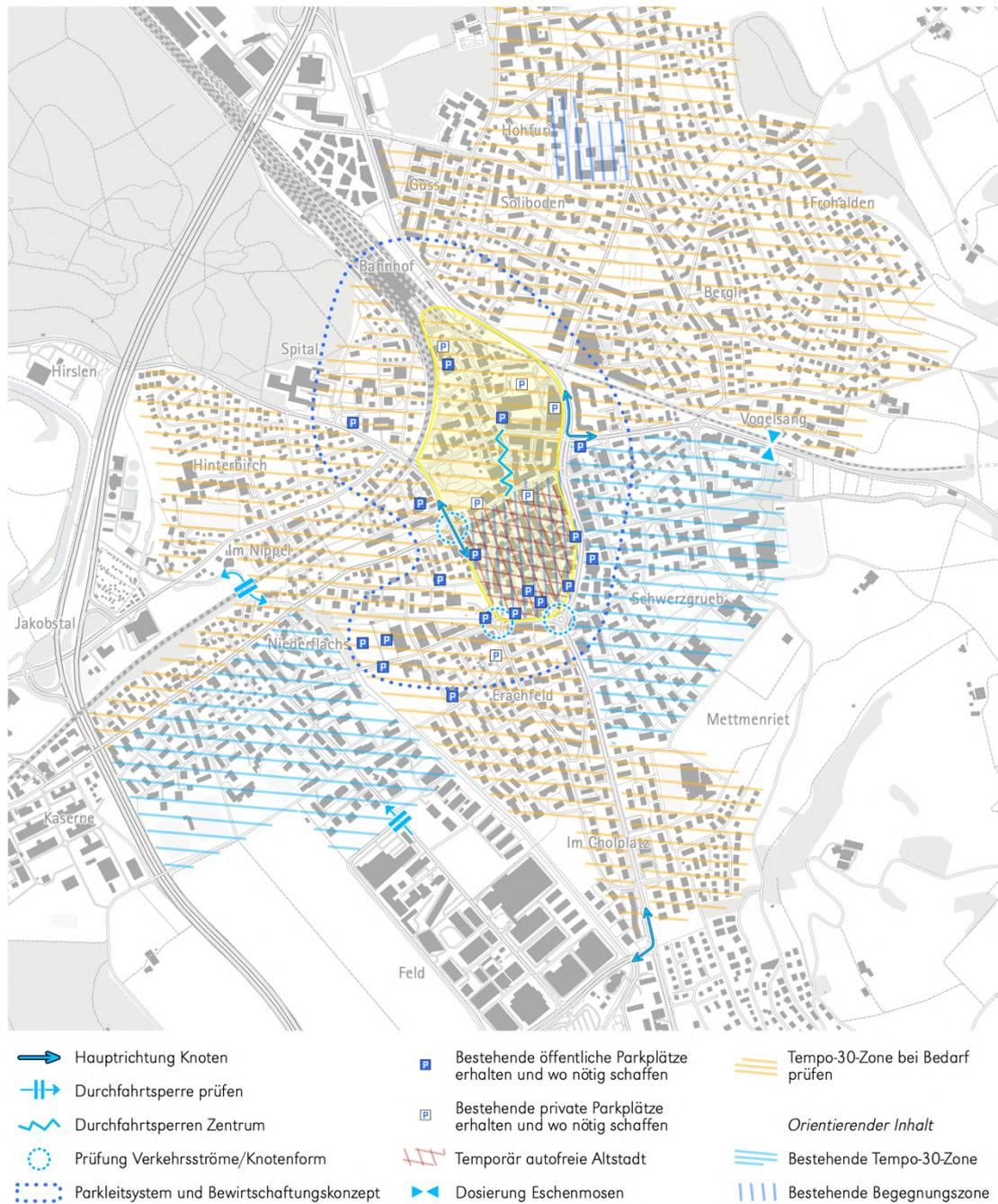
Um die Anzahl Busse auf der Bahnhofstrasse zwischen Winterthurer- und Kasernenstrasse zu reduzieren, ist zu prüfen, ob einzelne Buslinien (515, 535) über die Lindenhofstrasse statt über die Kasernenstrasse geführt werden können. Die Haltestelle Gewerbehäus würde durch die umgelegten Linien nicht mehr 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**

*Ziele GVK: ÖV1 – Erreichbare Quartiere*

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 über die Signalsteuerung.

## 9.4 Handlungsfelder MIV



### Tempo-30-Zone bei Bedarf prüfen

Ziele GVK: G3 – Hohe Aufenthaltsqualität, FV1 – Fusswegnetz, FV3 – Sichere Schulwege, VV1 – Velonetz, MIV1 – Tempo-30-Zonen, MIV2 – MIV auf Hauptachsen und kein Durchgangsverkehr in Quartieren

Massnahmenbereiche rGVK: GM02.2 – Prüfung Tempo-30- und Begegnungszonen, MIV01 – Bündelung des Verkehrs auf den Hauptachsen

Tempo-30-Zonen fördern die Koexistenz der Verkehrsteilnehmenden, 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.

### **Durchfahrtsperren Zentrum, Prüfung Verkehrsströme/Knotenform**

*Ziele GVK: MIV3 – Kein MIV-Durchgangsverkehr im Zentrum, MIV7 – Autoarme Altstadt*

*Massnahmenbereiche rGVK: GM02.1 – Aufwertung und Entlastung der Ortsdurchfahrten*

Auf der Bahnhofstrasse zwischen Winterthurer- und Kasernenstrasse liegt der Anteil des Durchgangsverkehrs heute bei einem Drittel. Hinzu kommt Quell- und Zielverkehr aus dem Bereich des Bahnhofs. An der ersten Stadt-Werkstatt wurden mögliche Stossrichtungen für die MIV-Erschliessung des Zentrums zur Diskussion gestellt. Das Festhalten am Status-Quo erhielt kaum Unterstützung, es besteht somit Handlungsbedarf. Der Durchgangsverkehr durch das Zentrum ist auf den Altstadtring zu verlagern. Um dieses Ziel zu erreichen, ist die Durchfahrt zwischen Hochfelder- und Winterthurerstrasse zu sperren oder zu erschweren. Die Verlagerung des Verkehrs hat Auswirkungen auf die Belastungen der Knoten am Altstadtring, insbesondere die Kreisel der Poststrasse. Die Auswirkungen der Verlagerungen sind zu prüfen, wenn nötig sind bauliche oder betriebliche Massnahmen an den Knoten zu treffen.

Die Parkplätze im Zentrum sind von ausserhalb zu erschliessen, es soll jeweils der kürzeste Weg aus dem Zentrum gefahren werden, um die Bahnhofstrasse oder die Strassen in der Altstadt nicht zusätzlich zu belasten. Dazu ist der MIV im Zentrum mit entsprechenden baulichen und betrieblichen Massnahmen zu lenken.

### **Hauptrichtung Knoten, Dosierung Eschenmosen**

*Ziele GVK: MIV2 – MIV auf Hauptachsen und kein Durchgangsverkehr in Quartieren, MIV3 – Kein MIV-Durchgangsverkehr im Zentrum*

*Massnahmenbereiche rGVK: GM02.1 – Aufwertung und Entlastung Ortsdurchfahrten*

Das GVK Bülach stützt sich auf das Zielbild des Verkehrsmanagements Bülach [10], die drei Autobahnan-schlüsse sind in das kommunale Verkehrssystem einzubinden. Dazu soll der Verkehr an den Knoten an den nächstgelegenen Anschluss geleitet werden. Es werden dabei keine Richtungen unterbunden, sondern lediglich die Priorisierung und Signalsteuerung angepasst. Am Knoten Schaffhauser-/Winterthurerstrasse ist deshalb die Signalsteuerung und Knotengeometrie so anzupassen, dass der Hauptstrom nicht auf den Altstadtring geleitet wird. Falls die Leistungsfähigkeit des Knotens Schaffhauser-/Winterthurerstrasse nicht mehr gegeben ist, ist am östlichen Stadtrand eine Dosierungsanlage zu erstellen, um den Ziel- und Durchgangsverkehr aufzustauen und in Richtung Stadtzentrum zu dosieren. Am Knoten Post-/Hochfelder-/Kasernenstrasse ist die Hauptbeziehung Hochfelder-/Poststrasse gegenüber der Kasernenstrasse zu bevorzugen (siehe Prüfung Verkehrsströme/Knotenform).

### **Temporär autofreie Altstadt**

*Ziele GVK: MIV7 – Autoarme Altstadt, G3 – Hohe Aufenthaltsqualität, U3 – Massnahmen befristet testen*

*Massnahmenbereiche rGVK: GM02.1 – Aufwertung und Entlastung Ortsdurchfahrten*

Um die Aufenthaltsqualität für den Fussverkehr 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 Märkte oder Zeiten am Wochenende. Diese Massnahme soll explizit als Versuch zeitnah durchgeführt werden.

### **Durchfahrtsperre prüfen**

*Ziele GVK: MIV2 – MIV auf Hauptachsen und kein Durchgangsverkehr in Quartieren*

*Massnahmenbereiche rGVK: GM02.1 – Aufwertung und Entlastung Ortsdurchfahrten*

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 und beim Knoten Feld-/Ifangstrasse ist das Rechtsabbiegen in das Quartier zu verhindern. Die Auswirkungen der Sperren auf das übergeordnete Strassennetz sind zu prüfen.

### **Parkleitsystem und Bewirtschaftungskonzept**

*Ziele GVK: MIV3 – Kein MIV-Durchgangsverkehr im Zentrum, MIV6 – Optimale Auslastung Parkierungsanlagen*

Um die vorhandenen Parkierungsanlagen in Bülach optimal auszulasten, sollen Fahrzeuge über die Belegung der Parkierungsanlagen informiert werden. Dabei soll mittels dynamischer und statischer Anzeigesysteme an verschiedenen Standorten (und einer Webseite) entsprechend gelenkt werden. Dazu ist ein System zu erstellen, welches die bestehenden Parkierungsanlagen umfasst. Der Einbezug von grossen privaten Parkierungsanlagen ist anzustreben.

### **Bestehende Parkplätze erhalten und wo nötig schaffen**

*Ziele GVK: MIV4 – Parkierung am Rand des Zentrums anbieten/schaffen, MIV6 – Optimale Auslastung Parkierungsanlagen, MIV8 – Parkplätze in der Altstadt erhalten*

Aus Sicht des Gewerbes entspricht das bestehende Angebot an Parkierungsmöglichkeiten nicht ihren Anforderungen. Das Parkplatzangebot ist zu überprüfen und bei Bedarf zu ergänzen

## 10 Massnahmen

Die Umsetzung der Handlungsfelder erfolgt in 54 Massnahmen, welche nachfolgend aufgeführt werden.

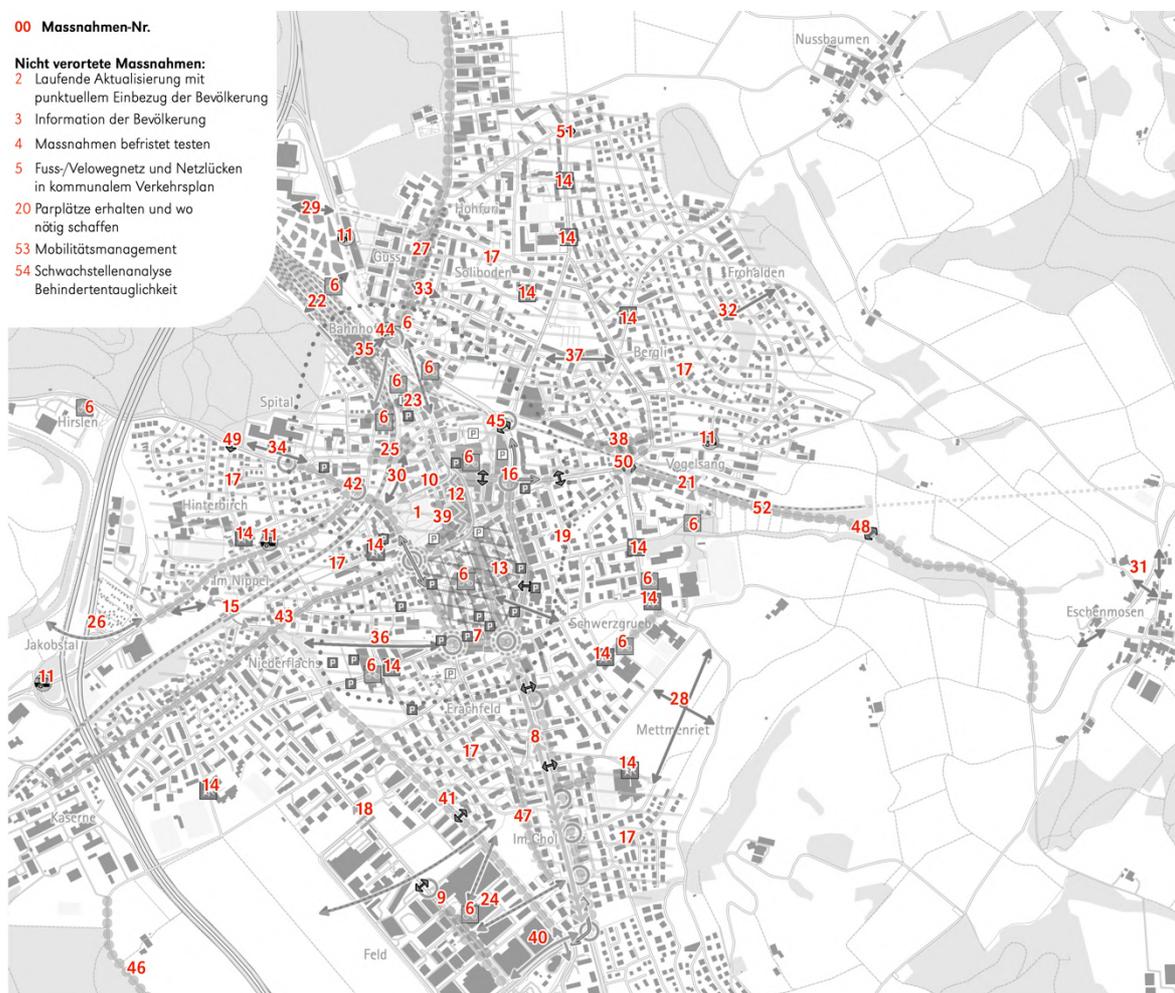


Abbildung 21: Verortung der Massnahmen

### Realisierungshorizont

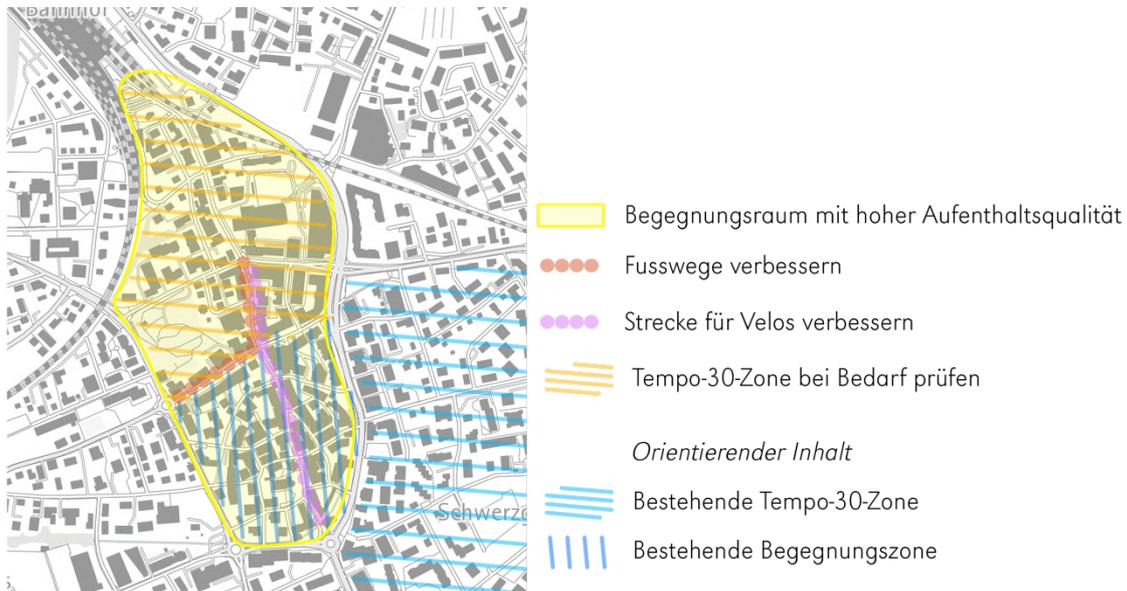
Für die einzelnen Massnahmen gibt es unterschiedliche Realisierungshorizonte:

- Kurzfristig: < 5 Jahre
- Mittelfristig: 5 – 10 Jahre
- Langfristig: > 10 Jahre

Nr.	Bezeichnung	Zuständigkeit	Koordination	Realisierungshor.	Seite
1	Begegnungsraum Zentrum	Stadt Bülach	Durchfahrtsperre Zentrum, Gewerbe/Anwohner ÖV-Betreiber	mittelfristig	45
2	Laufende Aktualisierung mit punktuellm Einbezug der Bevölkerung	Stadt Bülach	-	Daueraufgabe	47
3	Information der Bevölkerung	Stadt Bülach	-	Daueraufgabe	48
4	Massnahmen befristet testen	Stadt Bülach	-	Daueraufgabe	49
5	Fuss-/Velowegnetz und Netzlücken in kommunalem Verkehrsplan	Stadt Bülach	Grundeigentümer	kurzfristig	50
6	Velobstellplätze Schlüsselorte	Stadt Bülach	Begegnungsraum Zentrum	kurzfristig	52
7	Verbesserung Fuss-/Veloverkehr bei Sanierung Altstadttring (BGK) Altstadttring	Kanton Zürich	Durchfahrtsperre Zentrum, BGK Zürichstrasse	mittelfristig	53
8	Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Zürichstrasse	Kanton Zürich	Durchfahrtsperre Zentrum, BGK Altstadttring	mittelfristig	54
9	Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Feldstrasse	Stadt Bülach	Verkehrslenkung Feld-/Ifangstrasse	mittelfristig	55
10	Busführung Lindenhofstrasse	Stadt Bülach	ZVV, Postauto, Gewerbe	kurzfristig	56
11	ÖV-Erschliessung verbessern	Stadt Bülach	ZVV, Postauto	langfristig	57
12	Durchfahrtsperre Zentrum	Stadt Bülach	Kanton Zürich	mittelfristig	58
13	Temporär autofreie Altstadt zeitnah als Versuch durchführen	Stadt Bülach	Begegnungsraum Zentrum, Eigentümer	kurzfristig	59
14	Elterntaxis vermeiden, Strassenraum vor Schule sicherer gestalten	Stadt Bülach	Schulen, Eltern-Organisationen	kurzfristig	60
15	Durchfahrtsperre Fabrikstrasse	Stadt Bülach	Städtische Werke (Müllabfuhr)	kurzfristig	61
16	Optimierung Knoten Schaffhauser-/Winterthurerstrasse	Kanton Zürich	BGK Zürichstrasse	mittelfristig	62
17	Tempo-30-Zonen in Quartieren	Stadt Bülach	Kantonspolizei	Daueraufgabe	64
18	Verkehrslenkung Feld-/Ifangstrasse	Stadt Bülach	Kanton Zürich, Nachbargemeinden, Gewerbe	mittelfristig	65
19	Parkleitsystem	Stadt Bülach	Eigentümer private Parkierungsanlagen	mittelfristig	66
20	Parkplätze erhalten im Zentrum, Parkplätze schaffen am Rand des Zentrums	Stadt Bülach	Gewerbe, Parkleitsystem, Parkplatzbewirtschaftung	Daueraufgabe	67
21	Dosierung Eschenmosen	Kanton Zürich	Optimierung Knoten Schaffhauser-/ Winterthurerstrasse	langfristig	68
22	Passerelle Bahnhof (Fussverkehr)	Stadt Bülach	Laufende Planung	kurzfristig	69
23	Netzlücken Herti (Fuss- und Veloverkehr)	Stadt Bülach	Gestaltungsplan Herti	mittelfristig	70
24	Fuss-/Veloverkehrerschliessung Einkaufszentrum	Stadt Bülach	Grundeigentümer	mittelfristig	71
25	Unterführung Bahnhofring verbessern	Stadt Bülach	Gestaltungsplan Herti	mittelfristig	72
26	Netzlücke Glatt (Fuss- und Veloverkehr)	Stadt Bülach	Kanton Zürich	langfristig	73
27	Fuss-/Veloverkehrsverbindung Solistrasse	Stadt Bülach	Tempo-30-Zonen in Quartieren, Kanton Zürich	langfristig	74
28	Netzlücken Mettmenniet (Fussverkehr)	Stadt Bülach	-	kurzfristig	75
29	Netzlücke Schützenmattstrasse (Fussverkehr)	Stadt Bülach	Gestaltungsplan Glasi	kurzfristig	76
30	Netzlücke Bahndamm (Fussverkehr)	Stadt Bülach	SBB, Gestaltungsplan Herti	mittelfristig	77
31	Netzlücken Eschenmosen (Fussverkehr)	Kanton Zürich	Stadt Bülach	mittelfristig	78
32	Netzlücke Frohhalde (Fussverkehr)	Stadt Bülach	-	mittelfristig	79
33	Netzlücke Kernstrasse (Fussverkehr)	Stadt Bülach	Kanton Zürich	mittelfristig	80
34	Netzlücke Spital (Fussverkehr)	Stadt Bülach	Spital Bülach, Kanton Zürich	mittelfristig	81
35	Netzlücke Bahnhofunterführung (Fussverkehr)	Stadt Bülach	SBB	langfristig	82
36	Netzlücke Sechtbach (Fussverkehr)	Stadt Bülach	AWL, Grundeigentümer	kurzfristig	83
37	Netzlücke Fuchsli (Fussverkehr)	Stadt Bülach	-	langfristig	84
38	Fussweg Vögeliacher verbessern	Stadt Bülach	-	mittelfristig	85
39	Fussweg Lindenhof/Kasernenstrasse verbessern	Stadt Bülach	Grundeigentümer	langfristig	86
40	Veloverbindung entlang Grenzstrasse anbieten	Kanton Zürich	BGK Zürichstrasse	langfristig	87
41	Veloweg Rietbach	Stadt Bülach	Gemeinde Bachenbülach, Kanton Zürich	mittelfristig	88
42	Veloverbindung Hochfelder-/Badenerstrasse verbessern	Kanton Zürich	ÖV-Erschliessung verbessern	mittelfristig	89
43	Veloverbindung Kasernenstrasse verbessern	Stadt Bülach	BGK Altstadttring	mittelfristig	90
44	Knoten Schaffhauser/Solistrasse für Velos optimieren	Kanton Zürich	Stadt Bülach	kurzfristig	91
45	Knoten Schaffhauserstr./Unterweg für Velos optimieren	Kanton Zürich	Stadt Bülach	mittelfristig	92
46	Veloverbindung Höhragenstrasse verbessern	Stadt Bülach	Gemeinde Bachenbülach	mittelfristig	93
47	Veloverbindung Cholplatz verbessern	Stadt Bülach	-	mittelfristig	94
48	Fussgängerquerung Bachtel	Kanton Zürich	Stadt Bülach	kurzfristig	95
49	Fussgängerquerung Hochfelderstrasse	Kanton Zürich	Stadt Bülach	kurzfristig	96
50	Fussgängerquerung Kreisel/Berglistrasse	Kanton Zürich	-	mittelfristig	97
51	Fussgängerquerung Unterweg	Stadt Bülach	-	langfristig	98
52	Veloverbindung Winterthurerstrasse verbessern	Kanton Zürich	Stadt Bülach	mittelfristig	99
53	Mobilitätsmanagement	Stadt Bülach	-	Daueraufgabe	100
54	Schwachstellenanalyse Begindertauglichkeit	Stadt Bülach	-	mittelfristig	101

Tabelle 6: Übersicht der Massnahmen

## 1 Begegnungsraum Zentrum



### Ziele

G3 – Hohe Aufenthaltsqualität, FV1 – Fusswegnetz, MIV1 – Tempo-30-Zonen, MIV3 – Kein MIV-Durchgangsverkehr im Zentrum, MIV7 – Autoarme Altstadt

### 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 Altstadttring) 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. 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. 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.

**Zuständigkeit**

Stadt Bülach

**Koordination**

Durchfahrtsperre Zentrum, Gewerbe/Anwohner ÖV-Betreiber

**Realisierungshorizont**

mittelfristig

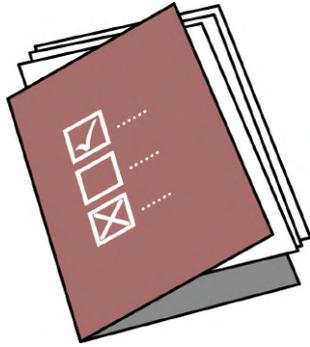
**Verweis GVK 2012**

GV-1: Umgestaltung Zentrumsdurchfahrt



Möglicher Ansatz zur Strassenraumgestaltung (Zielbild Zentrum)

## 2 Laufende Aktualisierung mit punktuelltem Einbezug der Bevölkerung



### Ziele

U1 - Laufende Aktualisierung, U4 - Einsatz aktueller Technologien

### Beschreibung

Die Mobilität wird sich auch künftig wandeln. Sich abzeichnende neue Trends (z.B. Sharing-Angebote, Elektromobilität) werden, wo angemessen, einbezogen und berücksichtigt.

### 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.

### Zuständigkeit

Stadt Bülach

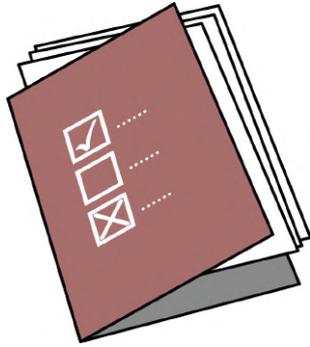
### Koordination

-

### Realisierungshorizont

Daueraufgabe

### 3 Information der Bevölkerung



#### Ziele

U2 – 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 Massnahmen und über die periodische Aktualisierung des GVK zu informieren.

#### Zuständigkeit

Stadt Bülach

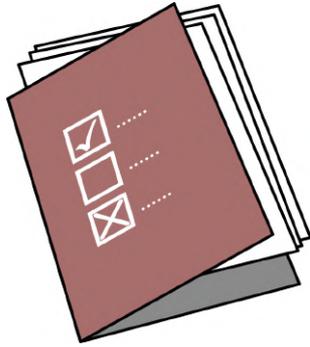
#### Koordination

–

#### Realisierungshorizont

Daueraufgabe

## 4 Massnahmen befristet testen



### Ziele

U3 – 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.

### Zuständigkeit

Stadt Bülach

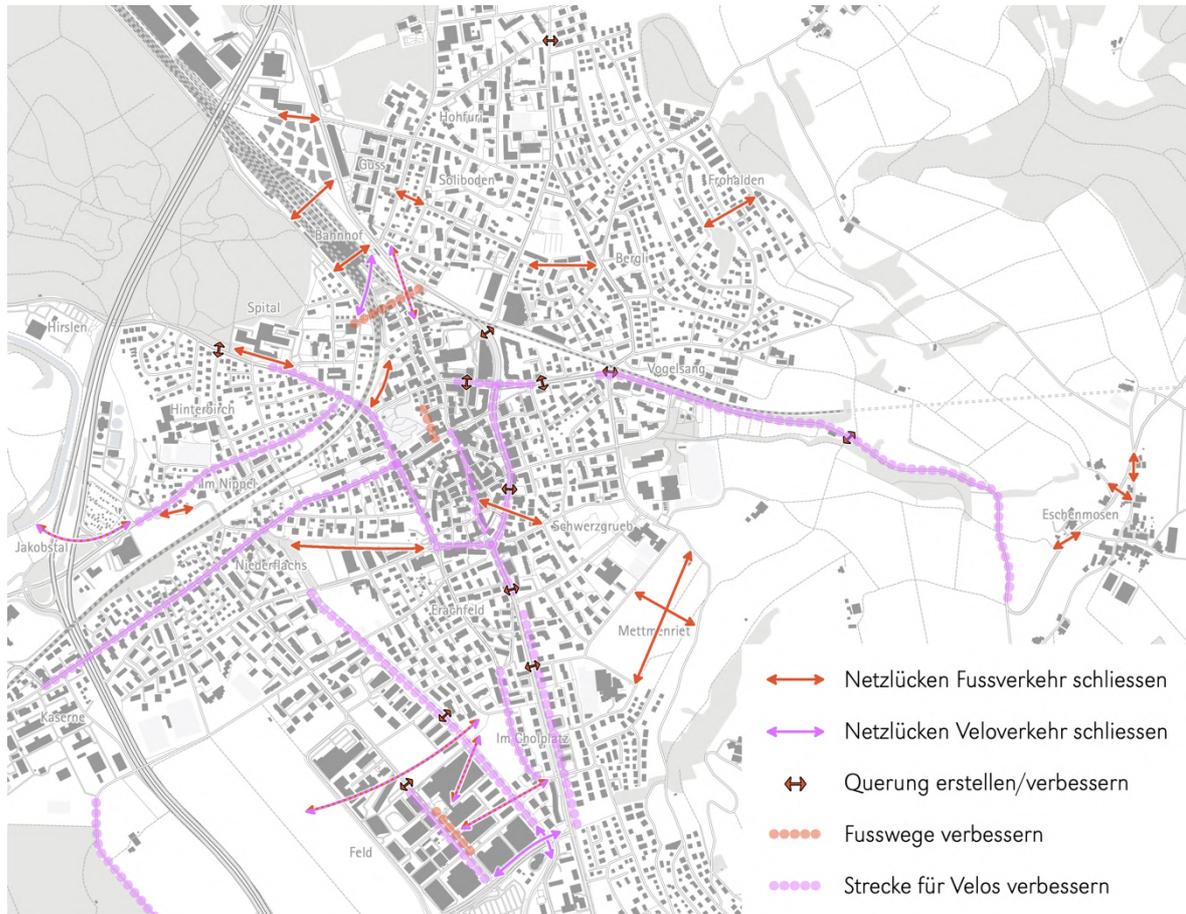
### Koordination

–

### Realisierungshorizont

Daueraufgabe

## 5 Fuss-/Velowegnetz und Netzlücken in kommunalem Verkehrsplan



### Ziele

FV1 – Fusswegnetz

### 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.

### Zuständigkeit

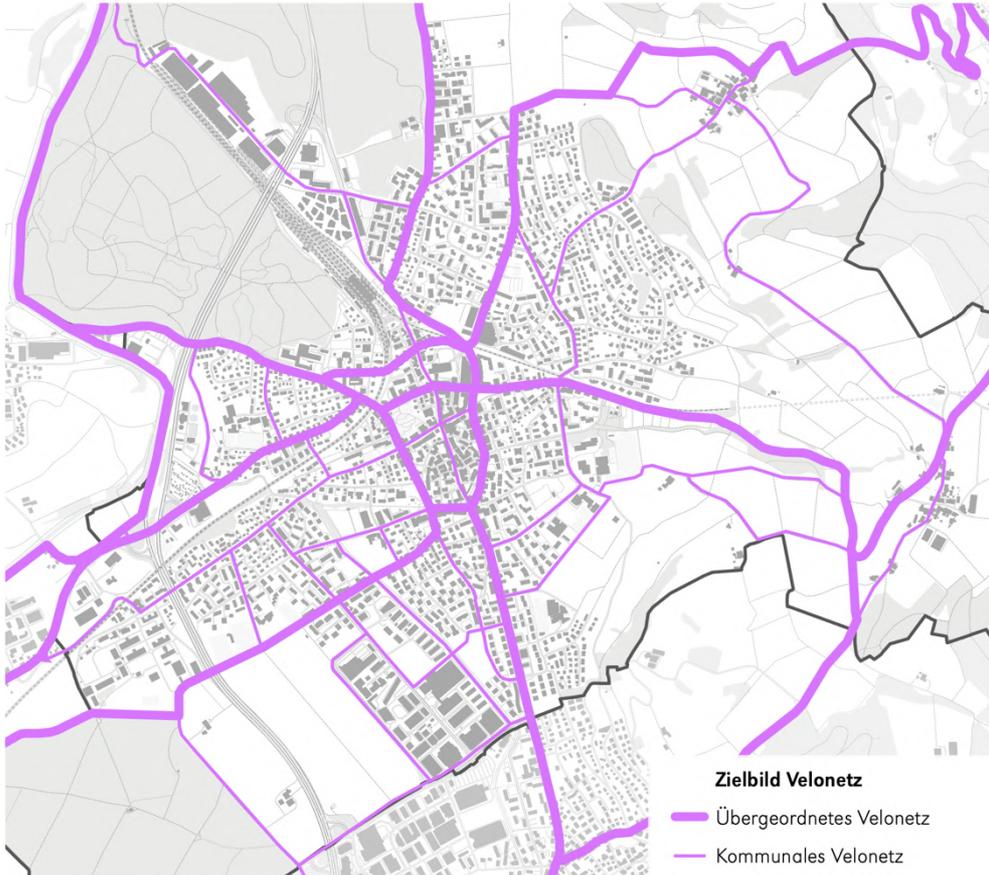
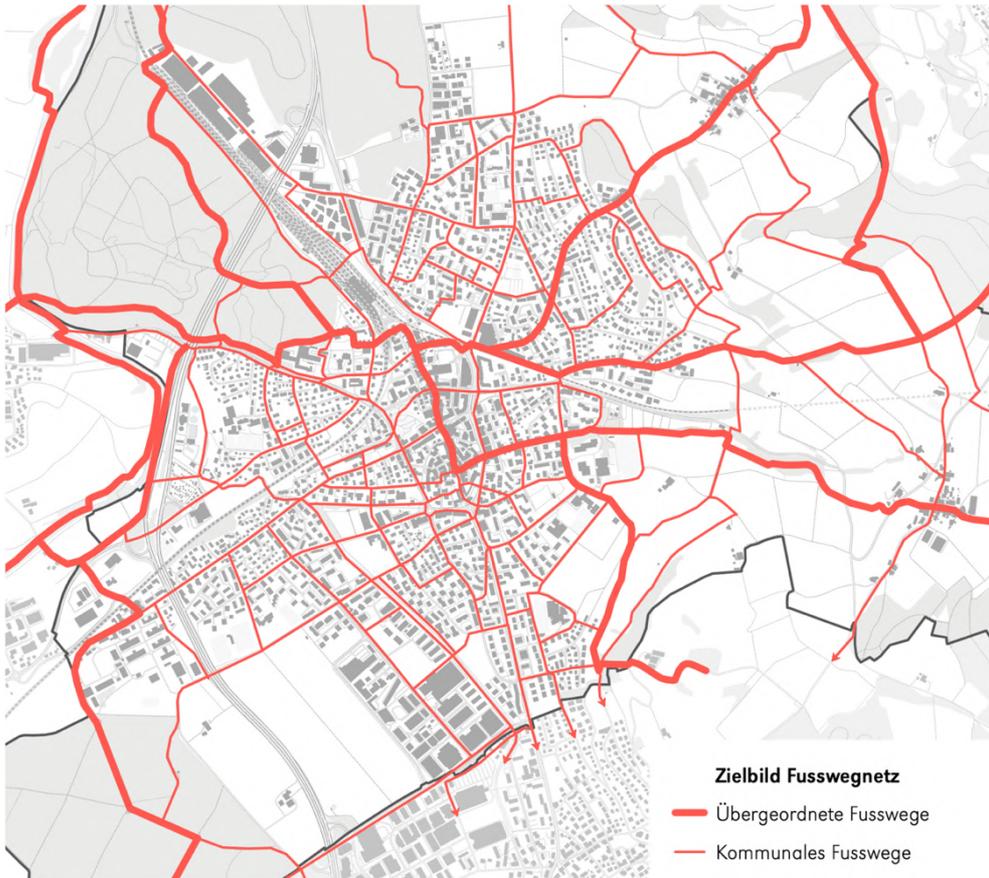
Stadt Bülach

### Koordination

Grundeigentümer

### Realisierungshorizont

kurzfristig



## 6 Veloabstellplätze Schlüsselorte



### Ziele

VV2 – Veloabstellplätze

### Beschreibung

Um den Veloverkehr in Bülach zu fördern sind neben Velorouten genügend attraktive Veloabstellplätze bei publikumsintensiven Einrichtungen und weiteren Schlüsselorten wie am Bahnhof, bei Einkaufsgeschäften, Kirchen, öffentlichen Einrichtungen, Schulen, Spital und Sportanlagen 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. Zur Erhöhung der Sicherheit sind gesicherte Velostationen an verschiedenen Orten in Bülach anzubieten. Bei Bedarf sind Ladestationen für E-Bikes und Veloabstellplätze für Lastenvelos anzubieten.

### Zuständigkeit

Stadt Bülach

### Koordination

Begegnungsraum Zentrum

### Realisierungshorizont

kurzfristig

## 7 Verbesserung Fuss-/Veloverkehr bei Sanierung Altstadttring



### Ziele

FV3 – Sichere Schulwege, VV1 – Velonetz, MIV2 – MIV auf Hauptachsen und kein Durchgangsverkehr in Quartieren

### 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

Im Sanierungsprojekt Altstadttring ist die Situation für den Veloverkehr zu verbessern. Zudem sind die aufgezeigten Querungen für Fussgänger anzubieten. Bei der Umgestaltung der Schaffhauserstrasse sind die Vorschriften bezüglich der Ausnahmetransportroute II zu beachten.

### Zuständigkeit

Kanton Zürich

### Koordination

Durchfahrtsperre Zentrum, BGK Zürichstrasse

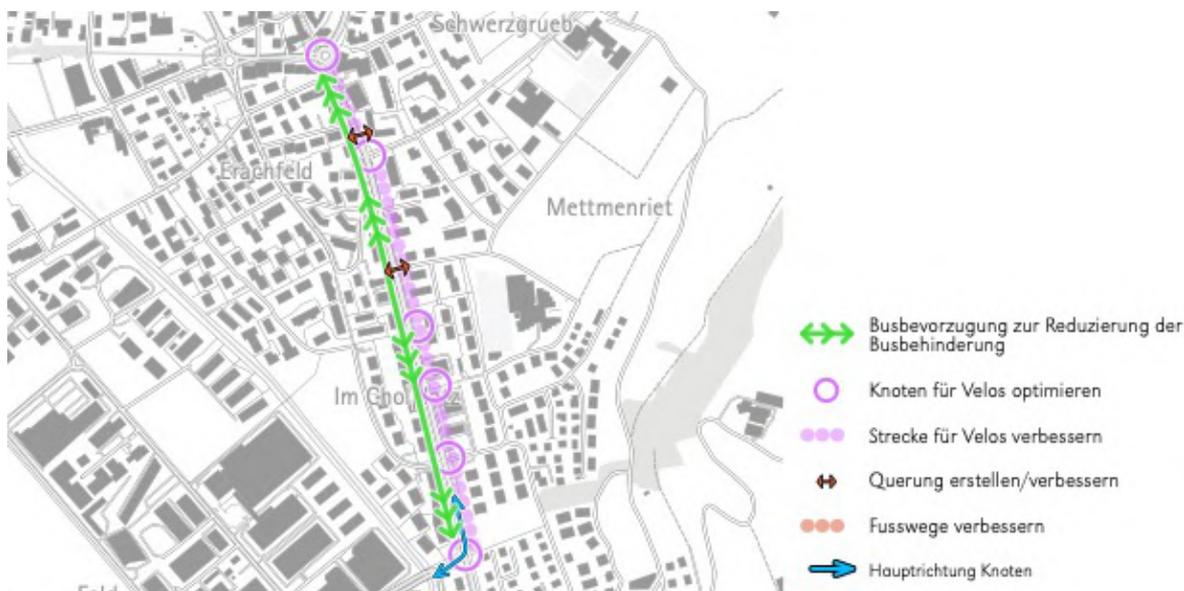
### Realisierungshorizont

mittelfristig

### Verweis GVK 2012

FV-1: Fussgängerquerungen Hauptverkehrsstrassen, GV-2: Umgestaltung Altstadttring

## 8 Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Zürichstrasse



### Ziele

FV3 – Sichere Schulwege, ÖV1 – Erreichbare Quartiere, VV1 – Velonetz, MIV2 – MIV auf Hauptachsen und kein Durchgangsverkehr in Quartieren

### 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 Fahrbahnhaltestelle Mettmenriet 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. Bei der Umgestaltung sind die Vorschriften bezüglich der Ausnahmetransportroute II zu beachten. Zudem ist diese auf das Bauprojekt Zürichstrasse Süd in Bachenbülach abzustimmen.

### Zuständigkeit

Kanton Zürich

### Koordination

Durchfahrtsperre Zentrum, Verbesserung Fuss-/Veloverkehr bei Sanierung Altstadttring

### Realisierungshorizont

mittelfristig

### Verweis GVK 2012

ÖV-5: Fahrbahnhaltestelle Mettmenriet Ost, RV-1: Verzweigung Schwerzgrueb-/Zürichstrasse

## 9 Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Feldstrasse



### Ziele

FV1 – Fusswegnetz, VV1 – Velonetz

### 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.

### Zuständigkeit

Stadt Bülach

### Koordination

Verkehrslenkung Feld-/Ifangstrasse

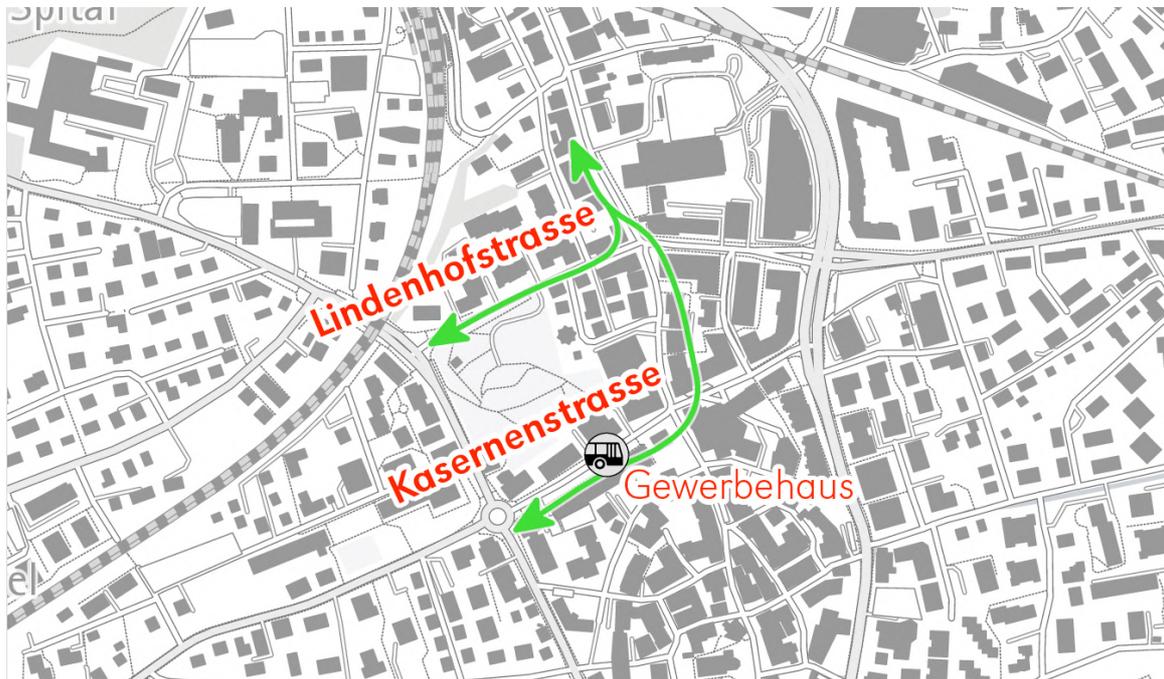
### Realisierungshorizont

mittelfristig

### Verweis GVK 2012

FV-1: Fussgängerquerungen Hauptverkehrsstrassen, RV-3: Verbreiterung Schritwiseweg / Einmündung Feldstrasse

## 10 Busführung Lindenhofstrasse



### Ziele

ÖV2 - Optimierte Buslinienführung im Zentrum

### 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 Gewerbehaus 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.

### Zuständigkeit

Stadt Bülach

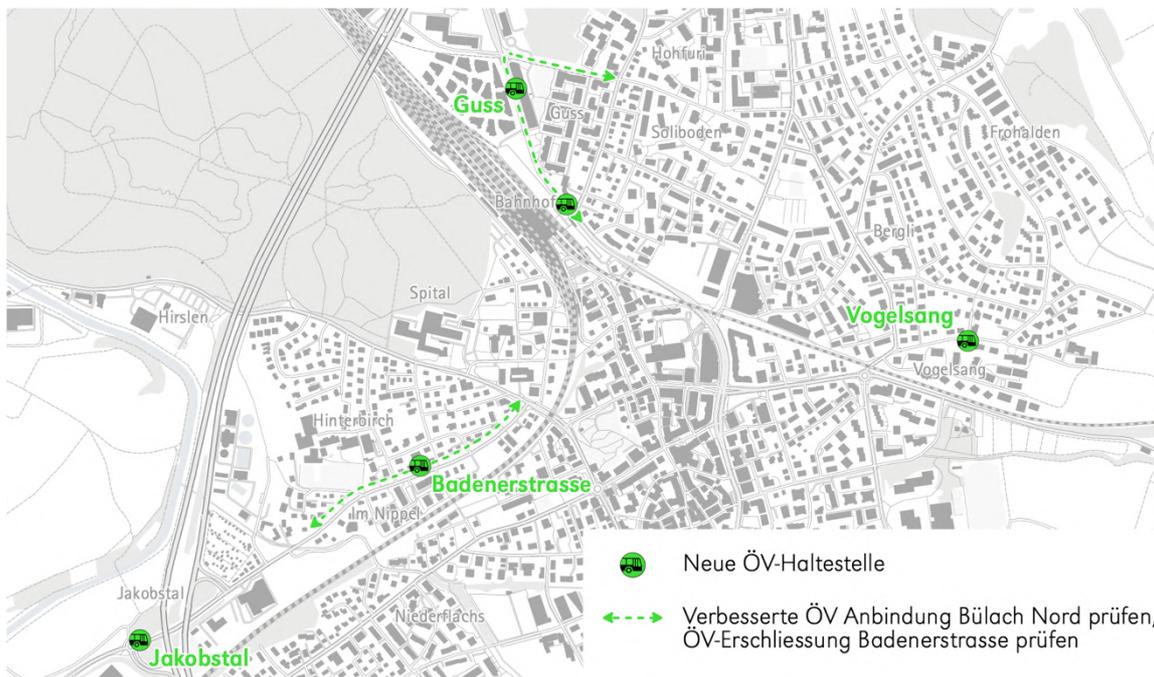
### Koordination

ZVV, Postauto, Gewerbe

### Realisierungshorizont

kurzfristig

## 11 ÖV-Erschliessung verbessern



### Ziele

ÖV1 – Erreichbare Quartiere

### 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 Linienkonzzept dazu ist noch zu erarbeiten. In diesem Zusammenhang ist zu prüfen, ob auf der Badenerstrasse eine neue Bushaltestelle im Bereich der Schulanlage Hinterbirch 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 Guss und Unterführung Mitte auf der Schaffhauserstrasse zu prüfen.

### Umsetzung

Für die gezeigten Haltestellen sind eine Potentialanalyse und Machbarkeitsprüfung durchzuführen. Bei der Führung der Linie 501 über die Schaffhauserstrasse sind die Vorschriften bezüglich der Ausnahmetransportroute zu beachten.

### Zuständigkeit

Stadt Bülach

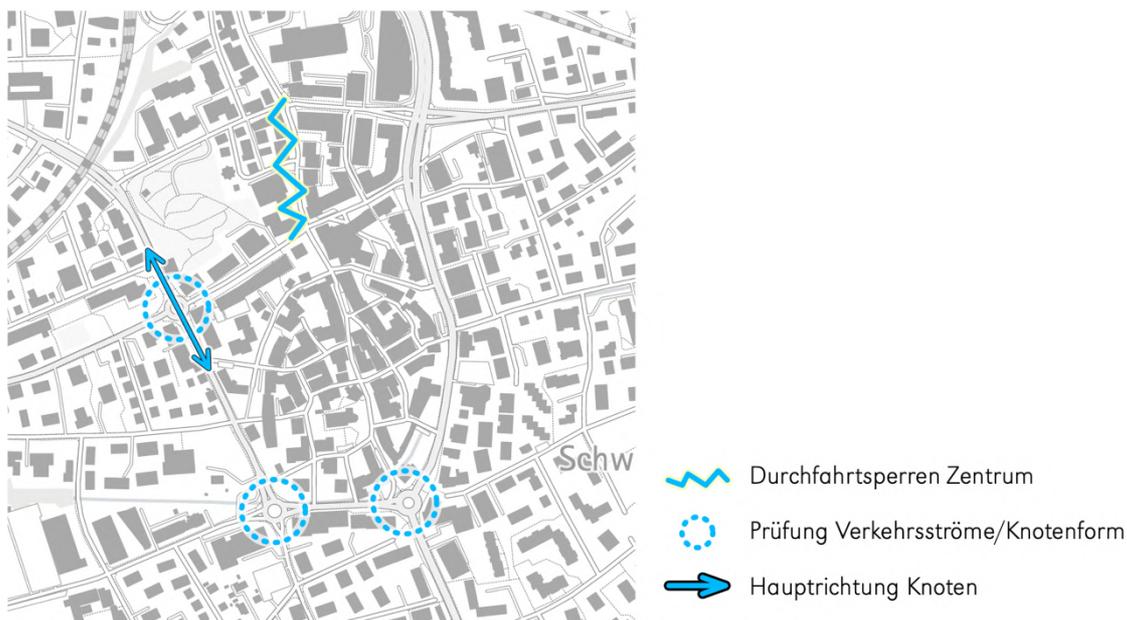
### Koordination

ZVV, Postauto

### Realisierungshorizont

langfristig

## 12 Durchfahrtsperre Zentrum



### Ziele

MIV2 – MIV auf Hauptachsen und kein Durchgangsverkehr in Quartieren, MIV3 – Kein MIV-Durchgangsverkehr im Zentrum, MIV7 – Autoarme Altstadt

### 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.

### Zuständigkeit

Stadt Bülach

### Koordination

Kanton Zürich

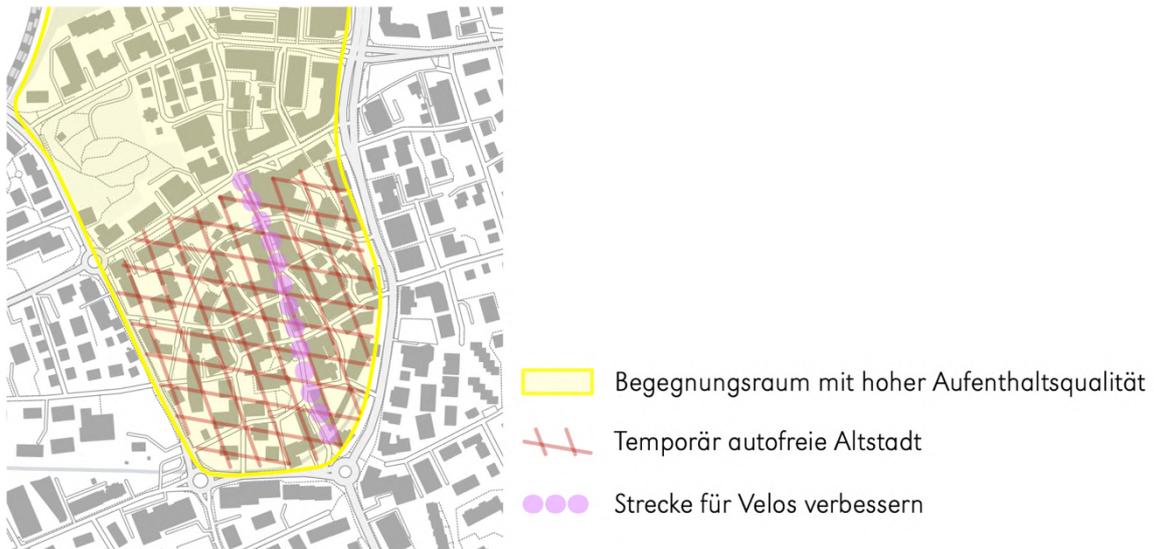
### Realisierungshorizont

mittelfristig

### Verweis GVK 2012

GV-2: Umgestaltung Altstadtring

## 13 Temporär autofreie Altstadt zeitnah als Versuch durchführen



### Ziele

FV1 – Fusswegnetz, VV1 – Velonetz, MIV5 – Parkierung im Zentrum von ausserhalb erschliessen  
 MIV7 – Autoarme Altstadt, U3 – Massnahmen befristet testen

### 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. Ebenfalls gilt es aufzuzeigen, wie Personen, welche behinderungsbedingt auf ein Auto angewiesen sind, in ihrer Mobilität nicht eingeschränkt werden.

Diese Massnahme soll explizit als Versuch zeitnah durchgeführt werden.

### Zuständigkeit

Stadt Bülach

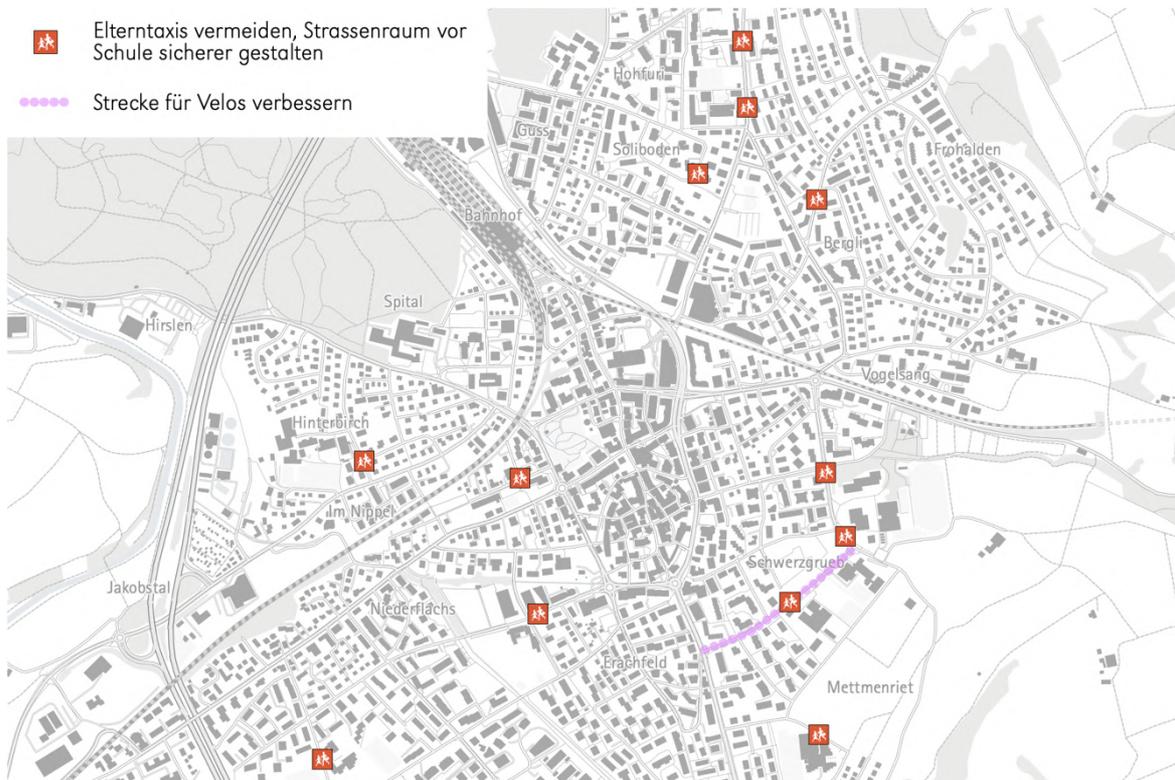
### Koordination

Begegnungsraum Zentrum,  
Eigentümer

### Realisierungshorizont

kurzfristig

## 14 Elterntaxis vermeiden, Strassenraum vor Schule sicherer gestalten



### Ziele

FV2 – Zu Fuss oder mit dem Velo zur Schule

### Beschreibung

An den Bülacher Schulen und Kindergärten werden Kinder 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 und Kindergarten 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.

### Zuständigkeit

Stadt Bülach

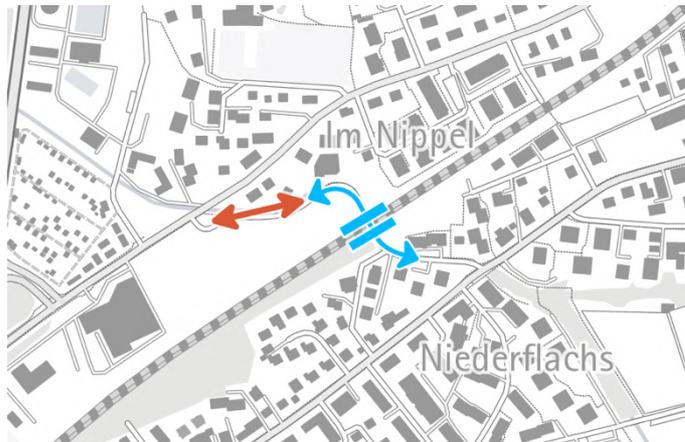
### Koordination

Schulen, Eltern-Organisationen

### Realisierungshorizont

kurzfristig

## 15 Durchfahrtsperre Fabrikstrasse



↔ Netzlücken Fussverkehr schliessen

—|↔ Durchfahrtsperre prüfen

### Ziele

FV1 – Fusswegnetz, MIV2 – MIV auf Hauptachsen und kein Durchgangsverkehr in Quartieren

### 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.

### Zuständigkeit

Stadt Bülach

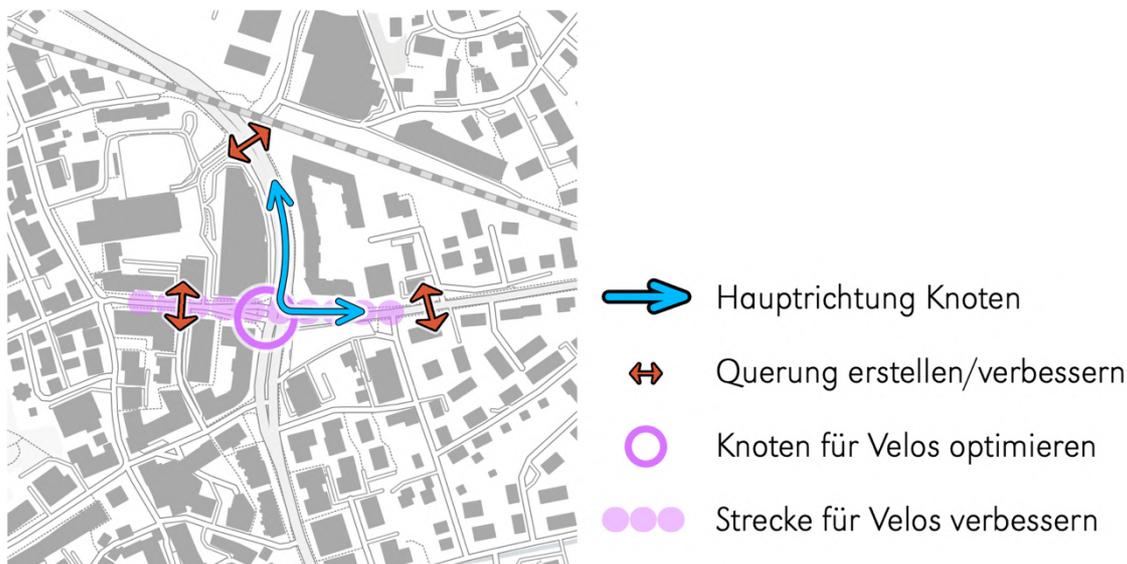
### Koordination

Städtische Werke (Müllabfuhr)

### Realisierungshorizont

kurzfristig

## 16 Optimierung Knoten Schaffhauser-/Winterthurerstrasse



### Ziele

FV1 – Fusswegnetz, FV3 – Sichere Schulwege, VV1 – Velonetz, MIV2 – MIV auf Hauptachsen und kein Durchgangsverkehr in Quartieren

### 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. Bei der Umgestaltung sind die Vorschriften bezüglich der Ausnahmetransportroute II auf der Schaffhauserstrasse zu beachten.

### Zuständigkeit

Kanton Zürich

### Koordination

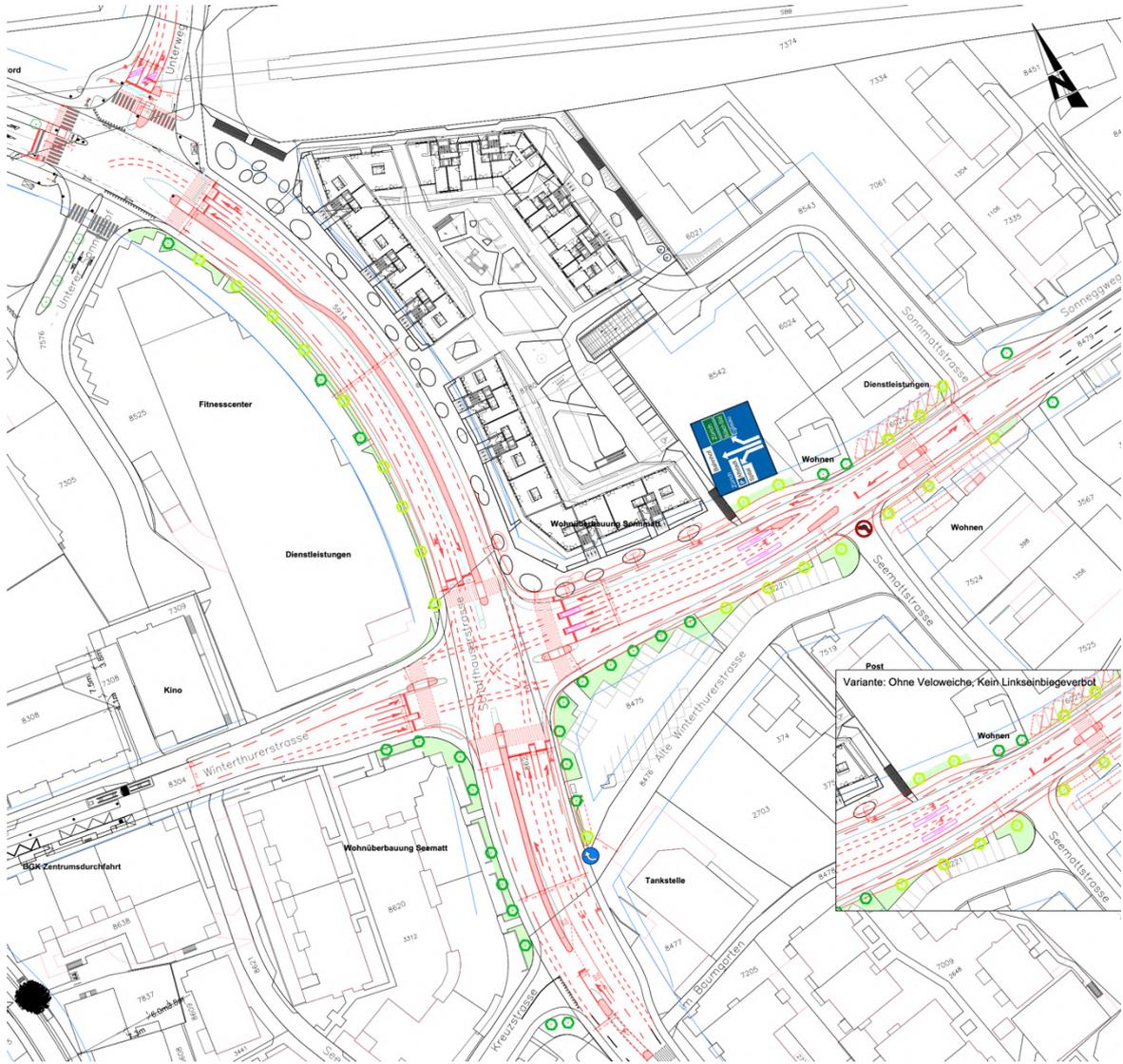
BGK Zürichstrasse

### Realisierungshorizont

mittelfristig

### Verweis GVK 2012

FV-1: Fussgängerquerungen Hauptverkehrsstrassen



Planausschnitt Betriebskonzept Schaffhauser-/Winterthurerstrasse

## 17 Tempo-30-Zonen in Quartieren



### Ziele

G3 – Hohe Aufenthaltsqualität, FV1 – Fusswegnetz, FV3 – Sichere Schulwege, VV1 – Velonetz, MIV1 – Tempo-30-Zonen

### 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) prüft der Stadtrat die Einführung einer Tempo-30-Zone.

### Zuständigkeit

Stadt Bülach

### Koordination

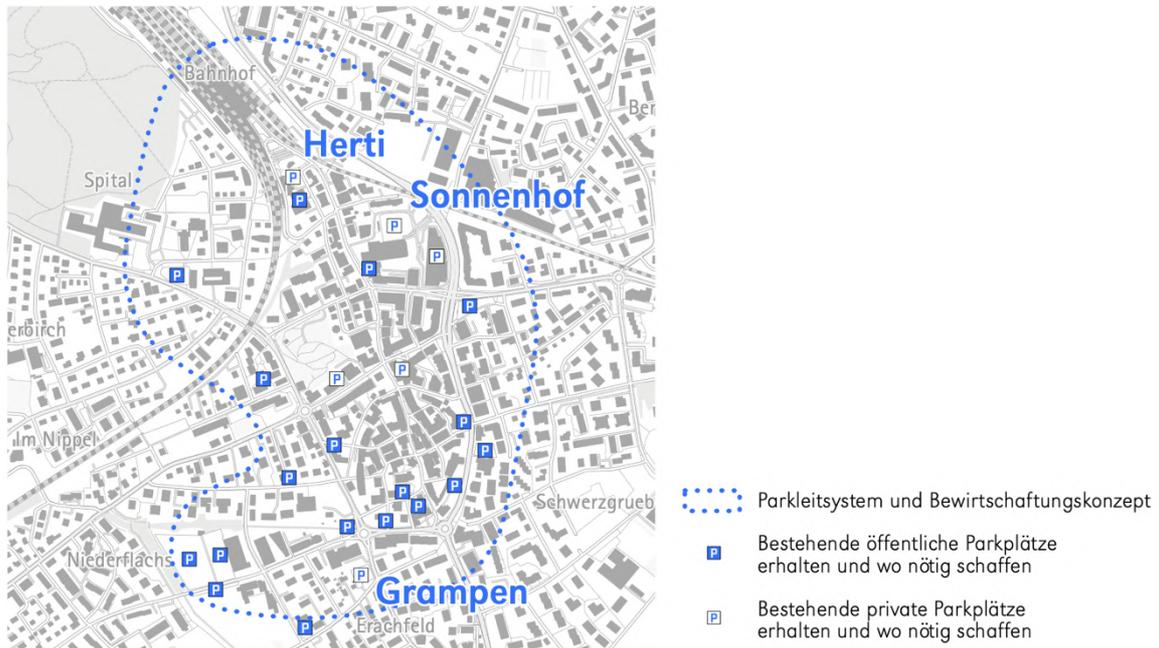
Kantonspolizei

### Realisierungshorizont

Daueraufgabe



## 19 Parkleitsystem



### Ziele

MIV6 – Optimale Auslastung Parkierungsanlagen

### Beschreibung

Um die vorhandenen Parkierungsanlagen in Bülach optimal auszulasten, sollen Fahrzeuge über die Belegung der Parkierungsanlagen 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 Parkierungsanlagen umfasst. Der Einbezug von grossen privaten Parkierungsanlagen ist anzustreben. Ebenfalls soll auf Rollstuhlge-rechte Parkfelder aufmerksam gemacht werden.

### Umsetzung

Die Machbarkeit eines Parkleitsystems unter Einbezug von grossen privaten Anlagen ist zu prüfen.

### Zuständigkeit

Stadt Bülach

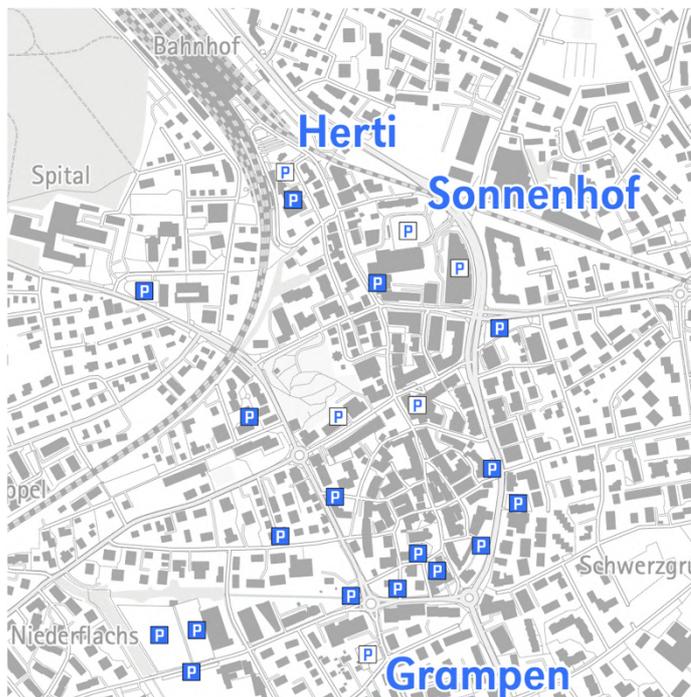
### Koordination

Eigentümer private Parkierungsanlagen

### Realisierungshorizont

mittelfristig

## 20 Parkplätze erhalten im Zentrum, Parkplätze schaffen am Rand des Zentrums



 Bestehende öffentliche Parkplätze erhalten und wo nötig schaffen

 Bestehende private Parkplätze erhalten und wo nötig schaffen

### Ziele

MIV4 – Parkierung am Rand des Zentrums anbieten/schaffen, MIV6 – Optimale Auslastung Parkierungsanlagen, MIV8 – Parkplätze in der Altstadt erhalten

### 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 Parkierungsanlagen am Rande des Zentrums (finanziell, bautechnisch) zu prüfen. Ebenfalls ist zu prüfen, wo rollstuhlgerechte Parkfelder markiert werden können.

### Zuständigkeit

Stadt Bülach

### Koordination

Gewerbe, Parkleitsystem, Parkplatzbewirtschaftung

### Realisierungshorizont

Daueraufgabe

## 21 Dosierung Eschenmosen



### Ziele

MIV3 – Kein MIV-Durchgangsverkehr im Zentrum

### 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.

### Zuständigkeit

Kanton Zürich

### Koordination

Optimierung Knoten Schaffhauser-/Winterthurerstrasse, Fussgängerquerung Bachtel

### Realisierungshorizont

langfristig

### Verweis GVK 2012

MIV-6: Dosierung Eschenmosen

## 22 Passerelle Bahnhof (Fussverkehr)



↔ Netzlücken Fussverkehr schliessen



Veloabstellplätze erstellen

### Ziele

FV1 – Fusswegnetz, VV1 – Velonetz

### 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.

### Zuständigkeit

Stadt Bülach

### Koordination

Laufende Planung

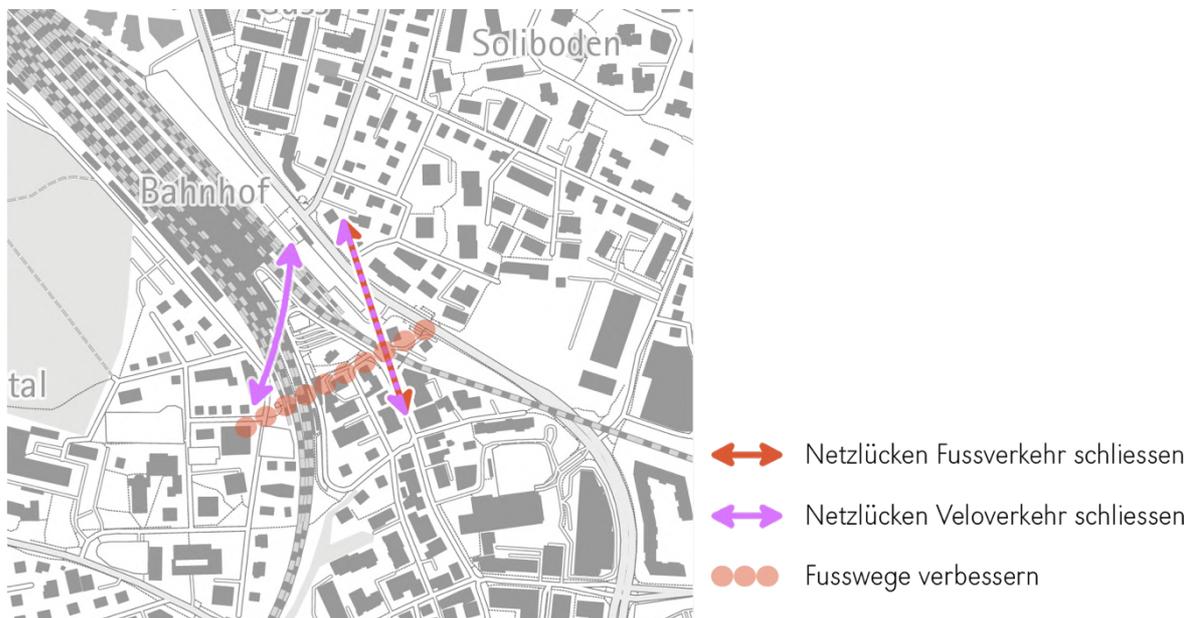
### Realisierungshorizont

kurzfristig

### Verweis GVK 2012

GV-5: Aufwertung Bahnhof Bülach

## 23 Netzlücken Herti (Fuss- und Veloverkehr)



### Ziele

FV1 – Fusswegnetz, VV1 – Velonetz

### 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.

### Zuständigkeit

Stadt Bülach

### Koordination

Gestaltungsplan Herti

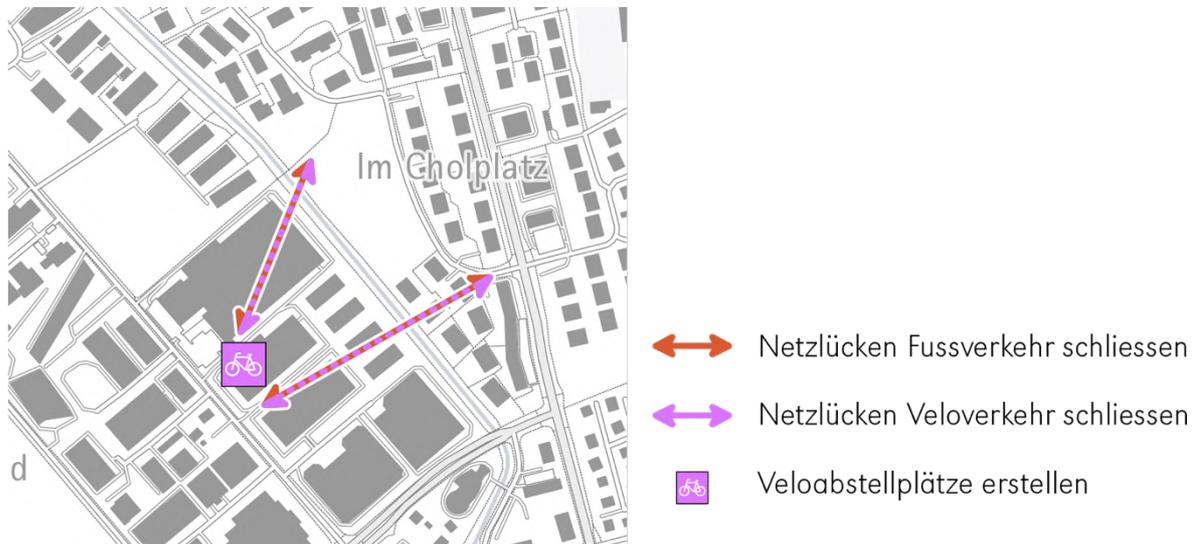
### Realisierungshorizont

mittelfristig

### Verweis GVK 2012

GV-5: Aufwertung Bahnhof Bülach

## 24 Fuss-/Veloverkehrerschliessung Einkaufszentrum



### Ziele

FV1 – Fusswegnetz, VV1 – Velonetz, VV2 – Veloabstellplätze

### 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.

### Zuständigkeit

Stadt Bülach

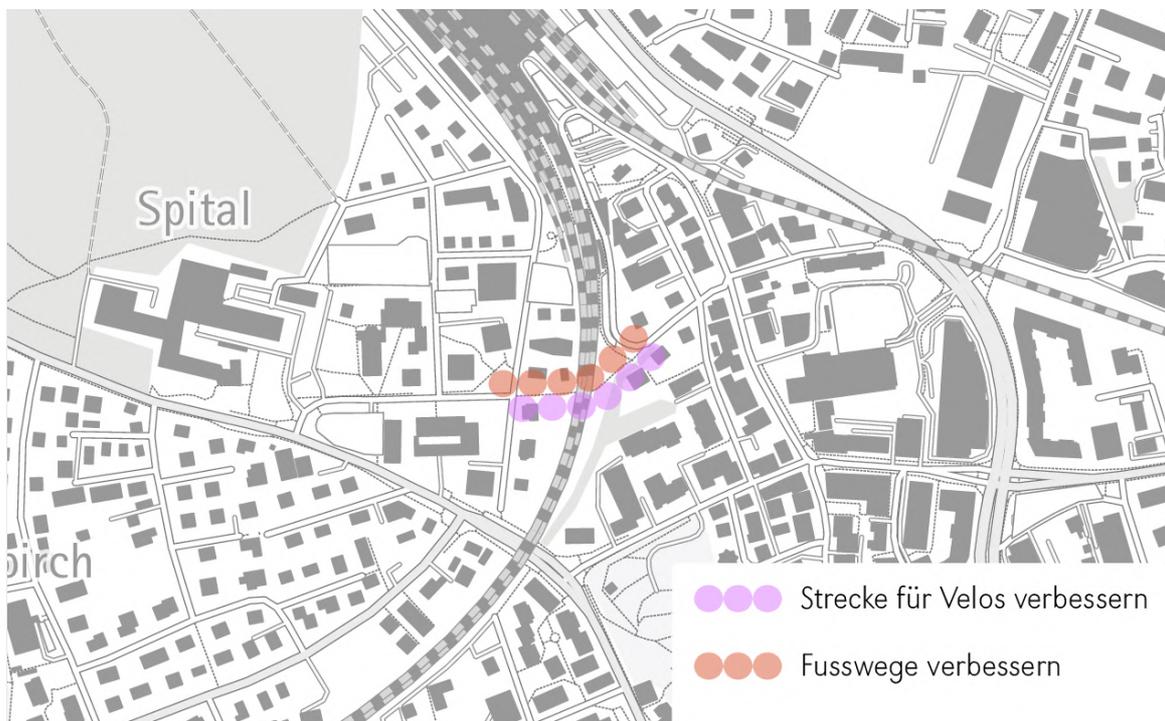
### Koordination

Grundeigentümer

### Realisierungshorizont

mittelfristig

## 25 Unterführung Bahnhofring verbessern



### Ziele

FV1 – Fusswegnetz, WV1 – Velonetz

### 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.

### Zuständigkeit

Stadt Bülach

### Koordination

Gestaltungsplan Herti

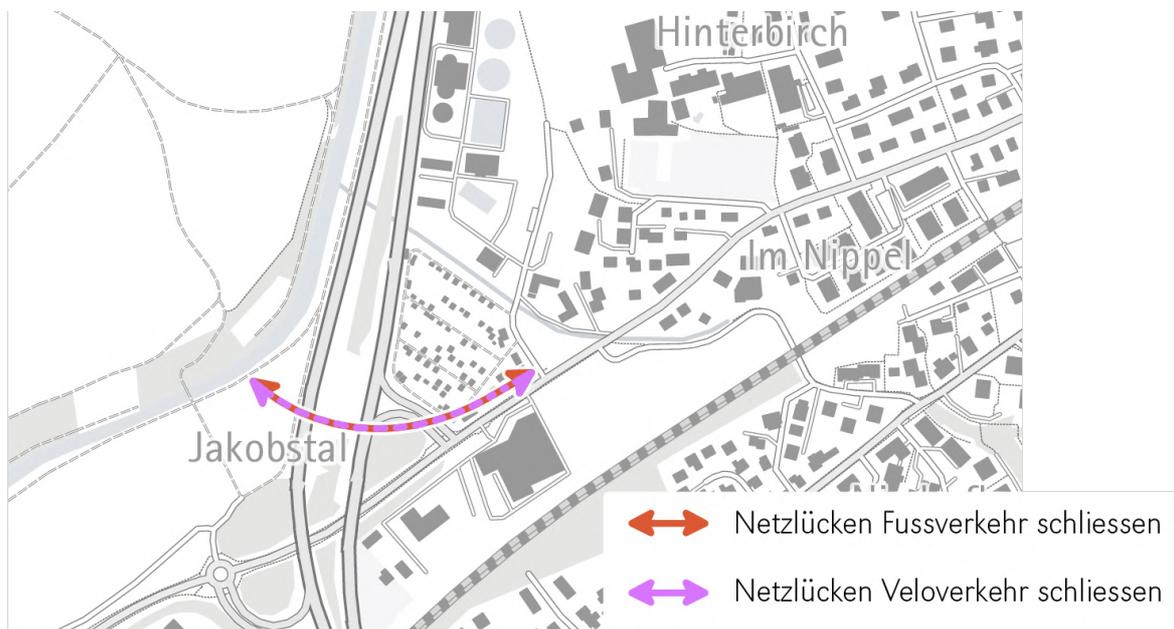
### Realisierungshorizont

mittelfristig

### Verweis GVK 2012

FV-12: Optimierte Ecksituation Spital-/Nordstrasse, RV-4: Radstreifen Bahnhofring

## 26 Netzlücke Glatt (Fuss- und Veloverkehr)



### Ziele

FV1 – Fusswegnetz, VV1 – Velonetz

### 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.

### Zuständigkeit

Stadt Bülach

### Koordination

Kanton Zürich

### Realisierungshorizont

langfristig

## 27 Fuss-/Veloverkehrsverbindung Solistrasse



### Ziele

FV1 – Fusswegnetz, VV1 – Velonetz

### 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.

### Zuständigkeit

Stadt Bülach

### Koordination

Tempo-30-Zonen in Quartieren,  
Kanton Zürich

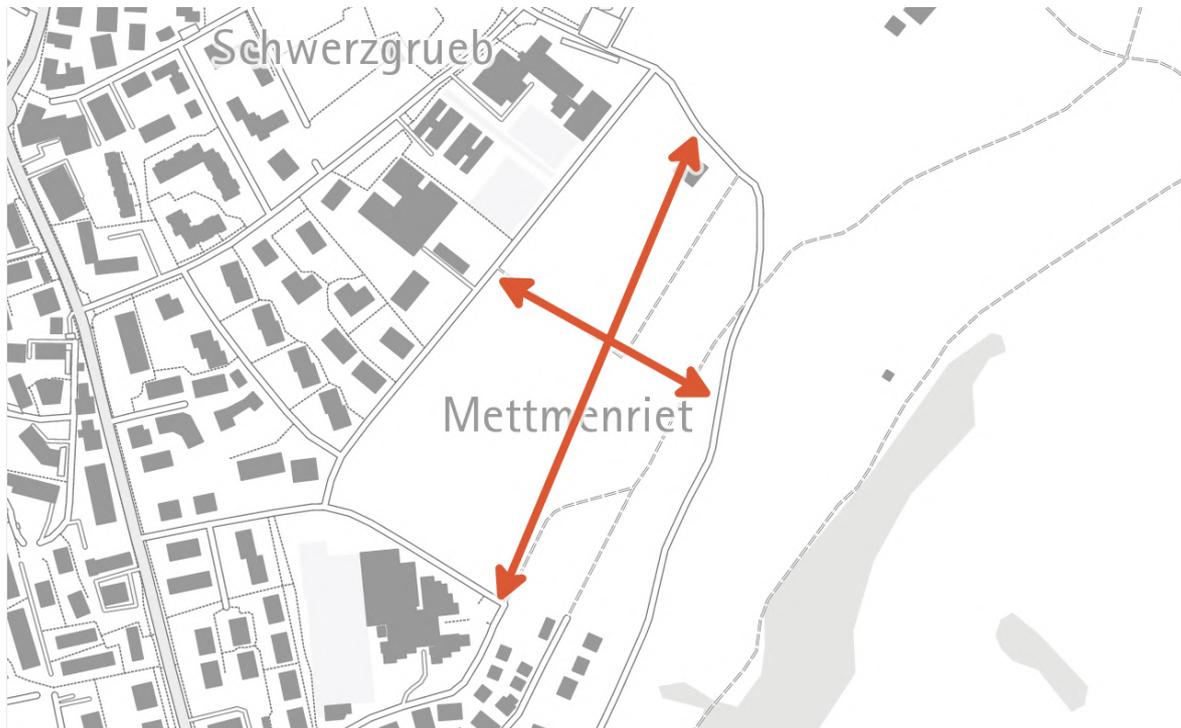
### Realisierungshorizont

langfristig

### Verweis GVK 2012

GV-7: Verkehrsregime Soliquartier

## 28 Netzlücken Mettmenriet (Fussverkehr)



### Ziele

FV1 – Fusswegnetz

### 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.

### Zuständigkeit

Stadt Bülach

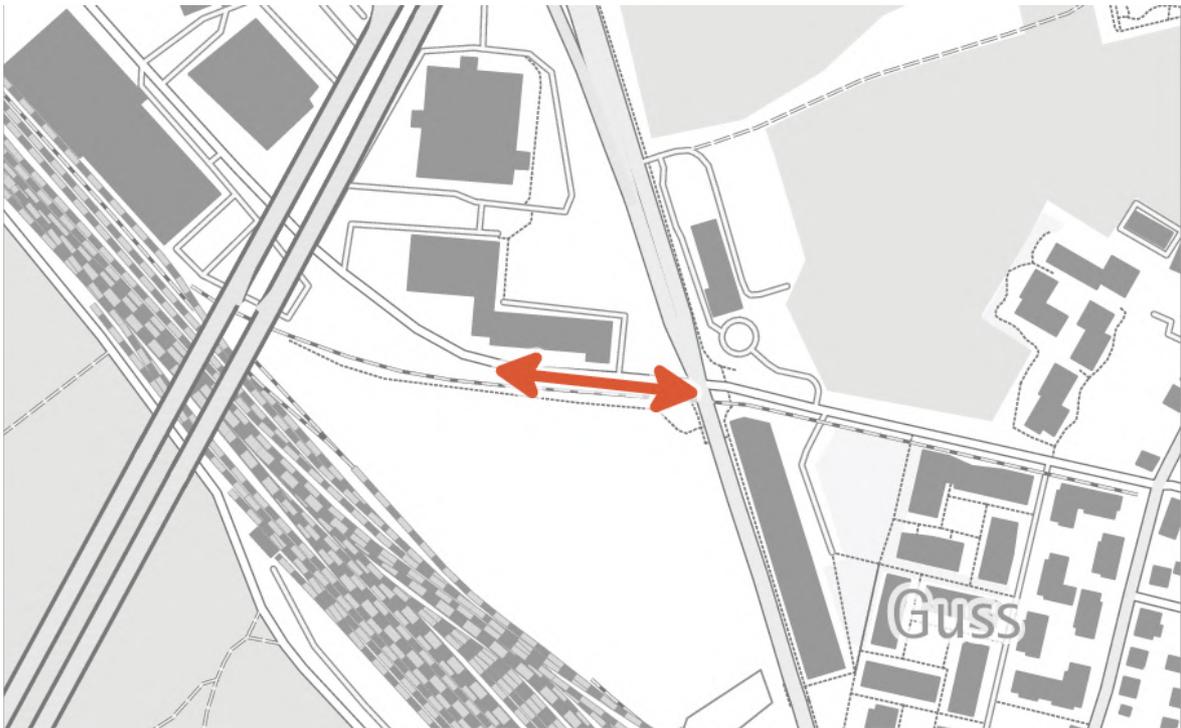
### Koordination

–

### Realisierungshorizont

kurzfristig

## 29 Netzlücke Schützenmattstrasse (Fussverkehr)



### Ziele

FV1 – Fusswegnetz

### 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.

### Zuständigkeit

Stadt Bülach

### Koordination

Gestaltungsplan Glasi

### Realisierungshorizont

kurzfristig

### 30 Netzlücke Bahndamm (Fussverkehr)



#### Ziele

FV1 – Fusswegnetz

#### 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.

#### Zuständigkeit

Stadt Bülach

#### Koordination

SBB, Gestaltungsplan Herti

#### Realisierungshorizont

mittelfristig

### 31 Netzlücken Eschenmosen (Fussverkehr)



#### Ziele

FV1 – Fusswegnetz

#### 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. Die Stadt Bülach muss gegenüber dem Kanton den Bedarf dieser Massnahme aufzeigen.

#### Zuständigkeit

Kanton Zürich

#### Koordination

Stadt Bülach

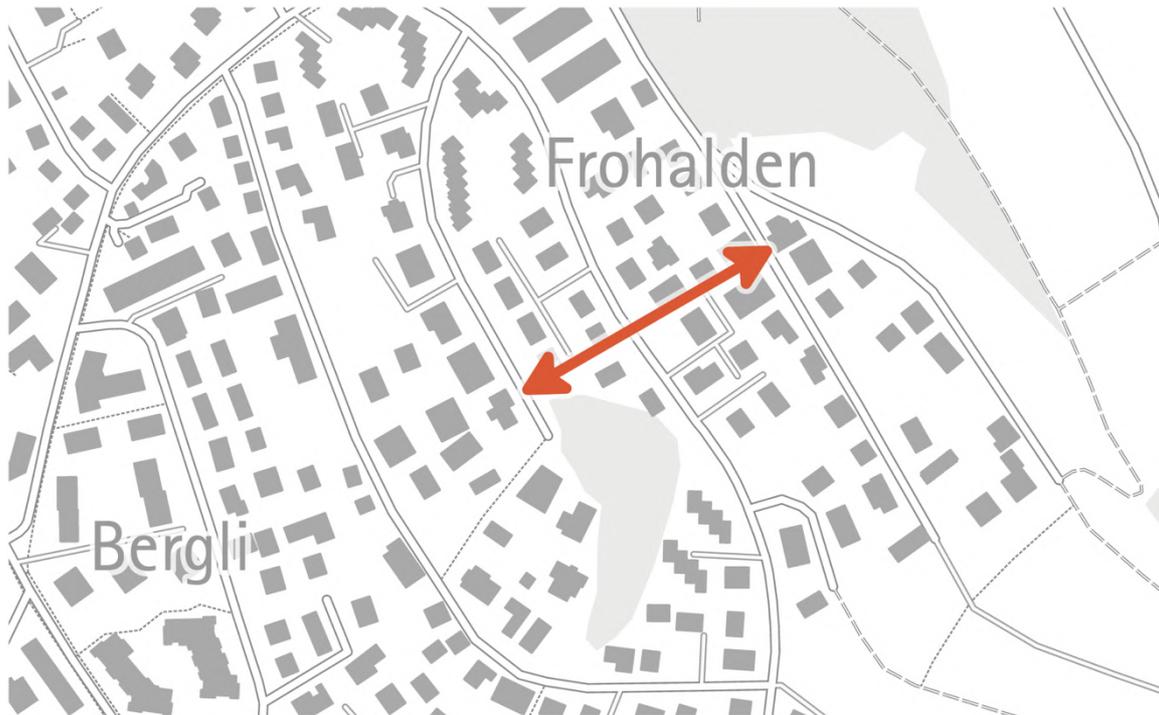
#### Realisierungshorizont

mittelfristig

#### Verweis GVK 2012

FV-8: Anbindung Eschenmosen

## 32 Netzlücke Frohhalde (Fussverkehr)



### Ziele

FV1 – Fusswegnetz

### Beschreibung

Zwischen dem Winzerweg, der Frohaldenstrasse und Trottensteig keine Fusswegverbindung. Die Netzlücke ist Teil des kommunalen Verkehrsplans.

### Umsetzung

Die Machbarkeit einer Fusswegverbindung ist zu prüfen.

### Zuständigkeit

Stadt Bülach

### Koordination

–

### Realisierungshorizont

mittelfristig

### 33 Netzlücke Kernstrasse (Fussverkehr)



#### Ziele

FV1 – Fusswegnetz

#### Beschreibung

Längs der Kernstrasse fehlt im Abschnitt Lärchenstrasse bis Solistrasse eine sichere Verbindung für den Fussverkehr. Dieser kurze Strassenabschnitt ist für den Fussverkehr ein wichtiger Zugang zur Solistrasse, der Bushaltestelle und dem Bahnhof. Mit der Entwicklung in Bülach Nord erhält diese Verbindung eine zusätzliche Bedeutung. Neben der Verbindung fehlt auch eine sichere Querungsmöglichkeit über die Solistrasse.

#### Umsetzung

Die Machbarkeit eines Trottoirs auf der Kernstrasse ist zu prüfen.

#### Zuständigkeit

Stadt Bülach

#### Koordination

Kanton Zürich

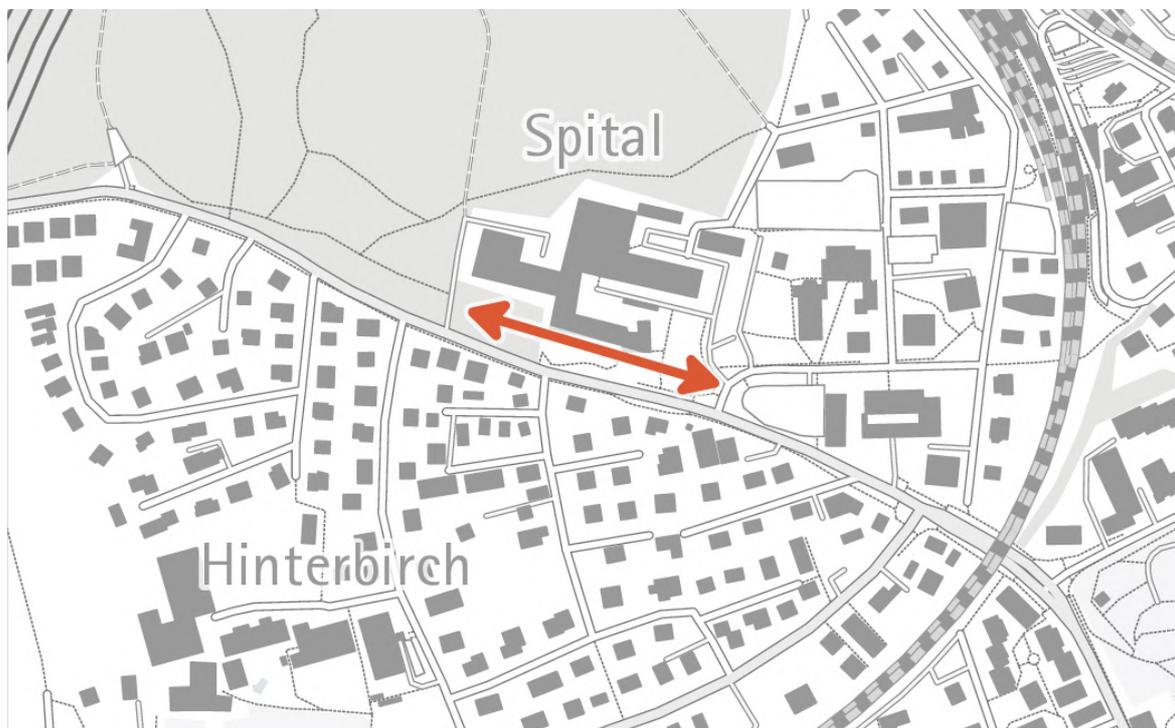
#### Realisierungshorizont

mittelfristig

#### Verweis GVK 2012

FV-3: Netzergänzung Kernstrasse

### 34 Netzlücke Spital (Fussverkehr)



#### Ziele

FV1 – Fusswegnetz, VV1 – Velonetz

#### Beschreibung

Von der Bushaltestelle Spital nördlich der Hochfelderstrasse besteht keine Fusswegverbindung zu den Wanderwegen westlich des Spital-Areals.

#### Umsetzung

Die Netzlücke ist im kommunalen Verkehrsplan festzulegen. Es ist zu prüfen, wie eine Verbindung zwischen der Bushaltestelle und dem Wegnetz auf dem Spitalareal hergestellt werden kann.

#### Zuständigkeit

Stadt Bülach

#### Koordination

Spital Bülach, Kanton Zürich

#### Realisierungshorizont

mittelfristig

### 35 Netzlücke Bahnhofunterführung (Fussverkehr)



#### Ziele

FV1 – Fusswegnetz, VV1 – Velonetz

#### Beschreibung

Die bestehende Bahnhofunterführung bietet keine durchgängige Verbindung zum West-Areal des Bahnhofs. Diese Netzlücke soll geschlossen werden.

#### Umsetzung

In Zusammenarbeit mit der SBB ist eine Machbarkeitsstudie zum Ausbau der Unterführung zu erstellen.

#### Zuständigkeit

Stadt Bülach

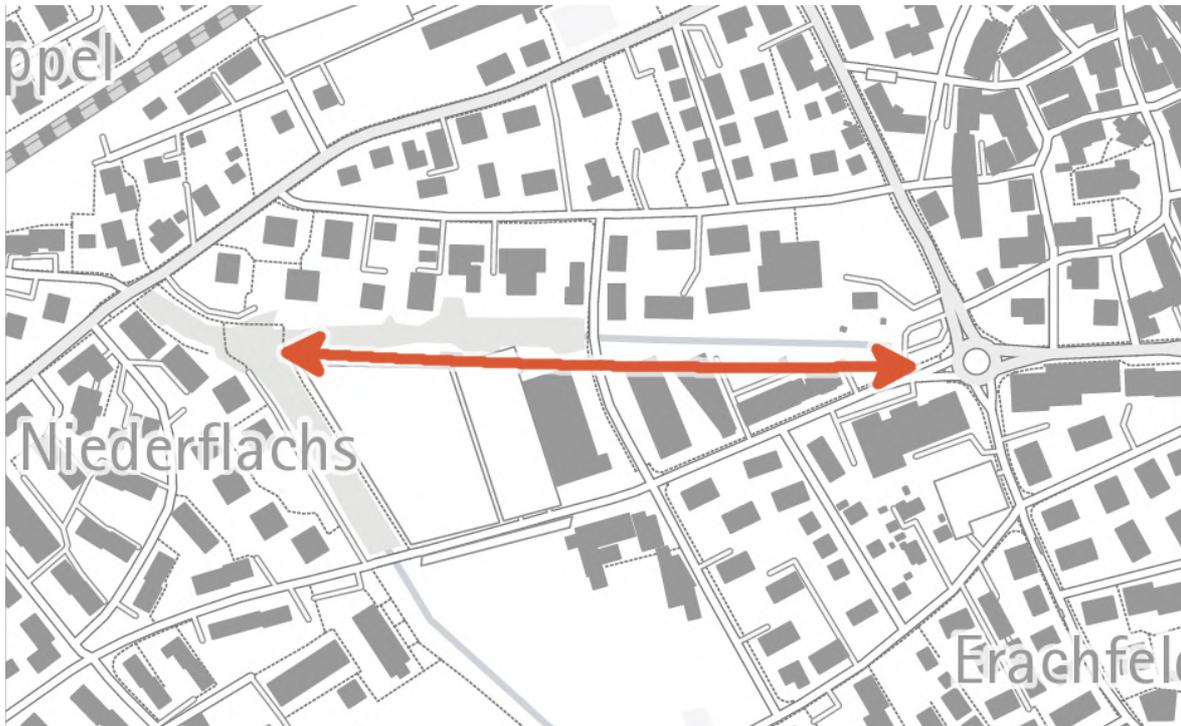
#### Koordination

SBB

#### Realisierungshorizont

langfristig

### 36 Netzlücke Sechtbach (Fussverkehr)



#### Ziele

FV1 – Fusswegnetz

#### Beschreibung

Entlang des Sechtbachs besteht keine Fusswegverbindung, welche die Stadthalle und das Stadthaus rückwärtig erschliessen könnte. Zudem kann der Fussweg der Naherholung dienen.

#### Umsetzung

Die Machbarkeit eines Fusswegs entlang des Sechtbachs ist zu prüfen.

#### Zuständigkeit

Stadt Bülach

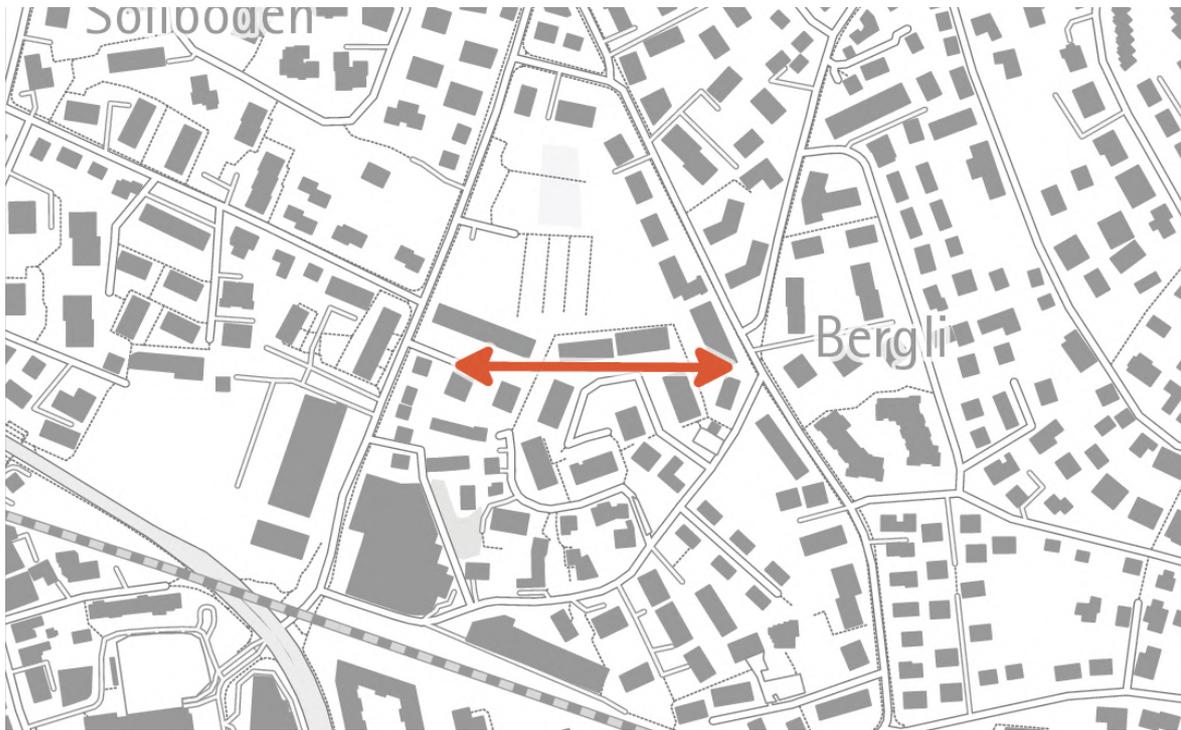
#### Koordination

AWL, Grundeigentümer

#### Realisierungshorizont

kurzfristig

### 37 Netzlücke Fuchsli (Fussverkehr)



#### Ziele

FV1 – Fusswegnetz

#### Beschreibung

Zwischen Berglistrasse und Unterweg besteht südlich der Kleingärten keine Fusswegverbindung.

#### Umsetzung

Die Machbarkeit einer Fusswegverbindung im Bereich der Kleingärten ist zu prüfen.

#### Zuständigkeit

Stadt Bülach

#### Koordination

–

#### Realisierungshorizont

langfristig

## 38 Fussweg Vögeliacher verbessern



### Ziele

FV1 – Fusswegnetz

### 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 Wegrecht (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.

### Zuständigkeit

Stadt Bülach

### Koordination

–

### Realisierungshorizont

mittelfristig

### Verweis GVK 2012

FV-4: Verbreiterung Bahnweg

## 39 Fussweg Lindenhof/Kasernenstrasse verbessern



### Ziele

FV1 – Fusswegnetz

### 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 Wegrecht einzutragen, damit eine Fusswegverbindung zwischen Kreuzaral (Parz. Nr. 7017) und Lindenhof via Parz. Nr. 7503 angeboten werden kann.

### Zuständigkeit

Stadt Bülach

### Koordination

Grundeigentümer

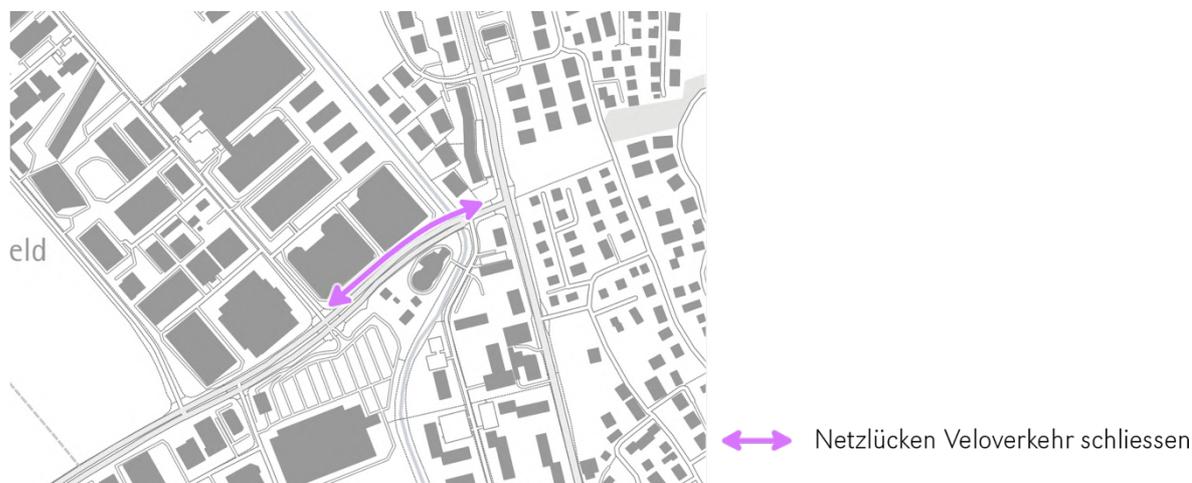
### Realisierungshorizont

langfristig

### Verweis GVK 2012

FV-2: Neue Wegverbindung Herti – Lindenhof – Altstadt

## 40 Veloverbindung entlang Grenzstrasse anbieten



### Ziele

VV1 – Velonetz

### 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. Die Stadt Bülach muss gegenüber dem Kanton den Bedarf dieser Massnahme aufzeigen.

### Zuständigkeit

Kanton Zürich

### Koordination

BGK Zürichstrasse

### Realisierungshorizont

langfristig

## 41 Veloweg Rietbach



### Ziele

VV1 – Velonetz

### Beschreibung

Der Rietbachweg wird heute bereits von Velos und Fussgängern benutzt. Dabei kommt es wegen der Mischverkehrs-führung zu Konflikten zwischen dem Velo- und Fussverkehr.

### Umsetzung

Es ist ein Fuss/Velo-Konzept Rietbach zu erarbeiten, welches die Situation für Velos verbessert. Die Verkehrs-führung 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.

### Zuständigkeit

Stadt Bülach

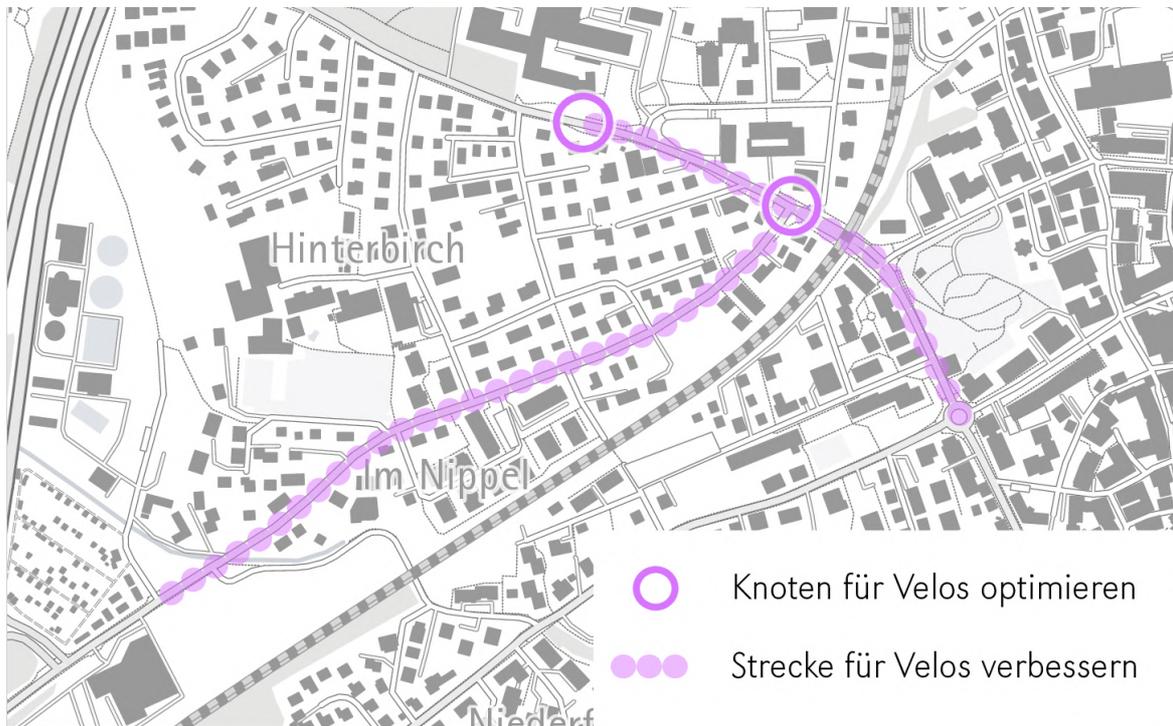
### Koordination

Gemeinde Bachenbülach, Kanton  
Zürich

### Realisierungshorizont

mittelfristig

## 42 Veloverbindung Hochfelder-/Badenerstrasse verbessern



### Ziele

VV1 - Velonetz

### 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.

### Zuständigkeit

Kanton Zürich

### Koordination

ÖV-Erschliessung verbessern

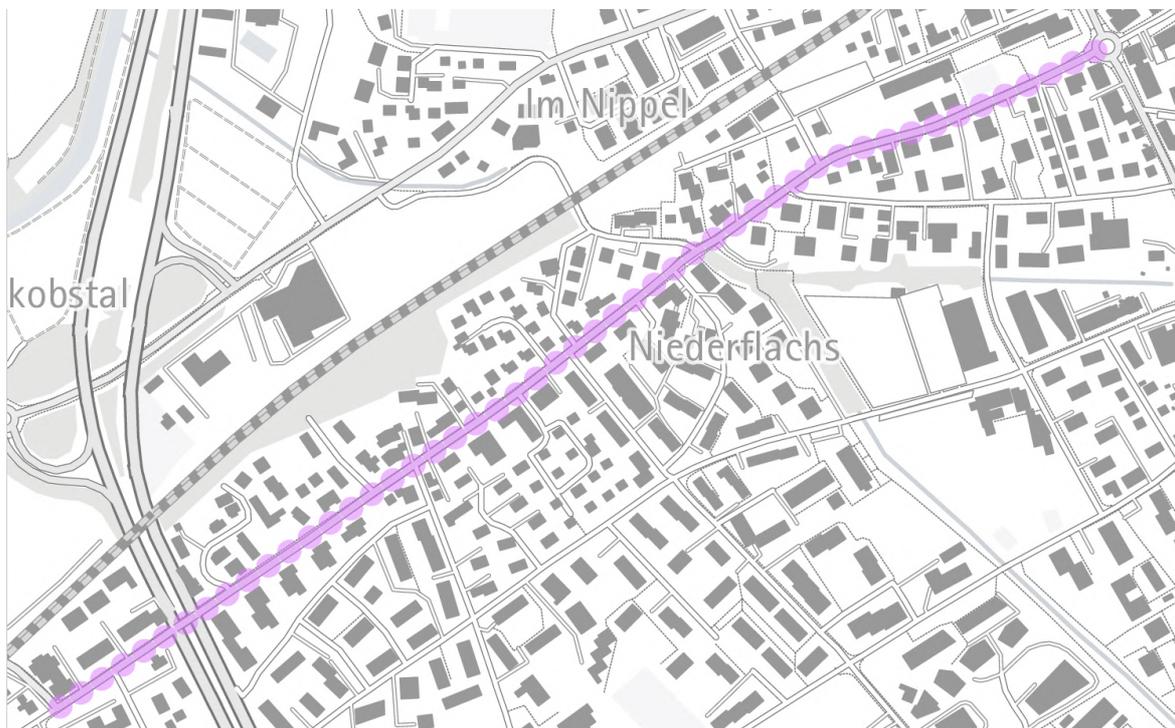
### Realisierungshorizont

langfristig

### Verweis GVK 2012

RV-2: Veloquerung Hochfelderstrasse

## 43 Veloverbindung Kasernenstrasse verbessern



### Ziele

VV1 - Velonetz

### 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.

### Zuständigkeit

Stadt Bülach

### Koordination

BGK Altstadttring

### Realisierungshorizont

mittelfristig

## 44 Knoten Schaffhauser-/Solistrasse für Velos optimieren



### Ziele

VV1 – Velonetz

### Beschreibung

Auf der Schaffhauserstrasse besteht nordwestlich des Knotens Solistrasse ein Rad-/Gehweg (beide Richtungen), geplant wird ein beidseitiger Radstreifen, südlich des Knotens ein Radstreifen sowie ein Rad-/Gehweg. Die Verknüpfung der beiden Radverbindungen über den Knoten ist zu verbessern.

### Umsetzung

Die Veloführung ist über den Knoten Schaffhauser-/Solistrasse zu verbessern.

### Zuständigkeit

Kanton Zürich

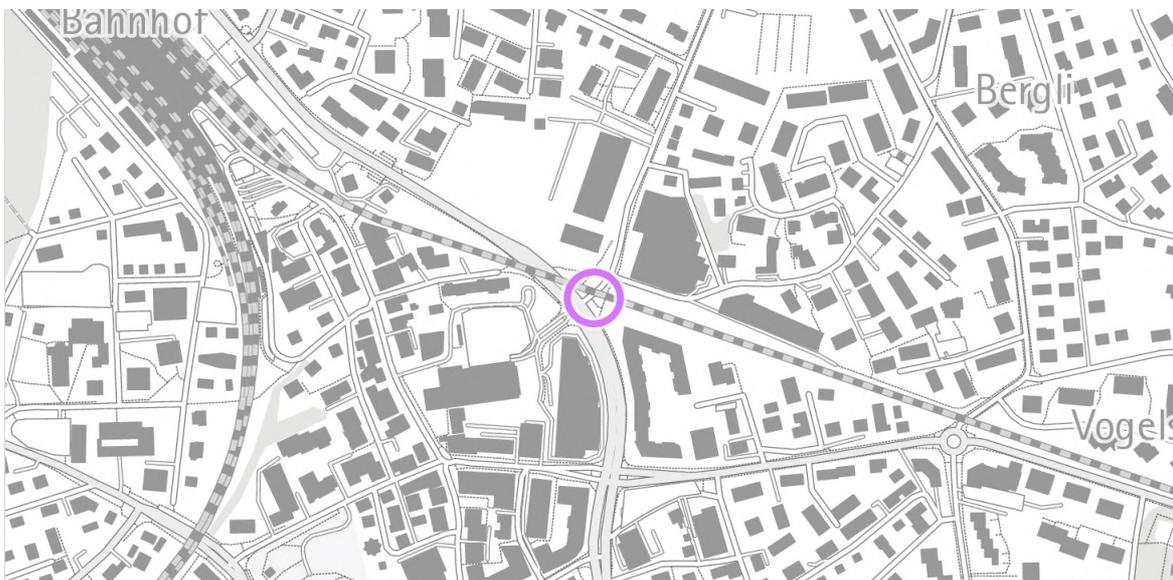
### Koordination

Stadt Bülach

### Realisierungshorizont

kurzfristig

## 45 Knoten Schaffhauserstr./Unterweg für Velos optimieren



### Ziele

VV1 - Velonetz

### Beschreibung

Die Verbindung vom Unterweg ins Zentrum (Sonnenhof) ist für Velos umständlich, es ist das Befahren des Trottoirs nötig, da das Queren des Knotens auf der Fahrbahn nicht vorgesehen ist.

### Umsetzung

Im Rahmen einer Umgestaltung des Knotens ist die Veloverbindung Unterweg-Sonnenhof zu verbessern.

### Zuständigkeit

Kanton Zürich

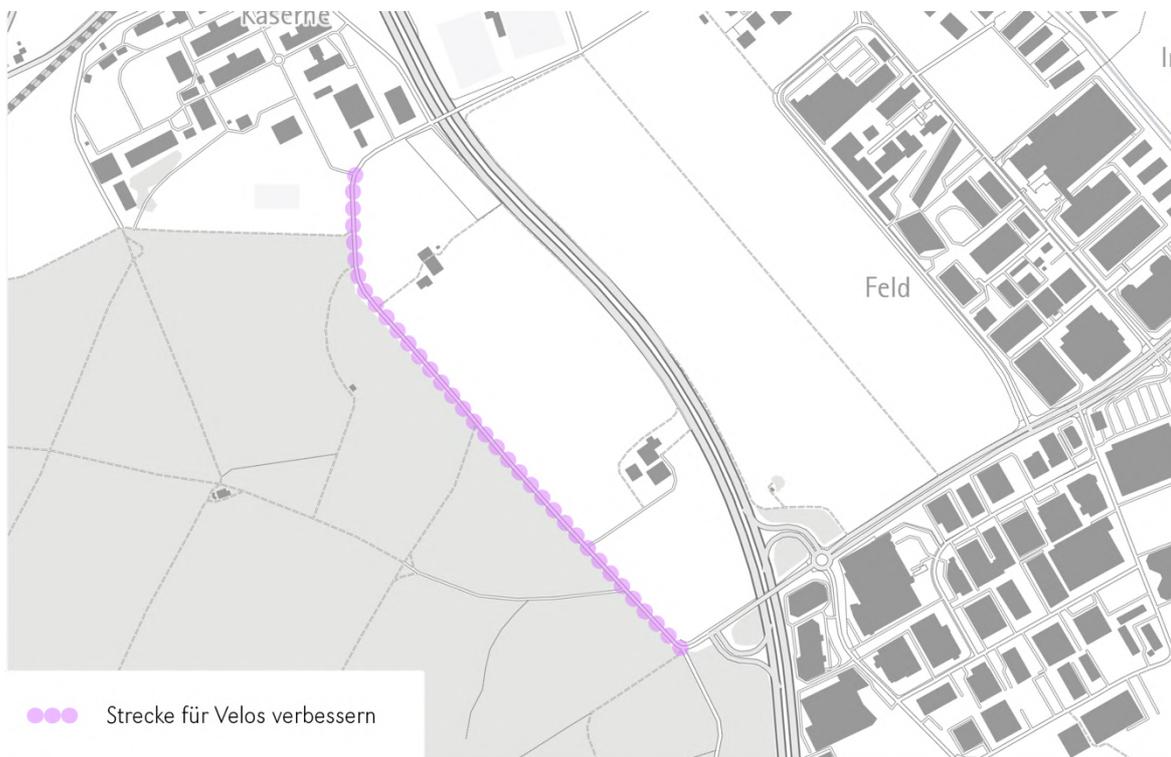
### Koordination

Stadt Bülach

### Realisierungshorizont

mittelfristig

## 46 Veloverbindung Höhragenstrasse verbessern



### Ziele

VV1 – Velonetz

### Beschreibung

Die Höhragenstrasse stellt eine Verbindung zum Naherholungsgebiet «Panzerpiste» südwestlich von Bülach dar und wird deshalb von Velos genutzt. Die Situation ist für Velofahrer wegen der Strassengestaltung und der MIV-Belastung jedoch ungenügend.

### Umsetzung

Entlang der Höhragenstrasse ist die Machbarkeit eines Velowegs oder ähnlicher Infrastruktur für Velos zu prüfen. Die Weiterführung des Velowegs nach der Gemeindegrenze ist mit Bachenbülach zu koordinieren.

### Zuständigkeit

Stadt Bülach

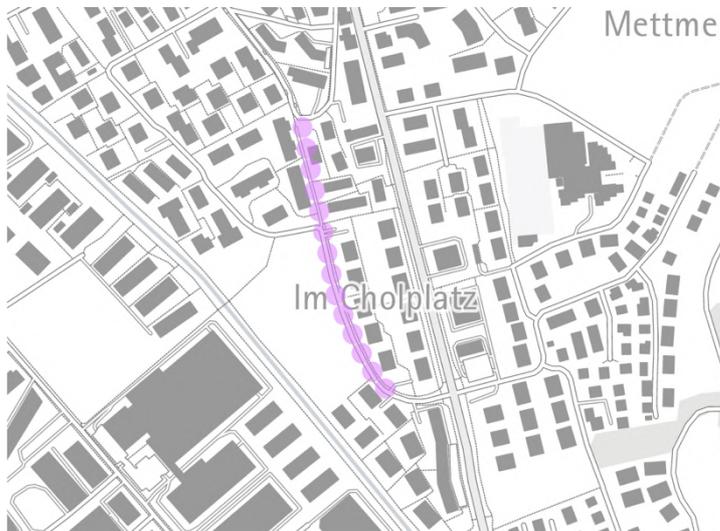
### Koordination

Gemeinde Bachenbülach

### Realisierungshorizont

mittelfristig

## 47 Veloverbindung Cholplatz verbessern



●●● Strecke für Velos verbessern

### Ziele

VV1 – Velonetz

### Beschreibung

Auf dem Südweg zwischen der Südstrasse und der Strasse «Im Cholplatz» ist die Situation für Velos unübersichtlich, es kommt zu Konfliktsituationen mit Fussgängern.

### Umsetzung

Es ist zu prüfen, wie die Situation für den Fuss- und Veloverkehr verbessert und normgerecht gestaltet werden kann.

### Zuständigkeit

Stadt Büllach

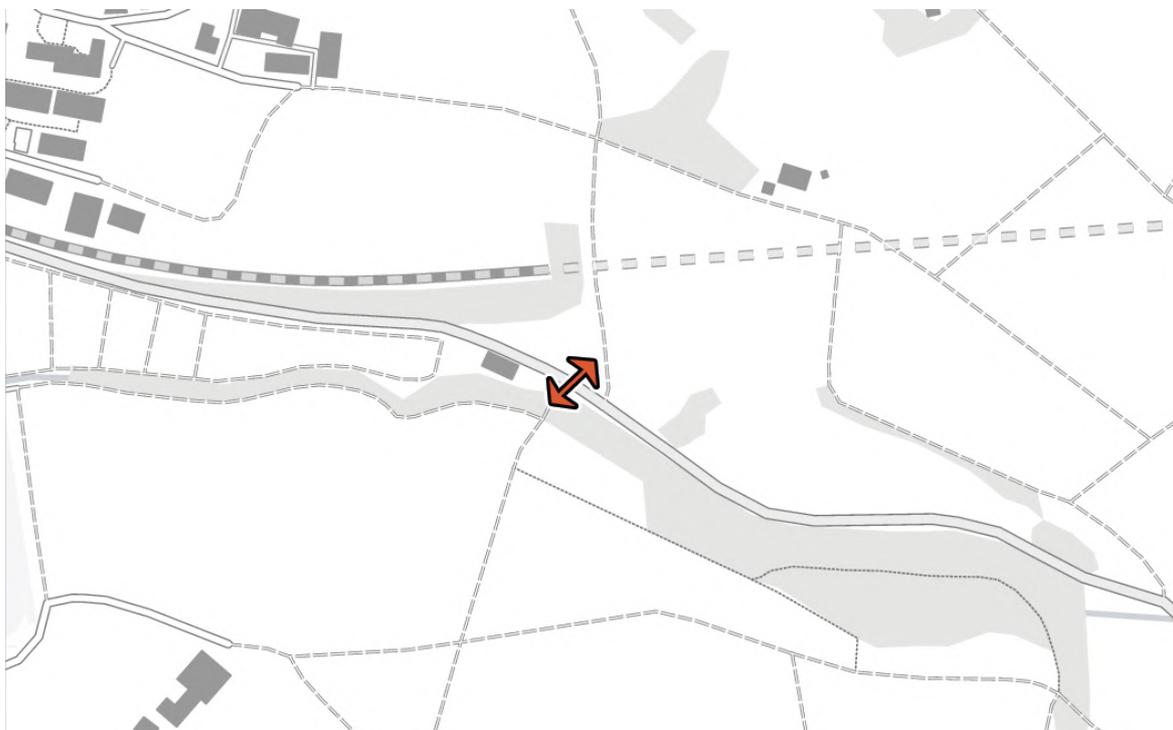
### Koordination

–

### Realisierungshorizont

mittelfristig

## 48 Fussgängerquerung Bachtel



### Ziele

FV1 – Fusswegnetz, FV3 – Sichere Schulwege

### Beschreibung

Auf der Winterthurerstrasse besteht keine sichere Querungsstelle für Fussgänger zwischen dem Gstötzweg 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. Dabei sind verschiedene Varianten (z.B. Fussgängerstreifen, Mittelinseln, niveaufreie Querungen, etc.) zu untersuchen. Eine Kombination mit der Massnahme «Dosierung Eschenmosen» ist denkbar und bei der Umsetzung zu prüfen. Die Stadt Bülach muss gegenüber dem Kanton den Bedarf dieser Massnahme aufzeigen.

### Zuständigkeit

Kanton Zürich

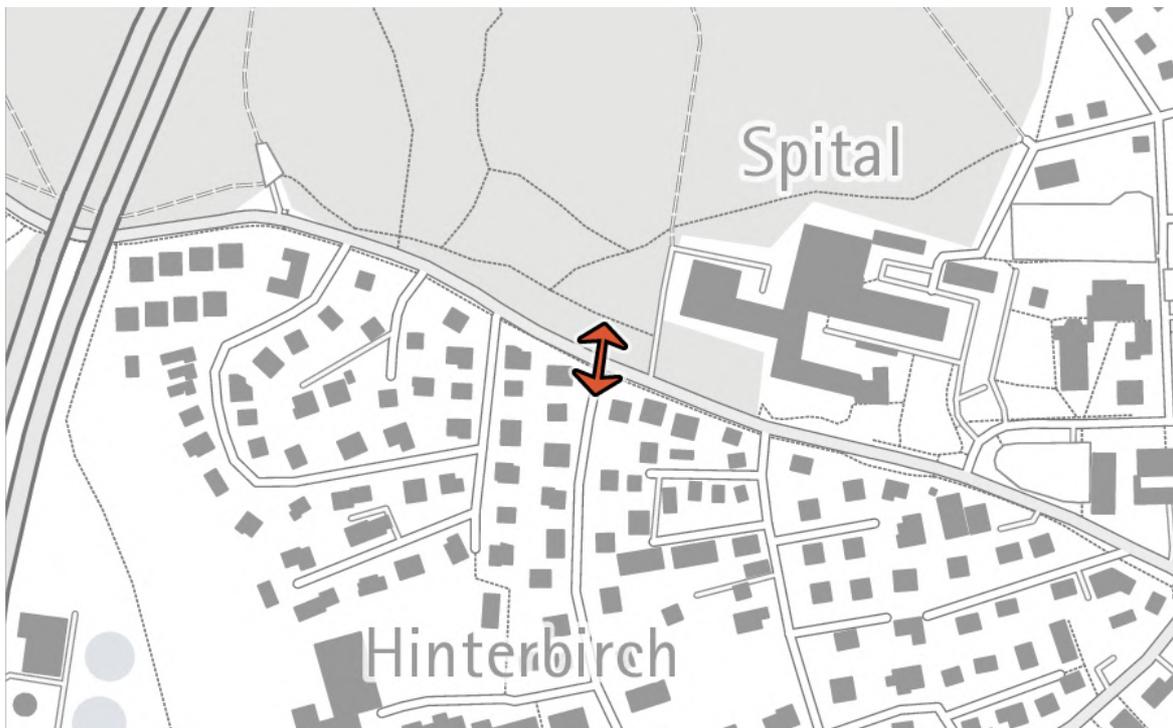
### Koordination

Stadt Bülach, Dosierung Eschenmosen

### Realisierungshorizont

kurzfristig

## 49 Fussgängerquerung Hochfelderstrasse



### Ziele

FV1 – Fusswegnetz, FV3 – Sichere Schulwege

### 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. Die Stadt Bülach muss gegenüber dem Kanton den Bedarf dieser Massnahme aufzeigen.

### Zuständigkeit

Kanton Zürich

### Koordination

Stadt Bülach

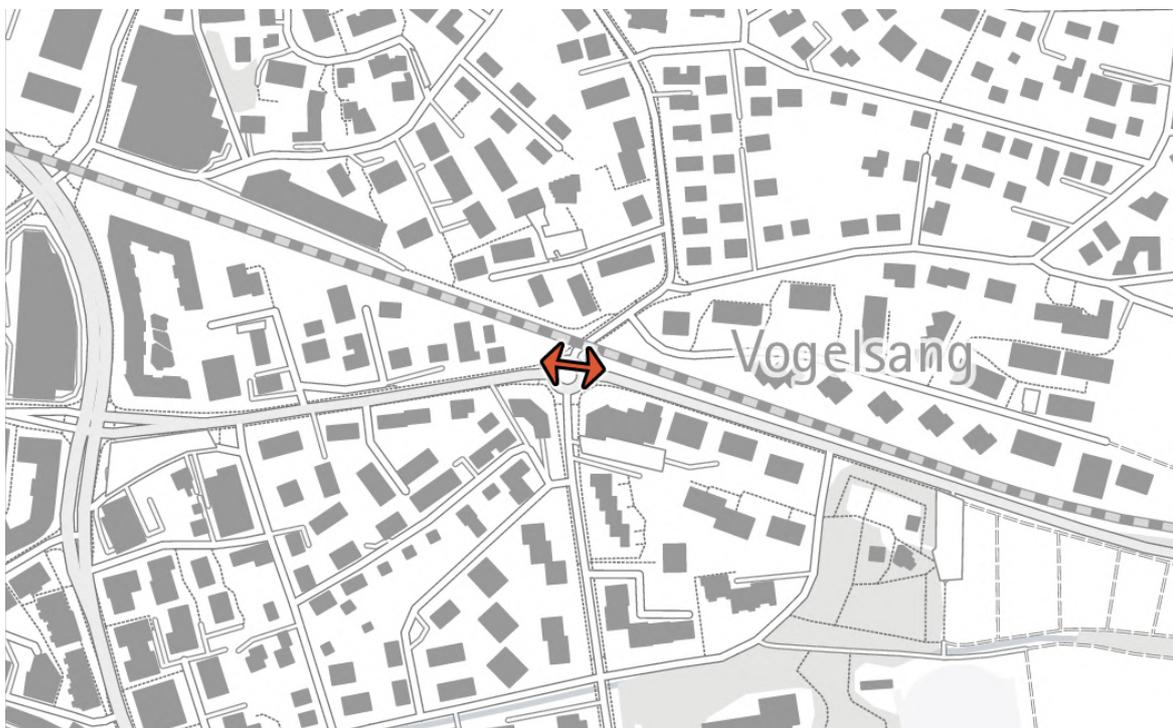
### Realisierungshorizont

kurzfristig

### Verweis GVK 2012

FV-1: Fussgängerquerungen Hauptverkehrsstrassen

## 50 Fussgängerquerung Kreisel/Berglistrasse



### Ziele

FV1 – Fusswegnetz, FV3 – Sichere Schulwege

### 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 Kreiselarml ist zu prüfen.

### Zuständigkeit

Kanton Zürich

### Koordination

–

### Realisierungshorizont

mittelfristig

### Verweis GVK 2012

FV-1: Fussgängerquerungen Hauptverkehrsstrassen

## 51 Fussgängerquerung Unterweg



### Ziele

FV1 – Fusswegnetz, FV3 – Sichere Schulwege

### Beschreibung

Auf dem Unterweg besteht keine Fussgängerquerung im Bereich der Einmündung Soligänterstrasse.

### Umsetzung

Die Machbarkeit einer sicheren Fussgängerquerung im Knotenbereich ist zu prüfen.

### Zuständigkeit

Stadt Bülach

### Koordination

–

### Realisierungshorizont

langfristig

### Verweis GVK 2012

FV-1: Fussgängerquerungen Hauptverkehrsstrassen

## 52 Veloverbindung Winterthurerstrasse verbessern



### Ziele

VV1 – Velonetz

### Beschreibung

Die Winterthurerstrasse ist eine Nebenverbindung im kantonalen Velonetz. Sie verbindet den Weiler Eschenmosen mit dem Zentrum von Bülach. Es besteht jedoch keine Infrastruktur.

### Umsetzung

Entlang der Winterthurerstrasse sind die Radstreifen weiterzuführen und das Erstellen eines Radweges in Teilabschnitten zu prüfen (reg. Richtplan).

### Zuständigkeit

Kanton Zürich

### Koordination

Stadt Bülach

### Realisierungshorizont

mittelfristig

## 53 Mobilitätsmanagement

*Inhalt und Beschreibung aus GVK 2012*

### Ziele

Kantonales GVK – Ziel 2: Steuerung des Verkehrsnachfrage

Kantonales GVK – Ziel 4: Vermindern des Ressourcenverbrauchs und der Belastung von Mensch und Umwelt

### Beschreibung

Die Stadt Bülach weist verglichen mit vergleichbaren Städten im Grossraum Zürich einen eher hohen Anteil des Individualverkehrs an der gesamten Verkehrsleistung auf. Da der Individualverkehr deutlich mehr Raum und Ressource benötigt als die anderen Verkehrsträger, ist er mitverantwortlich für die in Zukunft zunehmenden Kapazitätsengpässe.

### Umsetzung

Das Massnahmenpaket Mobilitätsmanagement umfasst drei Teilmassnahmen, die durch Informationen und Anreize zu einem effizienteren Mobilitätsverhalten anregen sollen:

- Städtische Informationen zur Mobilität  
Die Stadt entwickelt bzw. aktualisiert Informationspakete zum städtischen Verkehrsangebot für Neuzuzüger, insbesondere zu demjenigen von ÖV und Langsamverkehr. Sie informiert Betriebe und Vereine über Veranstaltungen mit dem Ziel einer effizienteren Mobilität (z.B. Bike-to-work).
- Betriebliches Mobilitätsmanagement  
Mit einem Mobilitätskonzept haben bereits verschiedene mittlere und grössere Betriebe in der Schweiz ihr Verkehrsaufkommen und das ihrer Mitarbeitenden (Arbeitsweg) umfassend analysiert und mit gezielten Anreizen beeinflusst. Erfahren zeigen, dass solche Konzepte nicht nur eine effizientere Mobilität fördern, sondern sich auch für die Unternehmen auszahlen. Die Stadt informiert mittlere und grössere Betriebe über diesen Ansatz und vermittelt Kontakte zu entsprechenden Mobilitätsberatern. Denkbar ist zudem die städtische Mitfinanzierung der Initialberatungen (ca. Fr. 5'000.– pro Betrieb) oder die Verpflichtung in der BZO, bei Neuansiedlungen von Betrieben ab einer bestimmten Grösse (z.B. 50 Mitarbeitende) ein Mobilitätskonzept zu erstellen und umzusetzen.
- Mobilitätskonzept städtische Verwaltung  
Um als moderner und attraktiver Arbeitgeber ein Beispiel für betriebliches Mobilitätsmanagement zu geben und auch der Verantwortung als Energiestadt gerecht zu werden, sollte die Stadt für ihre Verwaltung (inkl. Schule) ebenfalls ein Mobilitätskonzept zu entwickeln und aktiv darüber informieren. Dabei ist auch zu prüfen, ob auf den stadteigenen Liegenschaften zusätzliche Veloabstellplätze realisiert werden können.

### Zuständigkeit

Stadt Bülach

### Koordination

### Realisierungshorizont

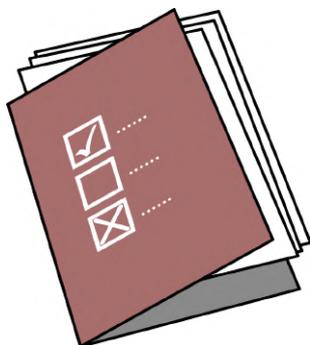
Daueraufgabe

### Verweis GVK 2012

PI-2: Mobilitätsmanagement

## 54 Schwachstellenanalyse Behindertentauglichkeit

*Inhalt und Beschreibung aus GVK 2012*



### Ziele

G1 – Gleichberechtigte Verkehrsträger

### Beschreibung

Gemäss der Kantonsverfassung des Kantons Zürich (Art. 11, Abs. 4) haben «Menschen mit Behinderungen (...) Anspruch auf Zugang zu öffentlichen Bauten, Anlagen, Einrichtungen und Leistungen». Die Massnahmen müssen dabei wirtschaftlich zumutbar sein. Gemäss den Übergangsbestimmungen in Art. 138 sollen die kantonalen und kommunalen Behörden bis 2010 «Vorkehrungen treffen», um die Grundrechte gemäss Art. 11 zu gewährleisten. Es kann davon ausgegangen werden, dass darunter mindestens eine umfassende Lagebeurteilung verstanden wird. Auf dem städtischen Strassennetz sind die Schwachstellen bis jetzt nicht flächendeckend erfasst worden.

### Umsetzung

Die Stadt führt eine Schwachstellenanalyse durch, bei der das städtische Strassennetz auf Schwachstellen bezüglich der Behindertengerechtigkeit untersucht wird. Dabei sollen die Sammelstrassen flächendeckend bearbeitet werden. Von Bedeutung sind dabei nicht nur die Bedürfnisse von Gehbehinderten, sondern auch von Personen mit Seh- und Hörschwächen.

Nach der Identifikation der Schwachstellen sollen diese bezüglich des Handlungsbedarfs priorisiert und die Umsetzung entsprechend festgelegt werden. Dabei wird zwischen zwei Kategorien unterschieden:

- Schwachstellen, die im Rahmen des ordentlichen Strassenunterhalts beseitigt werden
- Schwachstellen, deren Beseitigung dringlich und unabhängig vom Unterhalt durchgeführt wird.

### Zuständigkeit

Stadt Bülach

### Koordination

### Realisierungshorizont

mittelfristig

### Verweis GVK 2012

PI-3: Schwachstellen Behindertentauglichkeit