

---

**Gesamtverkehrskonzept Stadt Bülach**

# Vernehmlassungsbericht

Effretikon, 23. Februar 2012

Genehmigt vom Stadtrat mit Beschluss Nr. 89 vom 21. März 2012

## **Gegenstand**

Die Kommission Gesamtverkehr hat im Auftrag des Stadtrats Bülach ein kommunales Gesamtverkehrskonzept erarbeitet. Die Bevölkerung und interessierte Körperschaften wurden vom 1. Juli bis am 30. September 2011 zur Vernehmlassung eingeladen. Voraussichtlich Anfang 2012 wird der Stadtrat das Konzept verabschieden. Der vorliegende Bericht dokumentiert die Resultate aus dem Mitwirkungsprozess und zeigt, welche Anpassungen aufgrund der Eingaben vorgenommen wurden. Er wird vom Stadtrat zusammen mit dem bereinigten Bericht zum Gesamtverkehrskonzept genehmigt.

## **Übersicht Teilnehmende**

In nachstehender Tabelle sind die durch die Stadt direkt eingeladenen Körperschaften und Stellen aufgeführt. Von den hellgrün hervorgehobenen ist eine Vernehmlassungsantwort eingegangen. Dabei hat das kantonale Amt für Verkehr eine koordinierte Vernehmlassungsantwort eingeschickt, bei der auch die Antworten der kantonalen Amtes für Raumentwicklung sowie der verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei eingeflossen sind. Ausser zwei Nachbargemeinden und zwei Ortsparteien haben alle eingeladenen Stellen und Körperschaften eine Rückmeldung abgegeben. Der Mitwirkungsprozess ermöglicht durch diesen grossen Rücklauf eine umfassende Sicht auf die Haltungen gegenüber dem erarbeiteten Konzept.

Kanton / Bund	Region	Parteien	Verbände / Div.
Amt für Verkehr Kanton Zürich	Gemeinderat Bachenbülach	CVP Bülach	Gewerbe Bülach
Zürcher Verkehrsverbund	Gemeinderat Eglisau	EVP Bülach	Gruppe Altstadt Bülach
Kantonspolizei Zürich, Verkehrstechnik	Gemeinderat Embrach	FDP Bülach	Kommission für Stadtgestaltung
Tiefbauamt Kanton Zürich (TBA)	Gemeinderat Glattfelden	Grüne Bülach	Primarschule Bülach
Amt für Raumentwicklung Kanton Zürich	Gemeinderat Hochfelden	SP Bülach	Spital Bülach
SBB	Gemeinderat Höri	SVP Bülach	Behindertenkonferenz Kanton Zürich (BKZ)
Postauto Schweiz, Region Zürich	Gemeinderat Rorbas		TCS Zürich
	Planungsgruppe Zürcher Unterland (PZU)		VCS Zürich

Tabelle 1: Übersicht eingeladene Körperschaften und Amtsstellen sowie Rücklauf

Neben den oben dargestellten Rückmeldungen sind im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung Stellungnahmen von sechs Einzelpersonen bzw. Familien eingegangen. Zudem hat eine Interessensgruppe von Gewerbetreibenden an der Kasernenstrasse eine Antwort eingereicht.

### Fazit der Rückmeldungen

Aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen lässt sich eine grobe Einteilung bezüglich allgemeinem Eindruck ableiten. In nachfolgender Tabelle ist dargestellt, wie viele Rückmeldungen sich in die verschiedenen Grundhaltungen einteilen lassen.

Allgemeiner Eindruck	Kanton/SBB	Region	Parteien	Verbände/Div	Total
Das GVK wird in allen Teilen gutgeheissen.	2	3			5
Das GVK wird bis auf einige wenige Punkte gutgeheissen.	5	3	2	10	20
Das GVK weist Schwächen auf oder wird als einseitig bzw. unausgewogen betrachtet.			1	4	5
Das GVK wird in den Grundsätzen bzw. mehrheitlich kritisch gesehen und abgelehnt.			1		1
<b>Total</b>	<b>7</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>14</b>	<b>31</b>

Tabelle 2: Übersicht Rückmeldungen nach Grundstimmung

Die Übersicht zeigt, dass das GVK überwiegend unterstützt und gutgeheissen wird. Positive Rückmeldungen nennen beispielsweise die folgenden Stärken des Konzeptes:

- Umfassender und gut verständlicher Bericht, Ist-Zustand wird gut erfasst, alle Massnahmenbereiche werden untersucht
- Ausbau des ÖV-Angebotes wird begrüsst, insbesondere die neue Busdurchmesserlinie; die Priorisierung Busverkehr ist positiv zu werten.
- Konzept entspricht den übergeordneten Planungen und entspricht der Bedeutung des Regionalzentrums Bülach

Die ersten zwei Kategorien der obigen Tabelle (81% aller Eingaben) teilen diese Grundhaltung. Ergänzt werden diese Eingaben meistens durch einzelne Hinweise oder Anträge zu verschiedenen Anliegen. Die überwiegend kritischen Rückmeldungen der unteren beiden Kategorien (19% aller Eingaben) beziehen sich einerseits auf prozessbezogene Punkte (Nichteinbezug in Kommission, ungenügende politische Ausgewogenheit der Kommission). Es ist seitens der Stadt vorgesehen, die betroffenen Stellen bei der Ausarbeitung der einzelnen Massnahmen einzubeziehen, wo das zweckmässig ist.

Andererseits wird in den erwähnten kritischen Rückmeldungen das Konzept insgesamt als unausgewogen und einseitig beurteilt. Bis auf eine Ausnahme wird dabei die ungenügende Berücksichtigung des motorisierten Individualverkehrs und der Parkierungssituation kritisiert. Zudem werden verschiedene Massnahmen im Bereich der ÖV-Priorisierung und der Verkehrslenkung abgelehnt. In diesem Zusammenhang sind die folgenden grundsätzlichen Feststellungen wichtig, die auch im Rahmen der Kommissionsarbeit anerkannt wurden:

- Grundsätzlich besteht heute während der Spitzenstunden Handlungsbedarf auf dem Strassennetz der Stadt Bülach. Ein grosser Teil der dafür verantwortlichen Verkehrsbelastung ist aber hausgemacht (Quell-/Zielverkehr). Grossräumige Umfahrungen bringen entsprechend wenig Nutzen bei hohen Kosten.
- Von besonders grosser Bedeutung sind deshalb die Ausbauten auf dem übergeordneten Strassennetz (v.a. Hardwald), damit die äusserst leistungsfähige und attraktive A51 ihre Funktion auch übernehmen kann. Das wird im GVK an verschiedenen Orten betont.
- Mit der Förderung von ÖV und LV werden deren Anteile am Gesamtverkehr erhöht. Weil der gesamte Verkehr wächst, nimmt gleichzeitig aber auch das Aufkommen des MIV zu, wenn auch geringer. Ohne diese angestrebte Verlagerung nehmen die Kapazitäten über alles stärker ab. Darunter leidet auch der Privatverkehr.

### Detaillierte Übersicht und Beantwortung

Auf den folgenden Seiten sind die Vernehmlassungsantworten und die Beantwortung detailliert aufgeführt. Die Eingaben sind gemäss folgendem Schlüssel eingefärbt:

	Eingabe nimmt zustimmend Kenntnis vom entsprechenden Abschnitt des GVK	> Kein Handlungsbedarf
	Eingabe macht auf konkrete Fehler, Lücken oder Klärungsbedarf aufmerksam	> Korrigieren bzw. bereinigen
	Eingabe gibt Hinweise für die spätere Projektierung der Einzelmassnahmen	> Kenntnisnahme, Integration in Planungsprozesse
	Eingabe fordert Ergänzungen von zusätzlichen Massnahmen oder Aussagen	> Zu diskutieren
	Eingabe lehnt entsprechenden Abschnitt des GVK grundsätzlich ab	> Zu diskutieren

## Allgemeines / Grundsätzliches

Wer	Betreff	Änderungen und Ergänzungen	Beantwortung
TBA, Gemeinderat Eglisau, TCS		Danke für Gelegenheit zur Stellungnahme. Das vorliegende Dokument ist logisch und verständlich verfasst.	Wird zur Kenntnis genommen.
Gemeinderat Rorbas		Der vorliegende Entwurf des GVK wird in allen Teilen gutgeheissen.	Wird zur Kenntnis genommen.
Gemeinderat Eglisau		Das GVK wird zustimmend zur Kenntnis genommen. Auf eine weitere Stellungnahme wird verzichtet. Das vorliegende GVK formuliert die wesentlichen Herausforderungen von Bülach im Verkehr.	Wird zur Kenntnis genommen.
Planungsgruppe Zürcher Unterland (PZU)	Bericht	Vom GVK wird in zustimmendem Sinne Kenntnis genommen	Wird zur Kenntnis genommen.
Kommission für Stadtgestaltung	Bericht	Themen ÖV (ohne Bahn), MIV und LV wurden behandelt. Änderungen insbesondere bezüglich der BZO für die Gebiete Bülach Süd und Bülach Nord wurden berücksichtigt. Das Buskonzept (regionale Buslinien) wurde miteinbezogen, ebenso die weitere Entwicklung der Staatsstrassen. Zielvorstellung GVK: Kapazitätsausbau ÖV und LV. Der MIV soll, ohne zusätzlichen Kapazitätsausbau, schnellstmöglich zu einem Autobahnanschluss geführt werden.	Wird zur Kenntnis genommen.
Weber		Als Kantonsschullehrer begrüsse ich zwei Vorschläge explizit: 1. dass der Busanschluss der Kantonsschule zum Bahnhof hin verbessert werden soll und 2. dass eine Verkehrsführung über die Schwerzgrub-/Kantonsschulstrasse nicht realisiert werden soll.	Wird zur Kenntnis genommen.
PZU	Beurteilung	Die Stadt Bülach hat eine grosse Bedeutung als Arbeitsplatz-, Dienstleistungs- und Versorgungszentrum. Sie ist eine regionale Drehscheibe und weist eine überdurchschnittliche Erschliessungsqualität v.a.im Öv auf. Weiterentwicklung des erzeugten Verkehrs vorwiegend im ÖV. Mit den formulierten Massnahmen können die dringlichsten Projekte zur Umsetzung des Konzepts angegangen werden. Das Konzept stimmt im Wesentlichen mit den Zielen der PZU überein.	Wird zur Kenntnis genommen.

PZU		<p>Themen ÖV (nur Bus, ohne Bahn); MIV, RV und Fussgänger werden behandelt. Neben den Problemen auf der Strasse (Hardwald, Anschluss Bülach-Süd) ist die Feinerschliessung durch den öffentl. Verkehr eine wichtige Aufgabe. Die Umstrukturierung in Bülach Nord, die Entwicklung in Bülach Süd und eine mögliche Siedlungserweiterung im Jakobstal bedeutet Wachstum der Bevölkerung, der Beschäftigten und auch der Verkehrsteilnehmer. Eine gute Erschliessung der Entwicklungsgebiete durch ÖV und LV ist entscheidend.</p> <p>Durch Orientierung an den 3 Grundsätzen: Vermeiden des Verkehrs, Verlagerung des Verkehrs und Verkehrsabwicklung erträglicher machen – werden ein attraktives LV-Netz für kurze Wege, ein leistungsfähiges und zuverlässiges Netz im ÖV und ein durch optimiertes MIV abgestrebt. Der Handlungsbedarf zwischen Trendentwicklung und Zukunftsbild wird aufgezeigt, Massnahmen werden formuliert um das Ziel zu erreichen.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.
Kommission für Stadtgestaltung	Stellungnahme	<p>Viele der Vorschläge betreffend ÖV und LV sind aufschlussreich. Ein früherer Einbezug der Kommission für Stadtgestaltung wäre für die Methodik und Fragestellung sicherlich interessant gewesen.</p> <p>Die vorhandene hohe Siedlungsqualität muss erhalten bleiben und die weitere Stärkung ist ein vorrangiges Ziel. Ebenso Schaffung und Beibehaltung einer hohen Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Die Anliegen der Verkehrskategorien sollten ortsgerecht berücksichtigt werden. Der Entwurf widerspiegelt stufengerecht die erforderlichen verkehrlichen Massnahmen. Im Vordergrund stehen v.a. die technischen Anliegen.</p> <p>In einem nächsten Schritt sind die Massnahmenblätter für die Umsetzung zu entwickeln. Der Informationsgehalt wird höher und weitergehend sein als das eigentliche GVK. Direkte Auswirkungen auf das Stadtbild und das gesamte Stadtgebiet sind unumgänglich. Es ist deshalb dringlich, die KfS bei der Erarbeitung des Massnahmenkataloges einzubeziehen.</p>	Der Einbezug der Kommission für Stadtgestaltung bei der Ausarbeitung der Massnahmen ist - wo sinnvoll – vorgesehen.
SP Bülach		Die allgemeine Stossrichtung des GVK wird begrüsst.	Wird zur Kenntnis genommen.
Amt für Verkehr		Bericht ist umfassend und zeigt Problematik und Handlungsbedarf auf. Die Stossrichtung der Massnahmen stimmt aus kantonaler Sicht.	Wird zur Kenntnis genommen.

ZVV		<p>Der Bericht ist verständlich und nachvollziehbar. Im Bearbeitungsprozess sind die Belange des öffentlichen Verkehrs durch die Mitwirkung von PostAuto Schweiz AG eingeflossen.</p> <p>Die zentrale Veränderung der bahnseitigen Ausgangslage (4. Teilergänzung) ist korrekt in die Bearbeitung eingeflossen. Das im Bericht dargestellte zukünftige Busnetz entspricht dem „Buskonzept Zürcher Unterland, Ergebnisbericht vom 8.3.2011“, welches von ZVV und PostAuto Schweiz AG erarbeitet wurde.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.
Gewerbetreibende Kasernenstrasse		Wünschen bei der Neugestaltung der Kasernenstrasse miteinbezogen zu werden (in der Vernehmlassung ist nichts von der Art der Gestaltung erwähnt).	Der Einbezug der Gewerbetreibenden an der Kasernenstrasse im Rahmen des Projektes Neugestaltung Kasernenstrasse ist vorgesehen. Dieses Projekt wurde aufgrund des engen Terminrahmens des Agglomerationsprogramms bereits in Angriff genommen.
BKZ		Bericht wird als eine gelungene Konzeptvorlage erachtet. BKZ stehen auch für zukünftige Projekte zur Verfügung.	Wird zur Kenntnis genommen.
SVP		<p>Stellt mit Befremden fest, dass bei der personellen Zusammensetzung der Kommission GVK keinerlei Rücksicht auf die politischen Kräfteverhältnisse in der Stadt Bülach genommen wurde.</p> <p>Der Inhalt des Berichts überzeugt nicht.</p>	Wird zur Kenntnis genommen. Mit der Vertretung aller Fraktionen des Gemeinderates wurden die politischen Verhältnisse in der Stadt Bülach weitgehend abgebildet. Die Zusammensetzung der Kommission wurde durch den Stadtrat beschlossen.
PostAuto AG		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bewirtschaftung Parkplätze forciert vorantreiben</li> <li>▪ Führung Buslinie nach Glattfelden, Flaschenhals Hardwald wird als kritisches Element erachtet. Skepsis vorhanden, dass eine ausreichend bevorzugungsfähige Busroute gefunden werden kann → Lösung daher nicht von Erfolg gekrönt.</li> </ul>	Die PP-Bewirtschaftung soll über das geplante Parkierungskonzept thematisiert werden. Die Feststellung, dass die Engpassbeseitigung Hardwald für eine attraktive Buslinie nach Glattfelden auf dieser Achse notwendig ist, wird geteilt. Auch deswegen wird im Bericht auf die Bedeutung der Engpassbeseitigung für Bülach hingewiesen.
Gewerbe Bülach		Positiv aufgefallen ist uns das wiederholte Aufzeigen des Nadelöhrs Hardwald, welches wir nicht zuletzt aus volkswirtschaftlicher Sicht ebenfalls als dringend ansehen. Hingegen sind wir der Ansicht, Bülach hätte sich durchaus zu einer konkreteren Stellungnahme hinreissen lassen dürfen, wie z.B., dass weder aus Verkehrssicherheitsaspekten noch aus unfalltechnischen Überlegungen ein Ausbau auf nur <u>drei</u> Spuren Sinn macht und damit auch hier eine Art „Bestellung“ an Kanton/Bund hätte platzieren können.	Aus Sicht der Stadt Bülach ist von Bedeutung, dass das Nadelöhr Hardwald möglichst bald beseitigt wird. Darauf weist das GVK an mehreren Orten hin. Die konkrete Ausgestaltung, wie dieses Nadelöhr beseitigt werden soll, liegt im Kompetenzbereich des Kantons als Strasseneigner. Entsprechende Studien dazu laufen. Die Stadt Bülach wird sich nach Vorliegen der Resultate dazu äussern, ob die konkreten Vorschläge des Kantons aus Sicht der Stadt ausreichen.

Gewerbe Bülach		<p>Wir erachten die Verkehrsteilnehmenden: Velofahrer, Fussgänger, Rollstuhlfahrenden und die Benutzer des öffentlichen Verkehrs als ausreichend berücksichtigt. Hingegen vermissen wir nachhaltige Lösungsansätze und Vorschläge hierzu beim motorisierten Individualverkehr. Spezifisch problematisch erachten wir unter anderem:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fehlende Aussagen zu möglichen nachhaltigen Lösungen im Sinne einer „Bestellung“ betreffend Ost-West-Tangente, vor allem im Hinblick auf Quell-Ziel-Verkehr, auch wenn sie in die Hoheit des Kantons/Bund fallen.</li> <li>- Parkplatzproblematik aufgezeigt, wir hätten uns aber mögliche Lösungen/Visionen bereits in dieser Phase gewünscht.</li> <li>- Verkehrssituationen auf der unteren Bahnhofstrasse und der Kasernenstrasse</li> <li>- Fehlender Zusammenschluss der Gebiete Altstadt, Herti, Bülach Nord</li> <li>- Erschliessung der oberen Bahnhofstrasse für den motorisierten Individualverkehr</li> </ul>	<p>Die Bedürfnisse des motorisierten Individualverkehrs wurden ebenso untersucht wie diejenigen aller anderen Verkehrsträger. Die für ein Regionalzentrum mit einem historischen Kern typische Situation, dass grosse Quell-/Zielverkehrsströme auf engem Raum abgewickelt werden müssen, macht Lösungen aber schwierig: Ein Ausbau der bestehenden Achsen ist aus städtebaulicher Sicht heikel und zieht umfassende Eingriffe in das Privateigentum nach sich. Eine Verlagerung auf eine Umfahrungs- bzw. Entlastungsstrasse ist ebenso schwierig, weil es sich überwiegend nicht um einfache zu bündelnde Transitverkehrsströme handelt.</p> <p>Für die Parkplatzproblematik und die Verkehrssituation auf der Bahnhof- und Kasernenstrasse formuliert das GVK Massnahmen, die ab 2012 weiter vertieft werden bzw. zu denen bereits Studien laufen (Umgestaltung Zentrumsdurchfahrt). Eine Vertiefung innerhalb des GVK wäre nicht stufengerecht gewesen.</p>
TCS		<p>Die Analyse und die aufgezeigten Massnahmen sind sinnvoll und nachvollziehbar. Was wir feststellen ist, dass fast alle Massnahmen zu Gunsten des öffentlichen und des langsamen Verkehrs getroffen wurden. Der motorisierte Individualverkehr wird eigentlich mit sehr wenigen Massnahmen gestützt. Für ein Gesamtkonzept fehlt uns hier die Ausgewogenheit. Es ist in diesem Bereich sicher schwieriger Massnahmen zu definieren, da sie mit dem Kanton abgeglichen werden müssen.</p>	<p>Mit der A51 und ihren 3 Anschlüssen verfügt die Stadt Bülach bereits über eine überdurchschnittlich gute Infrastruktur des übergeordneten Strassennetzes. Das GVK zeigt auf, dass eine weitere Qualitätssteigerung auf diesem bereits hohen Level schwierig ist, auch weil sich die Probleme zunehmend um die Altstadt konzentrieren und den Quell-/Zielverkehr betreffen, so dass Entlastungen durch Ausbauten entweder konfliktträchtig oder zu wenig wirksam sind.</p>
Gruppe Altstadt		<p>Das vorliegende GVK ist ambitioniert im Bereich ÖV und LV. Der aktuellen und zukünftigen Situation MIV wird viel zu wenig Rechnung getragen! Alleine das Verhindern ist kein Lösungsansatz, sondern vielmehr ein politisches Statement! Zentrale Projekte wie z.B. Hardwald oder Grenzstrasse müssen mit oder vom Kanton gelöst werden. Damit sich Bülach entsprechend einbringen kann, müssen wir ein GVK haben, welches über alle BewohnerInnen, Verkehrsteilnehmer, Parteien, öffentl. Hand, Gewerbe und Industrie eine grosse Akzeptanz genießt. Strategisch könnte der Wunsch des Kantons betreffend Schiessanlage instrumentalisiert werden.</p>	<p>Mit der A51 und ihren 3 Anschlüssen verfügt die Stadt Bülach bereits über eine überdurchschnittlich gute Infrastruktur des übergeordneten Strassennetzes. Voraussetzung für eine volkswirtschaftlich effiziente Verkehrsabwicklung auf diesem Netz ist die Umsetzung der erwähnten kantonalen Projekte (Hardwald und Grenzstrasse). Das GVK äussert sich klar zur Bedeutung dieser beiden Projekte und stimmt die übrigen Massnahmen darauf ab.</p>

Grüne Partei	Allgemeines, überregionaler Verkehr	Aus dem GVK wird eine Priorisierung der Verkehrsströme abgeleitet, wobei dies im stillschweigenden Nachvollzug der übergeordneten Planung erfolgt, ohne eigene Akzente zu setzen. Die übergeordnete Planung sieht jedoch ein weiteres Wachstum der Stadt Bülach (und des ganzen Zürcher Unterlandes) grundsätzlich nicht vor und schränkt damit den Handlungsspielraum der Stadt massiv ein. Es erstaunt, dass sich das GVK auch in diesem Bereich nicht klar zu den aus Sicht der Stadt Bülach wünschenswerten Entwicklung der überregionalen und allenfalls internationalen Verkehrsanbindung äussert und mindestens in den Grundzügen festlegt, für welche Ziele sich die Stadt im überregionalen Kontext einsetzen will. Mit Blick auf die knapper werdenden (finanziellen) Ressourcen und die Verteilungskämpfe bez. Ausbau von Verkehrswegen / Infrastruktur erscheint die Festlegung entsprechender Ziele als zentral.	Die Priorisierung der Verkehrsströme bezieht sich auf den Quell-/Zielverkehr der Stadt Bülach als Regionalzentrum und muss deshalb mit den regionalen und kantonalen Zielen für das gesamte Unterland kompatibel sein. Eigene Akzente setzt das GVK aber bei der Art und Weise, wie der (erwünschte) Verkehr ins Regionalzentrum bewältigt wird.  Das Agglomerationsprogramm Zürich/Glattal und das kantonale Raumordnungskonzept sehen die Stadt Bülach klar als Zentrum des Unterlandes. Damit verbunden ist auch ein weiteres Wachstum, das allerdings an gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen stattfinden soll, um den entstehenden Verkehr bewältigen zu können.
Grüne Partei		Im GVK wird die Verbindung an die Wachstumsregion Flughafen/Glattal mit hoher Priorität eingestuft. Zum Flughafen erfolgt diese derzeit nur strassenseitig (Bus), der ÖV ist daher im Vergleich zum MIV vollkommen unattraktiv. Eine schienenmässige Anbindung an den Flughafen (Ergänzung/Verlängerung Glattalbahn) wird im GVK als nicht prioritär bezeichnet. Die Planung und Sicherung eines entsprechenden Trassees (über den Zeithorizont des GVK hinaus), ist für die GP als langfristige Option unabdingbar.	Das GVK arbeitet im Zeithorizont bis 2025. Eine Ergänzung / Verlängerung der Glattalbahn vom Flughafen Richtung Unterland hat gemäss ZVV keinerlei Priorität, da auch langfristig nicht mit einer ausreichenden Nachfrage für ein schienengebundenes System in diesem Korridor zu rechnen ist. Zudem ist im Moment unklar, wo eine solche Infrastruktur verlaufen würde. Die nötigen Grundlagen für eine Trasseesicherung sind deshalb nicht vorhanden. Das Vorhaben ist im kantonalen Richtplan auch langfristig nicht enthalten.
Grüne Partei	Allgemeines, überregionaler Verkehr	Anbindung an die Region Zürich – spätestens ab 2018 sieht das GVK keinen Handlungsbedarf mehr, wird doch die ÖV-Anbindung in Richtung Zürich mit „sehr gut“ bewertet. Durchgehender ½-Stundentakt mit der S-Bahn, ergänzt durch einen stündlichen IR-Halt sowie in den Hauptverkehrszeiten mit einer vierten S-Bahn-Verbindung kann man durchaus als „sehr gut“ bewerten. Im neuen Richtplan ist die Stadt Bülach als regionales Zentrum vorgesehen; im Vergleich Ist-Zustand der ÖV-Anbindung mit Städten vergleichbarer Grösse/Bedeutung ist ein erst im Jahr 2018 bestehender ½-Stundentakt (S-Bahn) als ungenügend zu bewerten.	Wird zur Kenntnis genommen.



Grüne Partei	Allgemeines, überregionaler Verkehr	Mit dieser ÖV-Anbindung ist es unrealistisch, einen Anteil am Verkehrsaufkommen von 27% zu erreichen (zu geringes Verlagerungsziel)! Forderung: 4 S-Bahn Verbindungen von/nach Zürich je Stunde (spätestens ab 2018). Haltepunkt der Linie Zürich-Schaffhausen (- Stuttgart) und damit die teilweise internationale Anbindung (mind. stündlich) soll erhalten bleiben. Dabei zu beachten ist, dass die Linie Zürich-Schaffhausen-Stuttgart als internat. Hochgeschwindigkeitskorridor in direkter Konkurrenz mit der Linie Zürich-Winterthur-Schaffhausen steht (beide sind im revidierten Richtplan enthalten). Das GVK muss sich klar zur Beibehaltung und den Ausbau des Korridors über Bülach bekennen; die Stadt muss sich mit der nötigen Vehemenz dafür einsetzen.	Die Stadt wird sich auch in Zukunft im Rahmen ihrer Möglichkeiten für die Beibehaltung und den Ausbau des Bahn-Fernverkehrskorridors über Bülach einsetzen. Eine Anmerkung zu dessen Bedeutung wird ergänzt.
Grüne Partei		Die Busverbindung an den Flughafen ist und bleibt wenig attraktiv (Zunahme des Verkehrsaufkommens, strassen-seitige Verkehrsprobleme = Verspätung). Die im GVK vorgesehen Massnahmen ändern daran wenig. Eine kurzfristige Attraktivitätssteigerung mit dem Ausbau der S-Bus-Verbindung ist möglich, unverständlich, dass dazu keine Angaben gemacht werden.	Der Ausbau der S-Bus-Verbindung zum Flughafen ist im regionalen Gesamtverkehrskonzept Flughafenregion und im Agglomerationsprogramm Zürich-Glatal vorgesehen und soll in den kommenden Fahrplanperioden umgesetzt werden. Eine entsprechende Anmerkung wird ergänzt.
Grüne Partei		Bau und Betrieb S-Bahnhof Höri ist zu unterstützen. Er kann als (zusätzliche) Anbindung mit dem ÖV für Bülach West (allenfalls Süd) dienen und einen Teil des geplanten Mehrverkehrs bei der stärkeren Nutzung des Jakobstals auffangen.	Wie auf Seite 88 des GVK ausgeführt bringt eine neue S-Bahn-Haltestelle auch mit der Entwicklung Jakobstal keine entscheidenden Vorteile für die ÖV-Erschliessung der Stadt Bülach.
SBB		Zur Fragestellung Freiverlad / Güterverladeranlage ist im GVK eine klare Strategie festzulegen, welche mit der kantonalen Richtplanung abgestimmt ist und im öffentlichen Rahmngestaltungsplan weiter detailliert wird.	Diese Fragestellung ist im Rahmen des Rahmngestaltungsplans zu klären.
SBB	Verkehrstechnische Aspekte	Der Rahmngestaltungsplan ging von der Annahme aus, dass der heutige Freiverlad auf einen neuen Standort verschoben werden kann. Diese Annahme hat sich als falsch erwiesen, kurz- und mittelfristig wird der Freiverlad am heutigen Standort bleiben. Dies zieht eine grundlegende Überarbeitung des Erschliessungskonzepts (MIV, LV aber auch ÖV) nach sich und wirkt sich auch auf das GVK aus.	Die Anpassung muss im Rahmngestaltungsplan erfolgen. Auf das Gesamtverkehrskonzept als Ganzes haben die veränderten Bedingungen keine Auswirkung, sondern nur auf die Massnahmen im Umfeld des Bahnhofs. Ein entsprechender Vermerk auf den Massnahmenblättern wird ergänzt.

Grüne Partei		Im GVK ist die günstige Lage Bülachs (Schnittpunkt Baden/Aargau, Zürich/Zentralschweiz, Winterthur/ Ostschweiz und Schaffhausen/Deutschland) nicht erwähnenswert. Das Hauptgewicht wird allein auf die Anbindung in Richtung Zürich/Flughafen/Glattal gelegt und eine Verbesserung der Anbindung in die übrigen Richtungen (ÖV und MIV) ausgeklammert. Eine Strategie (Vorteile und Möglichkeiten der zentralen Lage von Bülach) lässt sich dem GVK nicht entnehmen. Das darin schlummern- de Potential wird nicht ausgeschöpft. Der Umstand, dass Bülach mit Waldshut mehrmals täglich mit dem Zug verbunden ist, wird nicht einmal erwähnt.	Bülach hat als Regionalzentrum des Unterlandes eine grosse Bedeutung. Dieses Potential im engeren bis mittleren Umfeld wird heute nicht vollumfänglich ausgeschöpft. Das GVK konzentriert sich darauf, die Stellung in diesem Massstab zu stärken und die Verkehrsanbindung darauf auszurichten. Grossräumig ist Bülach Teil des Metropol- raums Zürich. Ein erhebliches Potential für eine eigen- ständige Positionierung ausserhalb bzw. unabhängig dieses Raums ist zumindest innerhalb des Zeithorizontes nicht erkennbar und wird deshalb nicht behandelt.
--------------	--	---	---

#### Einleitung (Kap. 1)

Wer	Betreff	Änderungen und Ergänzungen	Beantwortung
Gemeinderat Glattfelden	1.4.4, S. 12	Die Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl im Bericht ist klarer zu definieren; die Förderung des ÖV ist prioritär (analog LV) anzugehen. Überregionaler Verkehr ist gleich zu gewichten wie Ortsverkehr.	Die Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl ist für ein Gesamtverkehrskonzept ausreichend konkretisiert. Der überregionale Verkehr wird angemessen gewichtet, soll aber vorwiegend über die übergeordneten Infrastrukturen (A51, Bahnlinie) abgewickelt werden.
Manz	1.4.4	Für ÖV-Benutzung sind auch die Betriebszeiten wichtig	Wird zur Kenntnis genommen.
Manz	1.4.4 / Fussnote	Pull bzw. Push sind genau vertauscht beschrieben	Wird korrigiert.
ZVV	1.5	Die konkreten Ausbauten am Busnetz erfolgen im Fahrplanverfahren nach kantonalem Recht (Fahrplanverfahrensordnung) und werden durch den Verkehrsrat festgelegt (PGV, Art. 19). In diesem Sinne können zum heutigen Zeitpunkt keine konkreten Angebotsausbauten festgelegt werden. Die im Bericht vorgeschlagenen Ausbauten des Busnetzes können folglich nur als (nicht bindendes) Leitkonzept berücksichtigt werden.	Die Strategie zum Ausbau des städtischen Busnetzes basiert auf dem Buskonzept Unterland (ewp, 2011) und stellt den anzustrebenden Zielzustand bis 2025 dar. Die Konkretisierung der einzelnen Ausbauschritte im Sinne des Fahrplanverfahrens ist nicht Gegenstand des GVK.

## Analyse Ist-Zustand (Kap. 2)

Wer	Betreff	Änderungen und Ergänzungen	Beantwortung
SP Bülach		Ist-Zustand ist gut erfasst.	Wird zur Kenntnis genommen.
Manz	2.1.1	Mitarbeiter und Kunden aus dem Rafzerfeld haben mehr als „geringe“ Priorität (vgl. auch Quell-/Zielverkehr aus Norden auf S.25)	Die Gewichtung ist im Kontext zur Bedeutung der übrigen Verkehrsbeziehungen zu sehen. Vor diesem Hintergrund wurde die Priorität zusammen mit der Begleitgruppe auf gering gesetzt.
Gemeinderat Glattfelden	2.1.1, S.15	Die Gewichtung (geringe Priorität) für den Korridor Glattfelden/Eglisau ist nicht korrekt, da aus Glattfelden via Solistrasse eine Buslinie mit Anschluss am Bahnhof Bülach («Güterex») geplant ist. Diese Verbindung erfolgt täglich im ½-Stundentakt. Daher ist diesem Korridor eine mittlere Priorität zuzuordnen.	Die Gewichtung ist im Kontext zur Bedeutung der übrigen Verkehrsbeziehungen zu sehen. Sie berücksichtigt nicht das bestehende oder geplante Angebot, sondern das Nachfragepotential im Vergleich zu den anderen Korridoren. Vor diesem Hintergrund wurde die Priorität zusammen mit der Begleitgruppe auf gering gesetzt.
Gemeinderat Glattfelden	2.1.1, S. 15	Bitte sobald verfügbar die Pendlerstatistik 2010 verwenden und diesen Abschnitt nochmals überprüfen (ev. auch Unterlagen Statistisches Amt ZH verwenden)	Momentan ist nicht absehbar, wann die aktualisierte Pendlerstatistik zur Verfügung stehen wird. Im Rahmen des vorliegenden GVK werden die vorhandenen Werte verwendet. Die vorgeschlagenen Massnahmen sind auch bei einer geänderten Ausgangslage bzgl. Pendlern im Grundsatz zielführend.
Gemeinderat Glattfelden	2.1.2.1, S. 16,	Es soll geprüft werden, ob ab 2018 die S3 nicht in Bülach endet, sondern bis nach Rafz verlängert werden kann. Die Siedlungsentwicklung der letzten Jahre hat gezeigt, dass vermehrt Pendler aus ländlichem Raum in der Stadt arbeiten und auf dem Land wohnen. Eine Verdichtung mindestens während der HVZ soll daher geprüft werden. Siehe dazu auch Bemerkung Seite 19 > Die Verbindungen in Richtung Norden sind ebenfalls nur genügend.	Eine solche Verlängerung ist im Rahmen eines Fahrplanverfahrens zu diskutieren und ist nicht Gegenstand des GVK.
Manz	2.1.2.1 / S.17	Wesentliche Änderung ist der Abtausch von Schnellzug und S-Bahn ab Herbst 2012	Eine Anmerkung wird ergänzt.
Manz	2.1.2.1 / S.17	Wenn die breite Streuung der Zugsankünfte und –abfahrten eine lange Wartezeit für Buspassagiere bewirkt, vermindert sich die Attraktivität des ÖV.	Wird zur Kenntnis genommen.
Manz	2.1.2.2 / S.19 und 2.1.2.3 / S. 21	Ich stimme zu: der Flughafen ist tagsüber verhältnismässig schlecht erreichbar.	Wird zur Kenntnis genommen.
Gemeinderat Glattfelden	Seite 22, Punkt 2.1.3.1.	Ein Ausbau des «Hardwalds» ist prioritär zu forcieren.	Auf die hohe Priorität der Engpassbeseitigung Hardwald wird unter anderem in Kapitel 5.1.6 dezidiert hingewiesen.

Grüne Partei		Mehrbelastung aus dem Rafzerfeld/Deutschland infolge Autobahnzusammenschluss Hardwald und Umfahrung Eglisau. Es bleibt unverständlich, weshalb dann diesem strassenseitigen Zusammenschluss aus der Sicht Bülachs eine hohe Bedeutung und Priorität zukommen soll; dies umso mehr, als der Verbindung in Richtung Norden lediglich eine geringe Priorität beigemessen wird. Problematik Engpass Hardwald – Schleichverkehr. verkehrsleitende Massnahmen und Umgestaltung Einmündung Wagenbrechi sieht GVK keine Massnahmen vor. Es ist nicht einzusehen, weshalb die Strasse von der Wagenbrechi ins Soliquartier nicht mit einem Fahrverbot für Lastwagen, PW und grosse Motorräder (Anwohner etc. ausgenommen) ausgestattet werden sollte, um den Schleichverkehr wirksam zu unterbinden.	Der Engpass Hardwald hat nicht nur eine Verkehrsverdrängung auf kommunale Ausweichrouten zur Folge, sondern führt auch am Anschluss Bülach-Nord zu Rückstau und damit zu einer geringeren Attraktivität dieses Anschlusses. Insbesondere angesichts der geplanten Entwicklung in Bülach Nord hat eine hohe Attraktivität dieses Anschlusses für die Stadt eine grosse Bedeutung. Nur so kann die angestrebte Strategie zur besseren Lenkung und Verteilung der MIV-Ströme auf die verschiedenen Anschlüsse realisiert werden. Die Engpassbeseitigung des Hardwaldes (d.h. vor allem die Beseitigung der Rückstau im Bereich des Anschlusses Bülach-Nord) haben deshalb eine sehr grosse Priorität aus Sicht des GVK. Für den Schwerverkehr besteht auf Teilen der Solistrasse bereits ein Fahrverbot.
Manz	2.1.3.2 / S.25	Wieso wird nicht erwähnt, dass der Transitverkehr von / nach Embrach von 2007 bis 2030 um 60% (!) zunehmen wird?	Die prozentuale Zunahme ist beträchtlich, findet aber auf einem tiefen absoluten Niveau statt. Bedeutsamer ist der Ausweichverkehr bei Störfällen auf der A1, welcher auf S. 27f. beschrieben wird.
Manz	2.1.3.3	Wieso ist die Hochfelderstrasse betroffen?	Aufgrund von Verkehr auf der Achse Embrach-Bülach-Hochfelden/Neerach.
Manz	2.1.3.3	Nicht die Leistungsfähigkeit reduziert sich, sondern die Nachfrage übersteigt die Leistungsfähigkeit (→ schlechtere Qualitätsstufe)	Der Absatz wird entsprechend bereinigt.
ZVV	2.1.3.4 / S. 28	Durch die Überlastungserscheinungen (gegenwärtig während den ausgedehnten verkehrlichen Spitzenzeiten) am Kreisel Chrützstrass und im Hardwald ergeben sich Rückstau, welche die Funktionalität des Autobahnanschlusses Bülach-Nord mindern (Ausfahrt nach Bülach infolge Rückstau aus Hardwald blockiert). Aufgrund der anhaltenden Verkehrszunahme ist davon auszugehen, dass sich diese Situation noch akzentuieren wird und Ausweichverkehre resp. Verlagerungen der Quell-Zielbeziehungen vom Anschluss Bülach-Nord auf den Anschluss Bülach-West nach sich ziehen wird. Es ist davon auszugehen, dass dadurch die Buslinien im Innerortsbereich in erhöhtem Mass vom MIV behindert werden. Massnahmen zum Ausbau des Kreisel Chrützstrass und Hardwald scheinen auch aus Sicht ZVV sinnvoll und notwendig.	Wird zur Kenntnis genommen.

Manz	2.1.4	Höri ist per Velo schlecht angebunden (Lücke)	Mit der Kasernenstrasse existiert bereits eine gute Radwegverbindung zwischen Bülach und Höri.
ZVV	S. 33	Die Verdichtung auf einen integralen Viertelstundentakt ist sicherlich wünschenswert und würde die Stellung des öffentlichen Verkehrs verbessern. Aufgrund der Verkehrszusammensetzung (Einkaufsverkehr) wird das Ausbaupotenzial allerdings als beschränkt eingeschätzt. Weiter ist zu berücksichtigen, dass die Ausbauten am Angebot des öffentl. Verkehrs massgeblich durch die zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel eingeschränkt ist.	Die Strategie zum Ausbau des städtischen Busnetzes basiert auf dem Buskonzept Unterland (ewp, 2011) und stellt den anzustrebenden Zielzustand bis 2025 dar. Der finanziellen Restriktionen ist sich die Stadt bewusst, der Zielzustand soll sich aber nicht nur darauf abstützen, sondern den Bedarf aufzeigen. Bei der Verkehrszusammensetzung ist zu beachten, dass in Bülach Süd nicht nur Einkaufsnutzungen realisiert wurden, sondern auch zahlreiche neue Wohnüberbauungen.
Manz	2.2.3 / S.34	Die Grafik ist insofern trügerisch, als dass nicht immer alle Hst. bedient werden (z.B. Schwergrubenstrasse, Kantonsschulstrasse zu Pendlerzeiten)	Dieser Sachverhalt ist im Bericht bereits auf S. 34 oben beschrieben.
Manz	2.2.3 / S.35	Linie 503 verkehrt samstags auch nur bis 18h	Ein entsprechender Hinweis wird ergänzt.
Manz	2.2.4 / S.44	Ein wesentliches Problem fehlt: es wird v.a. stadteinwärts zu schnell gefahren. Es fehlt auf Höhe der 50er-Tafel eine bremsende Stadteinfahrt. Auch lässt der Kreisel stadteinwärts ein zu hohes Tempo zu. Schulweg!	Ein entsprechender Hinweis wird ergänzt.
Manz	2.2.5 / S.46	In der Karte fehlen folgende Netzelemente: - Sechtbachweg - Bahnweg (Massnahme FV4)	Die Karte wird entsprechend bereinigt.
Manz	S.47	In der Karte ist der Fussweg nach Nussbaumen fälschlicherweise mit tiefer Priorität bezeichnet. Im Massnahmenblatt FV7 hingegen richtigerweise mit mittlerer.	Die Karte wird entsprechend bereinigt.
Gewerbetreibende Kasernenstrasse	Bahnhofstrasse	Die gefährliche und unklare Situation an der Bahnhofstrasse Höhe Kleider Keller muss dringend mit klaren Vortrittsrecht entschärft werden.	Das Anliegen wird zusammen mit anderen Anliegen im Rahmen des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes Zentrumsdurchfahrt geprüft.
Manz	2.3.	Aussagen zum Sport- und Erholungspark Erachfeld fehlen	Die Erschliessung des Sport- und Erholungsparks Erachfeld wurde im Zuge der Arbeiten während der Planungszone untersucht. Die Resultate separat dokumentiert und werden im GVK in Kapitel 5.1.3 zusammengefasst.
Grüne Partei		Anbindung des geplanten Sport- und Erholungsparks Erachfeld in Bülach Süd, so dass auch nach einem Abendtraining der ÖV benutzt werden kann.	Ein entsprechender Hinweis wird in Kapitel 5.1.3 ergänzt. Die Umsetzung ist Gegenstand des normalen Fahrplanverfahrens.
Manz	S.52	Zu den Problemen am Bahnhof zählt auch die angesichts der hohen LV-Frequenzen zu hohe gefahrene Geschwindigkeit auf dem Bahnhofring	Eine entsprechende Anmerkung wird ergänzt.

SBB	S. 52	Als Schwachstellen identifiziert der Entwurf GVK - übereinstimmend mit den Überlegungen zum Rahmengestaltungsplan – u.a. die starke Verflechtung der Verkehrssträger und die dezentrale, nicht konzentrierte Lage der Bushalteplätze. Diese Defizite werden mit dem Rahmengestaltungsplan nicht behoben, sondern eher verstärkt.	Wird zur Kenntnis genommen. Diese Fragestellung wird im Rahmen des Gestaltungsplans vertieft.
-----	-------	--	---

### Zielzustand (Kap. 3)

Wer	Betreff	Änderungen und Ergänzungen	Beantwortung
BKZ	3.1 / S. 58/59	Die Nennung der geltenden Normen des hindernisfreien Bauens müssen im Bericht einmal erwähnt werden. Beispielsweise S. 59 „Abstrakte Zielebene, Absatz „verträglich machen“. So wäre der letzte Satz zu ergänzen mit: „Die Verkehrsinfrastrukturen sind dabei mit Rücksicht auf alle Verkehrsteilnehmenden gemäss den geltenden Normen des behindertengerechten Bauens hindernisfrei zu gestalten.“	Wird entsprechend korrigiert.
Grüne Partei		Auf allen Sammelstrassen soweit sie nicht verkehrsberuhigt sind, ist zur Attraktivitätssteigerung und aus Sicherheitsgründen grundsätzlich ein beidseitiger separater Radweg anzustreben. Auf diesen Strassen ist beidseitig ein Veloweg aufzuzeichnen und der Bereich der Kreuzungen farblich hervorzuheben. Gilt besonders für den Unterweg als Teil der Veloroute Koblenz-Steckborn.	Basierend auf der durchgeführten Schwachstellenanalyse werden verschiedene Optimierungsmassnahmen für den Radverkehr vorgeschlagen. Radwege stellen dabei eines der möglichen Instrumente dar. Im städtischen Umfeld bringen abgetrennte Radwege allerdings häufig neue Konflikte (Platzbedarf Fussgänger, Trennwirkung), gerade auf Sammelstrassen. Eine Beschränkung der Strategie auf Radwege scheint deshalb nicht zielführend.
Grüne Partei		Insbesondere in der Altstadt ist zu prüfen, ob auf den stadteigenen Liegenschaften nicht zusätzliche Veloabstellplätze einzurichten sind.	Ein solcher Ausbau soll im Rahmen eines Mobilitätsmanagements der Stadtverwaltung vertieft überprüft werden. Im entsprechenden Massnahmenblatt wird ein Hinweis ergänzt.
Manz	3.2.1.1 / S. 60	In der Karte fehlen folgende Netzelemente: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sechtbachweg</li> <li>- Bahnweg (Massnahme FV4)</li> </ul> In der Karte fehlen wesentliche öffentliche Bauten: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Freibad</li> <li>- Stadthalle</li> </ul>	Die Karte wird entsprechend bereinigt.
Manz	3.2.2 / S. 65	Was beinhaltet das ÖV-Konzept Unterland? Was ist seine Verbindlichkeit? Kann dieses Dokument zur Verfügung gestellt werden? (Öffentlichkeitsprinzip)	Beim ÖV-Konzept Unterland handelt es sich um ein im Auftrag von ZVV und Postauto erarbeitetes Strategiepapier. Es hat keine hohe Verbindlichkeit. Für die Abgabe des Dokumentes sind die Auftraggeber zu kontaktieren.

ZVV	S. 65 Attraktive Transportketten	Die zu niedrigen Perronkanten (der Perrons 4,5 und 6) sollen zudem durch die SBB möglichst schnell erhöht werden. (Die übrigen Perrons sind behindertengerecht ausgestattet).	Eine entsprechende Anmerkung wird ergänzt.
Spital Bülach	S. 66 Zukünftiges Busnetz	Nur eine Buslinie (515) führt am Spital vorbei. Prüfwert ist eine bessere Anbindung des Spitals an das örtliche Busnetz.	Das Spital Bülach als regionales Gesundheitszentrum wird neben der erwähnten Buslinie auch durch den nahe gelegenen Bahnhof erschlossen. Für eine zusätzliche innerörtliche Busverbindung ist das Fahrgastpotential auf dieser Achse zu gering.
Grüne Partei		Der Ausbau des Busnetzes ist zu begrüßen. Dabei ist der Anschluss an den IR und die geforderten vier S-Bahn-Anschlüsse je Stunde sicherzustellen.	Wird zur Kenntnis genommen.
PostAuto AG		Wir beurteilen es als zentral, dass das Busangebot systematisiert und wo erforderlich ausgebaut wird. Die schrittweise auf Dezember 2015 bzw. 2018 erfolgende Verdichtung des Zugangebots wird bei den ÖV-Kunden u.a. die Erwartung schaffen, zumindest auf den beliebtesten Linien bzw. Korridoren in der Taktfolge der Bahn einen Busabbringer vorzufinden. Ohne Verdichtung des Busangebots (z.B. auf der Linie 530) wird es nicht möglich sein, den Vorteil der Zugverdichtungen auf das Feinverteiler-Netz des öffentlichen Verkehrs weiterzugeben.	Wird zur Kenntnis genommen.
PostAuto AG	S. 66	Die Systematisierung des Angebots wie sie im Vorschlag gezeigt und insbesondere durch Einführung der Ortsbuslinie 501 erreicht wird, erachten wir innerhalb des Stadtgebiets als zielführende Massnahme zur Verbesserung des Modal Splits. Das heutige Angebot im Ortsverkehr ist historisch gewachsen und unübersichtlich.	Wird zur Kenntnis genommen.
ZVV	3.2.2 / S. 66	Die dargestellten Angebotsausbauten würden rund eine Verdoppelung der heutigen Betriebskosten bedeuten, was vor dem Hintergrund der beschränkten finanziellen Möglichkeiten für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs im Kt. Zürich ein sehr hohes Ziel darstellt. Die konkreten Ausbauten am Angebot des ÖV erfolgen im kantonalen Fahrplanverfahren. Bei knapperen finanziellen Mitteln sind reduzierte Angebotskonzepte anzustreben.	Die Strategie zum Ausbau des städtischen Busnetzes basiert auf dem Buskonzept Unterland (ewp, 2011) und stellt den anzustrebenden Zielzustand bis 2025 dar. Die Konkretisierung der einzelnen Ausbauschritte im Sinne des Fahrplanverfahrens ist nicht Gegenstand des GVK.
Gemeinderat Bachenbülach	3.2.2	Der Gemeinderat ersucht den Stadtrat, auch die vereinbarte Zwischenlösung bis zum dargestellten Zielzustand mit den beiden Linien 501 und 504 aufzunehmen.	Eine entsprechende Anmerkung wird ergänzt.

Gemeinderat Glattfelden	Seite 66, Punkt 3.2.2.	Die Linie 525 sowie die allfällige Linie 540 (Glattfelden – Bülach) sollen ebenso möglichst gute Umsteigebedingungen haben wie die städtischen Linien. Dies bedeutet, dass die Haltestellen «Güterex» und eine neue Haltestelle auf der Spitalseite ausgebaut oder neu gebaut werden müssen. Damit können erhebliche Fahrzeiten gespart werden und die Linien Richtung Bahnhof werden von weiteren Linien entlastet.	Für die Orientierung des Fahrgastes ist es von grosser Bedeutung, dass die Umsteigebeziehungen am ÖV-Knoten klar verständlich und erkennbar sind. Eine Verteilung der Bushaltestellen auf verschiedene Standorte um den Bahnhof wird unter diesem Aspekt kritisch beurteilt. Im Rahmen der Erarbeitung wurde zudem die Möglichkeit einer attraktiven Bushaltestelle westlich des Bahnhofs kurz geprüft und wieder verworfen, weil aufgrund der Raumverhältnisse keine überzeugende Lösung gefunden werden konnte.
Gemeinderat Bachenbülach	S. 66	In der Darstellung zu „Zukünftiges Busnetz“ fehlt der Hinweis auf den Schnellbus Linie 531 (Kästchen). Nach Auskunft der PostAuto AG wird dieses bestehende Busangebot auch im künftigen Konzept geführt. Der Gemeinderat ersucht den Stadtrat, den Hinweis auf die Linie 531 in die Darstellung aufzunehmen.	Die Abbildung stammt aus dem Buskonzept Unterland und stellt das Regelangebot über den ganzen Tag dar. Die Schnellbuslinie ist daher nicht eingetragen. Ein Hinweis zur Beibehaltung wird ergänzt.
Gemeinderat Höri	Busbetrieb	Die 525-er Buslinie von und nach Bülach ist heute in beiden Richtungen massiv überlastet. Die Fahrplanstabilität ist nicht mehr gegeben. Nach Rücksprache mit der PostAuto AG Zürich kann bereits heute der Fahrplan in den Hauptverkehrszeiten nicht immer eingehalten werden. Mit einer Zunahme des Verkehrsaufkommens wird dieses Problem zusätzlich verstärkt. Dies kann aus Sicht der Gemeinde Höri nicht akzeptiert werden. Generell ist der Busverkehr wo immer möglich vom MIV mittels eigenen Busspuren zu entflechten.	Wird zur Kenntnis genommen. Im GVK sind – wo möglich und nötig – Massnahmen zur Buspriorisierung mittels Busspuren und Fahrbahnhaltestellen vorgesehen.
Grüne Partei		Der ÖV ist gegenüber dem MIV zu bevorzugen: Wo möglich sind eigene Busspuren vorzusehen – und zwar in beiden Richtungen. Kurzfristig sind zumindest die Haltestellen – mindestens auf den Hauptachsen – in den Fahrbahnbereich zu verlegen, um Wartezeiten infolge des überholenden Individualverkehrs zu verhindern.	Wird zur Kenntnis genommen. Entsprechende Massnahmen sind – wo möglich und nötig – vorgesehen.
Grüne Partei		Die Parkierungszonen in und um die Altstadt werden detailliert aufgeführt und als ausreichend, aber am falschen Ort liegend bewertet. Daher wird gefordert, bei der Aufhebung bestehender Parkplätze (z.B. Bau Grampen 2) neue Parkplätze im südlichen Bereich anzusiedeln. Das GVK scheidet keine Räume aus, in denen die Stadt in der Nähe zur Altstadt solche Ersatzparkierungsanlagen vorsehen will. Das GVK sollte zumindest eine entsprechende Strategie enthalten.	Die Bezeichnung konkreter Räume für verlagerte Parkierungsanlagen ist nicht stufengerecht für ein GVK. Im Rahmen des zu überarbeitenden Parkierungskonzeptes können mögliche Räume evtl. evaluiert werden. Die genaue Festlegung soll im jeweiligen Fall erfolgen.



Gemeinderat Glattfelden	3.2.3, S. 68	Die Optimierung der Verkehrslenkung der Ziel-/Quellverkehrsströme darf nicht zu mehr «Schleichverkehr», insbesondere über die «Herrenwies» und den «Schachen», führen.	Dieser Aspekt soll im Rahmen der Vertiefung und Umsetzung der Verkehrslenkung geprüft und ggf. flankierende Massnahmen definiert werden.
Grüne Partei		Zudem fehlen Angaben, wie die Fahrzeuge effizient auf die bestehenden (und nicht belegten) Parkplätze gelotst werden sollen. Dabei wäre z.B. die Einrichtung eines Parkleitsystems denkbar, was zugleich den Suchverkehr in und um die Altstadt verringern würde.	Ein Parkinfosystem stellt eine sinnvolle Massnahme dar. Die Ausgestaltung soll im Rahmen der Massnahme PI-1 (Parkierungskonzept) vertieft werden und auf die Lenkung des Quell-/Zielverkehrs (MIV-1) abgestimmt werden. Ein entsprechender Hinweis auf den Massnahmenblättern wird ergänzt.
Spital Bülach	S. 69 Parkplatzbewirtschaftung	Eine elektronische Parkplatzbewirtschaftung in der Umgebung des Spitals Bülach wäre sehr begrüssenswert. Wer zum Spital kommt, soll erfahren, wo in der Umgebung noch Parkplätze zur Verfügung stehen.	Wird zur Kenntnis genommen. Ein Parkinfosystem stellt eine sinnvolle Massnahme dar. Die Ausgestaltung soll im Rahmen der Massnahme PI-1 (Parkierungskonzept) vertieft werden.

#### Trendentwicklung und Handlungsbedarf (Kap. 4)

Wer	Betreff	Änderungen und Ergänzungen	Beantwortung
Manz	4.2.3 / S. 76 / MIV / 4. Pkt	Verständnisfrage: Schwerverkehrsführung Rafzerfeld – Bülach-West? Über Autobahn, wo sonst?	Ziel ist die Führung des Schwerverkehrs über die Autobahn und die Vermeidung von Ausweichverkehr über Hochfelden.
SP Bülach		Die Bevorzugung des ÖV erachten wir als positiv.	Wird zur Kenntnis genommen.
SP Bülach		Altstadt: Vollzug des Begegnungszonenkonzepts fehlt! Endlich durchsetzen!	Die Durchsetzung der regelkonformen Parkierung in der Begegnungszone Altstadt hat auch aus Sicht des GVK hohe Priorität. Planerischer Bedarf besteht nicht, die Durchsetzung liegt im Kompetenzbereich der Stadtpolizei.
SP Bülach		Die Verkehrsberuhigung in den Wohnquartieren muss noch stärker gewichtet werden.	Die Thematik ist in der für ein GVK nötigen Tiefe behandelt. Weitergehende detaillierte Massnahmen im Bereich der Verkehrsberuhigung werden damit nicht ausgeschlossen.

#### Massnahmen (Kap. 5)

Wer	Betreff	Änderungen und Ergänzungen	Beantwortung
Weber	Lenkung MIV-Ströme	Es ist grundsätzlich richtig und gut, dass der Durchgangsverkehr von der Autobahnausfahrt Bülach-Süd in Richtung Untertor reduziert werden soll. Wurde aber auch an die Anwohner gedacht, die richtigerweise von der Autobahnausfahrt Bülach-Süd nach Hause wollen (z.B. zum Cholplatz)? Wie wird verhindert, dass diese nicht plötzlich übermässig im Stau stehen, da der Durchfluss auf dieser Achse gehemmt werden soll?	Auch ohne verkehrslenkende Massnahmen besteht die Gefahr, dass der Quell-/Zielverkehr zusammen mit dem Transitverkehr bei zunehmender Belastung im Stau Verlustzeiten erleidet. Die vorgesehenen Massnahmen sehen gegenüber heute keine erhebliche Beschränkung der Durchfahrtskapazitäten vor, vielmehr soll der zunehmende Verkehr sowie der (relativ geringe) Transitverkehr über die A51 möglichst am Zentrum vorbeigeführt werden.

Gruppe Altstadt	LV	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Signaletik Konzept verbinden mit GVK, sonst droht Schilderwald</li> <li>▪ Warum Dogmawechsel bei den Zebrastreifen?</li> <li>▪ Formuliere Massnahmen für Fussgänger sind gut</li> <li>▪ Massnahmen Velofahrer nachvollziehbar, aber ungleiches Verhältnis zu anderen Massnahmen</li> <li>▪ Vision betr. Velo wäre ein Konzept, welches an 5 Standorten fixe Veloständer mit Mietvelos vorsieht. Benutzung durch Memberkarte (ähnlich Mobility). Einbezug des örtlichen Gewerbes erhöht Akzeptanz.</li> </ul>	Das Signaletik-Konzept wird in der weiteren Bearbeitung mit dem GVK abgestimmt. Die Vision Mietvelosystem wird angesichts der beschränkten Grösse und Dichte der Stadt Bülach nicht als dringend beurteilt (Umsetzung zurzeit vorwiegend in Grossstädten mit einem erheblichen Touristenaufkommen).
Gruppe Altstadt	ÖV	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ausbau ÖV ist zu begrüssen</li> <li>▪ Stadtbuss nicht notwendig, nicht finanzierbar</li> <li>▪ Behindertengerechter Ausbau der Bushaltestellen individuell prüfen</li> <li>▪ Direkte Verbindung zum Flughafen ist mehr als wünschenswert</li> <li>▪ Starke Beanspruchung des Strassenraum Bahnhofstrasse – Bahnhof etc. durch ÖV (siehe auch MIV)</li> </ul>	Der Stadtbuss ist Gegenstand des ÖV-Konzeptes Unterland. Der genaue Zeitpunkt der Einführung sowie die Finanzierung sind zu einem späteren Zeitpunkt zu klären. Die Notwendigkeit eines behindertengerechten Ausbaus der Bushaltestellen wird individuell geprüft. Die Bedeutung der Direktverbindung zum Flughafen wird hervorgehoben. Für die Bahnhofstrasse sollen durch die vorgesehene Aufwertung Verbesserungen erreicht werden.
Gruppe Altstadt	MIV	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Dem MIV zu wenig Rechnung getragen.</li> <li>▪ Leitsystem ab Autobahn wird begrüsst</li> <li>▪ Push und Pull nur formuliert nicht umgesetzt</li> <li>▪ Situation Grenzstrasse, Kreisel Untertor und Bahnhof nicht gelöst</li> </ul>	Die Problematik der MIV-Kapazitäten kann aufgrund des hohen Quell-/Zielverkehrsanteils nur über eine bessere Verkehrslenkung und über punktuelle Ausbauten bewältigt werden. Das wird im GVK umfassend abgedeckt. Push und Pull wird über Ausbauten bei ÖV und LV einerseits und Nachfragemanagement andererseits abgedeckt.
Gruppe Altstadt	Parkraum	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Nicht genügend PP im Zentrum</li> <li>▪ Grampen 2 frisst weiteren Parkraum weg</li> <li>▪ Dem neuen Lindenhof wird nicht Rechnung getragen</li> <li>▪ Suchender Verkehr im Zentrum ist eine unnötige Belastung</li> <li>▪ Definition aktuelle und zukünftige Möglichkeiten, danach Umsetzung. Ideen sind vorhanden</li> </ul>	Die angeführten Themen sind im Rahmen des zu überarbeitenden Parkraumkonzeptes vertieft zu untersuchen.
Gruppe Altstadt	Anderes	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Nichtberücksichtigung des Quartiers Heerenwies (Möglichkeiten und Verhältnisse wie Jakobstal), Konsequenzen auch auf Schützenmatte</li> <li>▪ Naherholungsgebiet „Glattlauf“. Einplanung Parkraum für Nutzer und Fertigstellung asphaltierter Uferweg.</li> <li>▪ Schleichende Ausdehnung Tempo-30-Zonen ist politisch unkorrekt</li> </ul>	Die ersten beiden Punkte wurden im Rahmen der Kommissionstätigkeit nicht als drängende Punkte eingebracht und deshalb nicht bearbeitet. Eine schleichende Ausdehnung der Tempo-30-Zonen ist mit dem GVK nicht vorgesehen. Es sind keine neuen Tempo-30-Zonen in den Massnahmen des GVK geplant.

Korrodi		Die Verhältnisse bei der Alten Winterthurerstrasse vor der Post sind, wenn ich richtig gesehen habe, nicht erwähnt. Dies ist erstaunlich, weil die Gefahr für Fussgänger (und auch für Autofahrer beim Rückwärtsfahren) meines Erachtens erheblich ist. Immer wieder kommt es zu nicht ungefährlichen Situationen. Eine Sanierung dieser Stelle scheint mir dringend erforderlich.	Die Problematik ist bekannt. Die Fussgänger sind in diesem Bereich nicht gut geschützt, allerdings ist die gefährere Geschwindigkeit der Autos gering. Bauliche Massnahmen zur Entschärfung der Situation sind bereits früher geprüft worden, mit verhältnismässigem Aufwand lassen sich aber kaum Verbesserungen erzielen.
Stuker		Im neuen Verkehrskonzept soll an der Grenzstrasse anstelle des Kreisels beim Coop ein Lichtsignal aufgestellt werden, um diese Route Richtung Bülach für Automobilisten von der Autobahnausfahrt Bülach-Süd weniger attraktiv zu machen, und damit diese eher den Weg über Bülach-Nord wählen. Nach meiner Erfahrung generiert ein Lichtsignal mehr Autokolonnen als ein Kiesel. Ich bin deshalb sehr skeptisch, ob diese Massnahme greifen wird, und ob es nicht noch mehr Stau geben wird. Zur Hauptverkehrszeit könnte es bis zur Autobahnausfahrt, oder noch schlimmer, bis in die Autobahn hinein ein Rückstau geben, und ich befürchte auch, dass sich an der Zürichstrasse der Verkehr auf beiden Seiten in noch längeren Kolonnen zurückstaut und ein Verkehrskollaps drohen könnte. Ich hoffe, die Verantwortlichen haben dieses Konzept gründlichst geprüft, und die Anwohner dieses Gebietes nicht vom "Regen in die Traufe" geraten werden.	Eine Lichtsignalanlage (LSA) generiert nicht generell mehr Rückstau als ein Kiesel. Tatsächlich kann eine Lichtsignalanlage sogar eine höhere Belastung pro Stunde verarbeiten als ein Kiesel. Die LSA an der Grenzstrasse wurde bereits im Rahmen der Arbeiten zur Planungszone vorgeschlagen, um den grossen Einkaufsverkehr am Samstag zu bewältigen. Im GVK wird an diesem Projekt nichts geändert. Für eine bessere Lenkung des Verkehrs wurde einzig für den Umbau der bestehenden LSA Zürich-/Grenzstrasse eine Optimierung vorgeschlagen. Falls der Verkehr über den Anschluss Bülach-Süd trotz der vorgeschlagenen Massnahmen stärker zunehmen würde, wird die Verlängerung der Ausfahrtsspur postuliert (MIV-3)
Manz	5.1.2 / S. 78	Die Reduktion der Verkehrsbelastung auf der unteren Bahnhofstrasse und der Kasernenstrasse ist wichtig. Indem jedoch die schwer lösbare Entlastung der LSA Winterthurer-/Schaffhauserstrasse mit dem Ziel Entlastung Kasernenstrasse vermischt wird, können elegant alle Varianten als untauglich bezeichnet werden.	Es handelt sich nicht um eine Vermischung, sondern um eine in sich schlüssige Verknüpfung, da der Durchgangsverkehr auf der Kasernenstrasse vollumfänglich auch die LSA Winterthurer-/Schaffhauserstrasse belastet.
FDP	5.1.2	Legislativziel 2010-14: „Mit dem Fernziel einer autofreien Altstadt fordert die FDP ein weitsichtiges und umfassendes Verkehrs- und Parkplatzkonzept für den Individualverkehr in und um Bülach“. Wir wünschen, dass im GVK Bülach die Altstadt zwischen Kopf und Rathaus autofrei wird.	Die Begegnungszone Altstadt wurde vor wenigen Jahren eingerichtet. Wenn diese konsequent umgesetzt wird (v.a. auch bezüglich Parkierung), stellt sie eine gute Balance zwischen den verschiedenen Interessen in der Altstadt dar. Ein Regimewechsel drängt sich kurzfristig nicht auf. Es wird ergänzt, dass die Stadt prüfen soll, unter welchen Bedingungen eine langfristige Sperrung möglich wäre.
Manz	5.1.2 / S. 78	Unerwähnt: Für den LV kritisch und attraktiv ist insbesondere die Situation beim Kreuz.	Das Kapitel 5.1.2 behandelt die Führung des motorisierten Verkehrs. Die für den LV kritische Situation im Zentrum ist in den Karten im Kapitel 2.2.5 dokumentiert.

FDP	5.1.2	Flankierend und unabhängig vom Zeitpunkt einer autofreien Altstadt müssen bei der Realisierung von Grampen 2 die später wegfallenden Parkplätze ersetzt werden und sind wenn möglich auch andernorts zusätzliche Parkplätze zu schaffen, um so den raschen Zugang zu Fuss in die Altstadt weiterhin sicherzustellen.	Dieses Thema ist im Rahmen des zu überarbeitenden Parkplatzkonzeptes zu behandeln.
Gewerbetreibende Kasernenstrasse	Kasernenstrasse	Bei einer Neugestaltung sollten auf jeden Fall mehr Parkplätze an der Kasernenstrasse geplant werden. Z.B. Inseln und Bäume weg vom Parkplatzbereich	Das Anliegen wird zusammen mit anderen Anliegen im Rahmen des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes Zentrumsdurchfahrt geprüft.
Gewerbetreibende Kasernenstrasse		Der in der Variante 2 erwähnte Einbahnring, also Einbahnstrasse an der Kasernenstrasse führt die Kunden weg und nicht zu uns. Das wäre eine sehr schlechte Lösung.	Wird zur Kenntnis genommen. Unter anderem aus diesem Grund wurde die Lösung nicht weiter verfolgt.
Gewerbetreibende Kasernenstrasse		Keine 30er Zone, die Kasernenstrasse soll belebt bleiben und gut erreichbar sein, denn grundsätzlich finden wir den Durchgangsverkehr gut.	Das Anliegen wird zusammen mit anderen Anliegen im Rahmen des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes Zentrumsdurchfahrt geprüft.
Gewerbetreibende Kasernenstrasse		Die Bushaltestellen sind lebenswichtige Frequenzbringer für uns Gewerbetreibende, sie sollen daher dringend beibehalten werden.	Das Anliegen wird zusammen mit anderen Anliegen im Rahmen des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes Zentrumsdurchfahrt geprüft.
Manz	5.1.2 / S. 79	Diese Variante [1 – Entlastungstunnel] ist konkreter zu untersuchen.	Die Variante wurde mit der nötigen Tiefe bearbeitet und im Bericht entsprechend dargestellt. Die topographischen Verhältnisse im Verbund mit den Schwierigkeiten einer Gleisquerung führen zu sehr hohen Kosten, die den geringen Entlastungsnutzen nicht aufwiegen.
SVP Bülach	5.1.2 Verkehrsführung Zentrum	Die unter diesem Kapitel vorgestellten Lösungsvarianten 2 „Einbahnring Zentrum“ + 3 „Tangente Schwerzgruebstrasse“ sind als gangbare Varianten zu behalten. Diese sind geeignet, bei akut drohendem Verkehrskollaps einzugreifen.	Die Variante 2 würde nur einen geringen Mehrnutzen bringen und die Erreichbarkeit der Altstadt für Kunden reduzieren. Das Gewerbe Bülach lehnt die Massnahme deshalb ebenso ab wie die Begleitkommission. Die Variante 3 bringt ebenfalls nur eine geringe Entlastung und würde zu einer Mehrbelastung von Wohngebieten durch Durchgangsverkehr führen, was der angestrebten Kanalisierung der Verkehrsströme widerspricht. Auch diese Variante wurde entsprechend von der Begleitkommission verworfen.
Manz	5.1.2 / S. 80	Grafik und 2. Zeile: Statt Badenerstrasse ist wohl die Hochfelderstrasse gemeint.	Wird entsprechend korrigiert.
Manz	5.1.2 / S. 81	Diese Variante ohne Hinweis auf die betroffenen Schulwege darzustellen ist fahrlässig!	Der Hinweis auf die Belastung um die Kantonsschule wird verdeutlicht.

Manz	5.1.2 / S. 82	Die Umwandlung des Kreisels Lindenhof zu einer konventionellen Kreuzung mit Vortritt für die Post- bzw. Hochfelderstrasse würde die Attraktivität der Kasernenstrasse als Ost-West-Verbindung (durch die Wartezeiten bei der Ausfahrt) reduzieren (früherer Zustand).	Das Regime des Knotens wurde vor wenigen Jahren angepasst und hat sich bewährt. So konnte seither der Schleichverkehr durch die Schulhausstrasse reduziert werden. Die Erhöhung des Durchfahrtswiderstandes in der Kasernenstrasse kann auch durch andere Massnahmen erreicht werden.
Korrodi		Die bestehende 30er-Zone Feldstrasse / Allmendstrasse soll gemäss Abbildung auf Seite 82 („Verkehrsberuhigung“) offenbar perpetuiert werden. Diese Massnahme ist unverständlich.	Die Abbildung stammt aus der Planung Bülach Süd und ist schematisch zu verstehen. Der Hinweis „Verkehrsberuhigung“ bezieht sich auf die bestehende 30er-Zone. Diese soll selbstverständlich nicht verändert werden.
Gemeinderat Bachenbülach	5.1.3, S. 82-84	Ausbau Grenzstrasse; Vorgaben dieses Projekts sind im GVK berücksichtigt. Im GVK spricht sich die Stadt Bülach dafür aus, die doppelspurig geplante Einspur von der Grenz- in die Zürichstrasse nur einspurig zu führen, weil der zusätzliche Verkehr vom Strassennetz im Zentrum (v.a. Kreisel Untertor) nicht bewältigt werden kann. Dafür soll eine Busspur bis LSA Cholplatz und ein Fussgängerübergang über die Grenzstrasse realisiert werden. Bülach will sich dafür einsetzen, dass das Projekt entsprechend angepasst wird. Bachenbülach unterstützt diese Bestrebungen, wobei es interessiert, in welcher Form der bereits bestehende Fussgängerübergang bei der LSA Grenz-/Zürichstrasse gestaltet werden soll.	Wird zur Kenntnis genommen. Der bestehende Fussgängerübergang über die Grenzstrasse bei der LSA Grenz-/Zürichstrasse soll beibehalten werden. Der Abschnitt wird entsprechend präzisiert.
Gemeinderat Glattfelden	5.1.3, S. 85,	Auch die Kreuzung «Schützenmatt-/ Schaffhauserstrasse» soll mit einer «LSA ÖV» ausgerüstet werden	Die Kreuzung Schützenmatt-/ Fangleten-/ Schaffhauserstrasse wird ausgebaut und mit einer LSA ausgerüstet. Im Rahmen der Projektierung ist zu klären, wie eine Buspriorisierung erreicht werden kann.
Manz	5.1.4 / S. 85	Auch wurde für das Quartier Bergli [Umfeld Schulhaus Hohfuri] im Jahre 2008 eine Petition mit über 600 Unterschriften eingereicht.	Ein entsprechender Hinweis wird ergänzt.
SBB	S. 85	Zur Erschliessung Areal Herti (RGP, S. 32): Die neue Zufahrt unter dem Bahndamm verläuft unter einer Weichenanlage des Gleisbereichs. Es ist die gesetzliche Konformität abzuklären (unmittelbar unter beweglichen Teilen von Weichenanlagen ist eine solche Unterführung nicht zulässig). Eine Kostenüberprüfung wird ebenfalls empfohlen, die SBB geht von weitaus höheren Kosten aus als die veranschlagten CHF 2.0 Mio.	Wird zur Kenntnis genommen. Die Schwierigkeiten sind bekannt.

Manz	5.1.4 / S. 86	Wieso wird das Potential zur Förderung des Langsamverkehrs, das in Verkehrsberuhigungsmassnahmen steckt, nicht als strategisches Asset erkannt?	Mit der flächendeckenden Schwachstellenanalyse und der daraus abgeleiteten Massnahmenplanung werden zahlreiche Optimierungen für den Fuss- und Radverkehr vorgesehen. Damit wird das GVK der strategischen Bedeutung des Fuss- und Radverkehrs gerecht.
Spital Bülach	S. 87 Hochfelderstrasse	Pkt. Nr. 6 Spital. Eine Herabsetzung der Geschwindigkeit ist prüfenswert im Zusammenhang mit dem Strassenlärm wie auch bezüglich der in der Beilage 1 geschilderten Problematik der Anlieferung /Zu- und Wegfahrt).	Bei der Hochfelderstrasse handelt es sich um eine Staatsstrasse. Temporeduktionen auf Staatsstrassen sind nach gängiger Praxis des Kantons kaum realistisch.
Manz	5.1.4 / S. 87 / Nr. 2	Selbstverständlich ist der Schildbürgerstreich raschmöglichst zu korrigieren und das Schulhaus Mettmenriet in die T30-Zone zu integrieren.	Eine Einführung oder Erweiterung von Tempo-30-Zonen im Rahmen des GVK ist nicht möglich und bedarf eines entsprechenden Gutachtens gemäss Verordnung des Bundes.
Manz	5.1.6	Dettenbergtunnel: ich gehe davon aus, dass immerhin der Knoten Winterthurer-/Schaffhauserstr. entlastet würde	Die Entlastung ist im Regelfall gering, da der Transitverkehr in Ost-West-Richtung durch die Stadt eine untergeordnete Rolle spielt.
SP Bülach	Jakobstal	Radweg-Lücken am Glattuferweg schliessen!	Im Nutzungskonzept Jakobstal ist der erwähnte Lückenschluss vorgesehen. Ein Hinweis auf S. 55 wird ergänzt.
SP Bülach		Schützenmattstr.: Radweg realisieren!	Zurzeit wird in einer separaten Studie abgeklärt, wie die Radverkehrsführung durch die Schützenmattstrasse verbessert werden kann.
Gemeinderat Höri	Ortsumfahrung Höri/ Entlastung Neeracherried	Die Stadt Bülach als regionales Zentrum mit vielen Arbeitsplätzen und Einkaufs- und Freizeitmöglichkeiten zieht viel Verkehr an. Das Unterland ist grundsätzlich mit dem MIV gut erschlossen. Die Hauptverkehrsachsen sind jedoch stark überlastet. Auf der Nord-Süd-Achse fehlen die durchgehende Verbindung der A51 mit der A50 sowie die Umfahrung Eglisau. Auf der Ost-West-Achse führt die Kantonsstrasse zwischen den Zentren Bülach und Dielsdorf mitten durch die Gemeinde Höri und das Neeracherried (fehlende Umfahrung Neeracherried und Höri - gemäss Richtplaneintrag). Die Kapazitätsgrenze während den Hauptverkehrszeiten am Morgen und Abend ist längst erreicht und führt zu regelmässigen Staus und unzumutbaren Verhältnissen für die Anwohner. Aus Sicht der Gemeinde Höri sollte diese Problematik – zusammen mit der Stadt Bülach – überkommunal mit der Region und den zuständigen kantonalen Instanzen gelöst werden.	Die genannten Anliegen werden grundsätzlich geteilt, sind aber ausserhalb des Gesamtverkehrskonzeptes zu lösen.

Gemeinderat Bachenbülach	ÖV	<p>Realisierung Taktverdichtung in den beiden Gewerbe- und Industriegebieten unter Einbezug der Gemeinde Oberglatt. Angestrebt wird ein ¼-Studentakt.</p> <p>Zwischenlösung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Buslinie 504 wird nur noch im Halbstundentakt geführt.</li> <li>▪ Buslinie 505 fährt ganztags im Halbstundentakt.</li> </ul> <p>Damit sind die Gewerbe- und Industriegebiete Bülach Süd und Bachenbülach mit 8 Kursen pro Stunde erschlossen.</p> <p>Realisierung dieser Lösung: Fahrplanwechsel 2012/13 Finanzierung gemäss §20 Personenverkehrsgesetz.</p>	Eine entsprechende Anmerkung wird in Kapitel 3.2.2 ergänzt.
Gemeinderat Höri	Neue Buslinie Jakobstal / Gebietsentwicklung Jakobstal/Hof	<p>Im Rahmen der Richtplanrevision planen die Gemeinden Bülach und Hochfelden das Gebiet Jakobstal und Hof zu einem Arbeitsplatzgebiet zu entwickeln. Dieses Gebiet grenzt im Osten direkt an das Industriegebiet von Höri. Gemäss dem GVK soll das Gebiet mit einer neuen Buslinie versorgt werden. Die Linienführung und die Lage der Haltestellen sind noch zu definieren. Mit dem Erschliessungsplan Altmannstein werden zurzeit in Endhöri zusätzlich ca. 27'000 m2 Industrieland erschlossen. Eine Fortsetzung der vorgesehenen Buslinie ins Gebiet Hof und Altmannstein ist zu prüfen.</p>	Dieses Anliegen ist im Rahmen eines späteren Fahrplanverfahrens vertieft zu behandeln.

#### Massnahme FV Nr. 1

Wer	Betreff	Änderungen und Ergänzungen	Beantwortung
TBA Kt. Zürich	FV Nr. 1 + 8	Bei der Ausstattung einer Mittelinsel beträgt die Mindestbreite zwischen Fahrbahnrand und Mittelinsel mindestens 4 m. Die Innenbereiche der Verkehrsinsel werden ausgepflästert.	Diese Hinweise werden bei der Umsetzung berücksichtigt.
Manz	Schulwegsicherheit	Angesichts der Praxis der Primarschule, Kinder quer durch die halbe Stadt einzuteilen statt ins nächstgelegene, quartiereigene Schulhaus / Kindergarten, hat das Thema Schulwegsicherheit (v.a. bei der Querung der Hauptachsen) in Bülach eine hohe Bedeutung. Dieser wird der vorliegende Bericht nicht gerecht.	Mit der angestrebten siedlungsverträglicheren Gestaltung der Strassenräume sollen die Voraussetzungen geschaffen werden, um die Querungen und damit die Schulwegsicherheit zu verbessern. Der bereits bestehende Lotsendienst bei den Querungen der Hauptverkehrsstrassen hat sich zudem bewährt und soll weitergeführt werden.

Primarschulpflege Bülach	Fussgängerquerungen Hauptverkehrsstrassen	In dieser Massnahme werden direkte und komfortable Querungsmöglichkeiten für Fussgänger vorgeschlagen. Wir weisen darauf hin, dass solche Querungshilfen im Zusammenhang mit der Schulwegsicherheit auch im Bereich von Tempo-30-Zonen wichtig und notwendig sind. Insbesondere machen uns Eltern immer wieder auf die Situation an der Feldstrasse (Höhe Erachfeldstrasse) aufmerksam. Hier ist ein gesicherter Übergang vordringlich angezeigt. Im Berichtsentwurf war ein solcher bereits enthalten. Dieser wurde aus uns nicht einsichtigen Gründen ohne weitere Besprechung aus dem Entwurf der Vernehmlassung gestrichen. Es scheint uns zwingend notwendig, dass der Stadtrat zum Anbringen von Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen bei Schulhäusern auch nach aussen eine positive Haltung einnimmt. Die rigide Haltung der Kantonspolizei in dieser Frage ist ebenso falsch wie bedauerlich. Die Signalisationsverordnung sieht diese Massnahme ausdrücklich vor. Die Volksschulgesetzgebung verlangt, dass die Schulpflegen für sichere Schulwege besorgt sind.	Die Haltung der Kantonspolizei in dieser Sache ist dem Stadtrat bekannt und er bedauert diese ebenso. Er wird sich auch in Zukunft dafür einsetzen, dass Fussgängerstreifen im Umfeld von Schulhäusern auch in Tempo-30-Zonen bewilligt werden können.
Grüne Partei		Aus Sicherheitsgründen ist jedoch die Einführung von Tempo-30-Zonen mindestens im Bereich des Spitals, sämtlicher Schulhäuser, Kindergärten und (städtischen und privaten) Kinderhorte zu fordern. Ebenfalls ist zu prüfen, ob sich deren Einführung auch bei weiteren publikumsintensiven Einrichtungen (z.B. Schwimmbadstrasse wegen Freibad) rechtfertigt.	Gemäss Verordnung des Bundes sind an die Strasse angrenzende, empfindliche Nutzungen nicht hinreichend, um eine Tempo-30-Zone zu verfügen. Die Prüfung des konkreten Einzelfalls kann nicht im Rahmen des GVK, sondern muss mittels separater Gutachten erfolgen.
Grüne Partei		Insgesamt wird im GVK der Schulwegsicherheit kein bzw. viel zu wenig beigemessen, was nicht zur Attraktivitätssteigerung des Bildungsstandorts Bülach beiträgt.	Wird zur Kenntnis genommen. Verschiedene Massnahmen im Bereich Gesamtverkehr, Fussverkehr und Radverkehr wirken sich neben anderen Verkehrszwecken auch positiv auf den Schülerverkehr aus.
Gemeinderat Bachenbülach	Fussgängerquerungen	Der erwähnte Fussgängerübergang fehlt in der Plandarstellung (Projekt Ausbau Grenzstrasse).	Der Übergang ist dargestellt, aber farblich schlecht erkennbar. Die Farbgebung wird korrigiert.
Grüne Partei		Der neu geplante Fussweg Lindenhof Herti ist als Alternativroute von der Altstadt zum Bahnhof auch für den Veloverkehr zu öffnen.	Die Radroute zwischen Altstadt und Bahnhof soll auf der Bahnhofstrasse beibehalten werden. Mit der geplanten Aufwertung der Zentrumsdurchfahrt werden auch für diese Achse Verbesserungen für den Radverkehr angestrebt. Eine Mischverkehrslösung Fuss-/ Radverkehr auf der neuen Verbindung Lindenhof-Herti wird aus Sicherheitsgründen nicht als zweckmässig beurteilt.



**Massnahme FV3**

<i>Wer</i>	<i>Betreff</i>	<i>Änderungen und Ergänzungen</i>	<i>Beantwortung</i>
Manz	FV3	Dies ist eine ungenügende Massnahme	Wird zur Kenntnis genommen.
SVP Bülach	Netzergänzung Kernstrasse	Die Notwendigkeit eines speziellen Gehbereichs wird stark bezweifelt. Laut befragten Anwohnern sind lediglich wenige Fussgänger dort unterwegs. Der absolut überwiegende Teil der Fussgänger, welche zum Bahnhof resp. Bushaltestelle gehen, wählen den Weg via Frohburgweg und danach über den privaten Verbindungsweg zur Solistrasse. Hinzu kommt, dass die Verschmälerung der ohnehin schon schmalen Strasse Gefahrensituationen reduziert als diese aufhebt. Ein allfälliger Gehbereich muss so gestaltet sein (Bodenmarkierung), dass er jederzeit befahrbar ist. Die Abgrenzung mittels Pollern oder Randsteinen ist nicht „weich“ wie im Bericht behauptet und steht für uns nicht zur Debatte. Ebenso ist auf die Erstellung einer Trottoirüberfahrt zu verzichten, da sich das Trottoir lediglich auf den Bereich der Einmündung erstreckt und anschliessend wieder direkt an die Strasse anstossende Privatgrundstücke sind. Somit ist auch keine Trottoirüberfahrt notwendig.	Mit der Entwicklung von Bülach Nord wird diese Verbindung an Bedeutung gewinnen. Die Massnahmen sind zweckmässig, um hier eine Verbesserung zu erreichen. Die genaue Ausgestaltung der Abgrenzung ist im Rahmen des Vorprojektes zu klären.
Grüne Partei		Ergänzung Trottoirs Kernstrasse/Solistrasse hat über eine Verbreiterung der Strasse (Ergänzung des Trottoirs) zu erfolgen, da die geplanten Massnahmen zur Erreichung der angestrebten Ziele ungeeignet sind.	Die im Berichtsentwurf dargestellten Massnahmen wurden mit der Kommission diskutiert und als zweckmässig beurteilt.

**Massnahme FV4**

<i>Wer</i>	<i>Betreff</i>	<i>Änderungen und Ergänzungen</i>	<i>Beantwortung</i>
Grüne Partei		Ausbau des Bahnweges ist zu begrüssen, jedoch ist im GVK die Lösung für die Zufahrt von der Berglistrasse her klar zu umreissen; es drängt sich daher auch die Aufzeichnung eines Veloweges auf der Berglistrasse auf. Art und Weise der Querung von der Wiberg-/ Vogelsangstrasse ist zu definieren, v.a. aufgrund der engen Platzverhältnisse zwischen Bahnunterführung /Kreisel sowie der Kurve am unteren Ende der Berglistrasse. Ebenfalls prüfen Einfahrt über Vögeliacher betr. Parkierungssituation, um die Velofahrer nicht zu gefährden. Anschluss in den Unterweg/LSA Sonnenhof Richtung Bahnhof sollte besser gelöst werden, da die Einfahrt in den Unterweg (Blick Schaffhauserstrasse) nicht übersichtlich ist.	Die detaillierte Gestaltung der Massnahme soll im Rahmen der Projektierung geprüft und festgelegt werden.

Manz	FV4	Eine rasche Umsetzung ist sehr zu begrüssen	Wird zur Kenntnis genommen.
------	-----	---	-----------------------------

#### Massnahme FV7

Wer	Betreff	Änderungen und Ergänzungen	Beantwortung
Manz	FV7	Auf der Dachslenbergstrasse ist zudem die Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h zu begrenzen	Es handelt sich bei der Dachslenbergstrasse um eine Ausserortsstrecke, auf der generell eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h gilt. Für einen besseren Fussgängerschutz soll der separate Fussweg realisiert werden.
Grüne Partei		Ergänzung Velo-/Fussgängerweg in Verlängerung der Dachslenbergstrasse bis Nussbaumen ist zu begrüssen. Allerdings bleibt unklar, wie die Sicherheit für den LV im Ortsteil Nussbaumen (Teil des Naherholungsgebietes, insbesondere am Wochenende rege benutzt) gewährleistet werden soll. Dabei ist insbesondere die Einführung einer Tempo-30-Zone zu prüfen, da die Enge der Strassen und die Unübersichtlichkeit der Kreuzungen ein schnelleres Fahren mit dem MIV ohnehin nicht zulassen.	Das Anliegen kann im Rahmen des GVK nicht berücksichtigt werden. Eine Temporeduktion kann nur im Rahmen eines spezifischen Gutachtens verfügt werden.

#### Massnahme FV Nr. 12

Wer	Betreff	Änderungen und Ergänzungen	Beantwortung
Grüne Partei		Der Nutzen der geplanten Anpassung der Kreuzung Nord-/Spitalstrasse ist mit Blick auf die anstehende Neuregelung des Gebietes Herti wenig sinnvoll und in diesem Zusammenhang anzugehen. Hingegen ist kurzfristig das Trottoir auf der Geleiseite bis zur Bahnhofunterführung zwingend.	Die vorgeschlagenen Massnahmen sind auch mit Blick auf die Gebietsentwicklung zweckmässig. Sie sollen aber im Rahmen des QP-Verfahrens nochmals überprüft und gegebenenfalls angepasst werden.

#### Massnahme FV Nr. 13

Wer	Betreff	Änderungen und Ergänzungen	Beantwortung
TBA Kt. Zürich	FV13	Bei Neusignalisationen entlang der Kantonsstrasse sowie bei Rad-/Gehwegen mit dem TBA Kontakt aufnehmen.	Diese Hinweise werden bei der Umsetzung berücksichtigt

**Gesamtverkehr Nr. 1**

<i>Wer</i>	<i>Betreff</i>	<i>Änderungen und Ergänzungen</i>	<i>Beantwortung</i>
SVP Bülach	S. 110 Umgestaltung Zentrums- durchfahrt	Die Erhöhung des Durchfahrtswiderstandes durch das Ortszentrum ist auf den ersten Blick betrachtet, eine für den Langsamverkehr interessante Massnahme. Der ausweichende MIV wird aber in der Folge zum ohnehin schon überlasteten Verkehrsknoten „Untertor“ geleitet, was wiederum Folgen für die Zürichstrasse haben wird. Eine lediglich moderate Erhöhung des Durchfahrtswiderstandes könnte für den Kreisell Untertor noch erträglich sein.	Die Erhöhung des Durchfahrtswiderstandes wird im Rahmen der Studie zur Gestaltung und Aufwertung der Ortsdurchfahrt genauer definiert. Dieses Projekt wird zurzeit im Rahmen des Agglomerationsprogramms gestartet. Eine Begleitgruppe wird dabei unter anderem auch die Interessen der Gewerbetreibenden und der Anstösser einbringen. Im Rahmen dieses Projektes wird das Gesamtsystem inkl. Wechselwirkungen zum Altstadt-ring betrachtet.
Amt für Verkehr		Das Konzept hat Auswirkungen auf das Hauptstrassennetz. Grossen Wert wird auf ein lückenloses Hauptstrassennetz, gem. Durchgangsstrassenverordnung vom 18.12.1991 mit einer auch den zukünftigen Bedürfnissen genügenden Leistungsfähigkeit gelegt. Zudem dürfen die Massnahmen zu keinen negativen Auswirkungen auf die Autobahnen A51 und A50 führen. Bei der Gestaltung der Strassenräume muss bei der Art und Anzahl der gestalterischen Elemente auch auf die durch die Stadt Bülach führenden Transportrouten Typ I und II Rücksicht genommen werden.	Die genannten Anliegen sind im Zusammenhang mit der konkreten Projektierung und Umsetzung der Massnahmen zu berücksichtigen.
PostAuto AG		Die vor kurzem in Auftrag gegebene Projektstudie für eine Aufwertung der Zentrumsdurchfahrt begrüßen wir sehr. Aus betrieblicher Sicht führt vor allem die heutige Haltestelle Sonnenhof stadtauswärts zu unerwünschten Eigenbehinderungen vom Busverkehr. Die Platzverhältnisse erlauben höchstens, dass zwei Busse hintereinander die Kante anfahren. Da die Busse nach erfolgter Zugsankunft jeweils im Pulk ab dem Bahnhof Bülach losfahren, entsteht ein Rückstau. Dessen Vermeidung würde eine sehr wirksame Verbesserung für die Betriebsstabilität der Busse mit sich bringen und wir sind froh, wenn diesbezüglich Möglichkeiten für eine rasche Verbesserung der Situation weiter untersucht wird.	Das Anliegen wird zusammen mit anderen Anliegen im Rahmen des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes Zentrumsdurchfahrt geprüft.

**Massnahme Gesamtverkehr 2**

<i>Wer</i>	<i>Betreff</i>	<i>Änderungen und Ergänzungen</i>	<i>Beantwortung</i>
Manz	GV2	Wenn von einem Altstadttring gesprochen wird, müsste auch die Kasernenstrasse genannt werden	Die Kasernenstrasse wird separat im Rahmen der Massnahme GV-1 behandelt. Ein Hinweis wird ergänzt.

Grüne Partei		Die Altstadt ist für den MIV vollständig zu sperren, um die Begegnungszonen aufzuwerten. Davon ausgenommen ist natürlich die Zulieferung ans Gewerbe.	Bei vollständiger Sperrung der Altstadt für den MIV würde die Begegnungszone nicht aufgewertet, sondern müsste in eine Fussgängerzone umgewandelt werden. Die Begegnungszone wurde vor wenigen Jahren eingerichtet. Wenn diese konsequent umgesetzt wird (v.a. auch bezüglich Parkierung), stellt sie eine gute Balance zwischen den verschiedenen Interessen in der Altstadt dar. Ein Regimewechsel drängt sich aus Sicht des GVK im Moment nicht auf.
SVP Bülach	S. 112 Umgestaltung Altstadttring	Eine Umsetzung der Massnahmen zur Umgestaltung des Altstadttrings gemäss GV Nr. 2 ist bei einer Umsetzung der Massnahmen gemäss GV Nr. 1 nicht möglich. Sämtlicher Verkehr, welchen man aus dem Zentrum weggleitet, würde durch die massive Erhöhung des Durchfahrtswiderstandes auf dem Altstadttring erneut behindert. Die Umsetzung beider Massnahmen ist schlecht und wird durch uns nicht unterstützt.	Die Erhöhung des Durchfahrtswiderstandes auf dem Altstadttring begünstigt die direktere und siedlungsverträglichere Führung des Quell-/Zielverkehrs von und nach der Autobahn A51. Mit der Umsetzung beider Massnahmen werden die Voraussetzungen geschaffen, um die Innenstadt von dem Verkehr zu entlasten, der trotz guter Alternativen diesen Weg wählt.
TBA Kt. Zürich	Gesamtverkehr 2+3	Bei der Ausstattung einer Mittelinsel beträgt die Mindestbreite zwischen Fahrbahnrand und Mittelinsel mindestens 4 m. Die Innenbereiche der Verkehrsinsel werden ausgepflästert.	Diese Hinweise werden bei der Umsetzung berücksichtigt

### Massnahme Gesamtverkehr Nr. 3

Wer	Betreff	Änderungen und Ergänzungen	Beantwortung
SVP Bülach	S. 114	Die Massnahmen zur Umgestaltung der Hauptverkehrsstrassen sind zu streichen. Hauptverkehrsstrassen dienen dazu, eine möglichst flüssige Zu-, Weg- und Durchfahrt des Zentrums zu ermöglichen und sollen verkehrorientiert sein. Sie dürfen nicht durch Hindernisse wie Baumbepflanzungen und Gestaltungselemente behindert werden.	Die Umgestaltung der Hauptverkehrsstrassen muss mit Gestaltungs- und Betriebskonzepten noch konkretisiert werden. Ziel ist es, die verschiedenen Ansprüche der einzelnen Verkehrsträger sowie der angrenzenden, oft gewerblichen Nutzungen besser zu berücksichtigen, indem der Strassenraum von Fassade zu Fassade geplant wird. Eine Behinderung des Verkehrs soll damit nicht angestrebt werden, vielmehr soll der Verkehr verstetigt werden. Beispiele im Kanton Bern (Köniz, Wabern) zeigen, dass solche Ansätze selbst bei Belastungen von 20'000 Fahrzeugen pro Tag funktionieren können, ohne dass der Individualverkehr dadurch benachteiligt wird.
Grüne Partei	LSA Winterthurer-/ Schaffhauserstrasse	Zur weiteren Verstärkung der Entlastung der Zürichstrasse und Lenkung des Verkehrs von der Winterthurerstrasse in den Autobahnanschluss Bülach-Nord wäre ein direkter Abzweiger vor der LSA zu prüfen (ähnlich Situation beim Kreisel Embrach Industrie Fahrtrichtung Winterthur).	Die erwünschte Lenkung soll über eine Anpassung der Steuerung bzw. der Grünzeiten erfolgen. Ein Bypass ist an diesem Knoten angesichts der wichtigen Fussverkehrsbeziehungen schwer zu realisieren.

Gemeinderat Bachenbülach	Umgestaltung Hauptverkehrsstrassen	Der Gemeinderat unterstützt die geplanten Massnahmen.	Wird zur Kenntnis genommen.
Grüne Partei		Auf den Hauptachsen (Zürich-/Winterthurer-/Post-/Hochfelder-/Badener-/Schaffhauserstrasse etc.) sind separate von der Strasse abgetrennte Velowege auf beiden Strassenseiten (allenfalls in Kombination mit Fussgängern), welche so wenig wie möglich durch Einfahrten unterbrochen werden, um ein sicheres und rasches Fortkommen zu ermöglichen. Bei Kreuzungen ist den Velofahrern der Vortritt einzuräumen und die Velospuren sind farblich hervorzuheben. Die Führung des Veloverkehrs ist bei jeder der Hauptkreuzungen zu prüfen und wenn möglich zu verbessern.	Basierend auf der durchgeführten Schwachstellenanalyse werden verschiedene Optimierungsmassnahmen für den Radverkehr vorgeschlagen. Radwege stellen dabei eines der möglichen Instrumente dar. Im städtischen Umfeld bringen abgetrennte Radwege allerdings häufig neue Konflikte (Platzbedarf Fussgänger, Vorbereichte Nutzungen). Auf Hauptachsen können zeitgemäss Betriebs- und Gestaltungskonzepte eine bessere Situation für Radfahrende bringen, ohne dass der Platz für MIV und LV eingeschränkt werden muss. Eine Beschränkung der Strategie auf Radwege scheint deshalb nicht zielführend. Zudem liegt die Planungs- und Finanzierungshoheit bei den Staatsstrassen und den regionalen Radrouten beim Kanton.

#### Massnahme Gesamtverkehr Nr. 4

Wer	Betreff	Änderungen und Ergänzungen	Beantwortung
Grüne Partei		Die Einführung von Tempo-30-Zonen ist im ganzen GVK offenbar ein Tabu und höchstens im Zusammenhang mit der Entlastung von Bülach Süd denkbar. Dies ist vollkommen unverständlich, zumal insbesondere die Sammelstrassen und auch die Verbindung Kasernenstrasse/Marktgasse/Winterthurerstrasse teilweise neu gestaltet und insbesondere verkehrsberuhigt werden sollen; damit ist das Befahren dieser Strassen mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h nicht mehr gewünscht. Es ist widersprüchlich, wenn auf den Sammelstrassen eine Verkehrsberuhigung erzielt werden soll, während auf den Quartierstrassen keinerlei Massnahmen zur Verlangsamung des MIV vorgesehen werden. Die gewünschte Förderung des LV wird damit nicht erreicht, die Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer nicht gefördert und das Vorgehen ist mit der sich aus ihrer Zweckbestimmung ergebenden Unterscheidung zwischen Quartier- und Sammelstrassen nicht oder nur schwer zu vereinbaren. Daher sollte auf den Quartierstrassen ebenfalls konsequent die Geschwindigkeit reduziert werden (Tempo-30-Zonen oder andere Massnahmen)	Die Einrichtung von Tempo-30-Zonen ist nur aufgrund eines spezifischen Gutachtens und bei Erfüllung klarer Vorgaben im Sinne der entsprechenden Verordnung des Bundes zulässig. Das Stimmvolk von Bülach hat eine flächendeckende Einführung von Tempo 30 im Jahr 2005 verworfen. Eine Bezeichnung von Tempo-30-Zonen durch ein städtisches Gesamtverkehrskonzept ist demnach rechtlich nicht möglich und wäre politisch nicht nachvollziehbar. Das GVK konzentriert sich deshalb auf die Analyse, ob allfällige Tempo-30-Zonen mit der Gesamtstrategie vereinbar wären. Die Verkehrsberuhigung auf Sammelstrassen soll mit gestalterischen und baulichen Massnahmen erreicht werden, wo diese nötig sind.

SVP Bülach	S. 115	<p>Sammelstrassen dienen dazu, den Verkehr zum und von einem Quartier zu führen. Um diese Aufgabe zu erfüllen, ist möglichst auf Verkehrsbehinderung zu verzichten. Begegnungsfälle PW/PW müssen immer ohne anzuhalten möglich sein.</p> <p>Massnahmen gemäss GV Nr. 4 dürfen nur auf Sammelstrassen, welche von Ausweich- und Schleichverkehr betroffen sind, zurückhaltend eingesetzt werden.</p>	Die konkrete Umgestaltung der Sammelstrassen ist im Rahmen der einzelnen Projekte zu klären. Die massgebenden Begegnungsfälle sind dabei im Grundsatz einzuhalten. Punktuelle Verengungen mit dem Zweck einer höheren Verkehrssicherheit und zur Verbesserung von Querungssituationen für den Fussverkehr können aber zweckmässig sein.
------------	--------	---	---

#### Massnahme Gesamtverkehr Nr. 5

Wer	Betreff	Änderungen und Ergänzungen	Beantwortung
Manz	Gesamtverkehr 5	Die Kosten dürften höher liegen.	Wird zur Kenntnis genommen.
Grüne Partei		<p>Die gewünschte Attraktivitätssteigerung des Abschnitts Kasernenstrasse (ab Kreisel Lindenhof) über die Kreuzung Marktgasse/Bahnhofstrasse bis zur Kreuzung Bahnhofstrasse/Winterthurerstrasse wird begrüsst. Unverständlich bleibt jedoch, weshalb dieser Streckenabschnitt für den MIV weiterhin mit 50 km/h befahren werden soll. Dies gilt umso mehr, als dass der Bahnhofring weiterhin (Ausnahmen abgesehen) zentraler Busbahnhof bleiben soll und damit in diesen Strassenabschnitten eine hohe Busdichte – insbesondere unter Berücksichtigung des anstehenden ½-Stunden (bzw. des geforderten ¼-Stundentakts) anzunehmen ist. Zudem bildet das Befahren dieses Strassenabschnittes eine Durchbrechung der Umfahrung und Entlastung der Altstadt (Thematik Y) und mit der weiteren Zulassung der Nutzung durch den MIV ist dieser Abschnitt auch für den LV nicht attraktiv. Eine Sperrung dieser Strassenabschnitte für die Nutzung mit dem MIV wäre wünschenswert, offen bleiben könnten die Strassen für den Busbetrieb (sofern keine Verlegung des Busbahnhofs). Sollte lediglich eine Umgestaltung in Betracht fallen, so wäre der ganze Bereich (Bahnhofstrasse einbeziehen bis und mit Bahnhofring) als Begegnungszone bzw. Tempo-30-Zone auszugestalten.</p>	<p>Eine Sperrung der genannten Strassenabschnitte für den MIV würde die Erschliessung der angrenzenden Parzellen verunmöglichen und kann deshalb nicht umgesetzt werden. Die Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit auf der Kasernenstrasse kann allenfalls im Rahmen des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes geprüft werden. Für eine Beruhigung und Aufwertung dieses Strassenzugs stehen allerdings gestalterische Massnahmen im Vordergrund, da damit eine vergleichbare Wirkung besser erreicht werden kann.</p>
SBB	Pkt. 4	Die im Massnahmenblatt GV 5 erwähnte Umsetzung der Strategie Radverkehr (Nebennetz durch die Bahnhofsunterführung) wird seitens der SBB abgelehnt. Eine Vermischung von Fuss- und Radverkehr in der Hauptunterführung des Bahnhofs ist ein Sicherheitsrisiko und steht im Gegensatz zur Trennung der Verkehrsteilnehmer.	Wird zur Kenntnis genommen. Eine attraktive und direkte Verbindung für den Radverkehr unter dem Gleisfeld hindurch im Bereich des Bahnhofs ist für Bülach wichtig. Die genaue Ausgestaltung kann im Rahmen eines späteren Umbauprojektes geklärt werden.

Amt für Verkehr		Aus strassenpolizeilicher Sicht bestehen keine Einwände. Zudem stellen wir fest, dass die Massnahmen GV5, Aufwertung Bahnhof Bülach, im Agglomerationsprogramm 2. Generation als B-Massnahme aufgeführt ist (noch kein Antrag auf Bundesbeitrag). Sollte das Projekt zwischenzeitlich weiter konkretisiert sein, könnte es als A-Massnahme aufgenommen werden. Dies würde eine Stellungnahme der Stadt Bülach im Rahmen der laufenden Vernehmlassung zum Agglomerationsprogramm voraussetzen.	Wird zur Kenntnis genommen.
Spital Bülach	Aufwertung Bhf Bülach	Wünschenswert bzw. nötig wäre, dass die Passerelle mit dem Velo befahren werden kann, sofern dies nicht bereits vorgesehen ist.	Das ist bereits vorgesehen.
FDP		Wir legen Wert darauf, dass Verkehrsknotenpunkte (wie z.B. der Bahnhof als Umsteigepunkt) auch für den MIV gut erreichbar sind und dies auch bleiben. Der Individualverkehr deckt neben dem ÖV einen wesentlichen Teil der Verkehrsbedürfnisse ab. Der MIV soll daher nicht durch künstliche Massnahmen unattraktiver gemacht werden. 1. Die Zu- und Wegfahrt zum Bahnhof Bülach für den MIV muss wenn möglich verbessert werden, damit Zeitverzögerungen durch umständliches Anfahren/Wegfahren/Parkieren die Bevölkerung keinesfalls vom Reisen mit der Bahn abhält. 2. Bushaltestellen ohne Buchten sind verkehrsbehindernd. Bushaltestellen, welche den Verkehr blockieren sind schlichtweg ein grosses Ärgernis und tragen nicht zu einer effektiven und flüssigen, gleichzeitig jedoch auch sicheren Verkehrsgestaltung bei.	Zu- und Wegfahrt zum Bahnhof Bülach für den MIV sind heute ausreichend. Probleme ergeben sich vorwiegend bei der Verkehrsorganisation. Zudem bildet die LSA Winterthurer-/Schaffhauserstrasse das kapazitätslimitierende Element, auch für die Zufahrt zum Bahnhof. Fahrbahnhaltestellen stellen ein zweckmässiges Instrument dar, um Verlustzeiten für stark ausgelastete Buslinien und damit Anschlussbrüche zu vermeiden. Sicherheitseinbussen durch Fahrbahnhaltestellen sind nicht zu erwarten. Die Behinderungen für den MIV sind überschaubar und fallen nur während kurzer Zeit im Bereich der Anschlussspinnen an.

**Massnahme Gesamtverkehr Nr. 6**

<i>Wer</i>	<i>Betreff</i>	<i>Änderungen und Ergänzungen</i>	<i>Beantwortung</i>
Spital Bülach	Verkehrsregime Bhf West	Der Fussweg entlang am Wald scheint uns ungünstig (Sicherheit). Besser wäre es, die bestehenden Strassen und Wege mit einzubeziehen (siehe Beilage 2).	Aus Sicht der entsprechenden Massnahme ist nur die Verknüpfung des Spitals mit der neuen Passerelle wichtig, die genaue Führung spielt eine untergeordnete Rolle. In diesem Sinne sind auch noch Anpassungen möglich. Eine entsprechende Anmerkung wird ergänzt.

Grüne Partei		Für die Anbindung des Bahnhofs mit dem MIV und dem ÖV ist zu prüfen, ob nicht auch die Umfahrung der Altstadt (Y) auch in diesem Bereich weiterzuführen ist. Die Zufahrt zum Bahnhof würde über den Güterbahnhof und die Nordstrasse erfolgen. Entsprechend wären auf beiden Seiten Parkierungsmöglichkeiten für MIV und Velo/Mofas zu schaffen, die Nordstrasse wäre (mind. bis zum Bahnhof, ev. den Gleisen verlängert und mit Ausbau der Bullingerbrücke zur Schliessung des Y) auszubauen. Als Vision zu prüfen wäre eine Gleisüberdeckung mit Überfahrt und Schaffung von Parkierungsmöglichkeiten für sämtliche Verkehrsteilnehmer und einem direkten Zugang zu den Gleisen. Mit allen Varianten liesse sich der Weg vom Bahnhof in die Altstadt vollständig vom motorisierten Verkehr befreien, was die Attraktivität des Zentrumsgebiets massiv steigern würde.	Lösungen für eine strassenseitige Gleisquerung im Bereich des Bahnhofs wurden im Rahmen der Kommissionsarbeit kurz diskutiert. Die zu erwartenden Kosten, die aufgrund der Topographie zu erwartenden Schwierigkeiten sowie die negativen Auswirkungen auf das Stadtbild vermögen den Mehrnutzen (Beruhigung Bahnhofstrasse) nicht aufzuwiegen. Die Aufwertung der Verbindung Bahnhof-Altstadt kann über gestalterische Massnahmen (z.B. GV-1) schneller und effizienter erreicht werden.
--------------	--	---	---

#### Massnahme Gesamtverkehr Nr. 7

Wer	Betreff	Änderungen und Ergänzungen	Beantwortung
Hörner-Schlatter	S. 119 GV Nr. 7	Wegweiser (Verkehrsschild) Industrie Wisli an Abzweiger Schaffhauserstrasse-Fangletenstrasse verlegen. Fangletenstrasse ist breiter und erlaubt sicheres Kreuzen zweier LKW's.	Eine Anmerkung wird auf dem Massnahmenblatt GV-7 ergänzt, dass die Änderung der Wegweisung geprüft werden soll.

#### Massnahme MIV1

Wer	Betreff	Änderungen und Ergänzungen	Beantwortung
Manz	MIV1	Angesichts der auf S.71 aufgezeigten Qualitätsstufen am Knoten Winterthurer-/Schaffhauserstrasse und Untertor dürfte diese Massnahme (auch in Verbindung mit MIV5) bei Weitem nicht genügen. Ein Nachweis fehlt. Insofern fehlen in diesem Bericht glaubhafte Perspektiven zur Bewältigung des künftigen MIV.	Die Bewältigung des zukünftigen Verkehrs in Bülach soll über das Zusammenspiel mehrerer Massnahmen und Stossrichtungen erfolgen. Dazu gehören die Massnahme MIV-1, aber auch die Ausbauten in Bülach Nord (MIV-4 und MIV-5) sowie die Ausbauten des ÖV- und LV-Angebotes. Zudem müssen über die Raumplanung und die Planungsinstrumente auch die Voraussetzungen geschaffen werden, um den öV-Anteil zu erhöhen. Klar ist, dass die Verkehrsqualität in den Spitzenstunden in Bülach in Zukunft nur erhalten werden kann, wenn eine spürbare Erhöhung des öV-Anteils erreicht wird.
TBA Kt. Zürich	MIV 1	Bei Neusignalisationen der Autobahnanschlüsse A51 sowie von Staatsstrassen und Rad-/Gehwegen ist mit dem TBA Kontakt aufzunehmen.	Das Anliegen ist im Zusammenhang mit der konkreten Projektierung und Umsetzung der Massnahmen zu berücksichtigen.



Gemeinderat Bachenbülach	Signalisation Quell-/Ziel- und Transitverkehr	Die Umsetzung der Strategie MIV mit einer gezielten und direkten Verkehrslenkung der Einzugsgebiete über die Hauptachsen zu den Autobahnanschlüssen (Nord, West und Süd) wird begrüsst. Wir erachten es als notwendig, auch das Siedlungsgebiet Bachenbülach, insbes. Gewerbe- und Industriegebiet Bülach Süd und Bachenbülach, bei der Erarbeitung des Signalisations- bzw. Verkehrsleitkonzepts einzubeziehen. (Hinweis auf das Parkinformati-onssystem).	Das Anliegen ist im Zusammenhang mit der konkreten Projektierung und Umsetzung der Massnahmen zu berücksichtigen.
-----------------------------	--	---	---

#### Massnahme MIV2

Wer	Betreff	Änderungen und Ergänzungen	Beantwortung
TBA Kt. Zürich	MIV 2 + 3	Zuständigkeit: Verkehrstechnik Strasse, Tiefbauamt Kanton Zürich	Die Kontaktaufnahme ist im Rahmen der konkreten Umsetzung vorgesehen.
Gemeinderat Bachenbülach	Optimierung LSA Zürich- /Grenzstrasse	Siehe Bemerkungen Kap. 5.1.3	Siehe entsprechende Antwort in Kap. 5.1.3

#### Massnahme MIV3

Wer	Betreff	Änderungen und Ergänzungen	Beantwortung
Gemeinderat Bachenbülach	Verlängerung Ausfahrts- spur Anschluss Bülach- Süd	Ziel (Sicherung Ausfahrtskapazität Bülach-Süd aus Fahr- richtung Süd) und die dafür geplante Massnahme wird vollumfänglich unterstützt.	Wird zur Kenntnis genommen.

#### Massnahme MIV4

Wer	Betreff	Änderungen und Ergänzungen	Beantwortung
TBA Kt. Zürich	MIV4	Bei der Ausstattung einer Mittelinsel beträgt die Mindest- breite zwischen Fahrbahnrand und Mittelinsel mindestens 4 m. Die Innenbereiche der Verkehrsinsel werden ausge- pflästert.	Das Anliegen ist im Zusammenhang mit der konkreten Projektierung und Umsetzung der Massnahmen zu berücksichtigen.

#### Massnahme MIV5

Wer	Betreff	Änderungen und Ergänzungen	Beantwortung
Manz	MIV5	Eine Verlängerung der Rechts- und Linksabbiegespur ist m.E. möglich. Insbesondere die Linksabbiegespur ist überstaut und blockiert die Rechtsabbiegespur	Im Rahmen der Projektierung soll vertieft geprüft werden, ob die Vorsortierung verlängert werden kann. Ein Hinweis wird auf dem Massnahmenblatt ergänzt.

Grüne Partei		Mit Blick auf die neuralgischen Kreuzungen beschränkt sich das Konzept auf diejenigen in Bülach Süd, den Kreis Allmend- und Lindenhofstrasse sowie die LSA Winterthurer-/Zürichstrasse sowie Sonnenhof. Die weiteren Kreuzungen im Zusammenhang mit der Anbindung an die Region (Hochfelderstrasse/Badenerstrasse sowie Winterthurer-/Bergli-/Schwerzgruebstrasse) werden nicht erwähnt. Dabei ist bei Ersterer insbes. mit der geplanten Umsetzung des Jakobstals, einer allfälligen Zufahrt ins neugestaltete Hertiquartier sowie der verstärkten Nutzung der Ein-/Ausfahrt Bülach-West (Ausbau UF Fabrikstrasse etc.) mit einer Zunahme des Verkehrs zu rechnen. Letztere ist ein zentraler Schulweg aus den Quartieren Solli/Berli/Dachslenberg. Es ist unverständlich, dass das GVK die Weiterentwicklung und die verkehrssichere Gestaltung dieser Kreuzung nicht erwähnt.	Auch unter Berücksichtigung der erwähnten Entwicklungen zeichnet sich an den beiden Knoten innerhalb des Planungshorizontes kein dringlicher Handlungsbedarf ab. Entsprechend wurde auf die Planung von Massnahmen verzichtet.
--------------	--	--	--

#### Massnahmen MIV Nr. 6

Wer	Betreff	Änderungen und Ergänzungen	Beantwortung
SVP Bülach	S. 126	Die Erstellung einer Dosierstelle beim Stadtweiher ist eine völlig verfehlte Massnahme. Diese würde nur dadurch notwendig, wenn die falschen Erhöhungen der Durchfahrtswiderstände und verkehrsbehindernden Umgestaltungen wichtiger Strassen umgesetzt werden. Eine solche Massnahme ist indiskutabel und wird nicht unterstützt.	Limitierend für die Kapazität der Zufahrt Winterthurerstrasse ist die LSA, die bereits heute hoch ausgelastet ist, und nicht die Erhöhung der Durchfahrtswiderstände. Die Dosierstelle ist dann in Betracht zu ziehen, wenn trotz der Durchfahrtswiderstände eine zu hohe Belastung auf der Winterthurerstrasse verbleibt. Nur so kann in diesem Fall der Stau in weniger empfindliche Abschnitte ausserorts verlagert werden.

#### Massnahme MIV7

Wer	Betreff	Änderungen und Ergänzungen	Beantwortung
Grüne Partei		Die Aufwertung der UF Fabrikstrasse ist mit Blick auf den Hochwasserschutz zu prüfen. Deren Ausbau würde jedoch zu Mehrverkehr führen, der grundsätzlich nicht zu fördern ist. Zudem stellt sich die Frage, ob die Autobahneinfahrt Bülach-West aufgrund ihrer ungenügenden Länge überhaupt geeignet ist, entsprechenden Mehrverkehr aufzunehmen. Bei einer Aufwertung sind zudem die Anschlüsse in die Badener- bzw. Allmendstrasse zu prüfen. Alternativ könnte auch die UF bei der Kaserne ausgebaut werden, da dort der Einlenker ins Rondell Höri bereits verbessert wurde. Bei einer Anpassung der Fabrikstrasse ist eine weitere Renaturierung des Sechtbaches zu prüfen.	Tatsächlich weist der Autobahnanschluss Bülach-West nicht beliebig Kapazitäten auf. Den zusätzlichen Verkehr durch die Unterführung Fabrikstrasse kann sie aber aufnehmen. Mehrverkehr ist nur in geringem Ausmass zu befürchten, da primär bestehende Verkehrsströme auf einer anderen Route Richtung Autobahn geführt werden. Möglichkeiten zur Renaturierung des Sechtbaches sind im Rahmen der Projektierung zu klären.

Manz	MIV7	Die Kosten dürften höher liegen.	Die Kosten werden im Rahmen der Projektierung detailliert ermittelt.
------	------	----------------------------------	--

#### Massnahme MIV8

Wer	Betreff	Änderungen und Ergänzungen	Beantwortung
Grüne Partei	MIV-8	Klärung der Parkierungssituation auf der Dachslenbergstrasse ist zu begrüssen. Es stellt sich jedoch die Frage, ob eine solche Klärung nicht für sämtliche Strassen mindestens für die Kreuzungsbereiche nötig wäre (z.B. das „wilde Parkieren“ auf der Schuemacherstrasse bei der Einmündung in den Unterweg). Unverständlich ist so dann, weshalb der derzeit bestehende Rechtsvortritt aus der Schuemacherstrasse in die Dachslenbergstrasse beibehalten werden soll. Eine Verkehrsberuhigung wird bereits mit der Ausscheidung von Parkfeldern erreicht. Als Sammelstrasse wird sie vom Bus benutzt; die geplante Vortrittsregelung entspricht daher nicht der Qualifikation der Strassen und führt zu einer Behinderung des Busbetriebes. Rechtsvortritt aus der Schuemacherstrasse ist aufzuheben – sinnvollerweise durch Trottoirergänzung, allenfalls durch Ausschilderung (prüfen auch bei Einmündung Unterweg).	Das Anliegen wird zur Prüfung entgegen genommen. Die Massnahmenblätter PI-1 und GV-4 werden mit einem entsprechenden Hinweis ergänzt.

#### Massnahme ÖV Nr. 1

Wer	Betreff	Änderungen und Ergänzungen	Beantwortung
TBA Kt. Zürich	ÖV Nr. 1-7	Keine Bemerkungen bzw. Ergänzungen	Wird zur Kenntnis genommen.
SVP Bülach	S. 129	Der behindertengerechten Ausgestaltung einer Bushaltestelle steht grundsätzlich nichts entgegen. Führt diese Ausgestaltung aber dazu, wie beim Beispiel Berglistrasse, dass der Chauffeur sein Fahrzeug weit in den Gegenverkehr lenken muss, um nur einigermaßen richtig in die Haltestelle einfahren zu können oder dass bei einem stehenden Fahrzeug der Rest des Verkehrs nicht mehr weiterfahren kann, dann hat dies nicht mit der Behindertengleichstellung zu tun, sondern stellt lediglich eine weitere Behinderung des übrigen Verkehrs dar, welche nicht akzeptiert werden kann. Nötigenfalls muss über Landkäufe sichergestellt werden, dass nicht Fahrbahnfläche verringert werden muss, um eine Haltestelle behindertengerecht zu gestalten.	Selbstverständlich sind bei der Projektierung behindertengerechter Bushaltestellen die VSS-Normen – insbesondere im Hinblick auf Radien und Schleppkurven – einzuhalten.

ZVV	ÖV1	Im BehiG ist auch das Prinzip der Verhältnismässigkeit verankert. Folglich müssen nicht sämtliche Bushaltestellen behindertengerechte Einstiegsverhältnisse aufweisen. Sinnvollerweise werden Bushaltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen und Haltestellen mit spezifischer Bedeutung für Gehbehinderte (Spitäler, öffentl. Einrichtungen, etc.) ausgebaut.	Obwohl nicht zwingend gesetzlich vorgeschrieben, werden heute Haltestellen in Bülach grundsätzlich behindertengerecht gestaltet. Die Massnahme beschränkt sich aber auf die Haltestellen mit einem gesetzlich ausgewiesenen Bedarf. Die Kostenschätzung geht von rund 8 Haltestellen aus. Die Beschreibung wird verdeutlicht.
-----	-----	---	---

### Massnahme ÖV Nr. 2

Wer	Betreff	Änderungen und Ergänzungen	Beantwortung
Gemeinderat Glattfelden	Nr. 2 und Nr. 5 Aufwertung Bhf	Bei der Aufwertung und Erschliessung Bahnhof Bülach ist darauf zu achten, dass auch die beiden Seiten «Spital» und «Güterex» in die Planung mit einbezogen werden. Beide Seiten eignen sich für gewisse öV-Anbindungen (Linie Hochfelden, Glattfelden, Bülacher Ortserschliessung)	Für die Orientierung des Fahrgastes ist es von grosser Bedeutung, dass die Umsteigebeziehungen am ÖV-Knoten klar verständlich und erkennbar sind. Eine Verteilung der Bushaltestellen auf verschiedene Standorte um den Bahnhof wird unter diesem Aspekt kritisch beurteilt. Im Rahmen der Erarbeitung wurde zudem die Möglichkeit einer attraktiven Bushaltestelle westlich des Bahnhofs kurz geprüft und wieder verworfen, weil aufgrund der Raumverhältnisse keine überzeugende Lösung gefunden werden konnte.
ZVV	ÖV2	Die Umsteigebeziehungen am Bhf Bülach sind heute nicht optimal ausgestaltet. Eine Optimierung des Bushofs vor dem Hintergrund der massgebenden Ausbauten auf dem S-Bahnnetz ist daher notwendig und Priorität weiterzuverfolgen. Es wird empfohlen, die Planungen zeitnah zu beginnen.	Wird zur Kenntnis genommen.

### Massnahmen ÖV Nr. 3

Wer	Betreff	Änderungen und Ergänzungen	Beantwortung
ZVV	ÖV3, ÖV4, ÖV7	Die Umbauten an den Haltestellen Bahnhof Ost und Soliboden sowie die Etablierung einer Busdurchmesserlinie sind nur bei der Ausgestaltung des künftigen Busnetzes gemäss Buskonzept Unterland erforderlich. Die Umsetzung des Buskonzepts ist allerdings abhängig von den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln im Fahrplanverfahren. Die Massnahmenblätter sind folglich mit diesem Vorbehalt zu ergänzen.	Eine entsprechende Anmerkung wird ergänzt.
Gemeinderat Glattfelden	ÖV, Nr. 3	Sofern die Linie 540 von Glattfelden nach Bülach geführt wird, wird diese Haltestelle dadurch zusätzlich im ½ Stundentakt benützt.	Eine entsprechende Anmerkung wird ergänzt.

Hörner-Schlatter	131 ÖV Nr. 3	Einfahrt für Busse von der Schaffhauserstrasse in die Solistrasse sollte vor allem von Postauto Schweiz überprüft und angepasst werden. Mittelinsel wird häufig von Fahrzeugen gestreift, da relativ eng.	Dieser Aspekt ist im Rahmen der Projektierung vertieft zu untersuchen.
Hörner-Schlatter	132 ÖV Nr. 3	Zufahrt Gussareal für schwere LKW auf die Fangletenstrasse verlegen. Busverkehr wird durch die manövrierenden LKWs gestört (abhängig von der Nutzung Gussareal, ob in Zukunft noch LKWs mit über 12m Länge regelmässig ins Areal fahren).	Dieser Aspekt ist im Rahmen der Projektierung vertieft zu untersuchen.
Hörner-Schlatter	132 ÖV Nr. 3	Allgemein optimale Regelung Zufahrt Gussareal entsprechend einer zukünftigen Nutzung einplanen. Gestaltungsplan und Verkehrsplan.	Dieser Aspekt ist im Rahmen der Projektierung vertieft zu untersuchen.

#### Massnahme ÖV Nr. 5

<i>Wer</i>	<i>Betreff</i>	<i>Änderungen und Ergänzungen</i>	<i>Beantwortung</i>
Weber		Das Konzept benennt ein Problem für die Anwohner Wisentalstrasse/Südweg nur teilweise: die fehlende Verbindung zur Bushaltestelle Mettmenriet. Wohl wird angetönt, dass bei der Umgestaltung der Bushaltestelle Mettmenriet auch die Fussgängerüberquerung der Zürichstrasse verbessert werden soll. Aber das Hauptproblem wurde nicht angesprochen: Die fehlende (legale) Verbindung zwischen Südweg/Handgasse und Zürichstrasse. Zahlreiche Anwohner sowie auch Sekundarschüler auf ihrem Schulweg benützen täglich den Schleichweg zwischen der Handgasse (Höhe Kreuzung Südweg) und der Zürichstrasse (zwischen der Tankstelle BP und dem Wohnhaus nebenan). Anschliessend rennen die Leute wegen fehlendem Fussgängerstreifen auf der Höhe Mettmenrietstrasse zwischen den fahrenden Autokolonnen über die Zürichstrasse und gelangen so zum Sekundarschulhaus bzw. zur Haltestelle Mettmenriet. Die legale Verbindung zwischen Cholplatz und Zürichstrasse mittels Schritwisenweg wird von vielen Anwohnern und den meisten Jugendlichen nicht benützt, da dies einen Umweg darstellt.	Das Anliegen wird in der Massnahme FV-1 berücksichtigt und soll überdies bei der Konkretisierung der Massnahme GV-3 vertieft werden.

SVP Bülach	S. 133	Die Erstellung einer Fahrbahnhaltestelle Mettmenriet Ost für den ÖV stellt ein weiteres Hindernis dar, den MIV flüssig gestalten zu können. Insbesondere in Stosszeiten erzeugt diese Massnahme lediglich Stau, welcher sich weiträumig auswirken kann und sicherlich auch nicht zum Wohnkomfort in den angrenzenden Wohnüberbauungen beiträgt. Grundsätzlich sollen Haltestellen so ausgestaltet werden, dass der Verkehrsfluss durch das stehende Fahrzeug nicht oder nur wenig beeinträchtigt wird.	Fahrbahnhaltestellen stellen ein zweckmässiges Instrument dar, um Verlustzeiten für stark ausgelastete Buslinien und damit Anschlussbrüche zu vermeiden. Sicherheitseinbussen durch Fahrbahnhaltestellen sind nicht zu erwarten. Die Behinderungen für den MIV sind überschaubar und fallen nur während kurzer Zeit an. Zusätzlicher Stau wird über die ganze Fahrdistanz zum Kreisel Untertor nicht erzeugt, da sich der Verkehr in den Spitzenstunden am Kreisel sowieso stauen würde.
------------	--------	--	--

#### Massnahme ÖV Nr. 7

Wer	Betreff	Änderungen und Ergänzungen	Beantwortung
Gemeinderat Bachenbülach	Busdurchmesserlinie Bülach	Das Ziel, eine direkte Buslinie zwischen Bülach Nord und Bülach Süd zu realisieren, wird vollumfänglich unterstützt.	Wird zur Kenntnis genommen.

#### Massnahme PI Nr. 1

Wer	Betreff	Änderungen und Ergänzungen	Beantwortung
SVP Bülach	S. 136	In die Überlegungen eines Parkierungskonzepts ist auch die Erstellung eines leistungsfähigen Parkhauses für Langzeitparkierer/Arbeitskräfte miteinzubeziehen. Dieses soll in der Nähe der Altstadt, Bahnhof-fern, seinen Platz finden.	Dieses Anliegen ist im Rahmen der Erarbeitung des Parkierungskonzeptes zu prüfen.

#### Massnahme PI Nr. 3

Wer	Betreff	Änderungen und Ergänzungen	Beantwortung
BKZ		Wir begrüssen es sehr, dass unser Input, in Bülach eine Bestandesaufnahme der bestehenden kommunalen Infrastruktur durchzuführen, im GVK-Konzept aufgenommen wurde. Da bereits zum jetzigen Zeitpunkt, gestützt auf die Zürcher Kantonsverfassung ein direktes Klagerecht betreffend fehlender Zugänglichkeit besteht, ist unbedingt eine klare Frist zur Umsetzung der Schwachstellenanalyse vorzusehen. Wir stehen für die Umsetzung selbstverständlich zur Verfügung.	Wird zur Kenntnis genommen. Die Frist für die Durchführung der Schwachstellenanalyse orientiert sich an der Priorisierung. Den genauen Zeitpunkt für die Umsetzung legt der Stadtrat fest.

#### Massnahme RV1

Wer	Betreff	Änderungen und Ergänzungen	Beantwortung
TBA Kt. Zürich	RV1	Keine rotflächigen Markierungen der Radstreifen im Einmündungsbereich (falsche Sicherheit).	Die rotflächigen Markierungen sind in verschiedenen Gemeinden des Kantons Zürich bereits erfolgreich umgesetzt worden und sollen – wo zweckmässig – auch in Zukunft angewandt werden.

Grüne Partei		Dringlich erscheint die Erstellung eines neuen Velo-/Fussweges entlang der Zürichstrasse zwischen Kreisel Unter- und der LSA Grenzstrasse. Damit soll verhindert werden, dass die Zürichstrasse aus Richtung Altstadt auf Höhe Schwerzgruebstrasse gequert werden muss, stellt dies doch ein erhebliches Sicherheitsrisiko dar. Zudem ist der bestehende (einseitige) Velo- und Fussgängerstreifen als Schulweg aber auch als Zubringer von/nach Bülach Süd/Bachenbülach viel benutzt und der Bau eines zweiten Streifens würde zur Entlastung des Konfliktpotenzials beitragen. Zudem ist der bestehende Veloweg aufgrund der vielen Einfahrten/Kreuzungen unübersichtlich und für Velofahrer wenig sicher, was mit der Verbesserung der Schulwegsicherheit nur schwer zu vereinbaren ist.	Separate Velo- und Fusswege stellen ein erprobtes Mittel für die Aufwertung des Fuss- und Radverkehrs ausserorts dar. Innerorts sind sie aufgrund des Flächenbedarfs und der städtebaulichen Qualität oft schwierig umzusetzen. Auch für die Zürichstrasse wurde deshalb die Aufwertung mittels einer zeitgemässen Umgestaltung (GV-3) als zielführender erachtet.
Grüne Partei		Zudem ist zu prüfen, ob allenfalls der Fussgänger- und Veloverkehr entlang des Rietbachs vom Schwimmbad bis zur Grenzstrasse getrennt (je eine Seite pro Verkehrsträger) werden kann, um die Attraktivität dieser Route für den LV zu steigern und die bestehenden/geplanten Wege Zürichstrasse/Feldstrasse zu entlasten. Ebenfalls prüfen: Anschluss an die Grenzstrasse bzw. Querung Bachenbülach.	Das Anliegen wird zur Prüfung entgegengenommen. Ein entsprechender Hinweis wird auf dem Massnahmenblatt FV-9 ergänzt.

#### Massnahme RV2

Wer	Betreff	Änderungen und Ergänzungen	Beantwortung
TBA Kt. Zürich	RV2	Bei der Ausstattung einer Mittelinsel beträgt die Mindestbreite zwischen Fahrbahnrand und Mittelinsel mindestens 4 m. Die Innenbereiche der Verkehrsinsel werden ausgepflästert.	Diese Hinweise werden bei der Umsetzung berücksichtigt
Grüne Partei		Der Veloweg Hochfelderstrasse wird von den Schülern des Schulhauses Hinterbirch sowie den Besuchern des Hallenbades Hirslen benützt. Durch die vielen und teilweise sehr unübersichtlichen Ein- bzw. Ausfahrten (Harriegelstrasse, Hinterbirchstrasse, 2 x Furtrainstrasse, Rosenweg sowie Zufahrt zur Tiefgarage der Häuser Murgasse) ist dieser sehr gefährlich. Denkbare Massnahmen zur Verbesserung: Sperrung Hinterbirchstrasse für den Durchgangs- und Schleichverkehr (Fahrverbot mit Zubringerdienst oder Teilsperrung), Anbringen von Spiegeln bei den Ein-/Ausfahrten	Das Anliegen wird im Zusammenhang mit einer zusätzlichen Massnahme zur Hinterbirchstrasse geprüft.

SVP Bülach	S. 140 Veloquerung Hochfelderstrasse	Die heutige Situation wird von uns als sicherer befunden, als die vorgeschlagenen Massnahmen. Die Führung des Radverkehrs quer über die Bushaltestelle stellt unserer Meinung nach ein Sicherheitsrisiko für den Radfahrer dar, vor allem dann, wenn ein Bus in der Haltestelle steht. Die heutige Situation ist zu belassen.	Die Führung des Radverkehrs im Bereich der Bushaltestelle bleibt gegenüber heute weitgehend unverändert. Die wichtige Verbesserung wird durch die Abbiegehilfe unmittelbar nach der Haltestelle erreicht.
Spital Bülach	Veloquerung Hochfelderstrasse	Bitte beachten Sie auch die Beilage 1 mit den zwei problematischen Ein- und Ausfahrten. Mit der zusätzlichen Einspurstrecke für die Velofahrer wird der Rückstau, sollte gleichzeitig ein Bus dort stehen, massiv verstärkt.	Das Vorbeifahren des Busses an den wartenden Velofahrern ist gewährleistet, der Rückstau wird dadurch nicht verlängert.

#### Massnahme RV4-6

Wer	Betreff	Änderungen und Ergänzungen	Beantwortung
TBA Kt. Zürich	RV 4-6	Keine Bemerkungen bzw. Ergänzungen	Wird zur Kenntnis genommen.

#### Massnahme RV6

Wer	Betreff	Änderungen und Ergänzungen	Beantwortung
Grüne Partei		Zur Verminderung der Attraktivität der Ausweichroute von der Autobahn Winterthur-Zürich-Baden soll eine Dosierstelle Eschenmosen auf der Höhe Stadtweiher eingerichtet werden. Der Kreisel Bergli-/Winterthurerstrasse ist ein zentraler Schulweg und aufgrund der beschränkten Platzverhältnisse ist die Übersichtlichkeit stark eingeschränkt.	Wird zur Kenntnis genommen. Eine solche Dosierstelle ist mit der Massnahme MIV-6 vorgesehen.

#### Redaktionelles zum Bericht

Kap. Seite

1.4.4	12	Zweiter Aufzählungspunkt	Es heisst „Optimierung Gesamtverkehr ÖV. Gemeint ist wohl „Optimierung Gesamtsystem ÖV“.	Wird korrigiert.
-------	----	--------------------------	--	------------------

#### Weiteres

Wer	Betreff	Änderungen und Ergänzungen	Beantwortung
Manz	Autobahnausfahrt Bülach-West	Wurde schon untersucht, ob auch auf der Ostseite ein Kreisel den Rückstau auf die Autobahn mindern würde?	Nein. Die Zuständigkeit dafür liegt beim Kanton. Akuter Handlungsbedarf aus Sicht des GVK ist nicht vorhanden.



Gemeinderat Höri	S-Bahn Haltestelle Höri	<p>Der Kantonsrat Zürich bewilligte an seiner Sitzung vom 4.10.2010 mit dem Rahmenkredit für die Beteiligung des Staates am Ausbau der SBB-Anlagen (4. Teilergänzung S-Bahn) einen Kredit von CHF 10 Mio. für den Bau einer S-Bahn Haltestelle in Höri. Die Auswirkungen der neuen S-Bahn Haltestelle Höri sollen im Rahmen des oben erwähnten Masterplanes und der Richtplanrevision für Höri und die Region vertieft geprüft werden. Eine zusätzliche Haltestelle an der Gemeindegrenze Höri-Bülach-West, unmittelbar bei der Kaserne Bülach und dem neuen Arbeitsplatzgebiet „Jakobstal“ und „Hof“ weist eine regional wichtige Bedeutung auf. Unter Einbezug dieser Haltestelle könnte der Busverkehr zum Bahnhof Bülach mitten in der stark frequentierten Stadt Bülach entflochten werden.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Wie auf Seite 88 ausgeführt bringt eine neue S-Bahn-Haltestelle auch mit der Entwicklung Jakobstal keine entscheidenden Vorteile für die ÖV-Erschliessung der Stadt Bülach.</p>
------------------	-------------------------	--	--

Effretikon, 23.02.2012