

16.04.22 / 36.12

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

Postulat von	Parlamentarier Philemon Abegg
Datum des Postulats	01. September 2022
Titel des Postulats	Fussgängerzone Bülacher Altstadt
Datum Verpflichtung Ergänzungsbericht	17. April 2023
Frist für Ergänzungsbericht	17. Juli 2023 (Art. 55a Abs. 10 Geschäftsordnung des Stadtparlaments)
Vorletzte Sitzung vor Fristablauf	05.07.2023
Letzte Sitzung vor Fristablauf	12.07.2023

Wortlaut des Postulats:

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

Begründung:

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

Mit Beschluss Nr. 100 vom 15. März 2023 hat der Stadtrat das Postulat von Philemon Abegg beantwortet. Im Rahmen dieser Antwort hat der Stadtrat dem Stadtparlament beantragt, es wolle den



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

An der Sitzung vom 17. April 2023 hat das Stadtparlament einstimmig dem Antrag des Stadtrats zugestimmt. In der Folge wurde der Stadtrat gemäss Art. 55a Abs. 10 Geschäftsordnung des Stadtparlaments verpflichtet, einen Ergänzungsbericht mit den Ergebnissen der Umfrage auszuarbeiten. Dieser Bericht liegt heute vor.

Der Stadtrat **beschliesst:**

1. Der Ergänzungsbericht zum Postulat von Philemon Abegg betreffend Fussgängerzone Bülacher Altstadt wird wie folgt beantwortet:

Einbezug der Direktbetroffenen

Der geforderte Einbezug der Bewohnerinnen und Bewohner sowie der Gewerbetreibenden in die Erarbeitung der Varianten innert der für die Beantwortung des Postulats vorgesehenen Frist hat sich als nicht umsetzbar herausgestellt. Der Stadtrat hat deshalb entschieden, mittels Umfrage die Haltungen der Direktbetroffenen zu den einzelnen Stufen abzuholen.

Teilnehmerkreis und Perimeter der Umfrage

Für die Umfrage wurden am 3. April 2023 alle Bewohnerinnen und Bewohner, alle Besitzerinnen und Besitzer von Liegenschaften sowie alle Gewerbetreibenden im Perimeter «Altstadt» mittels Briefes angeschrieben und zur Teilnahme an der Umfrage eingeladen. Der Perimeter «Altstadt» schloss dabei alle Liegenschaften der Altstadt mit ein, welche durch die Kasernen-, Kreuz-, Schaffhauser-, und Poststrasse umfasst werden.

Total wurden 755 Personen und Betriebe angeschrieben:

- 511 Schreiben an Mieterinnen und Mieter
- 88 Schreiben an Eigentümerinnen und Eigentümer
- 156 Schreiben an Gewerbetreibende



Rücklauf

Die Teilnahme an der Umfrage war bis am 24. April 2023 möglich. Innert dieser Frist haben insgesamt 184 Personen an der Umfrage teilgenommen:

- 181 Personen haben die Umfrage online ausgefüllt
- 6 Personen haben die Unterlagen in Papierform verlangt, davon wurden 3 Umfragen ausgefüllt zurückgesandt

Die Rücklaufquote beträgt damit fast 25%.

Auswertung

Die Auswertung der Umfrage erfolgte in Zusammenarbeit mit dem Planungsbüro EBP. Die eingegangenen Antworten wurden dabei in die vier Gruppen «Eigentümer*in», «Mieter*in», «Gewerbetreibende*r» und «keine Angaben» eingeteilt. Die Details zur Umfrage und die Ergebnisse inkl. Grafiken wurden als zusätzliches Kapitel in den Bericht eingefügt.

Die Begründungen im Wortlaut (Anhang A1) zu den einzelnen Fragen wurden möglichst in unveränderter Form wiedergeben. Einzelne Kürzungen erfolgten zur Wahrung der Anonymität der Teilnehmenden. Einige wenige Formulierungen, welche die Grundregeln des Anstands verletzen, wurden nicht in den Bericht übernommen.

Auf eine weitergehende Wertung der Umfrage verzichtet der Stadtrat bewusst.

2. Mitteilung an:

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

Protokoll Auszug



Behörde Stadtrat

Klassifizierung öffentlich

Beschluss-Nr. 276

Sitzung vom 12. Juli 2023

Stadtrat Bülach

Mark Eberli
Stadtpräsident

Christian Mühlethaler
Stadtschreiber

Postulat Fussgängerzone Bülacher Altstadt

Möglichkeiten für die Umsetzung und Ergebnisse der Umfrage unter Betroffenen
16. Juni 2023



Projektteam

Christoph Lippuner
Fabienne Perret
Daniel Ramos

EBP Schweiz AG
Mühlebachstrasse 11
8032 Zürich
Schweiz
Telefon +41 44 395 16 16
info@ebp.ch
www.ebp.ch

16. Juni 2023
230616 Bericht Altstadt Bülach autofrei.docx
Projektnummer: 222453

Titelbild: EBP

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	4
1.1	Postulat Fussgängerzone Bülacher Altstadt	4
1.2	Möglichkeiten zur signaltechnischen Umsetzung	5

2.	Konkrete Umsetzung für die Altstadt Bülach	7
----	--	---

3.	Bewertung	15
----	-----------	----

4.	Umfrage unter den Betroffenen	20
4.1	Setting der Umfrage	20
4.2	Umfrageergebnisse	21

Anhang

A1	Begründungen im Wortlaut	39
----	--------------------------	----

A2	Fragen zur Person	82
----	-------------------	----

1. Einleitung

1.1 Postulat Fussgängerzone Bülacher Altstadt

Am 1. September 2022 wurde im Stadtparlament von Bülach folgendes Postulat eingereicht:

Der Stadtrat wird eingeladen zu prüfen, wie im Perimeter der Altstadt Bülach zwischen Abschnitt «Obertor» bis zum Kreisel «Untertor» [Abbildung 1] eine dauerhafte oder zeitlich begrenzte Fussgängerzone in der ganzen Altstadt oder in Teilen davon errichtet werden könnte und welche Vor- und Nachteile die verschiedenen Varianten mit sich bringen. Dabei soll das Gewerbe und die betroffenen Bewohnerinnen und Bewohner der Altstadt, wenn möglich in der Erarbeitung miteinbezogen oder mindestens angehört werden, um für die Direktbetroffenen in der Altstadt eine praktikable und gewinnbringende Lösung zu finden.

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

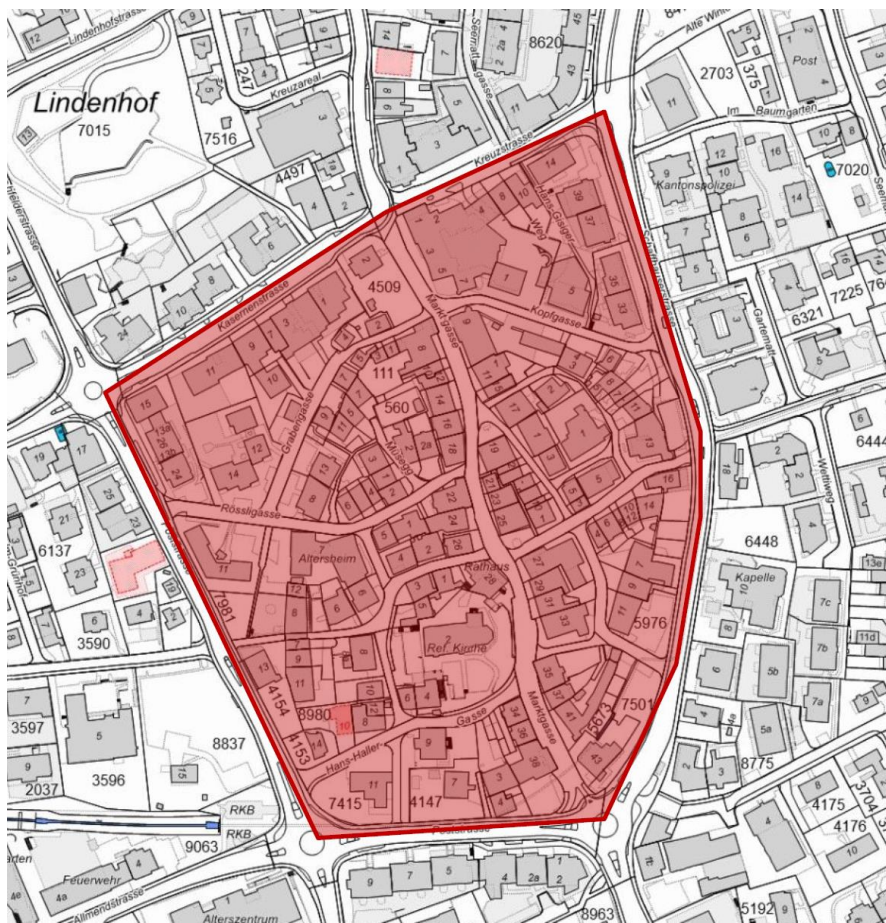


Abbildung 1 Perimeter Bülacher Altstadt

EBP wurde vom Leiter Planung und Bau angefragt, die Stadtverwaltung bei der Beantwortung des Postulats fachlich zu unterstützen. Im Einzelnen ging es darum,

- in einer Auslegeordnung die verschiedenen Möglichkeiten für die Realisierung einer «Fussgängerzone» im weiteren und engeren (rechtlichen) Sinne aufzuzeigen,
- die konkrete Umsetzung für die Altstadt Bülach in unterschiedlichen Ausprägungen zu skizzieren und beschreiben
- und schliesslich die verschiedenen Möglichkeiten aus fachlicher Sicht zu beurteilen.




Für den verlangten Einbezug «des Gewerbes und der betroffenen Bewohnerinnen und Bewohnern der Altstadt» (Postulatstext) wurde anschliessend mit diesen Grundlagen sowie einem Fragebogen eine elektronische Befragung durchgeführt.

Im vorliegenden Dokument sind diese Arbeitsschritte erläutert und dokumentiert.

Vertiefte Untersuchungen zum Verkehr in der Altstadt wie Erhebungen oder Verkehrsbeobachtungen waren im vorgegebenen zeitlichen Rahmen nicht möglich. Durch das Geschäftsreglement des Parlaments ist dem Stadtrat für die Beantwortung eines Postulats eine Frist von 6 Monaten gesetzt. Die zur Verfügung stehende Zeit für die Erarbeitung von Vorschlägen sowie die Durchführung einer Umfrage innerhalb der sechsmonatigen Frist reichte nicht aus, um auch noch Erhebungen durchzuführen. Zudem hätten diese mitten im Winter stattfinden müssen, was keine aussagekräftigen Resultate ergeben hätte.

1.2 Möglichkeiten zur signaltechnischen Umsetzung

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

	<p>Begegnungszone (SSV¹ 2.59.5)</p> <p>Fussgänger und Benützer von fahrzeugähnlichen Geräten (fäG) dürfen die ganze Verkehrsfläche benutzen und sind gegenüber sämtlichen Fahrzeugen vortrittsberechtigt. Die Maximalgeschwindigkeit des motorisierten Verkehrs liegt bei 20km/h. Die PW-Parkierung ist ausschliesslich auf dafür markierten Flächen zulässig.</p> <p>Heute liegt über der gesamten Altstadt (Abbildung 1) eine Begegnungszone.</p>
	<p>Verbot für Motorwagen (SSV 2.03) und Motorräder (SSV 2.04) (sogenanntes «zweiteiliges Fahrverbot»)</p> <p>Gilt für alle «mehrspurigen Motorwagen» sowie für Motorräder.</p>
	<p>Verbot für Motorwagen (SSV 2.03), Motorräder (SSV 2.04) und Motorfahrräder (SSV 2.06) (sogenanntes «dreiteiliges Fahrverbot»)</p> <p>Neben den Motorwagen und -rädern sind auch Motorfahrräder («Töffli») verboten; hierunter fallen auch die «schnellen E-Bikes» mit Tretunterstützung bei Geschwindigkeiten grösser als 25 km/h, d.h. sie dürfen im Verbot nur mit ausgeschaltetem Motor gefahren werden.</p>

1 SSV: Signalisationsverordnung, Systematische Rechtssammlung des Bundes SR 741.21



	<p>Allgemeines Fahrverbot in beiden Richtungen (SSV 2.01)</p> <p>Der Verkehr ist grundsätzlich in beiden Richtungen für alle Fahrzeuge verboten, also auch für Velos. E-Trottinets sind in der SSV (noch) nicht erwähnt, sind aber eigentlich motorisierte Fahrzeuge und damit im Prinzip vom Verbot auch betroffen.</p>
	<p>Fussgängerzone (SSV 2.59.3)</p> <p>Den Fussgängern und Benützern von fahrzeugähnlichen Geräten (fäG) vorbehalten. Der Verkehr mit Fahrzeugen – auch Velo – ist nicht erlaubt, diesbezüglich ist die Wirkung der Fussgängerzone praktisch identisch mit jener des Allgemeinen Fahrverbots. Wird ausnahmsweise (mit Zusatztafeln) beschränkter Fahrzeugverkehr zugelassen, darf höchstens Schritttempo gefahren werden. Das gilt auch für Velos.</p>
<p>Zusatztafeln</p>	<p>Mit Zusatztafeln können bestimmte Nutzergruppen vollständig oder zeitweise von der Gültigkeit von Signalen ausgenommen werden, oder die Gültigkeit von Signalen auf bestimmte Zeiten eingeschränkt werden. Häufig anzutreffen sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Zubringerdienst gestattet — Berechtigte gestattet (Anwohner, Gewerbetreibende, ...) — Anlieferung gestattet — Anlieferung bis 11 Uhr gestattet — Velofahren gestattet

Tabelle 1 Signalisierungsmöglichkeiten (Quelle: SSV)

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

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

2. Konkrete Umsetzung für die Altstadt Bülach

Im Sinne einer kaskadenartigen Entwicklung mit zunehmenden Beschränkungen für den motorisierten Verkehr im Perimeter wurden die folgenden sieben Stufen definiert und betrachtet:

— Stufen mit temporärem Fahrverbot:

- 1a: auf Markt- und Hintergasse zwischen dem Goldenen Kopf und der Kappelergasse
- 1b: auf Markt- und Hintergasse zwischen dem Goldenen Kopf und dem Untertor
- 1c: ganze Altstadt gemäss Abbildung 1


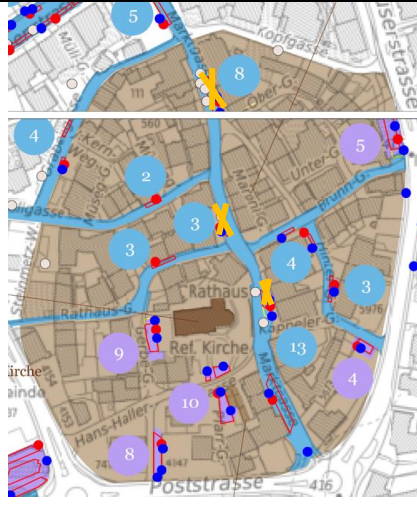
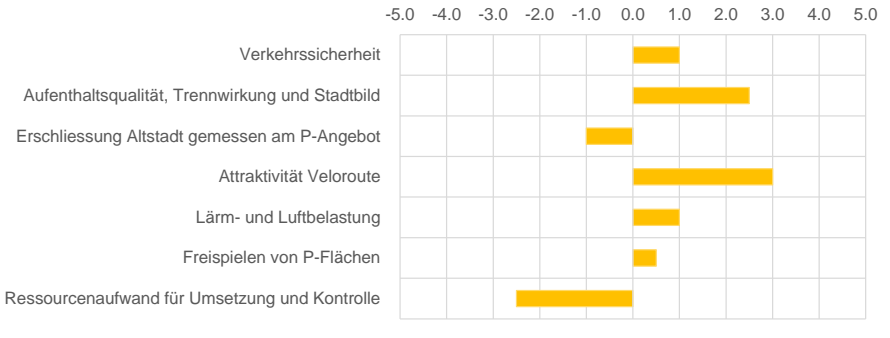
— Stufen mit permanentem Fahrverbot:


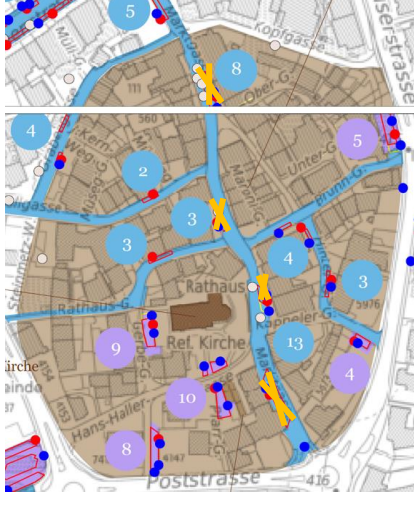
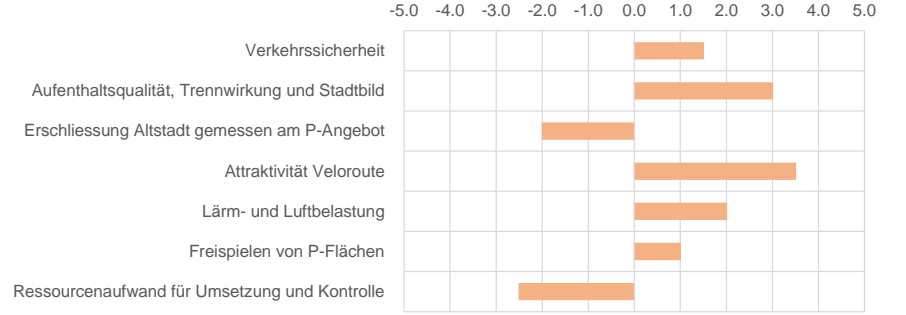
- 2a: auf Markt- und Hintergasse zwischen dem Goldenen Kopf und der Kappelergasse
- 2b: auf Markt- und Hintergasse zwischen dem Goldenen Kopf und dem Untertor
- 2c: ganze Altstadt gemäss Abbildung 1


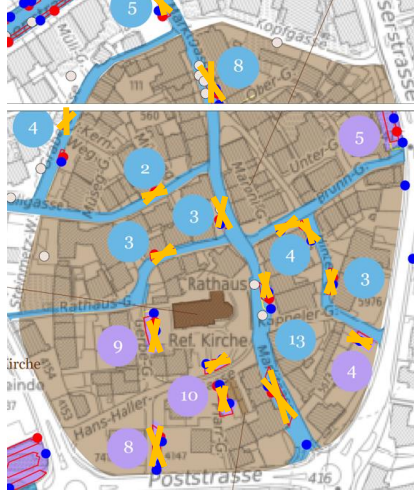
— Stufe 3: Fussgängerzone auf Markt- und Hintergasse zwischen dem Goldenen Kopf und dem Untertor


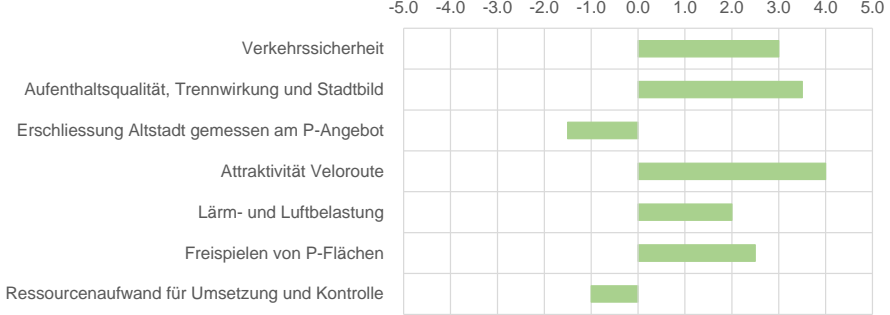
Es wird davon ausgegangen, dass bei sämtlichen Stufen die Anlieferung werktags bis 11 Uhr morgens gestattet wird. Anwohner und Anwohnerinnen sowie (Laden-) Mieterinnen und Mieter erhalten Ausnahmegewilligungen und dürfen den Perimeter jederzeit befahren. Die Begegnungszone über der ganzen Altstadt bleibt auch in den Abschnitten unter Fahrverboten bestehen und gilt für die fahrberechtigten Fahrzeuge in der Verbotszone. Velofahren bleibt in der Altstadt in allen Stufen erlaubt, in Stufe 3 allerdings mit der Einschränkung «nur Schritttempo».


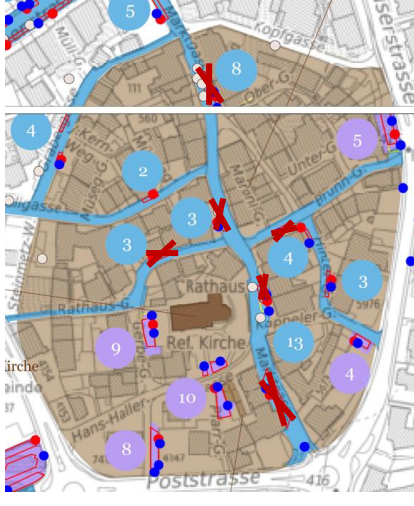
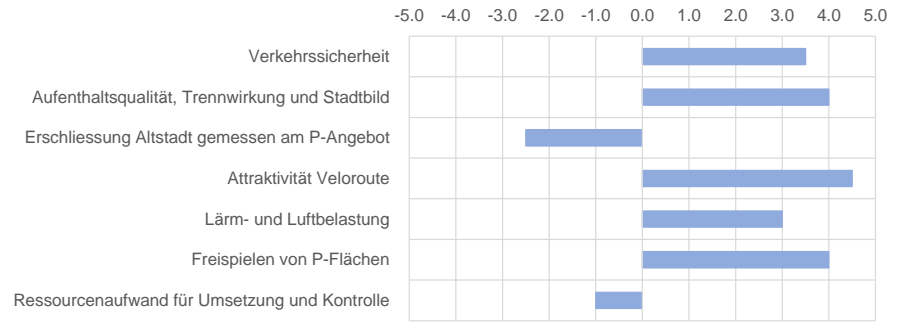
Es ist zu beachten, dass es sich bei den im Folgenden formulierten Stufen um einen generellen Massnahmenfächer handelt; die einzelnen Stufen sollen exemplarisch bezüglich ihrer Auswirkungen beurteilt werden. Sollen die Massnahmen später vertieft werden, ist auf jeden Fall der Wirkungssperimeter zu hinterfragen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


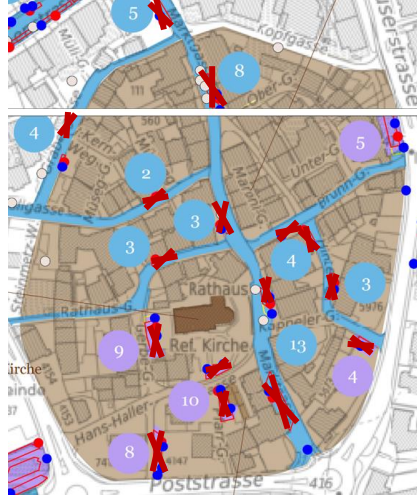
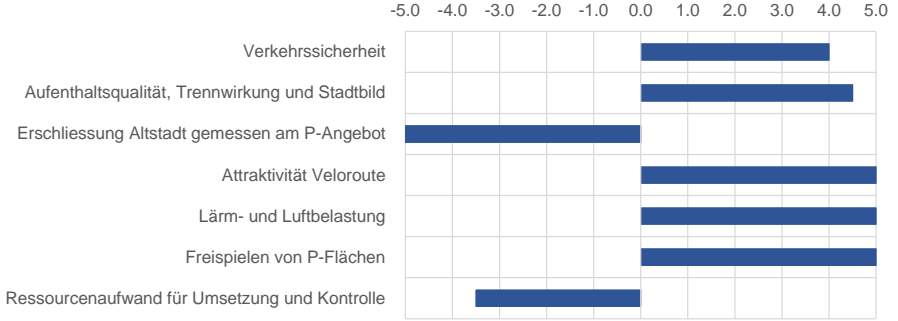
<h3>Stufe 1a: Temporäres Fahrverbot Goldener Kopf bis Kappelergasse</h3>																	
<p>Beschreibung und Ausdehnung:</p>	<p>Temporäres Fahrverbot für Motorfahrzeuge auf Markt- und Hintergasse zwischen 11 und 6 Uhr morgens, d.h. die Zufahrt ist für alle Fahrzeuge – insbesondere auch Anlieferung – vormittags zwischen 6 und 11 Uhr erlaubt. Die Durchfahrt auf der Achse Rathaus-/Brunngasse ist erlaubt, wodurch Wendepunkte im Einmündungsbereich der beiden Gassen in die Markt- und Hintergasse vermieden werden können.</p>																
	 <p>Parkierung:</p> <p>14 öffentliche Parkfelder entfallen während der Geltungsdauer des Fahrverbots</p>																
<p>Auswirkungen</p>	<p>Der motorisierte Verkehr auf Markt- und Hintergasse zwischen Goldenem Kopf und Kappelergasse ist ab 11 Uhr morgens stark reduziert. In dieser Zeit können die öffentlichen Parkfelder im Prinzip anderweitig genutzt werden, es sind darauf aber keine permanenten Installationen möglich. Die Zufahrt in den untersten Teil der Markt- und Hintergasse ist über die Hans-Haller-Gasse jederzeit möglich, die zehn öffentlichen Parkfelder in diesem Bereich bleiben erhalten.</p>																
<p>Bewertung vgl. Erläuterungen weiter hinten</p>	 <table border="1"> <thead> <tr> <th>Kriterium</th> <th>Wert</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Verkehrssicherheit</td> <td>1.0</td> </tr> <tr> <td>Aufenthaltsqualität, Trennwirkung und Stadtbild</td> <td>2.5</td> </tr> <tr> <td>Erschliessung Altstadt gemessen am P-Angebot</td> <td>-1.0</td> </tr> <tr> <td>Attraktivität Veloroute</td> <td>3.0</td> </tr> <tr> <td>Lärm- und Luftbelastung</td> <td>1.0</td> </tr> <tr> <td>Freispielen von P-Flächen</td> <td>0.5</td> </tr> <tr> <td>Ressourcenaufwand für Umsetzung und Kontrolle</td> <td>-4.5</td> </tr> </tbody> </table>	Kriterium	Wert	Verkehrssicherheit	1.0	Aufenthaltsqualität, Trennwirkung und Stadtbild	2.5	Erschliessung Altstadt gemessen am P-Angebot	-1.0	Attraktivität Veloroute	3.0	Lärm- und Luftbelastung	1.0	Freispielen von P-Flächen	0.5	Ressourcenaufwand für Umsetzung und Kontrolle	-4.5
Kriterium	Wert																
Verkehrssicherheit	1.0																
Aufenthaltsqualität, Trennwirkung und Stadtbild	2.5																
Erschliessung Altstadt gemessen am P-Angebot	-1.0																
Attraktivität Veloroute	3.0																
Lärm- und Luftbelastung	1.0																
Freispielen von P-Flächen	0.5																
Ressourcenaufwand für Umsetzung und Kontrolle	-4.5																


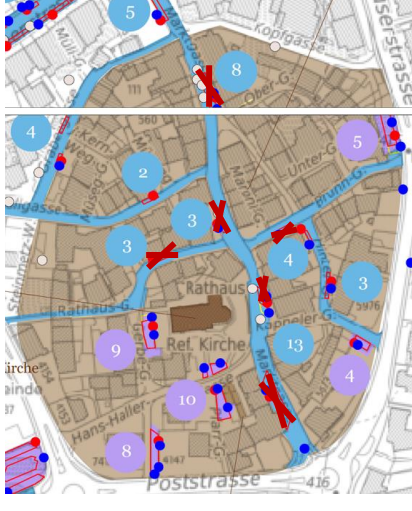
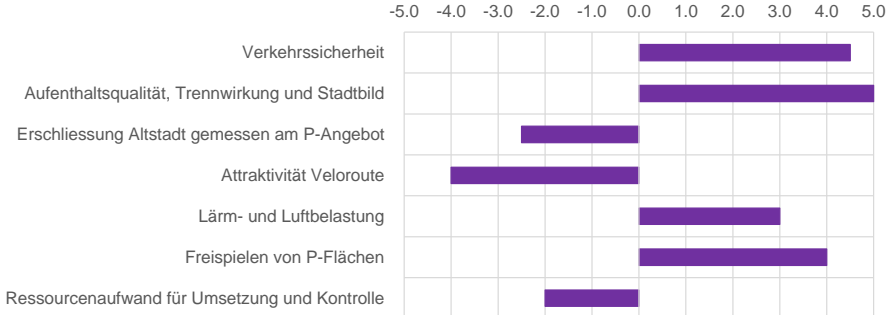
<h3>Stufe 1b: Temporäres Fahrverbot Goldener Kopf bis Untertor</h3>																	
<p>Beschreibung und Ausdehnung:</p>	<p>Temporäres Fahrverbot für Motorfahrzeuge auf Markt- und Hintergasse zwischen 11 und 6 Uhr morgens, d.h. die Zufahrt ist für alle Fahrzeuge – insbesondere auch Anlieferung – vormittags zwischen 6 und 11 Uhr erlaubt. Die Durchfahrt auf der Achse Rathaus-/Brunngasse ist erlaubt, wodurch Wendepunkte im Einmündungsbereich der beiden Gassen in die Markt- und Hintergasse vermieden werden können.</p>																
	 <p>Parkierung: 24 öffentliche Parkfelder entfallen während der Geltungsdauer des Fahrverbots</p>																
<p>Auswirkungen</p>	<p>Der motorisierte Verkehr auf Markt- und Hintergasse zwischen Goldenem Kopf und Untertor ist ab 11 Uhr morgens stark reduziert. In dieser Zeit können die öffentlichen Parkfelder im Prinzip anderweitig genutzt werden, es sind darauf aber keine permanenten Installationen möglich.</p>																
<p>Bewertung vgl. Erläuterungen weiter hinten</p>	 <table border="1"> <thead> <tr> <th>Kriterium</th> <th>Bewertung (Skala -5.0 bis 5.0)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Verkehrssicherheit</td> <td>1.5</td> </tr> <tr> <td>Aufenthaltsqualität, Trennwirkung und Stadtbild</td> <td>3.0</td> </tr> <tr> <td>Erschliessung Altstadt gemessen am P-Angebot</td> <td>-2.5</td> </tr> <tr> <td>Attraktivität Veloroute</td> <td>3.5</td> </tr> <tr> <td>Lärm- und Luftbelastung</td> <td>2.0</td> </tr> <tr> <td>Freispielen von P-Flächen</td> <td>1.0</td> </tr> <tr> <td>Ressourcenaufwand für Umsetzung und Kontrolle</td> <td>-3.5</td> </tr> </tbody> </table>	Kriterium	Bewertung (Skala -5.0 bis 5.0)	Verkehrssicherheit	1.5	Aufenthaltsqualität, Trennwirkung und Stadtbild	3.0	Erschliessung Altstadt gemessen am P-Angebot	-2.5	Attraktivität Veloroute	3.5	Lärm- und Luftbelastung	2.0	Freispielen von P-Flächen	1.0	Ressourcenaufwand für Umsetzung und Kontrolle	-3.5
Kriterium	Bewertung (Skala -5.0 bis 5.0)																
Verkehrssicherheit	1.5																
Aufenthaltsqualität, Trennwirkung und Stadtbild	3.0																
Erschliessung Altstadt gemessen am P-Angebot	-2.5																
Attraktivität Veloroute	3.5																
Lärm- und Luftbelastung	2.0																
Freispielen von P-Flächen	1.0																
Ressourcenaufwand für Umsetzung und Kontrolle	-3.5																

<h3>Stufe 1c: Temporäres Fahrverbot ganze Altstadt</h3>																	
<p>Beschreibung und Ausdehnung:</p>	<p>Temporäres Fahrverbot für Motorfahrzeuge in der ganzen Altstadt zwischen 11 und 6 Uhr morgens, d.h. die Zufahrt ist für alle Fahrzeuge – insbesondere auch Anlieferung – vormittags zwischen 6 und 11 Uhr erlaubt.</p>																
	 <p>Parkierung: 24+59 öffentliche Parkfelder entfallen während der Geltungsdauer des Fahrverbots (7 an der Rössligasse ausserhalb des dargestellten Bereichs)</p>																
<p>Auswirkungen</p>	<p>Der motorisierte Verkehr ist in der ganzen Altstadt ab 11 Uhr morgens stark reduziert. In dieser Zeit können die öffentlichen Parkfelder im Prinzip anderweitig genutzt werden, es sind darauf aber keine permanenten Installationen möglich.</p>																
<p>Bewertung vgl. Erläuterungen weiter hinten</p>	 <table border="1"> <thead> <tr> <th>Kriterium</th> <th>Bewertung (ca.)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Verkehrssicherheit</td> <td>2.5</td> </tr> <tr> <td>Aufenthaltsqualität, Trennwirkung und Stadtbild</td> <td>3.0</td> </tr> <tr> <td>Erschliessung Altstadt gemessen am P-Angebot</td> <td>-4.5</td> </tr> <tr> <td>Attraktivität Veloroute</td> <td>4.0</td> </tr> <tr> <td>Lärm- und Luftbelastung</td> <td>3.5</td> </tr> <tr> <td>Freispielen von P-Flächen</td> <td>1.0</td> </tr> <tr> <td>Ressourcenaufwand für Umsetzung und Kontrolle</td> <td>-4.5</td> </tr> </tbody> </table>	Kriterium	Bewertung (ca.)	Verkehrssicherheit	2.5	Aufenthaltsqualität, Trennwirkung und Stadtbild	3.0	Erschliessung Altstadt gemessen am P-Angebot	-4.5	Attraktivität Veloroute	4.0	Lärm- und Luftbelastung	3.5	Freispielen von P-Flächen	1.0	Ressourcenaufwand für Umsetzung und Kontrolle	-4.5
Kriterium	Bewertung (ca.)																
Verkehrssicherheit	2.5																
Aufenthaltsqualität, Trennwirkung und Stadtbild	3.0																
Erschliessung Altstadt gemessen am P-Angebot	-4.5																
Attraktivität Veloroute	4.0																
Lärm- und Luftbelastung	3.5																
Freispielen von P-Flächen	1.0																
Ressourcenaufwand für Umsetzung und Kontrolle	-4.5																

<h3>Stufe 2a: Permanentes Fahrverbot Goldener Kopf bis Kappelergasse</h3>																	
<p>Beschreibung und Ausdehnung:</p>	<p>Permanentes Fahrverbot für Motorfahrzeuge inkl. Anlieferung auf Marktgasse, Hintergasse, Teilen von Rathausgasse und Brunngasse (gemäss Perimeter). Anlieferung wird auf den Zeitraum bis 11 Uhr morgens begrenzt.</p> <p>Die Ausdehnung auf Rathaus- und Brunngasse ist durch den Umstand bedingt, dass im Bereich deren Einmündungen in die Marktgasse keine Wendeplätze erstellt werden können.</p>																
	 <p>Parkierung: Aufhebung 14+6 öffentliche Parkfelder</p>																
<p>Auswirkungen</p>	<p>Die öffentlichen Parkfelder zwischen Goldener Kopf und Hans-Haller-Gasse können aufgehoben werden, wodurch Raum für Nutzungen im öffentlichen Raum gewonnen wird (Strassencafé und -restauration, Begrünung / Hitzeminderung, Marktstände etc.). Der motorisierte Verkehr wird permanent stark reduziert. Die Zufahrt in den untersten Teil der Marktgasse ist über die Hans-Haller-Gasse jederzeit möglich, die zehn öffentlichen Parkfelder in diesem Bereich bleiben erhalten.</p>																
<p>Bewertung vgl. Erläuterungen weiter hinten</p>	 <table border="1"> <thead> <tr> <th>Kriterium</th> <th>Bewertung (Skala -5.0 bis 5.0)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Verkehrssicherheit</td> <td>3.0</td> </tr> <tr> <td>Aufenthaltsqualität, Trennwirkung und Stadtbild</td> <td>3.5</td> </tr> <tr> <td>Erschliessung Altstadt gemessen am P-Angebot</td> <td>-1.5</td> </tr> <tr> <td>Attraktivität Veloroute</td> <td>4.0</td> </tr> <tr> <td>Lärm- und Luftbelastung</td> <td>2.0</td> </tr> <tr> <td>Freispielen von P-Flächen</td> <td>3.0</td> </tr> <tr> <td>Ressourcenaufwand für Umsetzung und Kontrolle</td> <td>-1.0</td> </tr> </tbody> </table>	Kriterium	Bewertung (Skala -5.0 bis 5.0)	Verkehrssicherheit	3.0	Aufenthaltsqualität, Trennwirkung und Stadtbild	3.5	Erschliessung Altstadt gemessen am P-Angebot	-1.5	Attraktivität Veloroute	4.0	Lärm- und Luftbelastung	2.0	Freispielen von P-Flächen	3.0	Ressourcenaufwand für Umsetzung und Kontrolle	-1.0
Kriterium	Bewertung (Skala -5.0 bis 5.0)																
Verkehrssicherheit	3.0																
Aufenthaltsqualität, Trennwirkung und Stadtbild	3.5																
Erschliessung Altstadt gemessen am P-Angebot	-1.5																
Attraktivität Veloroute	4.0																
Lärm- und Luftbelastung	2.0																
Freispielen von P-Flächen	3.0																
Ressourcenaufwand für Umsetzung und Kontrolle	-1.0																

<h3>Stufe 2b: Permanentes Fahrverbot Goldener Kopf bis Untertor</h3>																	
<p>Beschreibung und Ausdehnung:</p>	<p>Permanentes Fahrverbot für Motorfahrzeuge inkl. Anlieferung auf Marktgasse, Hintergasse, Teilen von Rathausgasse und Brunnengasse (gemäss Perimeter)</p> <p>Die Ausdehnung auf Rathaus- und Brunnengasse ist durch den Umstand bedingt, dass im Bereich deren Einmündungen in die Marktgasse keine Wendeplätze erstellt werden können.</p>																
	 <p>Parkierung:</p> <p>24+6 öffentliche Parkfelder werden aufgehoben</p>																
<p>Auswirkungen</p>	<p>Die öffentlichen Parkfelder zwischen Goldener Kopf und Hans-Haller-Gasse können aufgehoben werden, wodurch Raum für Nutzungen im öffentlichen Raum gewonnen wird (Strassencafé und -restauration, Marktstände etc.). Der motorisierte Verkehr wird permanent stark reduziert.</p>																
<p>Bewertung vgl. Erläuterungen weiter hinten</p>	 <table border="1"> <thead> <tr> <th>Kriterium</th> <th>Bewertung (ca.)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Verkehrssicherheit</td> <td>3.5</td> </tr> <tr> <td>Aufenthaltsqualität, Trennwirkung und Stadtbild</td> <td>4.0</td> </tr> <tr> <td>Erschliessung Altstadt gemessen am P-Angebot</td> <td>-2.5</td> </tr> <tr> <td>Attraktivität Veloroute</td> <td>4.5</td> </tr> <tr> <td>Lärm- und Luftbelastung</td> <td>3.0</td> </tr> <tr> <td>Freispielen von P-Flächen</td> <td>4.0</td> </tr> <tr> <td>Ressourcenaufwand für Umsetzung und Kontrolle</td> <td>-1.0</td> </tr> </tbody> </table>	Kriterium	Bewertung (ca.)	Verkehrssicherheit	3.5	Aufenthaltsqualität, Trennwirkung und Stadtbild	4.0	Erschliessung Altstadt gemessen am P-Angebot	-2.5	Attraktivität Veloroute	4.5	Lärm- und Luftbelastung	3.0	Freispielen von P-Flächen	4.0	Ressourcenaufwand für Umsetzung und Kontrolle	-1.0
Kriterium	Bewertung (ca.)																
Verkehrssicherheit	3.5																
Aufenthaltsqualität, Trennwirkung und Stadtbild	4.0																
Erschliessung Altstadt gemessen am P-Angebot	-2.5																
Attraktivität Veloroute	4.5																
Lärm- und Luftbelastung	3.0																
Freispielen von P-Flächen	4.0																
Ressourcenaufwand für Umsetzung und Kontrolle	-1.0																

<h2 style="text-align: center;">Stufe 2c: Permanentes Fahrverbot ganze Altstadt</h2>																	
<p>Beschreibung und Ausdehnung:</p>	<p>Permanentes Fahrverbot für Motorfahrzeuge inkl. Anlieferung in der ganzen Altstadt</p>																
	 <p>Parkierung: 24+59 öffentliche Parkfelder können aufgehoben werden (7 an der Rössligasse ausserhalb des abgebildeten Bereichs)</p>																
<p>Auswirkungen</p>	<p>Der motorisierte Verkehr wird in der ganzen Altstadt stark reduziert, wobei dies in erster Linie auf Markt- und Hintergasse spürbar sein dürfte. Da die öffentlichen Parkfelder nicht mehr angefahren werden dürfen, können sie aufgehoben werden, wodurch Raum für Nutzungen im öffentlichen Raum gewonnen wird (Strassencafé und -restauration, Marktstände etc.).</p>																
<p>Bewertung vgl. Erläuterungen weiter hinten</p>	 <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>Kriterium</th> <th>Wert</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Verkehrssicherheit</td> <td>4.0</td> </tr> <tr> <td>Aufenthaltsqualität, Trennwirkung und Stadtbild</td> <td>4.5</td> </tr> <tr> <td>Erschliessung Altstadt gemessen am P-Angebot</td> <td>-4.5</td> </tr> <tr> <td>Attraktivität Veloroute</td> <td>4.5</td> </tr> <tr> <td>Lärm- und Luftbelastung</td> <td>4.5</td> </tr> <tr> <td>Freispielen von P-Flächen</td> <td>4.5</td> </tr> <tr> <td>Ressourcenaufwand für Umsetzung und Kontrolle</td> <td>-3.5</td> </tr> </tbody> </table>	Kriterium	Wert	Verkehrssicherheit	4.0	Aufenthaltsqualität, Trennwirkung und Stadtbild	4.5	Erschliessung Altstadt gemessen am P-Angebot	-4.5	Attraktivität Veloroute	4.5	Lärm- und Luftbelastung	4.5	Freispielen von P-Flächen	4.5	Ressourcenaufwand für Umsetzung und Kontrolle	-3.5
Kriterium	Wert																
Verkehrssicherheit	4.0																
Aufenthaltsqualität, Trennwirkung und Stadtbild	4.5																
Erschliessung Altstadt gemessen am P-Angebot	-4.5																
Attraktivität Veloroute	4.5																
Lärm- und Luftbelastung	4.5																
Freispielen von P-Flächen	4.5																
Ressourcenaufwand für Umsetzung und Kontrolle	-3.5																

<h3>Stufe 3: Fussgänger-Zone Goldener Kopf bis Untertor</h3>																	
<p>Beschreibung und Ausdehnung:</p>	<p>Fussgänger-Zone auf Marktgasse, Hintergasse, Teilen von Rathausgasse und Brunnengasse (gemäss Perimeter); Velo ist explizit erlaubt. Die Ausdehnung auf Rathaus- und Brunnengasse ist durch den Umstand bedingt, dass im Bereich deren Einmündungen in die Marktgasse keine Wendeplätze erstellt werden können.</p>																
	 <p>Parkierung: 24+6 öffentliche Parkfelder werden aufgehoben</p>																
<p>Auswirkungen</p>	<p>Die Wirkungen der Fussgängerzone sind identisch mit jenen eines allgemeinen Fahrverbots. D.h., sofern nicht explizit erlaubt ist jeglicher Fahrzeugverkehr verboten. Zugelassener Verkehr nur Schritttempo, auch Velos.</p> <p>Die öffentlichen Parkfelder zwischen Goldener Kopf und Hans-Haller-Gasse können aufgehoben werden, wodurch Raum für Nutzungen im öffentlichen Raum gewonnen wird (Strassencafé und -restauration, Marktstände etc.).</p> <p>Der motorisierte Verkehr wird permanent stark reduziert.</p>																
<p>Bewertung vgl. Erläuterungen weiter hinten</p>	 <table border="1"> <thead> <tr> <th>Kriterium</th> <th>Bewertung (ca.)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Verkehrssicherheit</td> <td>4.5</td> </tr> <tr> <td>Aufenthaltsqualität, Trennwirkung und Stadtbild</td> <td>4.8</td> </tr> <tr> <td>Erschliessung Altstadt gemessen am P-Angebot</td> <td>-2.5</td> </tr> <tr> <td>Attraktivität Veloroute</td> <td>-4.0</td> </tr> <tr> <td>Lärm- und Luftbelastung</td> <td>3.0</td> </tr> <tr> <td>Freispielen von P-Flächen</td> <td>4.2</td> </tr> <tr> <td>Ressourcenaufwand für Umsetzung und Kontrolle</td> <td>-2.0</td> </tr> </tbody> </table>	Kriterium	Bewertung (ca.)	Verkehrssicherheit	4.5	Aufenthaltsqualität, Trennwirkung und Stadtbild	4.8	Erschliessung Altstadt gemessen am P-Angebot	-2.5	Attraktivität Veloroute	-4.0	Lärm- und Luftbelastung	3.0	Freispielen von P-Flächen	4.2	Ressourcenaufwand für Umsetzung und Kontrolle	-2.0
Kriterium	Bewertung (ca.)																
Verkehrssicherheit	4.5																
Aufenthaltsqualität, Trennwirkung und Stadtbild	4.8																
Erschliessung Altstadt gemessen am P-Angebot	-2.5																
Attraktivität Veloroute	-4.0																
Lärm- und Luftbelastung	3.0																
Freispielen von P-Flächen	4.2																
Ressourcenaufwand für Umsetzung und Kontrolle	-2.0																

3. Bewertung

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

Verkehrssicherheit:

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

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

Aufenthaltsqualität, Trennwirkung, Stadtbild:

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

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

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

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

Erschliessung Altstadt gemessen am P-Angebot:

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

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

Attraktivität Veloroute:

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

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

Lärm- und Luftbelastung:

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

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

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

Freispielen von P-Flächen:

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

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

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

Wertschöpfungspotenzial Gewerbe

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

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

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

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

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

Ressourcenaufwand für Umsetzung und Kontrolle:

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

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

Darstellung im Spinnendiagramm

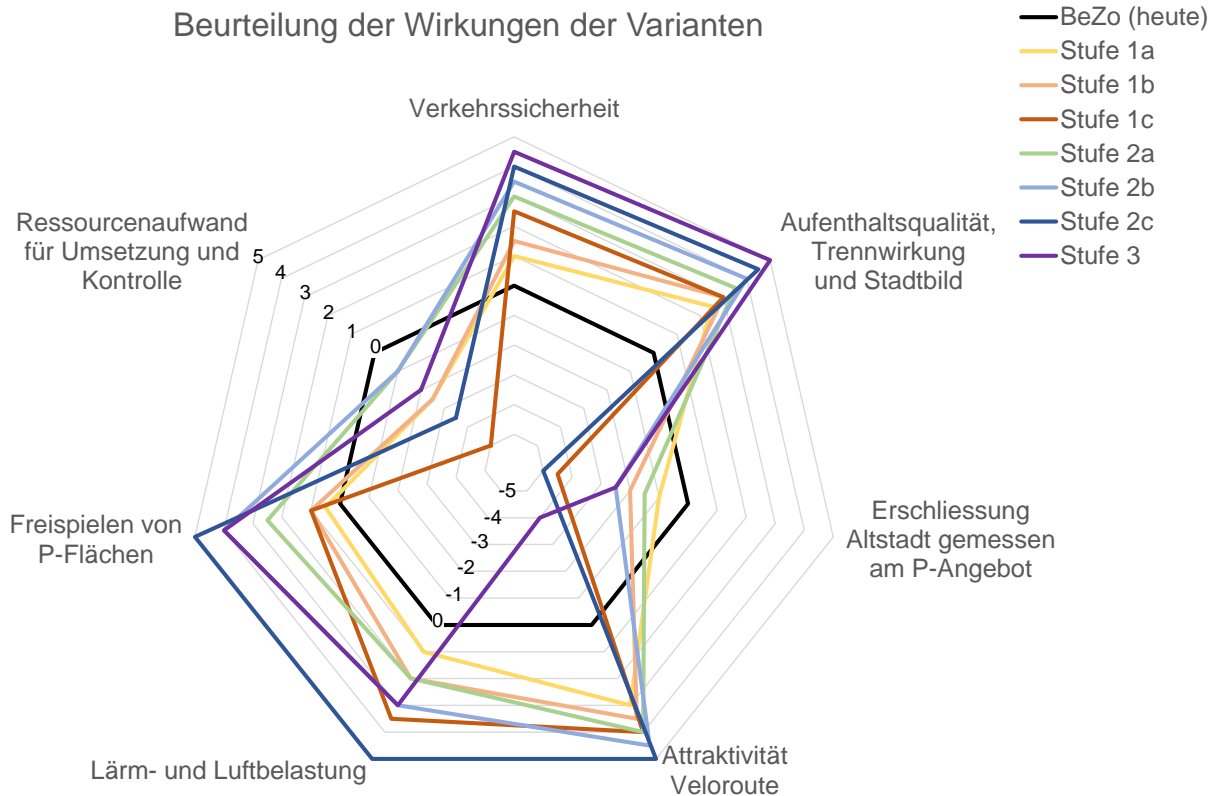


Abbildung 2 Bewertungsspinne der verschiedenen Stufen

Aus dem Spinnendiagramm zur Beurteilung der Wirkungen der Varianten (Abbildung 2) zeigt sich, dass die positiven Wirkungen in den Bereichen Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität, Lärm- und Luftbelastung, Freispielen von Flächen sowie für die Attraktivität der Veloroute mehr oder weniger direkt mit negativen Auswirkungen in den Bereichen Erschliessung (gemessen am P-Angebot innerhalb der Altstadt) und bezogen auf den Aufwand zur Durchsetzung des betreffenden Regimes korreliert sind. Das ist nicht überraschend; es bedeutet, dass positive Wirkungen nicht «gratis», d.h. ohne negative Wirkungen in anderen Bereichen, erreicht werden können. Als einzige weicht die Stufe 3 – Fussgängerzone – vom generellen Bewertungsmuster ab; dies ist der Tatsache geschuldet, dass damit nicht nur der MIV eingeschränkt, sondern auch der Veloverkehr beschränkt wird, in dem er nur noch im Schrittempo verkehren kann.

4. Umfrage unter den Betroffenen

4.1 Setting der Umfrage

Auf Grund der expliziten Forderung im Postulat nach dem Einbezug der Betroffenen wurde im April 2023 unter sämtlichen Eigentümerinnen und Eigentümern von Liegenschaften sowie Mieterinnen und Mietern in der Altstadt (Perimeter gem. Postulat in Abbildung 1) eine Umfrage zu den oben erläuterten Stufen durchgeführt.

Total wurden 755 Personen und Betriebe angeschrieben:

- 511 Schreiben an Mieterinnen und Mieter
- 88 Schreiben an Eigentümerinnen und Eigentümer
- 156 Schreiben an Gewerbetreibende.

Innert Frist wurden folgende Rückmeldungen verzeichnet:

- 181 Personen haben die Umfrage online ausgefüllt
- 6 Personen haben die Unterlagen in Papierform verlangt, davon wurden 3 Umfragen ausgefüllt zurückgesandt
- 14 Schreiben wurden von der Post als unzustellbar retourniert.

Somit haben insgesamt 184 Personen an der Umfrage teilgenommen, die Rücklaufquote beträgt fast ein Viertel. Die detaillierten Fragen und Antworten sind im Anhang ersichtlich.

Für die Auswertung wurden die Antworten nach den Angaben in Frage 28 «Sie sind Eigentümer*in, Mieter*in, Gewerbetreibende*r...» zusammengefasst. Weil bei dieser Frage Mehrfachnennungen möglich waren, eine einzelne Antwort aber nicht mehrfach gezählt werden sollte, mussten die Kategorien manuell bereinigt werden.

Es werden die vier Gruppen «Eigentümer*in», «Mieter*in», «Gewerbetreibende*r» und «keine Angaben» dargestellt. Die zusätzlich erhobenen Kategorien «Anwohnende in eigener Liegenschaft» und «Vermieter*in Gewerbe/Wohnen» wurden der Kategorie «Eigentümer*in» zugewiesen. Wurden in einer Antwort sowohl die Kategorien «Eigentümer*in» als auch «Gewerbetreibende*r» angekreuzt, wurde sie der Gruppe «Eigentümer*in» zugewiesen. Wurde sowohl die Kategorie «Gewerbetreibende*r» als auch «Mieter*in» angekreuzt, wurde die Antwort der Gruppe «Gewerbetreibende*r» zugewiesen. Somit sind in der Gruppe «Mieter*in» ausschliesslich «echte» Wohnungsmieter und -mieterinnen enthalten (Abbildung 3).

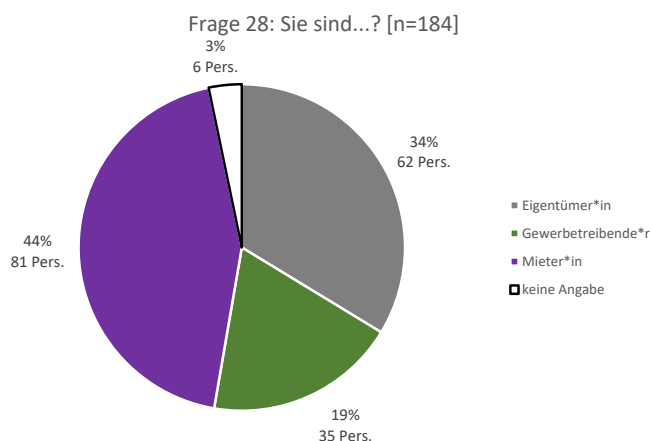


Abbildung 3 Anteile der zusammengefassten Gruppen am Total der Antworten

Absolut gesehen sind von der Gruppe «Mieter*in» die meisten Antworten zurückgekommen; bezogen auf die Zahl der Anschreiben sind es allerdings lediglich 16%. Von der angeschriebenen Gruppe «Eigentümer*in» haben dagegen über 70% geantwortet. Der Rücklauf von den angeschriebenen Gewerbetreibenden liegt mit 22% über jenem der Mieterinnen und Mieter, aber ebenfalls deutlich unter jenem der Eigentümerinnen und Eigentümer. Absolut stellen die Gruppen «Eigentümer*in» und «Gewerbetreibende» zusammen eine Mehrheit von 53% der Antwortenden.

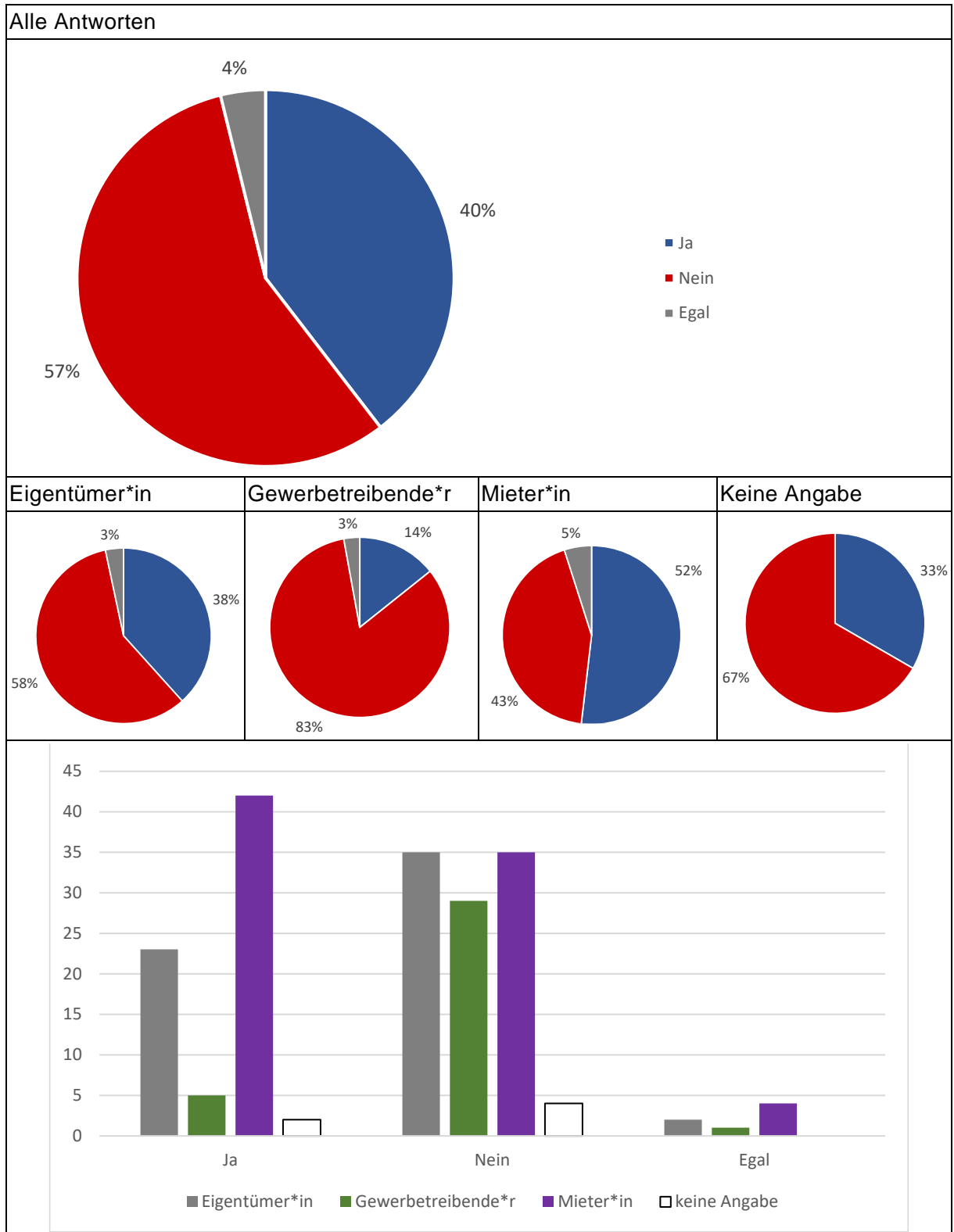
Unglücklicherweise wurde im Fragebogen anstelle des «Fahrverbots für Motorfahrzeuge» (zweiteiliges Fahrverbot, vgl. Kapitel 0) das «Allgemeine Fahrverbot» als Symbol für die Verkehrsbeschränkungen verwendet. Offensichtlich waren deshalb verschiedene Antwortende der Meinung, dass neben dem motorisierten Verkehr auch der Veloverkehr von den Beschränkungen betroffen ist. Das ist nicht der Fall; die Fahrverbote in den Stufen 1 und 2 betreffen ausschliesslich den motorisierten Verkehr. Für die Stufe 3 wird davon ausgegangen, dass der Veloverkehr in der Fussgängerzone durch eine entsprechende Zusatztafel erlaubt bleibt; im Gegensatz zu den anderen beiden Stufen wäre aber auch für ihn lediglich Schritttempo erlaubt.

In den folgenden Kapiteln folgt anschliessend an die graphische Darstellung der Antworten eine summarische Zusammenfassung der Prosaantworten und Begründungen (Fragen 6, 8, 10, 12, 14, 16, 18, 20). Im Anhang sind alle Prosatexte und Begründungen aus den Antworten integral beigefügt.

4.2 Umfrageergebnisse

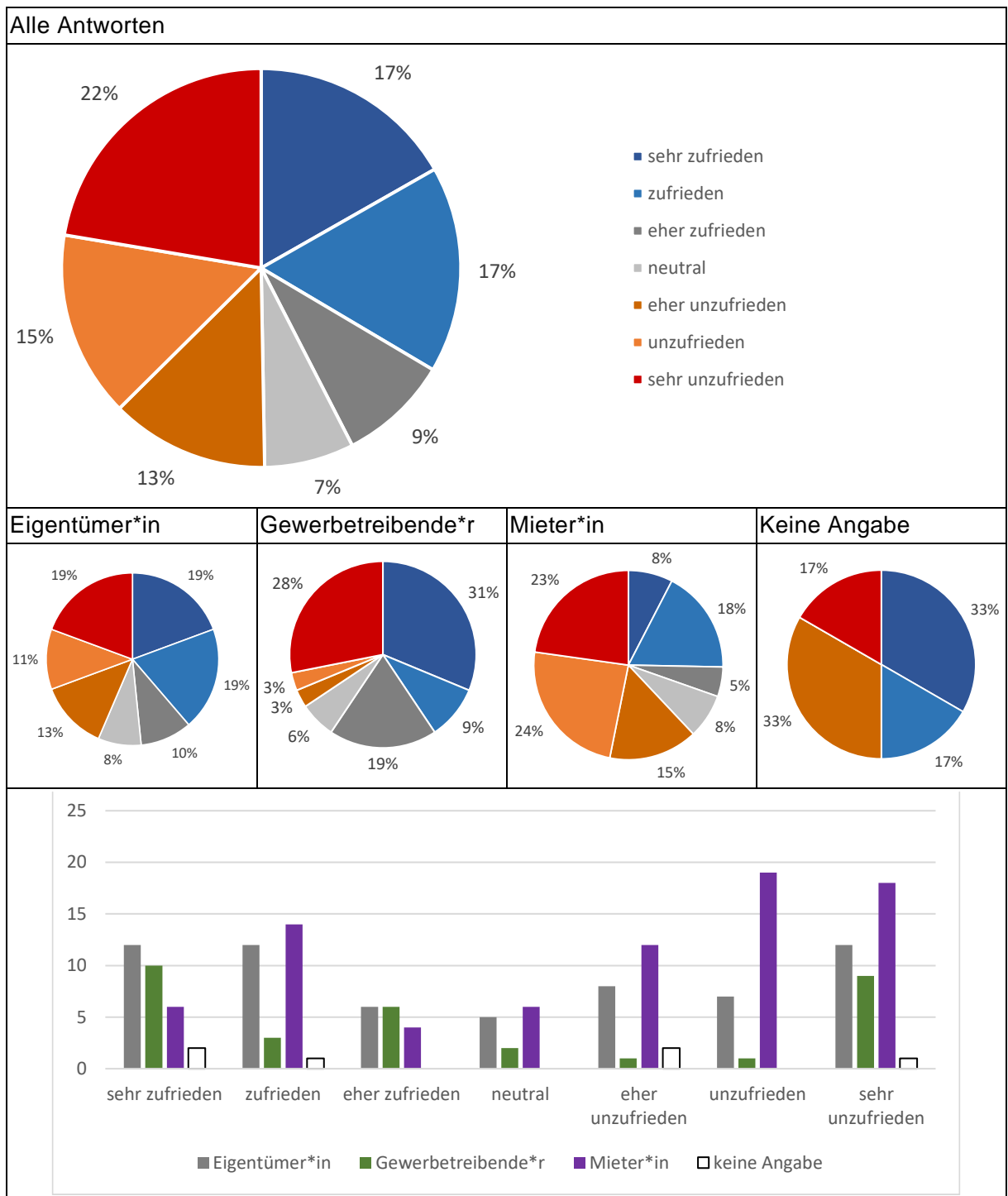
Bei den verbalen Begründungen zu den Antworten zu den einzelnen Stufen ist vor allem bei ablehnenden Stimmen verschiedentlich festzustellen, dass bei allen drei «Unterstufen» oder gleich bei allen sieben Stufen jeweils dieselbe Begründung einkopiert wurde.

4.2.1 Frage 1: Halten Sie es für nötig, die Altstadt autofrei zu machen?



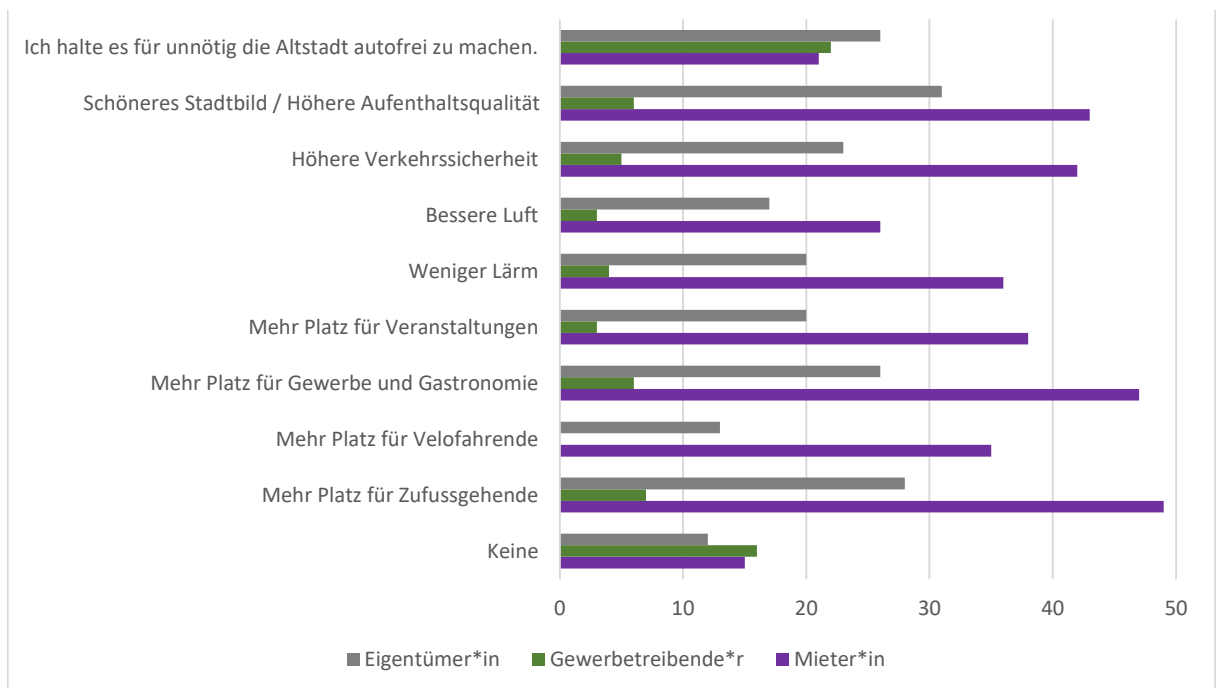
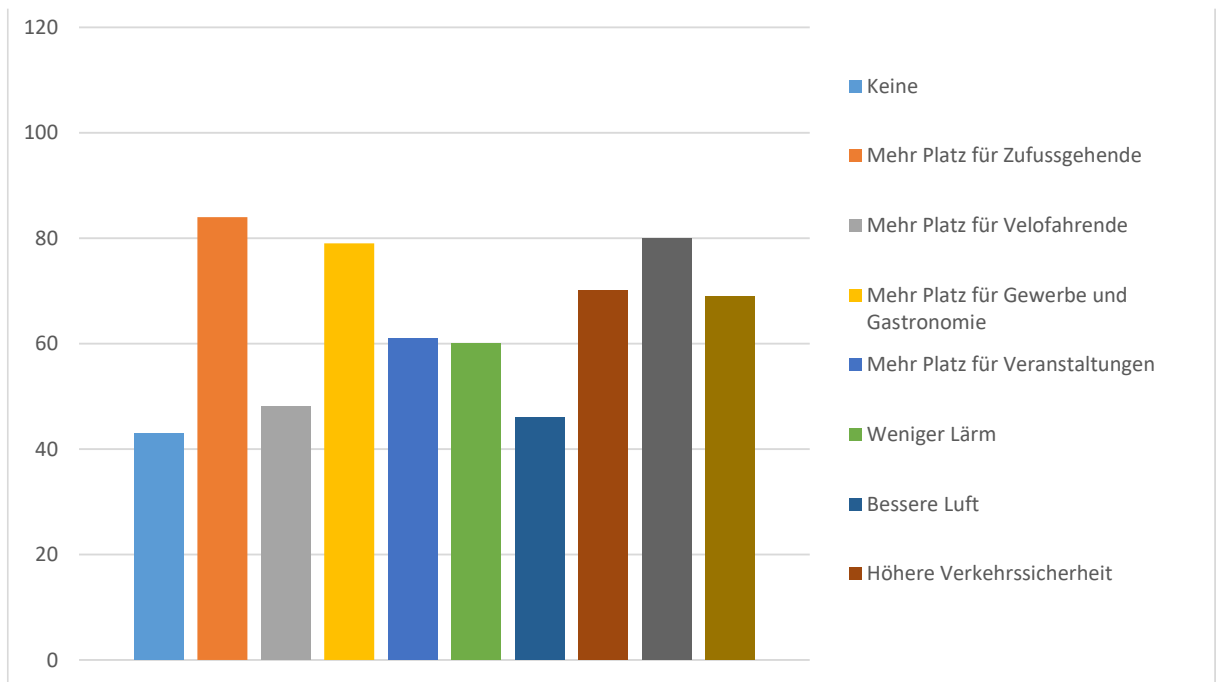
Es wurden keine Begründungen abgefragt.

4.2.2 Frage 2: Wie zufrieden sind Sie mit dem aktuellen Verkehrsregime in der Altstadt?



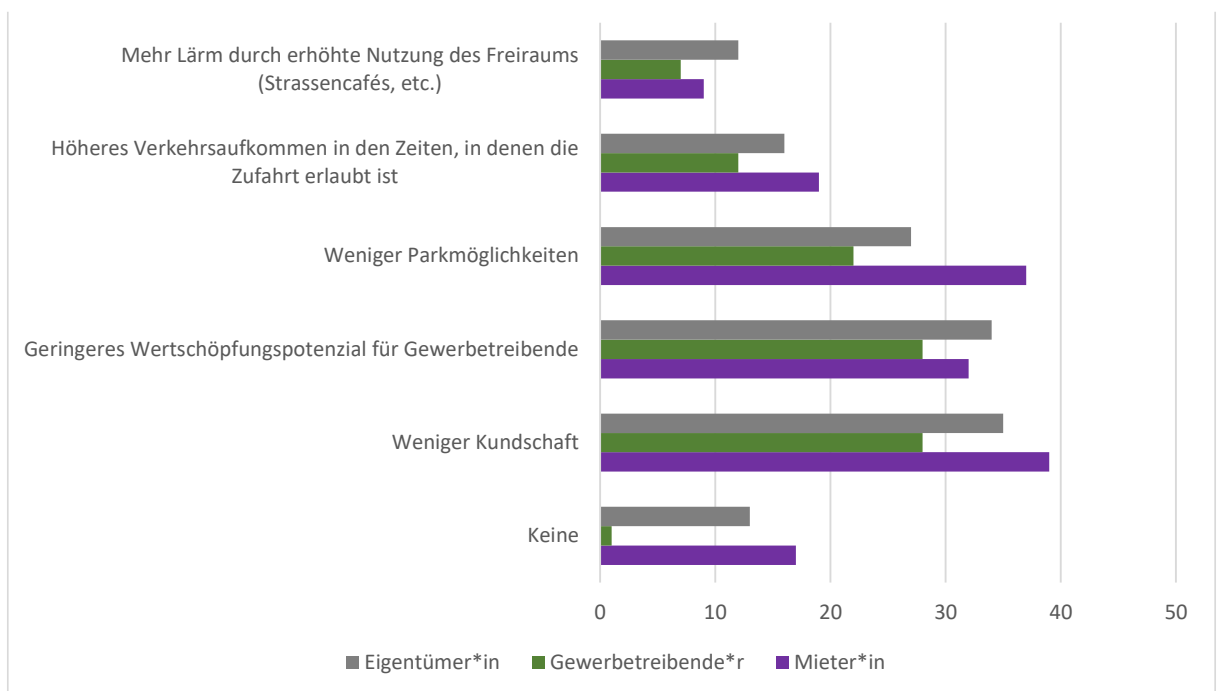
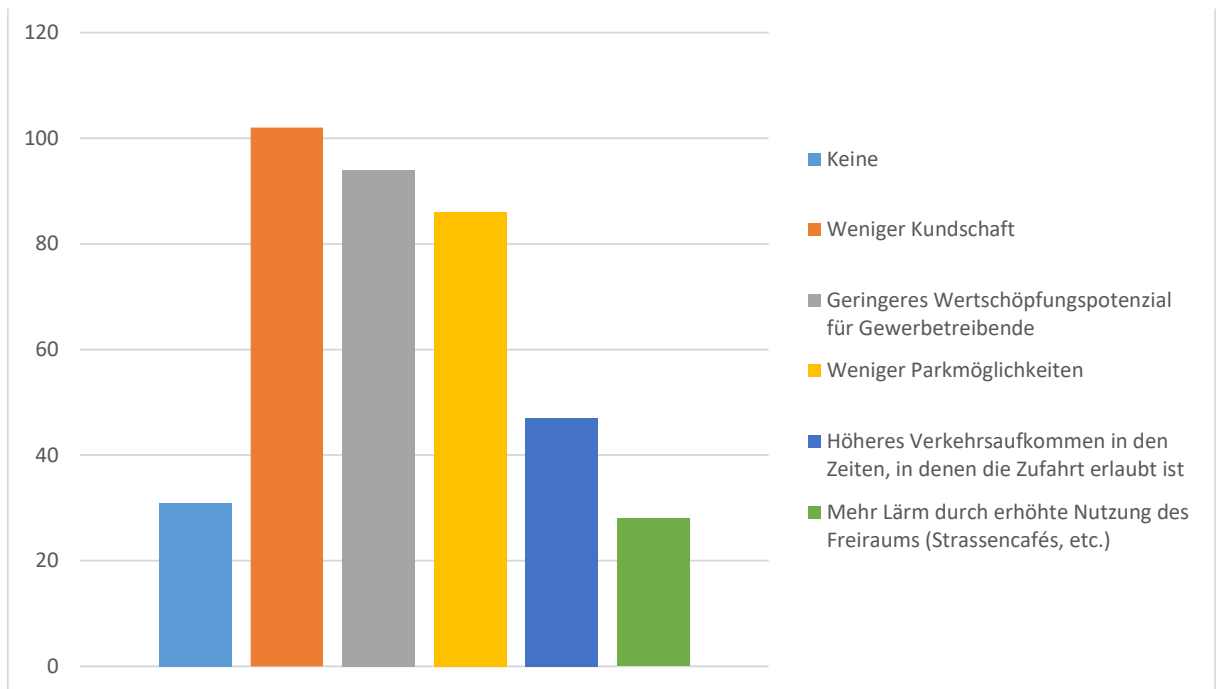
Es wurden keine Begründungen abgefragt.

4.2.3 Frage 3: Welche Chancen sehen Sie, wenn der motorisierte Verkehr eingeschränkt wird?



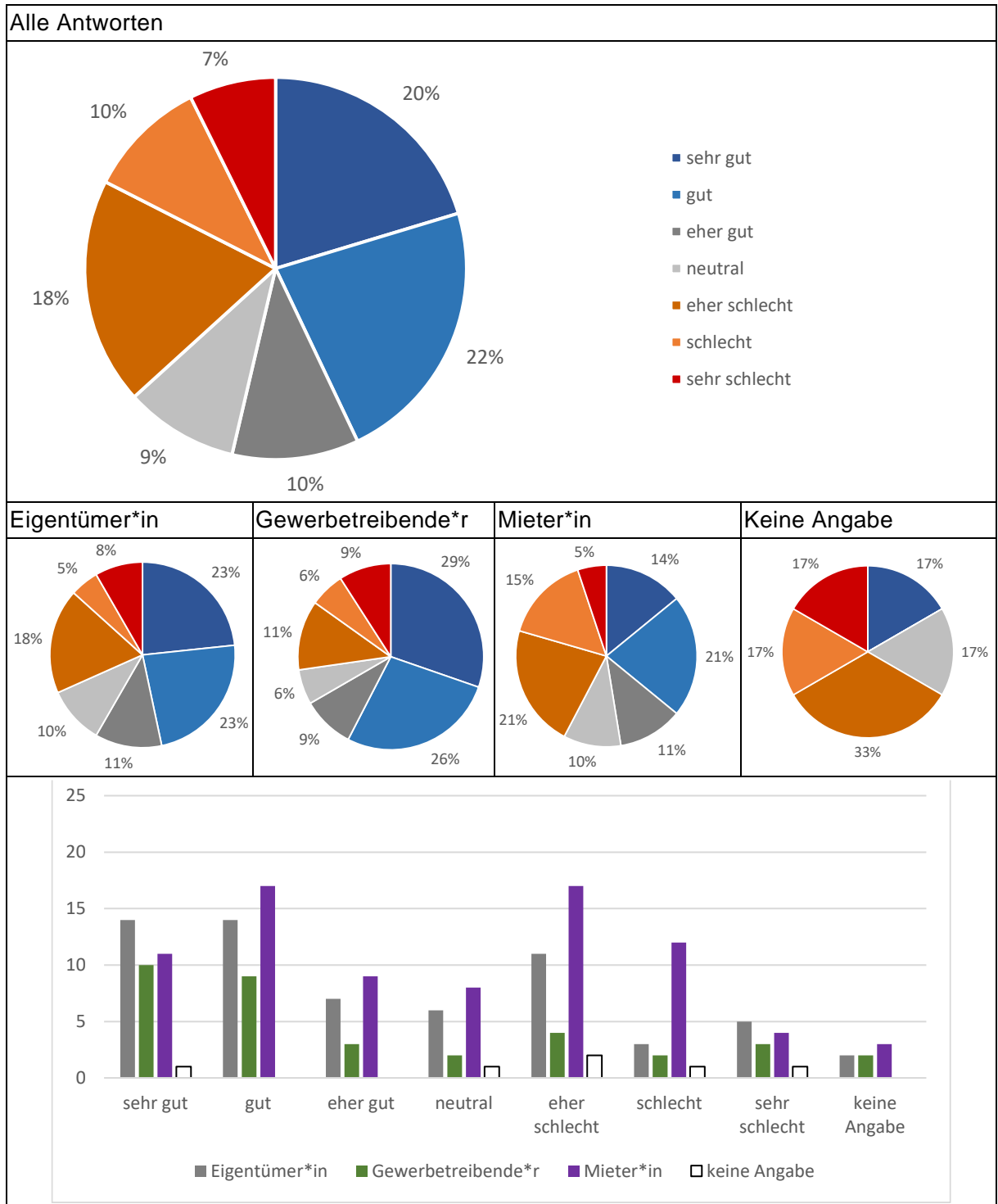
Unter «Sonstige» wurden als weitere Chancen die Verhinderung von motorisierten Rasern, mehr Raum und Sicherheit für Einwohner, Familien und Kinder sowie Steigerung der Lebensqualität genannt.

4.2.4 Frage 4: Welche Risiken sehen Sie, wenn der motorisierte Individualverkehr eingeschränkt wird?



Unter «Sonstige» wurden als weitere Risiken die Abwanderung der Kundschaft sowie die Befürchtung genannt, dass es für Anwohner und deren privaten Besucher, Notfalldienste und Ladenbesitzer komplizierter wird.

4.2.5 Frage 5: Wie gut finden Sie die heute bestehende Begegnungszone?

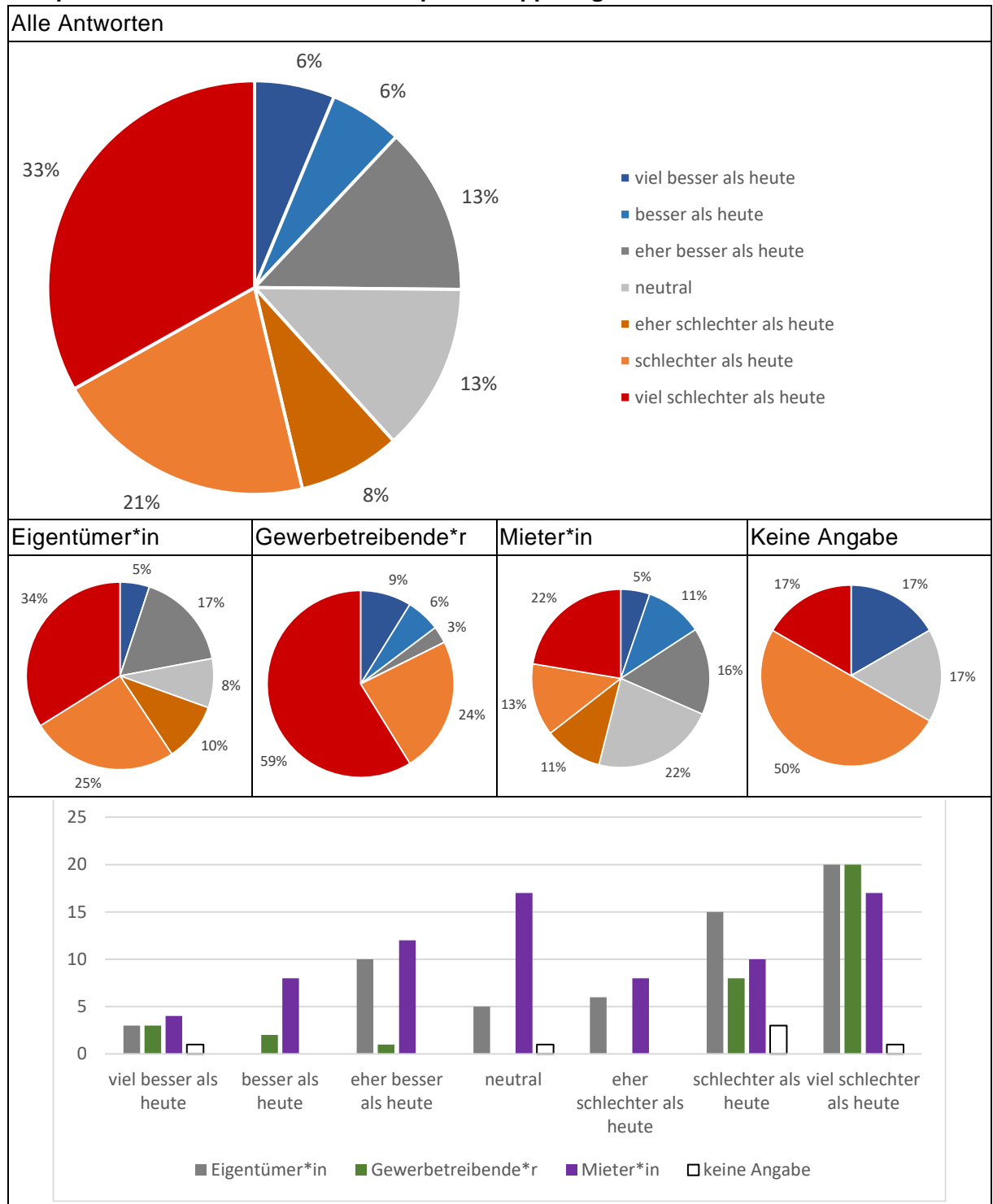


Auf den ersten Blick handelt es sich um praktisch dieselbe Frage wie bei 2: «Wie zufrieden sind Sie mit dem aktuellen Verkehrsregime in der Altstadt?», also würde man auch ungefähr dieselben Antworten erwarten. Effektiv wurde aber Frage 2 signifikant negativer beantwortet («sehr schlecht» - «eher schlecht» 50% vgl. Seite 23). Die Diskrepanz könnte darauf zurückzuführen sein, dass die Begegnungszone an sich mehrheitlich als geeignete Massnahme zur Verkehrsberuhigung erachtet, dass sie aber im heutigen Regime zu wenig konsequent durchgesetzt wird.

In den Begründungen wird häufig positiv erwähnt, dass man mit der Situation zufrieden sei, das Nebeneinander mehrheitlich gut funktioniere, die Begegnungszone ein guter Kompromiss darstelle resp. zwischen (Verkehrs-) Beschränkungen und Flexibilität für die Befriedigung der spezifischen Transportbedürfnisse ausgewogen sei. Eher kritisch wird angemerkt, trotz Begegnungszone sei in der Altstadt immer noch viel Verkehr zu verzeichnen. Als negative Aspekte werden genannt, dass die Tempobegrenzung schlecht eingehalten und auch nicht kontrolliert werde, sich die Fahrzeuglenkenden um das Vortrittsrecht der Zufussgehenden fochteten und die Verkehrssicherheit generell zu wünschen übrig lasse.

4.2.6 Frage 7: Wie bewerten Sie die Stufe 1a und ihre Wirkung?

Temporäres Fahrverbot Goldener Kopf bis Kappelergasse

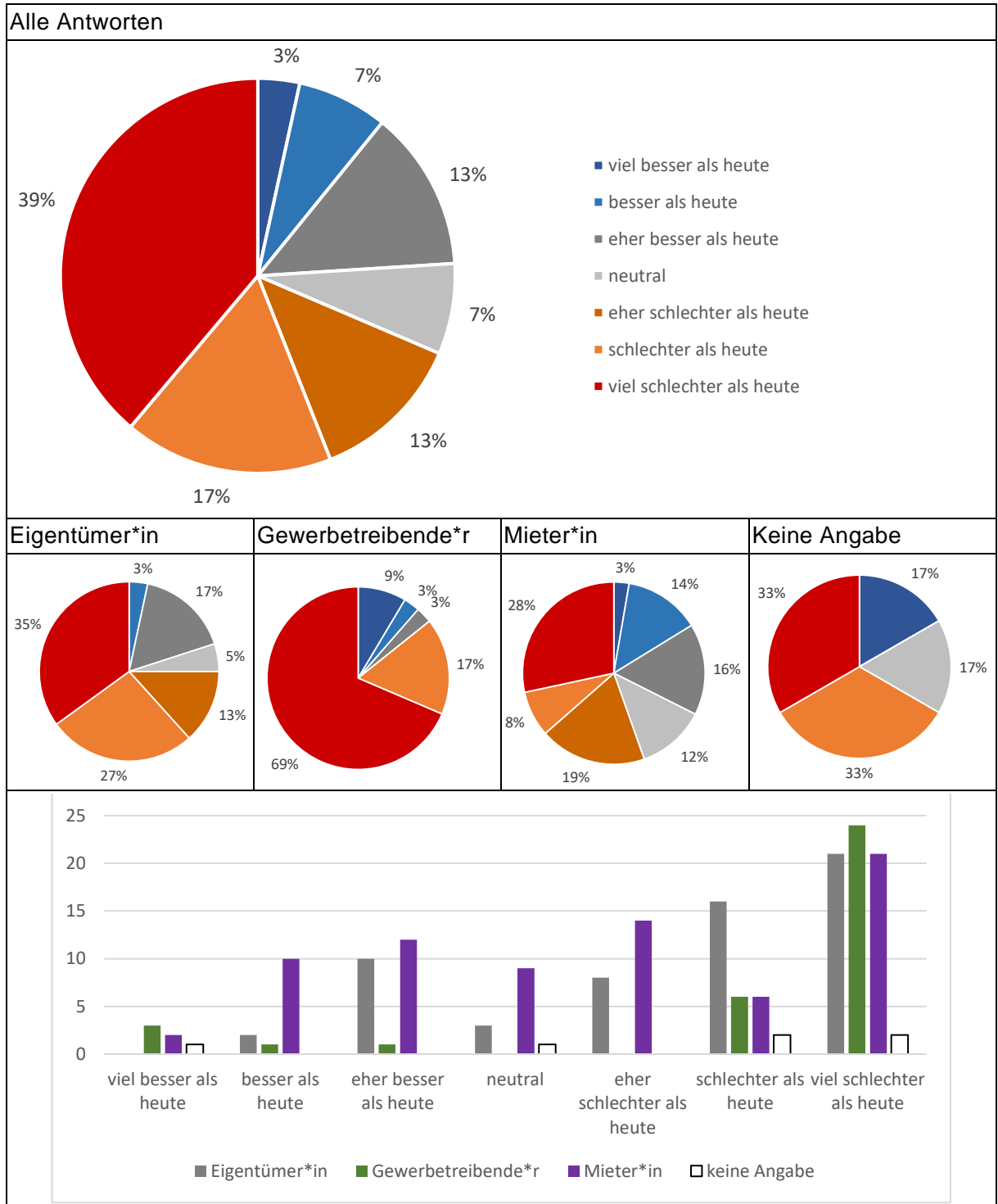


In den Begründungen wurde von den Befürwortenden angeführt, es sei eine Verbesserung gegenüber heute (aber immer noch nicht genug), dass die Qualität für Anwohnende und Passantinnen und Passanten verbessert werde und es seien kaum Auswirkungen zu erwarten. Die ablehnenden Stimmen sehen gerade letzteres naturgemäss etwas anders; es wird befürchtet, das Gewerbe sei (bereits) mit dieser Einschränkung des motorisierten Kundenverkehrs nicht

überlebensfähig. Es wurde bemängelt, es gebe keine «flankierenden Massnahmen», d.h. ausreichende Parkmöglichkeiten am Rand der Altstadt, oder dann wird befürchtet, der Druck auf die verbleibenden Parkplätze ausserhalb der Zone und damit der Verkehr in übrigen Altstadtgassen nehme zu. Allerdings gibt es auch ablehnende Voten, denen die Stufe 1a in Bezug auf die zeitliche und räumliche Ausdehnung zu wenig weit geht.

4.2.7 Frage 9: Wie bewerten Sie die Stufe 1b und ihre Wirkung?

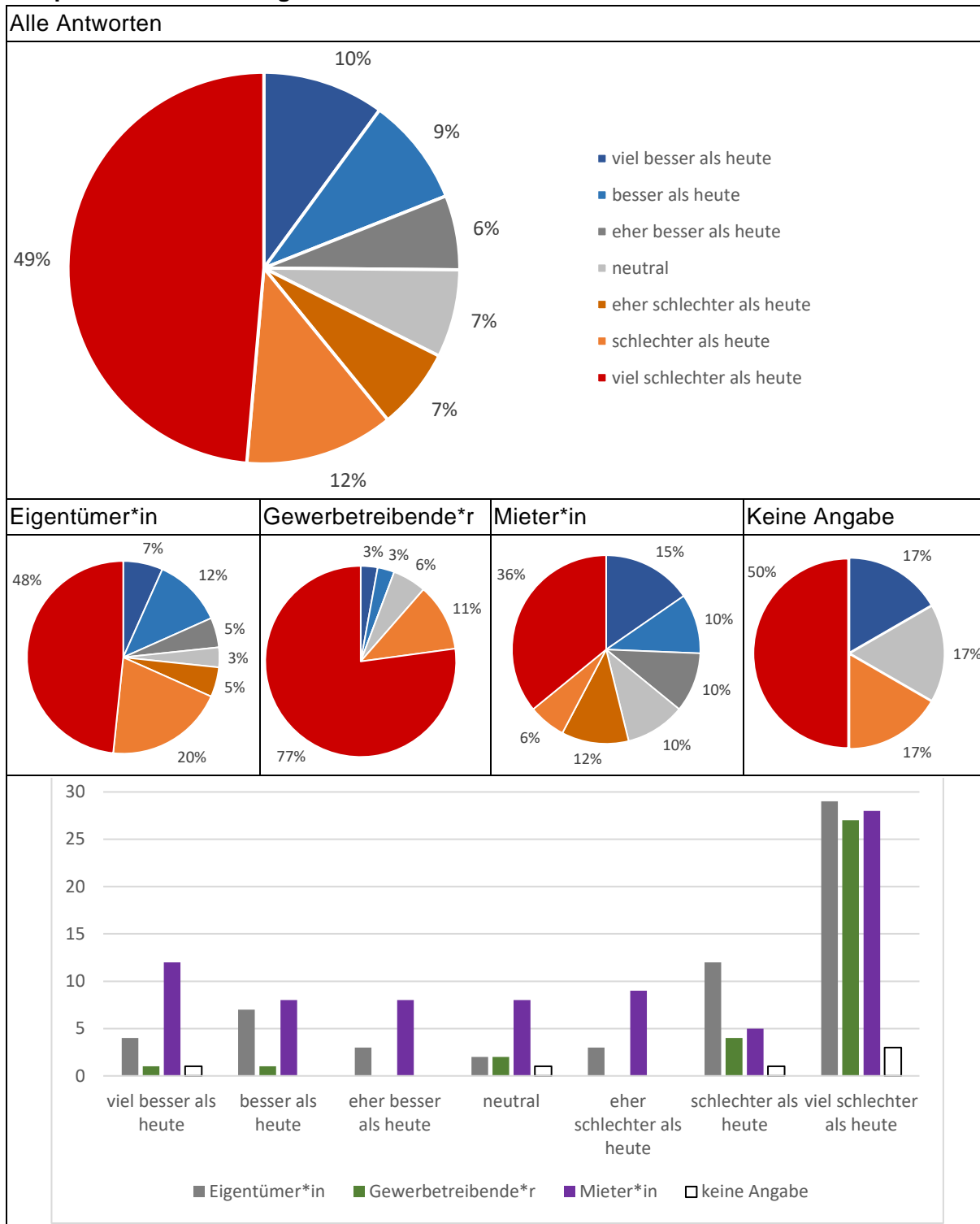
Temporäres Fahrverbot Goldener Kopf bis Untertor



Die Begründungen zu den Antworten decken sich im Wesentlichen mit jenen zur Stufe 1a.

4.2.8 Frage 11: Wie bewerten Sie die Stufe 1c und ihre Wirkung?

Temporäres Fahrverbot ganze Altstadt

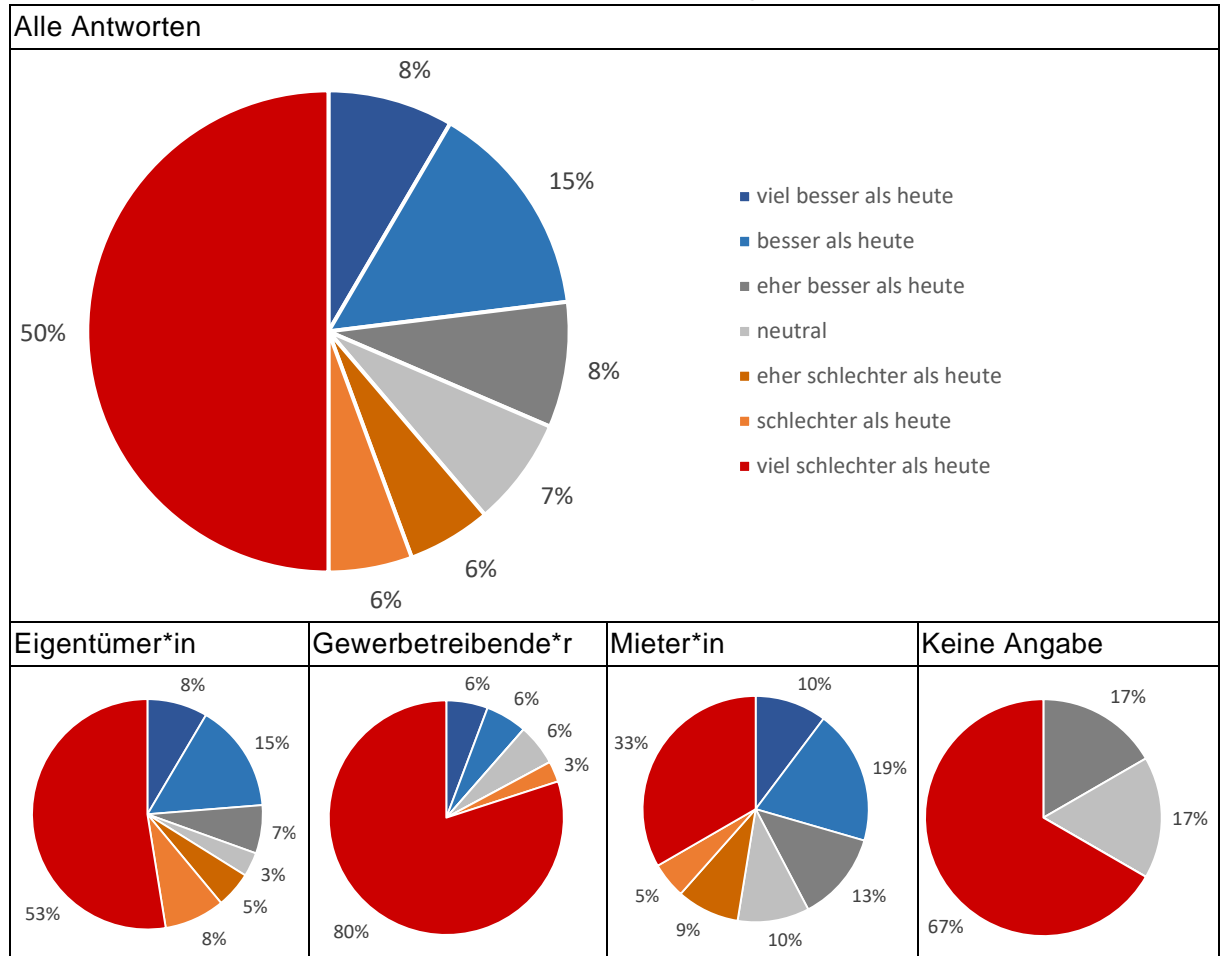


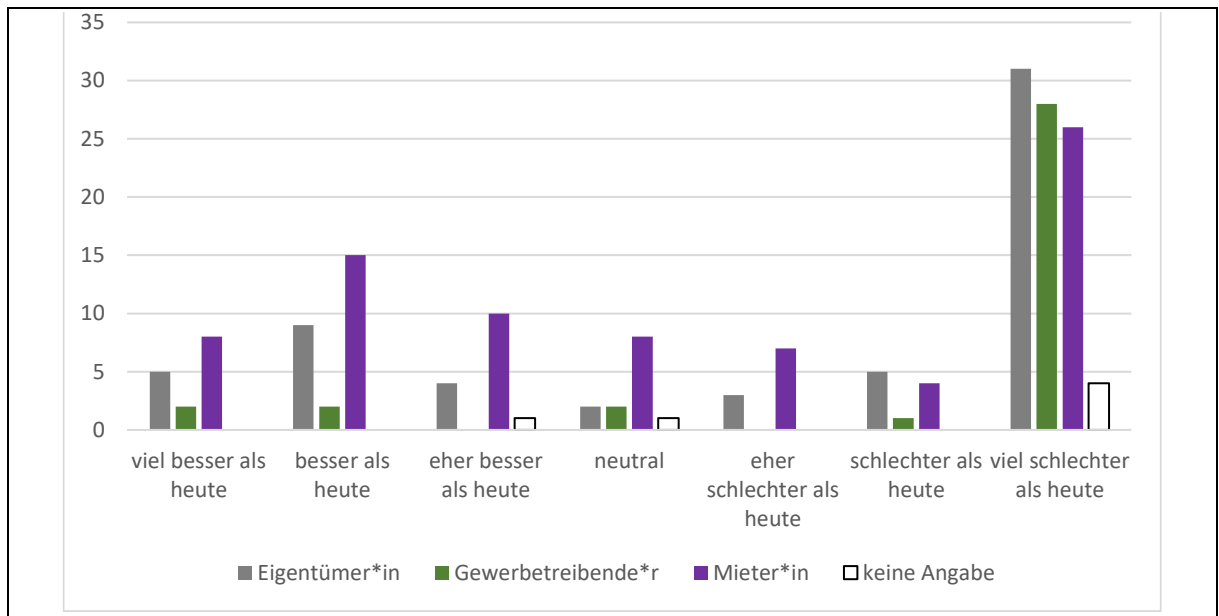
Aus Sicht der positiv Antwortenden ist es nichts als konsequent, die ganze Altstadt autofrei zu machen; es würde damit auch Ausweichverkehr in die Nachbargassen verhindert. Auf der Gegenseite sind die Befürchtungen ums Gewerbe resp. ein lebendiges Städtli noch grösser als

bei den vorangehenden Stufen 1a und 1b. Wurden zuvor schon die ungenügenden Parkierungsmöglichkeiten im Umfeld der Altstadt bemängelt, würde das temporäre Fahrverbot über die ganze Altstadt die Situation nochmals gravierend verschlechtern. Vereinzelt wird darauf hingewiesen, dass die Fläche der freigespielten Parkfelder auf Grund der temporären Anordnung des Fahrverbots gar nicht wirklich genutzt werden könnten.

4.2.9 Frage 13: Wie bewerten Sie die Stufe 2a und ihre Wirkung?

Permanentes Fahrverbot Goldener Kopf bis Kappelergasse



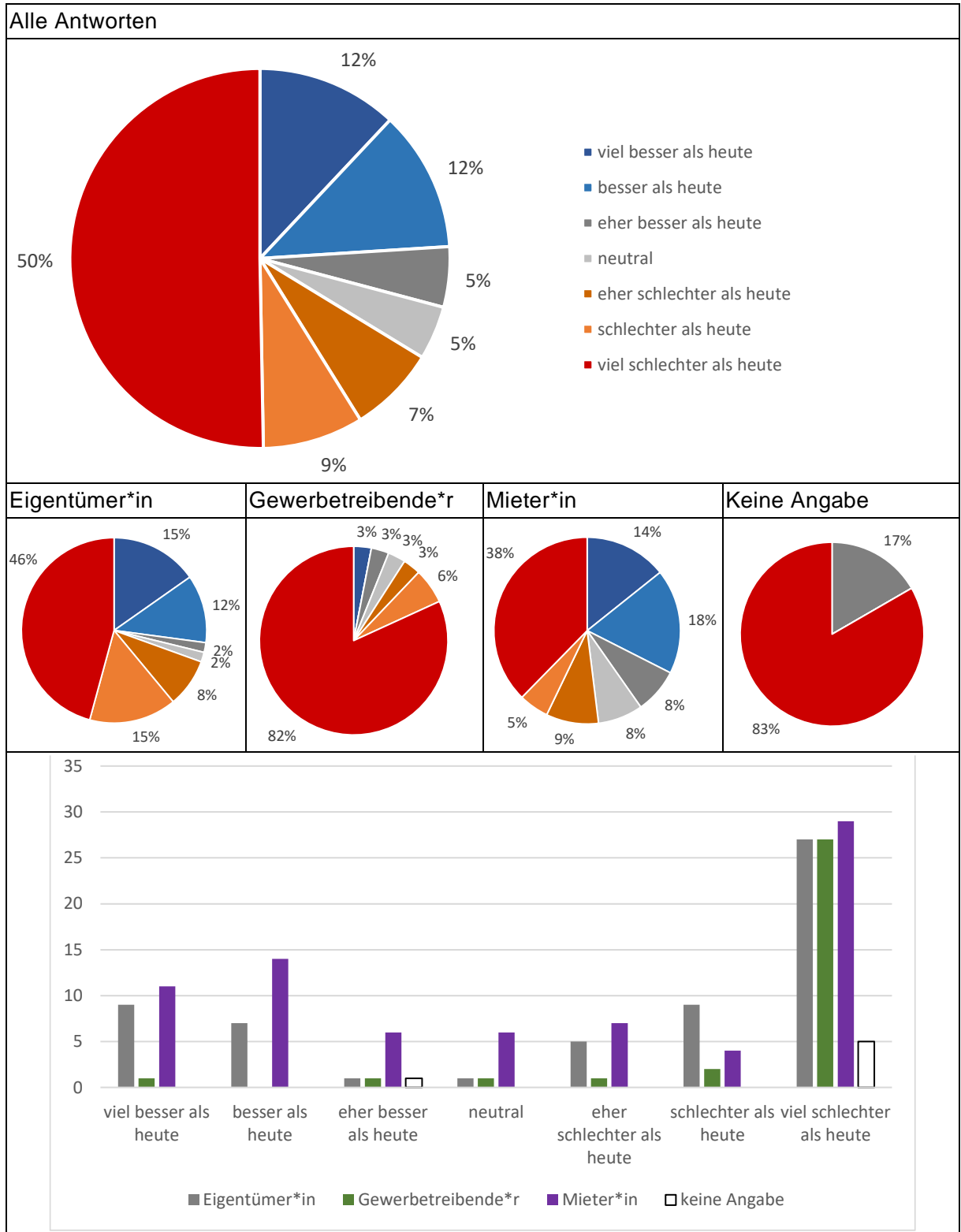


Das permanente Fahrverbot polarisiert gegenüber dem temporären Fahrverbot offensichtlich stärker. Der Anteil der positiven Einschätzungen (Summe der «viel besser» bis «eher besser») steigt von 25% auf 31%. Jener der ablehnenden Einschätzungen bleibt zwar mit insgesamt 62% gleich, aber der Anteil der «viel schlechter» nimmt deutlich von 33% auf 50% zu.

Unter den positiv Beurteilenden wird die Konsequenz der permanenten Sperrung resp. der kompletten Beruhigung hervorgehoben; wie schon in der Stufe 1 werden Sicherheit, Lebensqualität und Freiraum für die Fussgänger hervorgehoben. Unter den negativen Stimmen überwiegen die Befürchtungen bezüglich des Überlebens des Gewerbes. Vereinzelt wird darauf hingewiesen, dass (weitere) lärmige Aussennutzungen auf den freigewordenen Flächen in der Nacht für die Bewohner zusätzliche, unerwünschte Belastungen brächten.

4.2.10 Frage 15: Wie bewerten Sie die Stufe 2b und ihre Wirkung?

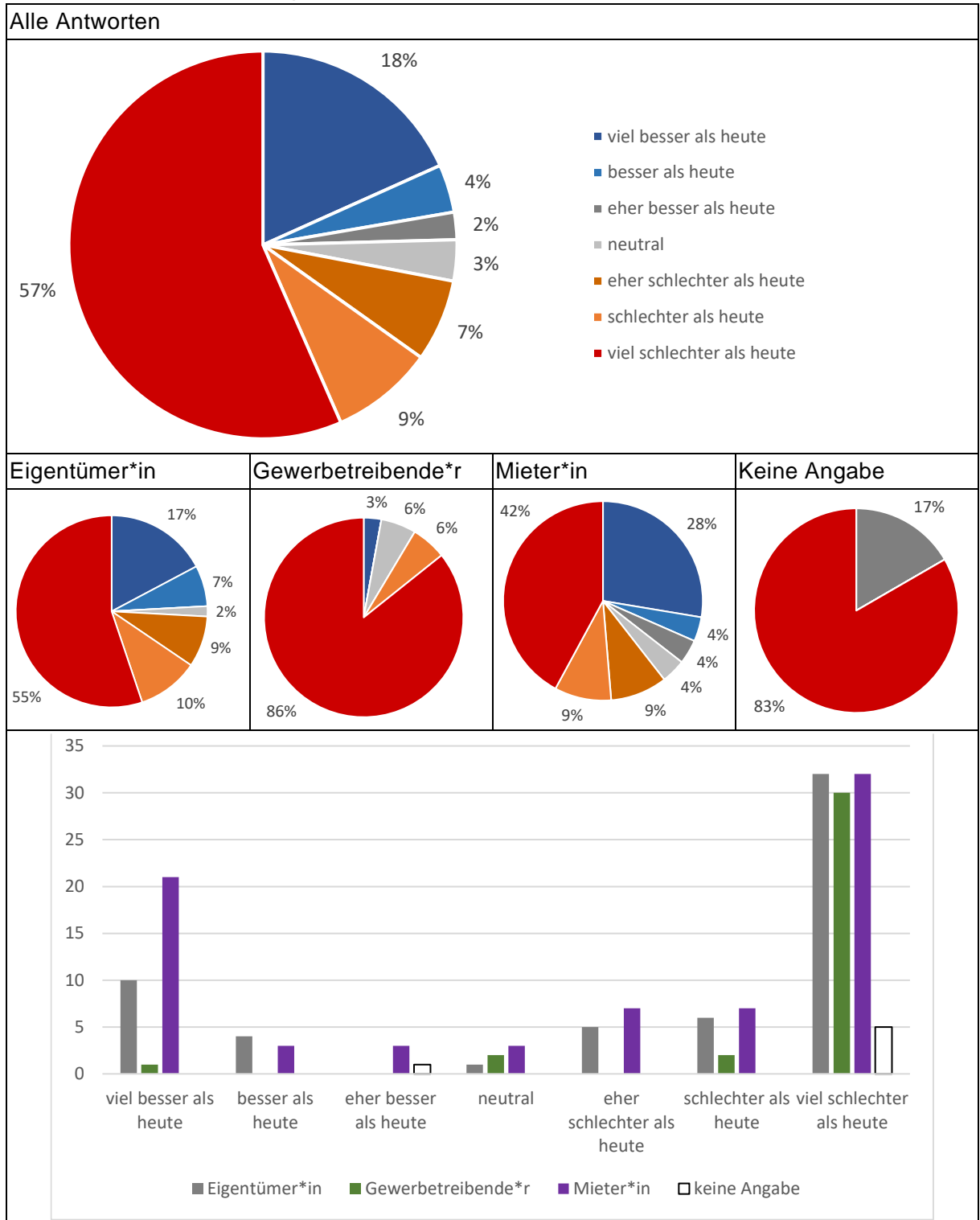
Permanentes Fahrverbot Goldener Kopf bis Untertor



Unter den positiv Beurteilenden wird die durch die ganze Altstadt verlaufende beruhigte Achse als vorteilhaft empfunden. Die negativen Einschätzungen entsprechen im Wesentlichen jenen zur Stufe 2a.

4.2.11 Frage 17: Wie bewerten Sie die Stufe 2c und ihre Wirkung?

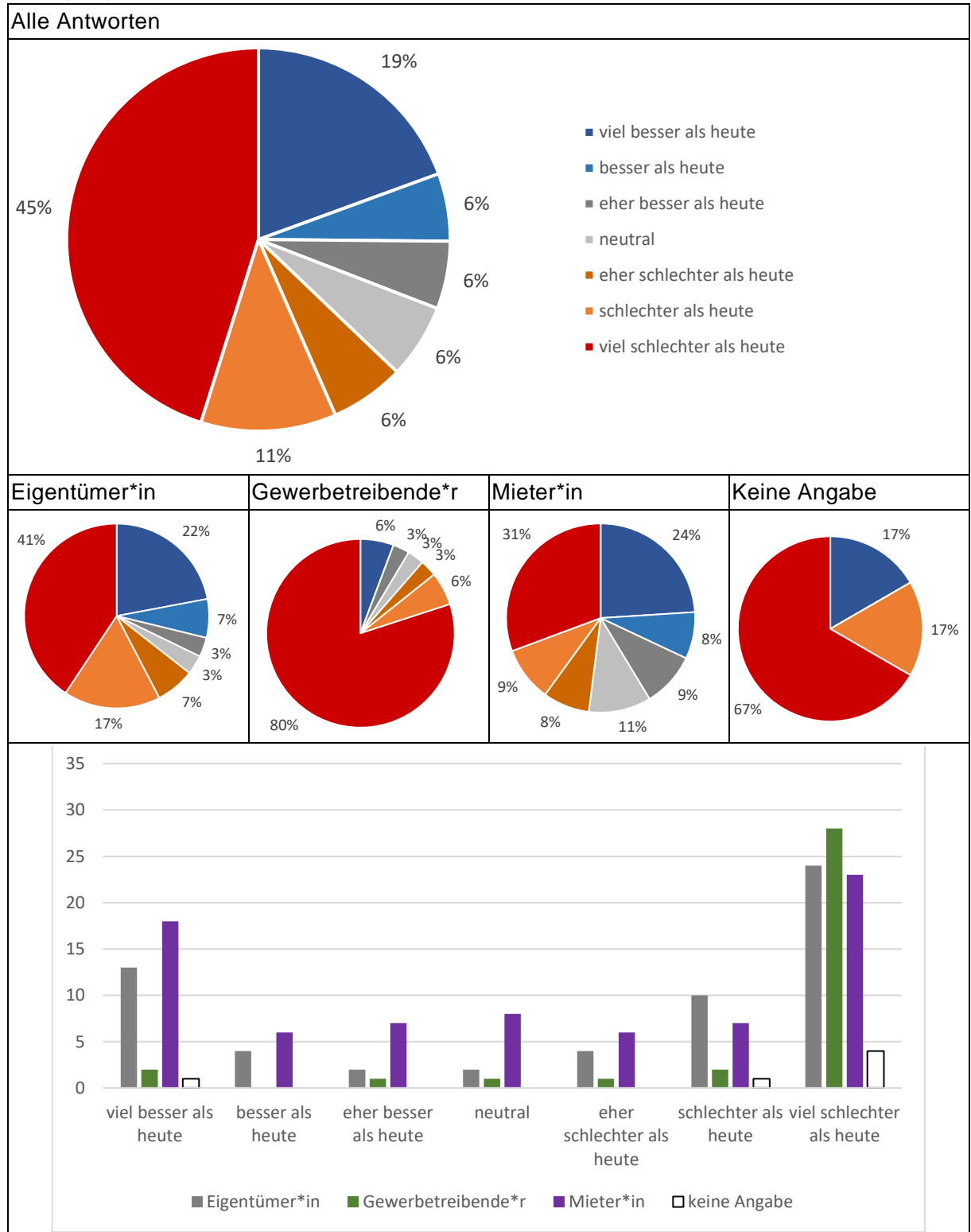
Permanentes Fahrverbot ganze Altstadt



Unter den befürwortenden Antworten wird analog zur Stufe 1c die konsequente Ausdehnung resp. Gleichbehandlung der ganzen Altstadt herausgestrichen. Dasselbe gilt für die ablehnenden Antworten; wiederum überwiegt die Sorge ums Überleben des Gewerbes, ergänzt mit Schlagworten wie «Bevormundung», «Zumutung», «Unbrauchbar», «Unnötig» etc.

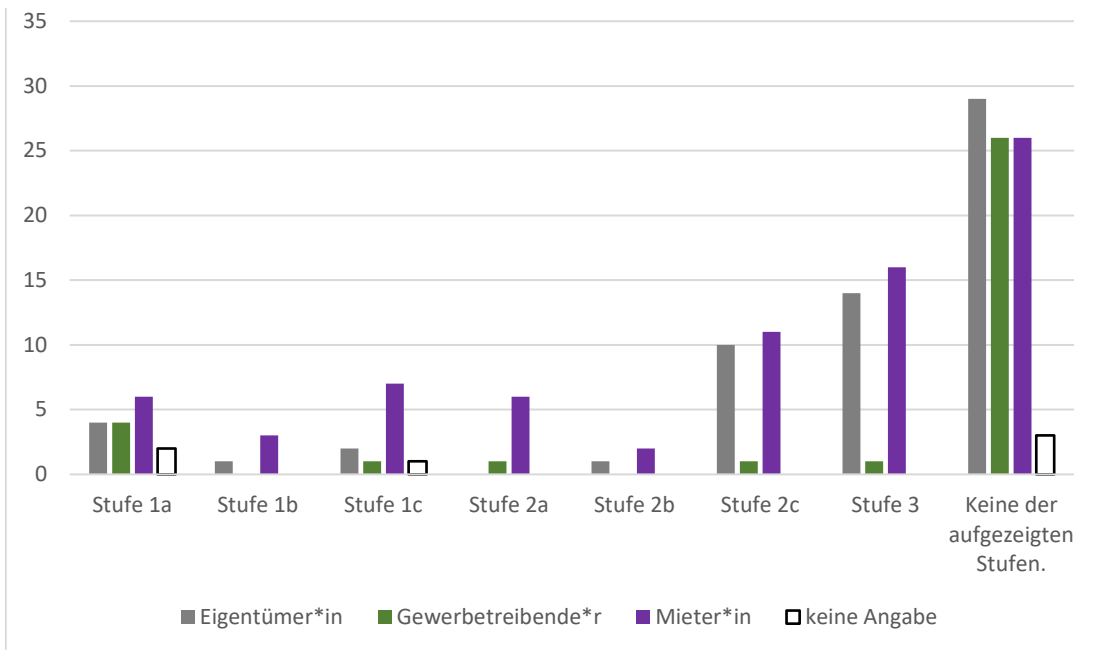
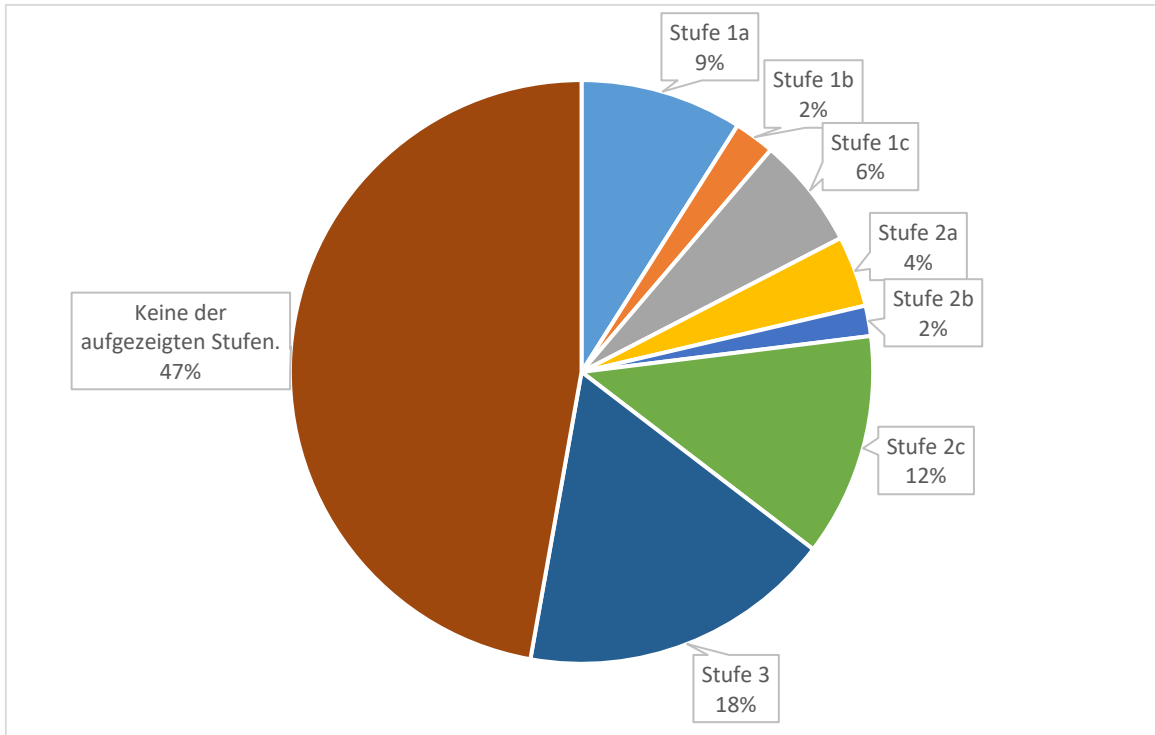
4.2.12 Frage 19: Wie bewerten Sie die Stufe 3 und ihre Wirkung?

Fussgänger-Zone Goldener Kopf bis Untertor



Die Begründungen sowohl befürwortender als auch ablehnender Voten decken sich weitgehend mit jenen der anderen Stufen. Vereinzelt Befürworter erwähnen explizit, sie würden diese Stufe allen anderen vorziehen.

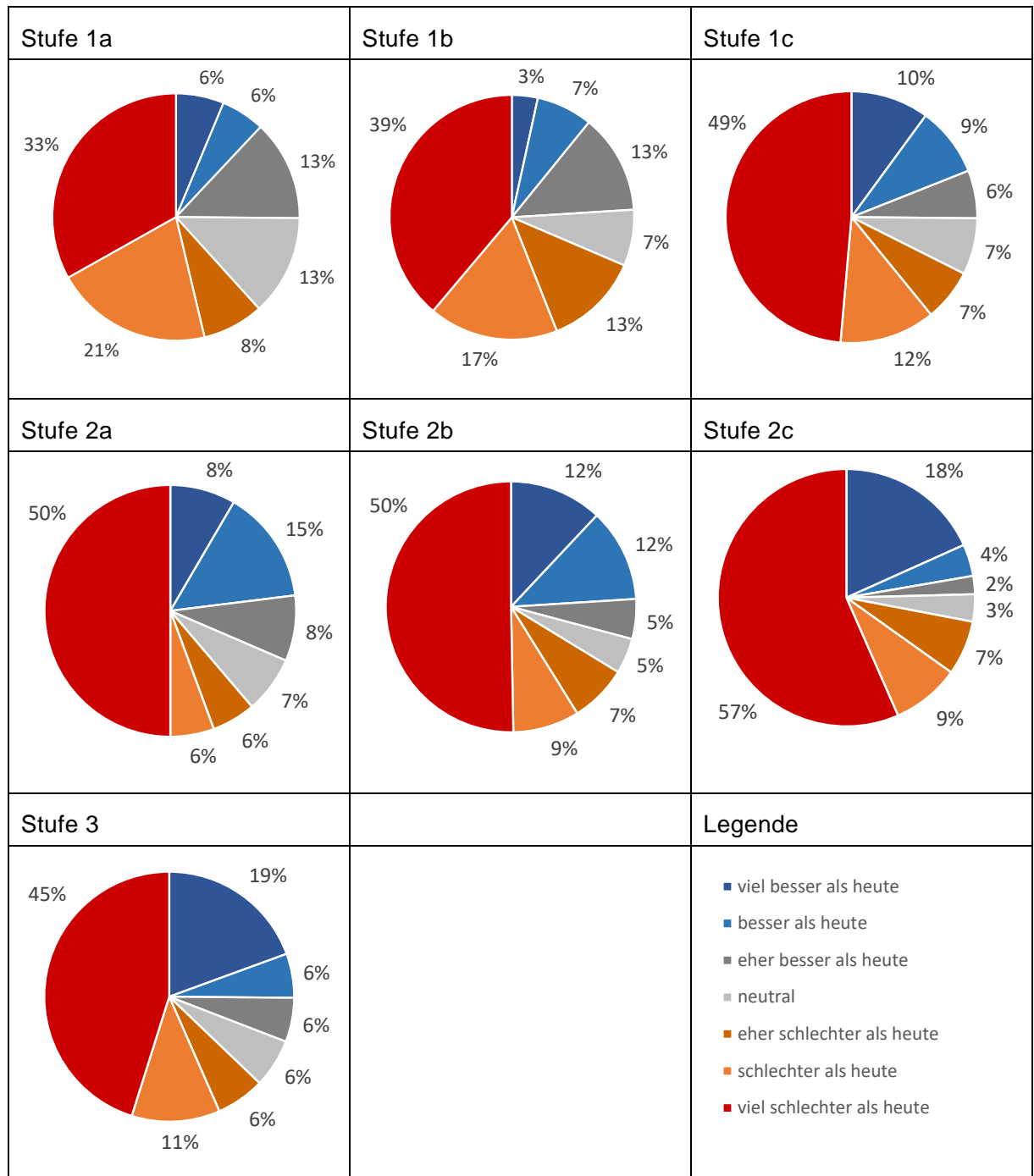
4.2.13 Frage 21: Wenn Sie die verschiedenen Stufen und ihre Wirkungen betrachten, welche gefällt Ihnen am besten?



Keine Begründungen abgefragt.

Interessant ist, dass sich die kumulierte Zustimmung in der Abfrage zu den einzelnen Stufen im obigen Diagramm nur bedingt abbildet. Die Stufe 3 gehört mit 31% kumulierter Zustimmung (Antworten auf Frage 19 «viel besser als heute», «besser als heute» und «eher besser als heute») zwar zu den Spitzenreitern, Stufe 2a mit ebenfalls 31% wäre aber gleichauf und danach folgte Stufe 2b mit 29%. Stufe 2c, die hier an zweiter Stelle steht, weist dagegen lediglich

24% kumulierte Zustimmung in Frage 17 auf. Der direkte Vergleich zur Akzeptanz zwischen den Stufen ist in der folgenden Übersicht dargestellt.



Wenn die drei positiven Antwortkategorien «viel besser als heute», «besser als heute» und «eher besser als heute» zusammengezählt werden, dann erreichen die Stufen 2a und 3 mit je 31% die höchste Zustimmung, die Stufe 2c dagegen mit 73% die höchste Ablehnung bei den drei negativen Antwortkategorien.

4.2.14 Frage 22: Möchten Sie dem Projektteam und dem Stadtrat zum Thema «Auto-freie Altstadt Bülach» sonst noch etwas mitgeben?

Gegenüber den abgegebenen Begründungen zu den Antworten zu den einzelnen Stufen wurden keine grundsätzlich neuen Aspekte genannt. Vereinzelt werden Vorschläge vorgebracht, die aber nicht alle im Zusammenhang mit dem Verkehrsregime stehen: Einbahn von Nord nach Süd; mehr grün; Sitzbänke einrichten, etc. Verschiedentlich wird die Gelegenheit zur «Chropflärete» mit einer mehr oder minder umfangreichen Stellungnahme genutzt. Erwähnenswert sind schliesslich nicht wenige, die sich ausdrücklich für ihren Einbezug und das Bestreben der Stadt bedanken, die Altstadt attraktiver zu gestalten.

A1 Begründungen im Wortlaut

Hinweis: Die Antworten wurden möglichst in unveränderter Form wiedergeben. Kürzungen erfolgten zur Wahrung der Anonymität der Teilnehmenden. Einige wenige Formulierungen, welche die Grundregeln des Anstands verletzen, wurden nicht in den Bericht übernommen.

Frage 3: Welche Chancen sehen Sie, wenn der motorisierte Individualverkehr eingeschränkt wird?

Eher positiv:

- Zeitgemäss
- Keine Raser mehr!!!!
- Grosse Steigerung der Lebensqualität!;
- Mehr Platz für Einwohnerinnen und Einwohner (z.B. urban gardening);
- Keine Raser, da bis heute fast nie kontrolliert wird;
- Mehr Sicherheit für die Familien mit Kindern, welche sich jetzt schon in der Altstadt gerne unterhalten.
- "Puff" durch Falschparkierer !!
- Einen schönen Ort zu bilden für gute, ruhige, entspannte, friedliche, Begegnungen... wie eine Ferien Insel
- Mehr Platz für Kinder

Eher ablehnend bis indifferent:

- Nachteil für viele KMU's
- Das jetzige Regime ist eine Massnahme, welche den verschiedenen Bedürfnissen gut Rechnung trägt. Auch die Fussgängersicherheit ist hoch.
- Einbahnstrasse. Von Oben n. Unten

Frage 4: Welche Risiken sehen Sie, wenn der motorisierte Individualverkehr eingeschränkt wird?

Ablehnend:

- mehr Falschparker
- Entleerung
- private Besucher haben es mühsamer
- Kunden schätzen nahe Parkplätze sehr
- Erschwerung für Anwohner und Kundschaft
- Noch mehr Abwanderung in Einkaufszentren
- Absterben der Innenstadt wie in vielen anderen Gemeinden
- Da die Altstadt keine flankierende Massnahmen hat mit Parkplätzen ausserhalb der Altstadt, wird die Altstadt "aussterben". Zudem gehen um die Altstadt einige PP verloren was einer lebendigen Altstadt nicht hilft. Die Mehrheit der heutigen Kundschaft kommt mit dem Auto und wird nicht mehr kommen wegen den fehlenden PP in und ausserhalb der Altstadt. Auch fehlt ein gesunder Gewerbe-Mix in der Altstadt, wenn die Metzgerei Angst und Confiserie Klaus wegfallen wird es sehr schwierig für die Altstadt. Es gibt einige Beispiele in der

Schweiz wo die fehlenden PP's und fehlendes attraktives Gewerbe die Altstadt entleert haben (e.g. Brugg).

- Ein Aussterben der Altstadt
- Notfälle, Arztkonsultationen, Behindertentransporte
- Höheres Verkehrsaufkommen in den Zeiten, in denen die Zufahrt erlaubt ist; je nach Bereich der eingeschränkt wird: mehr Verkehr, weniger Sicherheit etc. für die Bereiche die nicht eingeschränkt werden --> Fairness?, Dass es weniger Parkmöglichkeiten gibt finde ich okay, ausserhalb hat es viele. Allenfalls ist dort aufzustocken?
- Die Zufahrt für die Anwohner und die privaten Besucher wird kompliziert oder verunmöglicht. Für Gewerbetreibende, welche das Auto vor dem Haus ein- und ausladen müssen, wird jede kurzfristige Zu-/Wegfahrt unnötig erschwert.
- Die Altstadt verliert den Charme der Lebendigkeit
- Viele kommen nicht mehr im Städtli einkaufen, da es für sie zu mühsam wird. Sie gehen dann lieber ins Zentrum Bachenbülach...
- Mehr Personen in der Altstadt, mehr Abfall ...
- Je nach Variante, mobilitätseinschränkung Bewohner!

Eher positiv bis indifferent:

- Andere Städte zeigen, dass es eine Aufwertung bringt. S Schaffhausen, Lenzburg usw .
- Es sollte gar nie befahren werden. Total Autofrei. Ebenfalls die Kreuzstrasse sollte Autofrei sein. Die 20km/h wird sowieso nicht eingehalten.
- Einbahnstrasse Oben n. Unten

Heutige Begegnungszone (Fragen 5 und 6):

Sehr gut:

- es gibt in der Altstadt kein Durchgangsverkehr, für die Geschäfte ist eine Parkmöglichkeit sehr wichtig.
- Eine Durchmischung des Verkehrs ist sinnvoll da die Gewerbetreibenden auf den Verkehr angewiesen sind.
- Einfach gut
- Sicher, flexibel, gleichberechtigt
- Guter Mix und Akzeptanz
- Es gibt Platz für jeden. Ich habe mich durch Autos nie eingeschränkt gefühlt. Die Atmosphäre der Bülacher Altstadt ist bereits voll entspannt und schön, wieso das Leben durch mehr Beschränkungen unnötig komplizierter machen?
- Ausgewogen zwischen Beschränkungen und Möglichkeiten
- Es ist gut, die Altstadt lebt.
- Super für alle, Fussgänger, Velofahrer und Autofahrer. Der Schwächste hat Vortritt, es klappt heute sehr gut!
- Ist für Alle gut so.
- Es ist eine einfache, praktische und taugliche Lösung mit wenig und einfacher Signalisation. Mit dieser Regelung wird den teilweise komplett verschiedenen Bedürfnissen aller Betroffenen recht effizient am ehesten entsprochen. Eine differenzierte Regelung nach Zeiten und

- Örtlichkeiten bringt nichts als Verunsicherung, Ärger und einen Signalisationsdschungel der die schöne Altstadt verunstaltet.
- In der Altstadt wird mit der Bewegungszone auf "Miteinander" gesetzt, was sich seit bald 30 Jahren bewährt hat.
 - Wir müssen sicherstellen, dass die Kundschaft einen PP in der Nähe der Altstadt haben um zu den Geschäften gelangen können. Mit der heutigen Lösung sehr gut möglich.
 - Erreichbarkeit
 - Für alle in der Altstadt tätigen und wohnenden die beste Lösung.
 - Es hat Platz für alle. Alle Bedürfnisse sind abgedeckt
 - Ideal für die Begegnung und das Gewerbe
 - Ich wohne und arbeite seit Jahren in der Altstadt und bin absolut zufrieden mit der aktuellen Situation. Mich stören weder Autolärm noch zu viel Verkehr. Dank der 20kmh fühle ich mich auch als Fussgängerin sicher und uneingeschränkt beim Einkaufen, Flanieren etc. Aus meiner Sicht als Geschäftsfrau (Dienstleistung) bin ich sehr froh, dürfen meine Kunden bei Bedarf im Städtli parken.
 - Gelungenes Miteinander inkl. Rücksicht nehmen...
 - Es ist alles bestens so.
 - funktioniert bestens und alle können nebeneinander / liberale und tolerante schweizerische Lösung
 - Tempo 20km/h besteht bereits. Meist sind Velos eher schneller unterwegs als Autos. Alle nehmen jedoch Rücksicht aufeinander und ich persönlich habe bis anhin noch nie von einem negativen Fall oder Unfall gehört. Ich finde es schade, wenn eine Trennung gemacht wird anstelle eines Miteinanders.
 - Die Begegnungszone trägt jeder Gruppe, welche die Altstadt besucht, optimal Rechnung. Die auf 20km beschränkte Geschwindigkeit gewährt auch den Kindern und den alten Leuten gute Sicherheit. Zudem können Kunden jederzeit auch schwere Objekte ortsnah abladen. Ein wirklicher Gewinn für alle. Zudem ist die Altstadt so ruhig, wie kaum ein anderer Ort in Bülach.
 - Ich wohne in der Altstadt und die Autos sind kein Problem. Die Polizei sollte aber insbesondere am Wochenende mehr Patrouillen fahren, aufgrund der Drogenkonsumenten:innen.
 - Lärm ist kein Problem, die Sicherheit kann durch Kontrollen erhöht werden
 - Hervorragend eingespieltes Miteinander aller Beteiligten/Betroffenen!
 - Der Mix von Fußgängern, Velos und langsam fahrenden Autos funktioniert hervorragend.
 - Das heutige Konzept funktioniert seit vielen Jahren für alle Beteiligten einwandfrei, sowohl für Anwohner, als auch für Besucher und Gewerbetreibende. Diese Balance darf aus ökonomischer und ökologischer Sicht nicht zerstört werden.
 - Die Begegnungszone lässt den mot. Spielraum für das Gewerbe offen, ist existenzfördernd. Die Zulieferung ist jederzeit nötig, für Lieferanten zu beschränken ist schwierig und kostentreibend. Fussgänger, Velo und Auto können mit Rücksicht gut miteinander leben, auch hat es mit Autos in den vergangenen Jahren keine grösseren Unfälle gegeben. Die Hintergasse darf nicht geschlossen werden. Zu- und Wegfahrt ist auch verträglich!
 - Offene Stadt Bewegungsfreiheit

Gut:

- Guter Kompromiss
- Sie erfüllt den Zweck.
- Fußgänger und Fahrzeuge stören sich nicht gegenseitig. Es herrscht ein gesundes Mass.
- Die heutige Begegnungszone ist gut. 20km/h und vortritt gegenüber motorisierten Fahrzeugen werden jedoch nicht immer beachtet.
- Mit Ausnahme der unglücklichen Parkplatzsituation beim Hotel Kopf/Zinniker funktioniert die Begegnungszone einwandfrei
- Die heutige Begegnungszone funktioniert meines Erachtens zwischen Fussgängern und PW-Fahrern sehr gut. // problematisch empfinde ich, dass sich Velofahrer, E-Trotti-Benutzer, Skateboarder etc. nicht im geringsten an die erlaubten 20 km/h halten und deshalb eine grosse Gefahr für die Fussgänger - und auch PW-Fahrer - darstellen: Viele davon sausen ‚mit Schuss‘ von der Kasernenstrasse bis ans Ende der Marktgasse.
- Einbahnstrasse vom Glodigem Kopf nach unten
- schön, gepflastert. nicht sehr gut, da zu wenig Gewerbe und Veranstaltungen
- Das Nebeneinander funktioniert gut
- Die heutige Begegnungszone ist auf alle Anwohner, Besucher und auf das bestehende Gewerbe ausgerichtet. Die Begegnungszone in der heutigen Form stellt sicher, dass sich Fussgänger und Velofahrer in der Altstadt sicher bewegen können und der Autoverkehr auch sehr zumutbar ist. Sie stellt zudem sicher, dass die Zugänglichkeit aller Parteien/Nutzer ausgewogen ist. Die heutige Ausrichtung erlaubt zudem dem Gewerbe, die Altstadt attraktiv zu halten.
- Modern und städtisch, aber durch 20/30kmh nicht zu gefährlich für zB Kinder
- aus meiner Sicht ausgewogener Kompromiss
- Es funktioniert gut und alle nehmen aufeinander Rücksicht.
- Ich würde nichts verändert. Für die Kundschaft die nicht gut zu Fuss ist. Wir das ein Problem werden.
- So kommen Auto und Fussgänger zurecht
- Zweckmässiger Mix von Fussgänger – Velo und motorisiertem Verkehr
- Ich bin selbständiger Gewerbetreibender und bin auf Kundschaft angewiesen!
- Gibt es schon lange und hat sich so bewährt
- Für ältere und schwangere Frauen ist es wichtig in der Nähe der [Arzt-] Praxis parkieren zu können.
- Max. Geschwindigkeit von 20 km/h reicht grundsätzlich für Priorisierung des Langsamverkehrs. Aus Sicht wäre eine autofreie Zone entlang der Marktgasse prüfenswert, jedoch nicht im gesamten Altstadtgebiet, damit die Kunden auch noch in der Nähe parken können, etc.
- Ich fände es wichtig, wenn die Polizei Kontrollen macht oder darauf aufmerksam macht, dass man nur 20km/h fahren darf, dann wäre es optimal.
- Flexibilität
- Es findet ein anständiges Nebeneinander statt. M.E. sind alle Beteiligten i.d.R. Rücksichtsvoll

- Es wird weniger schnell gefahren. Die schöne Altstadt kommt viel besser zur Geltung.
- Ausreichend!
- Es haben alle nebeneinander Platz, es wird (meist) Rücksicht genommen, und das Miteinander funktioniert.
- Es fehlen Sitzgelegenheiten und Schatten (Bäume) für die Fussgänger. Ein Verweilen auf öffentlichem Grund ist so nicht attraktiv
- Bei einer Verkehrsfreien Altstadt würde das Gewerbe aussterben. Bülach ist nicht Winterthur oder Zürich.
- Ich finde die heutige Zone gut. Ausser dass zu wenig auf die Maximalgeschwindigkeit geachtet wird, auch bei den Velofahrern !! und dass zu viele Leute einfach irgendwo parkieren.
- Passt für mich
- Begegnungszone ist gut. Aber der Autoverkehr stört nicht.
- Mit der aktuellen Zone haben alle jederzeit mit beliebigen Verkehrsmittel Zugang zum Gewerbe.
- Der Raum Altstadt soll geschützt sein, wobei lediglich vom externen Verkehr. Nicht der, der Anwohner.
- Sollte vom externen Verkehr befreit werden aber nicht von den Anrainern

Eher gut:

- Das einzige was fehlt ist eine Vermeidung von Durchfahrten durch die ganze untere Altstadt. Zu lösen wäre dies z.Bsp mit einer mechanischen Sperre (Poller) auf der Höhe Metzgerei und einem weiteren auf der Höhe Möbelhaus.
- Gegenseitige Rücksichtnahme
- Es gibt generell wenig Verkehr in der Altstadt. das "Klaus" und die Restaurants führen wahrscheinlich zum meisten Verkehr.
- Der motorisierte Verkehr stört einzig
- Die Begegnungszone ist grundsätzlich gut. Nur leider stören die Autos, die trotz Begegnungszone durchfahren dürfen. Und da heutzutage jeder ein SUV fahren muss, und die extreme Übergrösse seines SUV-Fahrzeuges nicht im Griff hat, ist es umso gefährlicher, wenn solche Monster in einer Begegnungszone fahren dürfen. Darum wäre ein absolutes Fahrverbot aus meiner Sicht das Beste. Eine Belebung durch eine Autofreie Altstadt wäre wünschenswert.
- Potentialmässig wäre eine Entlastung der Bahnhofstrasse und eine Umleitung der Büsse Richtung Güterbahnhof und Spital angebrachter
- Die Zone wäre gut, wenn sich alle an die Geschwindigkeit halten würden! Leider wird auch nichts gegen die Raser unternommen. Bereits mit 30 km/h ist es viel zu schnell!
- Ich bin Fussgänger, kann mich gut bewegen.
- Die Verkaufsgeschäfte sind auf die motorisierten Kunden angewiesen
- Im Stedtli ist es mit der 20er Zone ruhiger, urtümlicher, gemütlicher, entschleunigender als Orten. Für das sehr gut hat es mir zuviel motorisierten Verkehr, vor allem auch samstags und zu viele Verkehrsteilnehmer (auch Velos, elektr. Trotinetts und andere Vehikel) die sich nicht an die Geschwindigkeit 20 halten!!!

- Bereich: gut. Einhaltung der Priorisierung der Fussgänger und spielenden Kinder: ungenügend! Zu schnell, respektlos. Und es wird vergessen, dass man sich in der Begegnungszone befindet. Deshalb sind und waren wir als Anwohnende mehrfach mit der Quartierpolizei in Kontakt. Dieses Problem muss m.E. auch und ehrlich gesagt priorisiert gelöst werden.
- Schritt in die richtige Richtung. Autofrei ist die Zukunft. Somit können die Kinder wieder unbekümmert in der Stadt spielen.
- Es ist besser, als keine Zone zu haben. Problematisch sind vor allem diejenigen, die sich nicht an die Vorgaben halten (zu schnell fahren, falsch parkieren).
- Fußgänger sind vortrittsberechtigt

Neutral

- Es gibt immer noch zu viel Verkehr durch die Altstadt, welcher nicht nötig wäre. Ich denke es ist jedoch immer noch besser, als wenn es keinerlei Beschränkungen für Autos gäbe
- Die heutige Lösung ist in Ordnung, ist aber für niemanden gut.
- Es könnte durchaus mehr Platz für individualisierten Verkehr geben.
- Verkehr vom goldenen Kopf bis Untertor als Einbahnstrasse würde den Verkehr beruhigen und die Sicherheit erhöhen
- Passt mir so wie es ist
- Ich finde es sehr gut, dass die Autos noch die Möglichkeit haben in die Begegnungszone zu fahren. Vor allem wegen den Geschäften. Das nicht korrekte Parkieren von diversen Autos finde ich stossend.
- Autoposer sind öfters unterwegs. Es wird sich selten von Durchgangsverkehr an die Geschwindigkeitsbegrenzung gehalten. Starker Lärm von Fahrzeugen mit einer lauten Abgasanlage, es wird meist in hohen Drehzahlen gefahren, um Aufmerksamkeit zu erlangen
- Zone gut, Umsetzung von Tempo 20 schlecht (keine Kontrollen!)

Eher schlecht:

- Ich sehe keinen Mehrwert, wenn Autos unbegründet hindurchfahren.
- 20 km/h werden nur selten eingehalten und es sind einfach zu viele Autos.
- Keine Geschwindigkeitskontrolle, ignorieren anderer Verkehrszeichen,
- Viele fahren sehr schnell. Man muss sehr aufpassen - die Kinder in der Altstadt kennen die Gefahren, aber es ist oft sehr prekär!
- Parkplatzsuchende Autos stören, insbesondere samstags ist es in der Marktgasse zu eng, Autos parkieren (wenn meist auch nur kurz) irgendwo, die Abgase stören, wenn man draussen einen Kaffee trinken will.
- Parkplätze nehmen Platz weg, der für anderes genutzt werden kann; oft sind keine Parkplätze frei und es findet wildparkieren (wenn auch nur kurz) statt; die Max. 20km/h werden nicht eingehalten.
- Meiner Meinung nach ein guter Anfang. Meiner Meinung nach sollte aber die Begegnungszone bis zum Sonnenhof ausgeweitet werden und in der Altstadt auf autofrei erhöht werden.
- Theoretisch haben zwar Fussgänger Vortritt. Das Verkehrsaufkommen ist aber teilweise dermassen hoch, dass Fussgängern gar nichts anderes übrig bleibt, als sich vorsichtig zu bewegen.
- Trotzdem noch zu viel Verkehr und viele halten sich nicht an 20km/h

- Fussgänger gegen Autoverkehr, Stadtbild unschön
- Es hat sehr viele Parkplätze, welche Raum wegnehmen. Zusätzlich gibt es viele Wild-Parkierte Autos (also nicht auf Parkplätzen), welche noch mehr Raum wegnehmen. Oft müssen Fussgänger:innen Platz für Autos machen, wenn diese an engen Stellen durchfahren wollen, weil sich sonst die Autofahrer:in mit gewissem Risiko vorbei drängt. Es gilt trotz theoretischem Vortritt von Fussgänger:innen der Vortritt für Autos, zumindest, wenn man als Fussgänger:in sich gefahrlos bewegen möchte.
- zu viele Parkplätze, wenig Sicherheit für Fussgänger:innen und Velofahrer:innen durch kreuzende Autos, wenig Platz für Gewerbe/ Aufenthalt wegen Parkplätzen und Fahrwegen
- zu viel motorisierter Verkehr
- zu viele Autos, zum Teil gefährlich für Fussgänger
- Es ist trotz Begegnungszone nicht möglich auf der Strasse zu spielen. Die Autos halten sich eher selten ans Tempolimit
- Zu viele Autos, Tempolimits werden nicht eingehalten
- 20er Zone wird nicht eingehalten. Kontrollen fehlen.
- Eine Begegnungszone mit dem aktuellen Verkehr ist für mich keine Begegnungszone.
- Mich stören die Autos in der Kernzone. Oft muss ich in einem Gespräch auf den Verkehr achten.
- Zu viele Autos.
- Es halten sich vor allem die Velofahrer nicht daran
- Es ist unnötig, dass Autos durch die schöne Bülacher Altstadt fahren oder sogar da parkieren.
- Autoverkehr behindert die Begegnungszone.
- Ich finde sie gut, kann das aber nicht antippen
- Es funktioniert einfach nicht, wie es soll. Immer wieder fahren Motorräder zu schnell durch, und schauen nicht, ob Kleinkinder herum sind. Immer wieder wird vor dem Surberbrunnen parkiert. Das Potenzial ist da: die Altstadt wäre doch so viel schöner und attraktiver (auch für Auswärtige) wenn autofrei!
- Autos nehmen zu viel Platz ein
- Hoher motorisierter Verkehr, häufig zu schnell, Gefährdung Kinder
- Zu viele Fahrzeuge die sich nicht an den Fussgänger Vortritt halten! Und eigentlich auch ein „Puff“ wenn man es beiden recht machen möchte. In Schaffhausen ist die Altstadt auch autofrei und das passt für alle.
- Oft fahren Autos viel zu schnell. Am Samstag jeweils ein Chaos mit dem Autoverkehr!!!

Schlecht:

- Schwierig sich zu begegnen, wenn ständig Autos vorbeifahren.
- Die meisten Autos fahren zu schnell und haben keine Geduld, wenn sie in die Begegnungszone einbiegen. Weiter sind gewisse Passagen eher zu eng damit die Autos auch noch passieren können.
- Autos fahren meist zu schnell, nehmen keine Rücksicht. Ausdruck Fussgängerzone ist leider sehr dehnbar (siehe Fleurs Reichenbach und ihr genutzter Platz gegenüber anderen Geschäften).

- Die Autofahrer fahren meist schneller als 20. Am Samstag ist es zu Fuss oder im Rollstuhl gefährlich
- Maximalgeschwindigkeit wird nicht eingehalten
- Durch den Verkehr und die Wildparkiererei (ins. bei Klaus) sinkt die Attraktivität der Altstadt. Zudem hält sich kaum einer an die Geschwindigkeitsbeschränkung.
- Motorfahrzeuge dominieren. Für FussgängerInnen und FahrradfahrerInnen keine gute Sicherheit.
- Eine historische Altstadt sollte ein Magnet für alles andere als Autofahrer sein
- Kein Schlendern oder Bummeln in der Altstadt möglich ohne Gefahr.
- Ich finde man sollte in der nächsten Zeit die Altstadt, Autofrei machen. Meiner Meinung nach würde die Altstadt dadurch charmanter und sicherer werden. Natürlich sollte man dann ausserhalb genügend Parkplätze zu Verfügung stellen. Ich denke ohne Autos würde man auf eine Art zu den Wurzeln zurückkehren "back to the roots", das verleiht doch unserer Altstadt ein Gefühl der Geborgenheit. Am Anfang ist bekanntlich alles "Neu" schlecht. Ich denke mit der Zeit würden Bülacher sich gewöhnen und dies schätzen. Naja... meine Meinung, wie bereits erwähnt.
- Motorisierter Verkehrsteilnehmer sind sich nicht bewusst, was eine Begegnungszone mit 20 bedeutet!
- Häufige Konflikte zwischen motorisierten Fahrzeugen und Fussgänger. Regelmässigen wild parkieren. Kinder dauernd durch Autos gefährdet.
- Es kommen zu viele Motorfahrzeuge in die Altstadt. Max. Geschwindigkeit wird regelmässig übertreten.
- Die Durchsetzung der Vorschriften der Begegnungszone empfinde ich als mangelhaft. Das Wildparkieren stört mich, einerseits wegen des Stadtbildes, und andererseits, auch weil manchmal Zugänge erschwert werden. Der Vortritt als Fussgänger gegenüber einem Auto ist zwar gegeben, doch braucht es Mut diesen auch durchzusetzen. Mut empfinde ich nicht als wünschenswerte Voraussetzung, um sich im Städtli bewegen zu können. Das Verkehrsaufkommen empfinde ich trotz der Begegnungszone als zu hoch.
- Wird von Autofahrenden nicht eingehalten

Sehr schlecht:

- Zone 20 wird nicht eingehalten. Keine Geschwindigkeitsmessung durch die Stadtpolizei. Zuwenig Bussen für Falschparkierer.
- Ich wohne in der Marktgasse. Ich sehe erschreckende Bilder. Die Menschen wiegen sich in Sicherheit dabei wird seitens der Autofahrer keine Rücksicht genommen. Es wird von Tag zu Tag ein immer größer werdenden Unfallschwerpunkt
- Die heutige Begegnungszone funktioniert nur in der Theorie. Noch nie wurden bei der Markt-gasse oder anderen Strassenabschnitten in der Altstadt Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt. Geschweige dann Zählungen der Fahrzeuge welche unnötig durch die Altstadt fahren. Die Stadt Bülach hat sich nie darum bemüht, die heutige Begegnungszone zu optimieren bzw. Anpassungen vorzunehmen.
- Die Mehrheit der Automobilisten (auch Anwohner) halten sich nicht an die Geschwindigkeit und rasen regelmässig
- Als Bewohner der Altstadt kann ich versichern, dass ich als Fussgänger NIE Vortritt bekomme, mein Hund beinahe überfahren wird und TÄGLICH Autos ausserhalb der PP

parkieren. Die Geschwindigkeit von 20km/h ist für einige Autofahrer illusorisch. Das Spazieren ist gefährlich, da die Autos zu schnell fahren, oft ungehalten sind und beim Ausparkieren besteht ein grosses Risiko für uns Fussgänger, v.a. Kinder! Ein Café zu trinken neben vorbeifahrenden Autos ist definitiv nicht lohnenswert.

- Der Autoverkehr muss zwingend bestehen bleiben, da es sonst für die Geschäfte schwierig wird.
- Fussgänger*innen und Autofahrer*innen müssen aufeinander Rücksicht nehmen. Für alle Beteiligten gestresste Situation. Sehr viele Autos fahren durch. Als Fussgänger*in gibt es kein Gehsteig, um auszuweichen.
- Wir sehen von unserem Fenster aus haarsträubendes. Fussgänger wägen sich in falscher Sicherheit. Werden von den nicht mehr gehörten Autos fast überfahren.
- Die Theorie für die aktuelle Begegnungszone tönt auf dem Papier zwar gut, funktioniert aber hinten und vorne nicht. Autofahrer halten sich höchst selten an die 20km/h. Keinerlei Geschwindigkeitskontrollen durch die Stadtpolizei. Unnötige Durchfahrten durchs Stedtli welche mit der heutigen Begegnungszone weder eingedämmt noch kontrolliert werden können.
- Zum Teil ist es wie im wilden Westen, Autos und ... sind zu schnell unterwegs, Autos parkieren wild und blockieren die Zone besonders zwischen Goldigen Kopf bis Volg und Goldigen Winkel

Stufe 1

Stufe 1a (Frage 7 und 8)

Viel besser als heute:

- Zufahrt für Geschäfte muss gewährleistet sein, aber es gibt auch viele Autos, die einfach durch die Altstadt fahren, ohne einzukaufen.
- Altstadt autofrei -Velos sollten erlaubt sein
- Besser wäre, den Abschnitt zeitlich nur für Anwohner und Anlieferung zu öffnen.
- Der Kern der Altstadt hat viel Ausweichmöglichkeiten und somit gibt es so gut wie keine Auswirkungen
- Das Kerngebiet wird zur Begegnungszone ohne Verkehr. Das fände ich super.
- 6-11h Anlieferer können liefern. Das reicht.

Besser als heute:

- Somit wird der Verkehr zumindest etwas eingedämmt. Grundsätzlich könnte man hier den Sonntag dann komplett Autofrei machen.
- Guter Kompromiss, Erreichbarkeit einer gr. Anzahl an PPs weiterhin gegeben, daher grundsätzlich genügend Kunden-PP gegeben.
- Verkehr ist echt störend vor allem an den Wochenenden man wird ansonsten fast überfahren von Kunden, die meinen Sie müssen bis vor die Türe der Bäckerei/Metzgerei fahren. Parkplätze gibts genügend in der Tiefgarage, ist ja meistens leer.
- Weniger Autos, mehr Sicherheit für Fussgänger
- Typisch schweizerischer Kompromiss, der aber zu wenig bringt.
- Reduktion MIV
- Reduktion des MIV

Eher besser als heute:

- Fairer Kompromiss
- Besser als jetziger Zustand, aber evtl. schwierig umzusetzen und einzuhalten. Viele Autofahrer würden das nicht verstehen/ sehen
- Zumindest teilweise autofrei, was gut ist, aber die Lösung kann für niemanden befriedigend sein. Die Strecke ist zu kurz.
- keine grosse Auswirkung
- ist ein erster Schritt
- Zu wenig Einschränkung. Gebiet zu klein, immer noch zu viel Autoverkehr!
- Fahrverbot erhöht die Qualität für Bewohner und Passanten
- Es ist besser als Heute aber auch nicht optimal
- Gewisse Zeiten bringen Verbesserungen
- Noch zu kompliziert, und es gibt keine erhöhte Sicherheit, z.B. für Kinder auf dem Schulweg am Morgen.
- Verkehr wird nur auf die Seitenstrassen verlagert
- Nur kleine Verbesserung
- Marktgasse wird begrüsst.... Hintergasse nicht.
- Jede zusätzliche Einschränkung des Verkehrs ist besser als der jetzige Zustand.

Neutral

- Ich bin für Stufe 1c
- wenn, dann diese Lösung. Aber auch hier wird es für das Gewerbe sehr schwierig werden
- zur Haupteinkaufszeit ändert sich nichts
- Es wird reguliert, man kann sich darauf verlassen/anpassen.
- Eine komische Kompromisslösung. Die Durchfahrt durch die Rathausgasse sehr schmal. Dort ist auch noch eine Kita. Gar keine gute Lösung.
- Wenn man sich daranhält! Ist es nicht schlecht
- Warum Veloverbot? Diese Anmerkung gilt für alle Varianten - ausser Stufe 3.
- Ich sehe keine grundlegende Veränderung zum Jetzt-Zustand.
- Unnötig
- Hoher Verkehr bis 11 Uhr
- keine grosse Veränderung, jedoch weniger Parkplätze. Wo stellen die Leute dann ihr Auto hin?
- positiv: Der wichtigste Teil der Altstadt wird am Nachmittag stressfreier. Deutlich weniger Verkehrslärm in der Nacht. negativ: Die Umsetzung scheint mir kompliziert. Wahrscheinlich zunehmender Umgehungsverkehr. Verbot des Veloverkehrs finde ich überrissen.
- Anlieferung für Geschäft muss möglich sein.

Eher schlechter als heute:

- die Parkplätze sind vorhanden, aber etwas wirklich Schlaues kann man damit nicht machen. es muss immer aufwendig umgebaut werden

- Temporäre Sperrungen bringen nichts. Schon gar nicht stundenweise. Kontrolle durch Stadtpolizei praktisch unmöglich. Weiterhin illegal parkierende Kunden von Klaus und Angst im Zentrum vom Stedtli.
- Gefahr des trotzdem Durchfahrens hoch.
- Wegfall der Parkplätze
- kein temporäres Fahrverbot, sondern generelles einführen (klarere, verständliche Regeln), Fahrräder u.Ä. weiter zulassen! Keine Querung nötig
- Verkehrsverlagerung
- Wenn, dann müsste am Tag eingeschränkt werden
- Temporäre Regelungen sind zu umständlich.
- Kompliziertere Regelung als heute mit wenig Verbesserungspotential.

Schlechter als heute:

- die Altstadt ist schon sehr beruhigt
- Es wird sich der Verkehr vor dem Rathaus konzentrieren - an einer der engsten Stellen zwischen Migrosbank und Brunnen!
- Kein Nutzen für die Anwohner und Gewerbebetriebe, Enteignung privater Grundstücke/Parkplätze
- Der Bereich Fahrverbot ist viel zu klein. Die Parkplätze müssen weg, damit permanente Installationen genutzt werden können.
- Veloverkehr (im Schritttempo) muss unbedingt weiterhin erlaubt sein! Der systematische Ausschluss von Veloverkehr scheint ein politischer Schachzug zu sein, damit der finale Vorschlag keine Mehrheit findet! Ein allenfalls erhöhter Durchgangsverkehr Brunn-/Rathausgasse ist negativ
- Weder Fisch noch Vogel
- Verkehrsaufkommen am Morgen würde extrem werden und eher unsicherer für Fussgänger und Velo
- Mehr Verkehr in den anderen Gassen.
- Das Gewerbe wird einseitig zurückgesetzt.
- Ich bin gegen eine autofreie Altstadt. Zur Beurteilung fehlt die Erhebung des Verkehrsaufkommens. Die Auswirkung auf das Gewerbe (Detailhandel, Dienstleister wie Arztpraxen und „Büros“ ist aus den erarbeiteten Stufen nicht ersichtlich. Der Vergleich mit anderen Altstädten ähnlicher Grösse fehlt (Bsp. Brugg). Es sind keine flankierenden Massnahmen ersichtlich (Parkhäuser, Gewerbemix, must have Geschäfte wie Post, Apotheken sind nicht existent) etc.
- Ein weitere Abwanderung der Kunden zu den Einkaufszentren Bülach-Süd ist mit Sicherheit zu befürchten
- Meiner Meinung nach sollte die Altstadt komplett verkehrsfrei werden, ausser die Anlieferungen am Morgen. Ich finde die Ausarbeitung wäre nicht konsequent genug und würde somit Diskussionen bereiten. Meiner Meinung nach: entweder "GANZ" oder sein lassen.
- Das grösste Problem ist, dass es zu wenig Parkplätze sowieso schon hat und dann hätte es noch weniger, ausserdem wäre es das Aus für die Ladengeschäfte....

- Konzentration von Fahrzeugen auf ein paar wenige Stunden. Fahrverbot für alle, also auch Fahrradfahrer!
- Aufwand zur Durchsetzung und Überprüfung viel zu hoch. Temporäre Lösung sorgt nur für Verwirrung.
- Als Beispiel: man möchte kurz was beim Metzger oder Konfiseur für den Zmittag holen; geht nicht, also weicht man aus und landet ausserhalb der Altstadt im Sonnenhof oder so...
- Such- und Schleichverkehr verschieben sich auf die anderen Strassen der Altstadt und erhöhen die Belastung dort.
- fehlende Parkplätze an zentraler Lage für Kurzparkierer. Ergibt mehr Suchverkehr und Belastung um den verkehrsbefreiten Teil herum.
- Die Durchfahrt müsste von 06:00-16:00 Uhr erlaubt sein, da ansonsten das Gewerbe der Altstadt darunter leiden würde.
- Gegen ein Fahrverbot

Viel schlechter als heute:

- Folge: Ausgestorbene Altstadt
- Ich möchte, dass alles so bleibt, wie es ist.
- Parkplätze fallen weg - weniger Kundschaft. Parkplätze für Anderweitige Installationen können bei speziellen Anlässen auch ohne Verbot genutzt werden.
- Wie soll das kontrolliert werden mit den Zeiten? Missbrauch voraussehbar!! Durch die Stadt Bülach „illegal erstellte“ Parkplätze da gegenüber kein „servitut bzw. Dienstbarkeit“ für das Befahren von „Privatgrundstück“ vorhanden!!
- Kein Fahrverbot, es muss befahrbar sein.
- Der Verkehr rund um die Marktgasse würde mehr belastet und vermutlich ein Chaos verursachen.
- Wenn verkehrsfrei, dann in der ganzen Altstadt. Der Verkehr und die Suche nach einem Parkplatz verlagert sich sonst auf die anderen Gassen. Dies zeigt sich bereits heute deutlich an Markttagen. Den Preis für die autofreie Benutzung der Gartenbeizen zahlen die restlichen Altstadtbewohner.
- Gefahr fürs Gewerbe und generell für die Lebendigkeit im Stedtli
- Gewerbe leider in Kleistäten!!!!
- Alles Autofrei oder nichts. Keine Wischi-waschi-Lösungen
- Bei einem temporären Fahrverbot überwiegen die negativen Effekte für Anwohner und Gewerbetreibende. Wieso soll an Werktagen ein Fahrverbot gelten, an diesen Tagen und zu den aufgeführten Zeiten gibt es kein Potential für Gewerbe. Eine Einschränkung ist wenn überhaupt sinnvoll in Zeiten wo flaniert wird (definitiv nicht im Winter, definitiv nicht Werktags ab 11.00 Uhr)
- Entweder ganz oder gar nicht. Es wird sonst zu viel Verkehr über die Hans-Haller-Gasse geben.
- Die Durchfahrt muss immer gewährleistet sein
- Gewerbe wird abgeschnitten, Kunden kommen nicht mehr zu den Geschäften (insbesondere Ältere und Betagte)
- Verkehr verlagert sich und fährt z.B. durch die Kopfgasse. Weniger Parkplätze.

- Ich bin AUCH auf auswärtige KundInnen angewiesen!
- zu kompliziert und sicher kein Fahrverbot für Velos. und dürfen die Anwohner trotzdem durchfahren?
- Ältere und schwangere Frauen müssen während meiner ganztägigen Praxistätigkeit in der Nähe parkieren können. Laborkurier muss jederzeit vor die Praxis fahren können
- Jede Veränderung im aktuellen System hat unerwünschte Konsequenzen, wenn die Altstadt weiterhin für alle Ansprüche (und Verkehrssysteme!) attraktiv bleiben soll.
- Temporäre Einschränkungen sorgen für Unklarheiten
- So lassen wie es ist
- Das existierende Gewerbe in dieser Zone wird nicht überleben können. Das externe Planungsbüro EBP hat leider keine Fakten beigelegt mit Anzahl Bewegungen pro Tag und Zeit, sondern nur eine subjektive Bewertung gemacht. Auch wurde der Fakt, dass es um die Altstadt zu wenige PP's hat nicht berücksichtigt.
- Die Altstadt lebt von den Geschäften. Der Zugang würde für alle Gefährte (inkl. Velos!) für den grössten Teil des Tages gesperrt. Arbeitstätige hätten kaum mehr die Möglichkeit in der Altstadt noch einzukaufen.
- Diese Verkehrsberuhigung macht in meinen Augen keinen Sinn und ist eine riesige und mühsame Einschränkung sowohl für das Gewerbe, deren Kunden sowie für die Anwohner. Nicht mal mehr Velos in der Altstadt? Unvorstellbar! Zudem können ja auch keine anderen, permanenten Installationen gemacht werden. Das Städtli würde enorm an Lebendigkeit verlieren und nicht mehr das sein, was es heute ist. Es lebt genau von diesem bunten Mix aus Fussgänger, Velos und Autos – und somit fühlen sich alle willkommen.
- Heute funktioniert es sehr gut!
- unnötig
- Dies wäre für mich die einzige Option. Lohnt es sich jedoch so viel Aufwand zu betreiben für eine Veloroute? Gibt es nicht gefährlichere Orte zu optimieren?
- Temporäre Sperrungen sind weder Fisch noch Vogel. Es gibt immer wieder Leute, die das ausnützen und irgendwelche Schlupflöcher finden. Gute Worte und Ermahnungen, keine unnötigen Durchfahrten durchs Städtli tätigen, sind nutzlos. Nur eine Gesamtspernung für den motorisierten Verkehr bringt etwas. Alles andere ist "Pflästerli Politik"
- Grundsätzlich wäre es schön keinen Verkehr zu haben, wir haben dann in der Gerbegasse massiv Mehrverkehr und daher ist dies für mich aus unserer Sicht KEINE Option.
- Ein kompliziertes Regime, das wohl in dieser kleinen Altstadt Vorhallen für Verwirrung und einen Verkehrstafelwald führt. Optisch eine Katastrophe für das Ortsbild.
- Das Gewerbe an der Marktgasse wird darunter leiden und die privaten Parkplätze in den nicht betroffenen Gassen werden noch mehr überwacht und verteidigt werden müssen.
- Die Altstadt ist zu klein, um eine attraktive Fussgängerzone zu verwirklichen. Die Massnahme hätte ein Ladensterben zur Folge.
- unnötig
- Gefährdet aktuelles funktionierendes System
- -14 Parkplätze. Das Gewerbe ist durchgehend auf die Zufahrt angewiesen. Ein totales Nachtverbot ist unnötig, da selten Lärm entsteht.

Stufe 1b (Frage 9 und 10)

Viel besser als heute

- Für mich als Bewohnerin der Altstadt sind beide Varianten gut.
- 6-11h Anlieferer können liefern. Das reicht.
- Der Verkehr ist echt störend vor allem an den Wochenenden man wird ansonsten fast überfahren von Kunden, die meinen Sie müssen bis vor die Türe der Bäckerei/Metzgerei fahren

Besser als heute

- Somit wird der Verkehr zumindest etwas eingedämmt. Grundsätzlich könnte man hier den Sonntag dann komplett Autofrei machen.
- Verbesserung der Lebensqualität
- Fahrverbot erhöht die Qualität für Bewohner und Passanten
- Weniger Autos, mehr Sicherheit für Fussgänger
- Gewisse Zeiten bringen Verbesserungen
- Dito wie 1b
- Reduktion MIV
- Reduktion des MIV

Eher besser als heute

- Gleich wie vorherige Frage
- Zumindest teilweise autofrei, was gut ist, aber die Lösung kann für niemanden befriedigend sein.
- das wäre ein kleiner Fortschritt
- Zu wenig Einschränkung, Velo sollten generell fahren dürfen
- Hier gilt das gleiche Urteil wie bei der vorherigen Frage
- Noch zu kompliziert, und es gibt keine erhöhte Sicherheit, z.B. für Kinder auf dem Schulweg am Morgen.
- Gut, aber wieso keine Velos? Verkehr wird noch immer auf die Seitenstrassen verlagert.
- Bessere Einbindung des Wurmfortsatzes Marktgasse Hans-Haller Gasse bis Untertor zur Altstadt.
- Nur kleine Verbesserungen
- Marktgasse wird begrüsst. Hintergasse nicht.

Neutral

- Als was genau werden die Parkplätze benutzt konkret? Sonst ist nur so allgemein "wünschenswert" zu verstehen.
- Kein überzeugender Kompromiss. Durchfahrt durch Rathausgasse sehr schmal. Und dort gibt es noch eine Kita. Keine gute Lösung.
- Hoher Verkehr bis 11 Uhr, öffentliche Parkplätze werden nicht genutzt da keine permanente Installation möglich
- Wo stellen die Leute, welche im Städtli einkaufen möchten, Ihr Auto hin?

Eher schlechter als heute

- Enge Kreuzung vor Rathaus ist störend - allzumal sich dort in den letzten Jahren vermehrt Aktivitäten abspielen!
- Kompromiss für Gewerbetreibende. Restaurants werde jedoch benachteiligt (Kundschaft eher am Abend)
- die Parkplätze sind vorhanden aber etwas wirklich Schlaues kann man damit nicht machen. es muss immer aufwendig umgebaut werden
- Temporäres Sperren ist nutzlos und verschlimmert das Verkehrs-Chaos im Stedtli weiter
- Der Bereich Fahrverbot ist viel zu klein. Die Parkplätze müssen weg, damit permanente Installationen genutzt werden können.
- Veloverkehr (im Schritttempo) muss unbedingt weiterhin erlaubt sein! Der systematische Ausschluss von Veloverkehr scheint ein politischer Schachzug zu sein, damit der finale Vorschlag keine Mehrheit findet! Ein allenfalls erhöhter Durchgangsverkehr Brunn-/Rathausgasse ist negativ
- Mehrbelastung der Achse quer durch. Zu viele PP weg.
- auf lange Frist, vielleicht eine schöne Lösung...aber das Gewerbe würde aus meiner Sicht die kurz- bis mittelfristigen Einbussen nicht überleben
- Velo muss möglich sein
- Temporäre Regelungen sind zu umständlich.
- Kompliziertere Regelung als heute mit wenig Verbesserungspotential.
- Anlieferung für Geschäft muss möglich sein

Schlechter als heute

- Parkplätze sind wichtig für externe Kunden
- Bei einem temporären Fahrverbot überwiegen die negativen Effekte für Anwohner und Gewerbetreibende. Wieso soll an Werktagen ein Fahrverbot gelten, an diesen Tagen und zu den aufgeführten Zeiten gibt es kein Potential für Gewerbe. Eine Einschränkung ist, wenn überhaupt sinnvoll in Zeiten wo flaniert wird (definitiv nicht im Winter, definitiv nicht Werktags ab 11.00 Uhr)
- Wegfall der Parkplätze
- So belassen wie es ist
- Mehr Verkehr in den anderen Gassen.
- Wegfall der Parkplätze nahe Untertor würde eine deutliche Abnahme und damit eine Einschränkung für die Gastronomie und das Gewerbe bedeuten, daher würde dies zu einer Verschlechterung führen. Obwohl die Stadt Bülach wächst, lebt das dortige Gewerbe z.T. auch von den umliegenden Gemeinden, welche grösstenteils mit dem Auto anreisen. Daher würde die zu starke Einschränkung der PPs eher zu einer abnehmenden Attraktivität der Altstadt führen.
- Das Zeitfenster verhindert ab 11.00 Uhr den Besuch motorisierter Kunden
- Grundsätzlich wäre es schön keinen Verkehr zu haben, wir haben dann in der Gerbegasse massiv Mehrverkehr und daher ist dies für mich aus unserer Sicht KEINE Option.
- Aufwand zur Durchsetzung und Überprüfung viel zu hoch. Temporäre Lösung sorgt nur für Verwirrung.

- Idem
- Such- und Schleichverkehr verschieben sich auf die anderen Strassen der Altstadt und erhöhen die Belastung dort.
- Gegen ein Fahrverbot
- Viel schlechter als heute**
- Folge: Ausgestorbene Altstadt
- Parkplätze fallen weg - weniger Kundschaft. Parkplätze für Anderweitige Installationen können bei speziellen Anlässen auch ohne Verbot genutzt werden.
- Unbrauchbar. Kontrolle durch Stadtpolizei praktisch unmöglich. Ein fauler Kompromiss welcher gar nichts bringt
- Kein Fahrverbot, es muss befahrbar sein.
- Der Verkehr rund um die Marktgasse würde mehr belastet und vermutlich ein Chaos verursachen.
- Nebst der Antwort zu 1a kommt bei 1b noch eine gewisse (Rechts-)Unsicherheit.
- Kein Nutzen für die Anwohner und Gewerbebetriebe, Enteignung privater Grundstücke/Parkplätze
- Gefahr fürs Gewerbe und generell für die Lebendigkeit im Stedtli
- Entweder ganz oder gar nicht. Es wird sonst zu viel Verkehr über die Hans-Haller-Gasse geben.
- Dito 8
- Gewerbe wird abgeschnitten, Kunden kommen nicht mehr zu den Geschäften (insbesondere Ältere und Betagte)
- Verkehr verlagert sich und fährt z.B. durch die Kopfgasse. Noch weniger Parkplätze.
- Meine ältere Kundschaft hat Probleme zu mir zu kommen.
- siehe Begründung 8
- Jede Veränderung im aktuellen System hat unerwünschte Konsequenzen, wenn die Altstadt weiterhin für alle Ansprüche (und Verkehrssysteme!) attraktiv bleiben soll.
- Einschränkungen führen zu Chaos.
- So lassen wie es ist
- Das existierende Gewerbe in dieser Zone wird nicht überleben können. Die Geschäfte beim Untertor werden noch weniger frequentiert. Das externe Planungsbüro EBP hat leider keine Fakten beigelegt mit Anzahl Bewegungen pro Tag und Zeit, sondern nur eine subjektive Bewertung gemacht. Auch wurde der Fakt, dass es um die Altstadt zu wenige PP's hat nicht berücksichtigt.
- Die Altstadt lebt von den Geschäften. Vgl. zu 1a.
- Die Kundschaft wird sich andere Einkaufsmöglichkeiten suchen!
- Kunden können nicht mehr mit dem Auto zu den Geschäften
- Parkplätze fallen weg
- Diese Verkehrsberuhigung macht in meinen Augen keinen Sinn und ist eine riesige und mühsame Einschränkung sowohl für das Gewerbe, deren Kunden sowie für die Anwohner. Nicht mal mehr Velos in der Altstadt? Unvorstellbar! Zudem können ja auch keine anderen,

permanenten Installationen gemacht werden. Das Städtli würde enorm an Lebendigkeit verlieren und nicht mehr das sein, was es heute ist. Es lebt genau von diesem bunten Mix aus Fussgänger, Velos und Autos – und somit fühlen sich alle willkommen.

- Heute funktioniert es sehr gut!
- unnötig
- Lohnt sich das wirklich? Ist der heutige Zustand wirklich so unerträglich für Fahrradfahrer?
- Meine Begründung 8 gilt auch hier. Unklar für alle, wo was gilt.
- Das Gewerbe an der Marktgasse wird darunter leiden und die privaten Parkplätze in den nicht betroffenen Gassen werden noch mehr überwacht und verteidigt werden müssen.
- unnötig
- Gefährdet aktuelles funktionierendes System
- Die Durchfahrt für Autos müsse länger möglich sein (06:00-16:00), Velos sollten durchgehend erlaubt sein.
- -24 Parkplätze. Schade für das Gewerbe

Stufe 1c (Frage 11 und 12):

Viel besser als heute

- Für alle Optimal und die Geschäfte können problemlos beliefert werden, ähnlich wie in Zürich.
- Hier müssen wir Anwohner aber jederzeit vor das Haus fahren dürfen! Sonst ist diese Variante sehr schwierig. Auch gibt es hier an der Rössligasse Aussen-PP, die privat sind und auch so belassen werden müssen.
- Aber gewerbeschädigend
- Die ganze Altstadt wird entlastet und kein Anwohner muss den Ausweichverkehr in Kauf nehmen.
- klare Verbesserung der Lebensqualität
- Fahrverbot erhöht die Qualität für Bewohner und Passanten
- ich versteh den Unterschied nicht zwischen 1a und 1b
- Verkehr bleibt auf den Hauptverkehrsachsen
- 6-11h Anlieferer können liefern. Das reicht.
- Weniger Autos, mehr Sicherheit für Fussgänger
- Hier wird kein Quartier benachteiligt und muss den Mehrverkehr aus den anderen Quartieren aufnehmen. Allenfalls ist eine zeitliche Anpassung fürs Gewerbe auch möglich?
- Das einzig richtige, entweder RICHTIG Autofrei (Anlieferung am Morgen muss sein), sonst kann man es gleich so belassen wie es jetzt ist. In einer Altstadt muss man nicht mit dem Auto durchfahren können!
- Als Anwohnerin immer Möglichkeit zur Zufahrt des Hauses

Besser als heute

- Theoretisch die beste Lösung, aber schlecht durchsetzbar, weil zu viele Ausnahmen gemacht werden müssen, bspw. Pakete werden den ganzen Tag über geliefert, v.a. auch fürs Gewerbe. Und wo hat es genug Parkflächen?

- Das Problem sind die Ärzte. Zum Arzt oder Zahnarzt braucht es eine Zufahrt.
- Zumindest teilweise autofrei, was gut ist, aber die Lösung kann für niemanden befriedigend sein.
- Dito vorher, ich möchte KEINE Autos mehr in der Altstadt
- Gut, dass es für die ganze Altstadt ist
- klare und verständliche Regeln, Autos in der Altstadt generell nicht nötig da genügend Parkplätze rundherum vorhanden sind. Kein Fahrverbot für Fahrräder o.Ä.!
- Wenn schon, dann die Änderung konsequent umsetzen. Das Zeitfenster für das Gewerbe macht Sinn. Der Velo-Verkehr sollte jedoch immer erlaubt sein.
- Geht in die richtige Richtung
- Verlässliche Verkehrssicherheit, aber zeitlich beschränkt
- Wieso keine Velos? Autos sind in der Altstadt nicht nötig
- Einfaches Verkehrsregime, einprägsam. Unterbindet Umgehungsverkehr. Velofahrverbot überrissen.
- Die ganze Altstadt soll profitieren!

Eher besser als heute

- die Parkplätze sind vorhanden, aber etwas wirklich Schlaues kann man damit nicht machen. es muss immer aufwendig umgebaut werden
- ein weiterer kleiner Schritt
- Je grösser der Fahrverbotsbereich, desto besser. Eine permanente Installation anstelle der Parkplätze wäre wünschenswert.
- Guter Kompromiss für Anwohner und Lieferanten
- Das ist eine gute Lösung, sofern nur Anlieferungen erlaubt sind. Unklar ist mir, was mit Parkplätzen der AnwohnerInnen geschieht. Für mich kein Problem, da ich kein Auto habe.
- Es gibt keine erhöhte Sicherheit während Verkehrszeiten, z.B. für Kinder auf dem Schulweg am Morgen.
- Kein Such- und Schleichverkehr in der Altstadt mehr zu diesen Zeiten. Es braucht aber alternative Parkmöglichkeiten.

Neutral

- Gibt es ein Plan für Nutzung der Parkplätze?
- Wäre auch eine Möglichkeit, doch gibt das Umfeld zum heutigen Stand der Infrastruktur noch nicht her
- Da ich nicht in der Altstadt wohne, kann ich die Frage nicht beantworten.
- Neutral
- Geht zu weit
- Komplizierte Regelung, welche keine dauerhafte Nutzung freierwerdender Flächen zulässt.
- Bis 11 Uhr sehr hoher Verkehr

Eher schlechter als heute

- Temporäres Sperren ist unnütz und bringt keinerlei Verbesserungen beim heutigen Verkehrs-Chaos in der Altstadt

- Veloverkehr (im Schritttempo) muss unbedingt weiterhin erlaubt sein! Der systematische Ausschluss von Veloverkehr scheint ein politischer Schachzug zu sein, damit der finale Vorschlag keine Mehrheit findet!
- Einschränkungen zu rigoros
- Es wird schwierig die ganze Altstadt verkehrsfrei zu machen. Es hat auch viele Anwohner mit Autos in der Altstadt. Was passiert mit denen?
- Zu grosse Einschränkung für Servicetechniker/Sanitär und sonstige notwendige Handwerker
- Zu grosse Einschränkung
- Zu starke Einschränkungen

Schlechter als heute

- Bei einem temporären Fahrverbot überwiegen die negativen Effekte für Anwohner und Gewerbetreibende. Wieso soll an Werktagen ein Fahrverbot gelten, an diesen Tagen und zu den aufgeführten Zeiten gibt es kein Potential für Gewerbe. Eine Einschränkung ist wenn überhaupt sinnvoll in Zeiten wo flaniert wird (definitiv nicht im Winter, definitiv nicht Werktags ab 11.00 Uhr)
- auf lange Frist, vielleicht eine schöne Lösung...aber das Gewerbe würde aus meiner Sicht die kurz- bis mittelfristigen Einbussen nicht überleben
- ganz schlecht für Kunden - Kunden brauchen nahe Parkplätze, ansonsten gehe sie an andere Orte.
- in gewissen Teilen der Altstadt braucht es kein Fahrverbot, nur in der Marktgasse
- So belassen wie es ist. Wirkt sich nur negativ auf unsere Geschäfte aus
- Die Ladengeschäfte würden markante Umsatzeinbussen erleiden
- Aufwand zur Durchsetzung und Überprüfung viel zu hoch. Temporäre Lösung sorgt nur für Verwirrung.
- Das Gewerbe wird sehr stark eingeschränkt. Schlecht für die Betreiber, da viel weniger Kundschaft wegen mangelnden Parkplätzen.
- Zu viele Einschränkungen für die Anwohner.

Viel schlechter als heute

- Zudem würde der Abbau von Verkaufsangeboten und Gewerbe weiter beschleunigt
- Folge: Ausgestorbene Altstadt
- Einfach alles so lassen.
- Parkplätze fallen weg - weniger Kundschaft. Parkplätze für Anderweitige Installationen können bei speziellen Anlässen auch ohne Verbot genutzt werden.
- Analog stufe 1a und 1b. unbrauchbarer Kompromiss
- Kein Fahrverbot, es muss befahrbar sein.
- Was ist mit den Anwohnern?
- Gewerbetreibende sind auf den Verkehr angewiesen.
- Bringt nichts
- Gefahr fürs Gewerbe und generell für die Lebendigkeit im Stedtli
- Geht gar nicht!!!!!!!!!!!!!!!

- Mittagsbusiness der Restaurants für Handwerker????
- Wegfall der Parkplätze
- Gewerbe wird abgeschnitten, Kunden kommen nicht mehr zu den Geschäften (insbesondere Ältere und Betagte)
- Die Altstadt lebt nicht mehr
- Verkehr verlagert sich und fährt z.B. durch die Schaffhauserstrasse. Weniger Parkplätze, keinen Zugang zu Arzt und Geschäften, wenn man nicht mobil ist, resp. auf das Auto angewiesen oder von auswärts (z.B. Rafzerfeld) kommt.
- Sperrung ist nur auf der Marktgasse nötig.
- Jede Veränderung im aktuellen System hat unerwünschte Konsequenzen, wenn die Altstadt weiterhin für alle Ansprüche (und Verkehrssysteme!) attraktiv bleiben soll.
- Chaos ist vorprogrammiert.
- So lassen wie es ist
- Unsere Mieter haben ganz klar gesagt, wenn autofrei kommt ziehen wir aus! Zu hoffen es gibt dann überall Restaurants/Bars wie das Planungsbüro schreibt ist wohl ein Traum. Die Lärmklagen der Nachbarn gibt es heute schon bei den existierenden Restaurants & Pubs.
- Die Altstadt wird für Gewerbetreibende weniger interessant und damit auch für das Publikum und die Eigentümer von Gewerbeliegenschaften, die für ein attraktives Ortsbild unterhalten werden müssen.
- Unnötig
- Diese Extremvariante würde die Erreichbarkeit der Gewerbe- und Gastronomiebetriebe massiv einschränken und zumindest mittelfristig zu Schliessungen von derartigen Nutzungen führen. Es gibt um die Altstadt herum nicht ausreichende Parkmöglichkeiten, welche diesen massiven Verlust an PPs wett machen könnten. Angesichts der heutigen Tempobeschränkung auf 20km/h kann zudem auch keine Rechtfertigung des Lärmschutzes für die Bewohner einen solch massiven Eingriff rechtfertigen.
- Beschneidung der Anwohner und Gewerbetreibender der Altstadt
- Keine Parkmöglichkeit für Kunden
- Diese Verkehrsberuhigung macht in meinen Augen keinen Sinn und ist eine riesige und mühsame Einschränkung sowohl für das Gewerbe, deren Kunden sowie für die Anwohner. Nicht mal mehr Velos in der Altstadt? Unvorstellbar! Zudem können ja auch keine anderen, permanenten Installationen gemacht werden. Das Städtli würde enorm an Lebendigkeit verlieren und nicht mehr das sein, was es heute ist. Es lebt genau von diesem bunten Mix aus Fussgänger, Velos und Autos – und somit fühlen sich alle willkommen.
- Heute funktioniert es sehr gut! Und aufgrund der fehlenden Parkplätze in der Umgebung wäre das ein Todesstoss für das heutige Miteinander.
- unnötig
- Die ganze Altstadt ist viel zu gross. Die Einschränkungen zu gravierend.
- Dieses Modell fände ich nicht akzeptabel. Am lautesten in der Altstadt ist die Kirchenglocke sowie die Laubbläser der Gärtner :-)
- Für die Anwohner der Altstadt ist es nicht zumutbar, jede spontane Fahrt zum eigenen zuhause zu beschränken. Ebenfalls für die privaten Besucher. Wie wären die Reaktionen der

Anwohner, wenn ihnen die spontane Zufahrt im eigenen Quartier ausserhalb der Altstadt eingeschränkt oder gar verboten würde?

- Mein Parkplatz ist im betroffenen Gebiet
- Das geht nur, wenn rund um die Altstadt massiv mehr Parkplätze realisiert werden
- Zu grosse Ausdehnung.
- Unser Gewerbe wird einen grossen Teil der ohnehin so dringend benötigten Kundschaft verlieren, Kunden aus umliegenden Gemeinden werden sich Besuche in Bülach (Bsp. auf dem Markt) sehr wohl überlegen. ES SEI DENN: die Stadt schafft es, VOR der Einführung eines Fahrverbots genügend Parkfelder zu schaffen (Bsp. via den Ersatz der offenen Parkfelder neben der Baptistenkirche und gegenüber des Grampen durch zwei kleine, mehrgeschossige Parkhäuser).
- Gefährdet aktuelles funktionierendes System
- Ich glaube nicht daran, dass es attraktiver wird. Es gibt viele Beispiele von ausgestorbenen verkehrsbefreiten Altstadt-Situationen. Ich glaube nicht, dass die Attraktivität so gefördert wird.
- Keine Möglichkeit zu unserem Parkplatz, inkl. Ladestation zu kommen.
- Meiner Meinung nach unnötig die komplette Altstadt autofrei zu machen. Ich sehe nicht ein, dass ich in der Altstadt nur noch zu Fuss weiterkomme (ist doch weitläufig).
- Gegen ein Fahrverbot
- -83 Parkplätze! Das Gewerbe wird aussterben! Augst, Klaus, Volg kriegen keine Kundenfrequenz mehr, Städtli wird zum Museum!

Stufe 2

Stufe 2a (Frage 13 und 14):

Viel besser als heute

- Fertig mit parkplatz-suchenden welche zu 95 Prozent gar nicht in der Altstadt einkaufen oder ein Restaurant besuchen. Unnötige Durchfahrten werden komplett unterbunden!
- Ich bin der Meinung damit der Kern der Altstadt komplett autofrei sein soll. Somit wäre dies eine gute Lösung.
- Aber Klaus hat viel autoafine Kunden. Durch die Parkplätze beim Storch und hinter der Kirche gibt es trotzdem Möglichkeiten. Restaurants mit Abend-Kundschaft werden nicht übermässig benachteiligt im Vergleich zu den Versionen 1a/1b/1c.
- Kein Lärm, mehr Fussgänger, mehr Kultur in der Altstadt möglich
- Nicht ganz so gut wie 1c, da Lieferdienste an gewissen Orten nicht mehr möglich sind.
- Bei permanenten Sperrungen kann bei dieser Variante wenigsten ein kleiner Teil vom Städtli komplett beruhigt werden. Quasi eine kleine Ruhe-Oase ohne lästige Parkplatz-Suchende. Wie bereits erwähnt. Ein Teil der Parkplätze beim Goldener Kopf sind von der Stadt Bülach illegal erstellt worden. Ohne Dienstbarkeiten von den Grundstückbesitzern auf der Gegenseite. Diese Parkplätze sind nicht befahrbar (rein- und raus fahren) ohne die Privatgrundstücke zu tangieren. Auf diesen Privatgrundstücken besteht lediglich ein "Fussgänger-Servitut" zu Gunsten der Öffentlichkeit. Nicht aber eine "Fahr-Wegrecht" zu Gunsten der Stadt Bülach!
- Das wäre der Traum! Aber realistisch gedacht, wird das ein Traum bleiben

- Es kommt Ruhe Freude Frieden in wenigstens einen kleinen Ort von Bülach. Viel bessere Sicherheit Lebensqualität mehr Besucher die durch unsere schöne Altstadt flanieren. Evtl. ein oder zwei mehr Straßencafés draussen aufstellen. herrlich
- Der Markt könnte oben in der Altstadt stattfinden. Der Verkehr ist echt störend vor allem an den Wochenenden, man wird ansonsten fast überfahren von Kunden, die meinen Sie müssen bis vor die Türe der Bäckerei/Metzgerei fahren
- Nur Ganz-Sperrungen bringen eine Verbesserung im relativ kleinen Stedtli von Bülach.
- Mein Favorit
- Meine Lieblingsvariante

Besser als heute

- besser als heute
- Begrünung wäre sicher gut. Problem ist die Parkplatzsituation vom Goldenen Kopf. Das Restaurant braucht Parkplätze. Zudem muss der Nachtlärm eingeschränkt bleiben. Das Pub hat bis morgens um 3 geöffnet, was im Sommer viel Lärm bringt. Die Politiker von Bülach leben in weniger lärmigen Stadtteilen und die Wohnqualität im Stedtli ist ihnen egal. Das ist aber kein Problem der Verkehrsberuhigung.
- Gute Regelung, Velos sollten zugelassen sein. Die Strecke ist zu kurz.
- Besser als Stufe 1
- eine gute Begegnungszone
- Velos sollten nicht verboten werden. Höchstens eine Geschwindigkeitsbegrenzung für Velos wäre ok. Der Autofreie Bereich ist noch zu klein. Eine permanente Installation anstelle der Parkplätze ist super.
- Fahrverbot erhöht die Qualität für Bewohner und Passanten
- Permanente Nutzung der jetzigen Parkplätze sinnvoll und nötig, gute Parkmöglichkeiten bei dieser Variante. Anlieferung ev. ganztags gewährleisten da unter Umständen für Gewerbe sonst kaum machbar? Kein Fahrverbot für Fahrräder o.Ä.!
- der Bereich ist gut, keine Parkplätze gut
- Velos sollten erlaubt bleiben
- So hätten die Gewerbe treibenden und Privaten immer noch ein Zeitfenster für ihr Lieferungen
- Weniger Autos, mehr Sicherheit für Fussgänger
- Mehr Freiraum für Fussgänger
- Ein Fahrverbot für die ganze Altstadt wäre besser.
- Ist meine Alternative zu 2c. Wenn Fahrverbot, dann auch Velos verbieten.
- Wäre gespannt wie sich die Altstadt weiter entwickeln könnte
- Nutzung öffentlicher Raum möglich (Bäume, Bänke, etc.)

Eher besser als heute

- Ich bin für 1c
- Weniger Verkehr in der Altstadt
- Zu wenig Einschränkung, zu viel Verkehr noch immer

- Das finde ich eine gute Lösung. Unklar ist mir, was das für die AnwohnerInnen mit Auto bedeutet. Selbst habe ich kein Auto.
- Permanent ist nicht gut, Anlieferer müssen anliefern können.
- Autofrei muss das Ziel sein, deshalb nur ein Schritt in die richtige Richtung.
- Eine zu kleine Zone.
- Bessere Luft, höhere Verkehrssicherheit, höheres Verkehrsaufkommen um den Bereich
- Selbe wie 1a. 5h weiteres Fahrverbot hat kaum Einfluss. Querung Rathausgasse-Brunngasse halten auch den Rathausbrunnen verkehrsfrei.

Neutral

- Veloverkehr (im Schrittempo) muss unbedingt weiterhin erlaubt sein! Der systematische Ausschluss von Veloverkehr scheint ein politischer Schachzug zu sein, damit der finale Vorschlag keine Mehrheit findet!
- Was ist mit Leuten, die dort wohnen und Auto haben. Was heißt Begründung? Wo und was genau wird begründet??
- Keine Begründung
- Grundsätzlich eine ähnliche Variante wie V 1a, jedoch scheint letzterer Vorschlag ein besserer Kompromiss zu sein wie V 2a.
- Für die Anwohner im roten Gebiet, sollte die Zufahrt mit Spezialbewilligung möglich sein. Die Anwohner sollten nach Möglichkeit aussen rumfahren, damit bin ich einverstanden.

Eher schlechter als heute

- auf lange Frist, vielleicht eine schöne Lösung...aber das Gewerbe würde aus meiner Sicht die kurz- bis mittelfristigen Einbussen nicht überleben
- Wie 1a
- Die beste Lösung.
- Irgendwann muss eine Zufahrt möglich sein.
- Gewerbe könnte fehlende Laufkundschaft haben
- Such- und Schleichverkehr verschieben sich auf die anderen Strassen der Altstadt und erhöhen die Belastung dort. Frei gewordener öffentlicher Raum ist aber positiv zu bewerten.
- Was passiert mit den Anwohnerparkplätzen bei dem Fahrverbot? Kein Verbot ohne Klärung

Schlechter als heute

- Bei einem temporären Fahrverbot überwiegen die negativen Effekte für Anwohner und Gewerbetreibende. Wieso soll an Werktagen ein Fahrverbot gelten, an diesen Tagen und zu den aufgeführten Zeiten gibt es kein Potential für Gewerbe. Eine Einschränkung ist wenn überhaupt sinnvoll in Zeiten wo flaniert wird (definitiv nicht im Winter, definitiv nicht Werktags ab 11.00 Uhr)
- Mittagsgeschäft Restaurants. Velofahrverbot? Nein!
- Mehr Verkehr in den anderen Gassen.

Viel schlechter als heute

- Zudem würde der Abbau von Verkaufsangeboten und Gewerbe weiter beschleunigt
- man kann die Altstadt mit ihren Geschäften schliessen
- Folge: Ausgestorbenes Städtli

- Ich bin mit dem aktuellen Regime zufrieden.
- Parkplätze fallen weg - weniger Kundschaft. Parkplätze für Anderweitige Installationen können bei speziellen Anlässen auch ohne Verbot genutzt werde.
- Kein Fahrverbot, es muss befahrbar sein.
- Kein Nutzen für die Anwohner und Gewerbebetriebe
- Gefahr fürs Gewerbe und generell für die Lebendigkeit im Stedtli
- Stadt verweist blitzschnell.
- Das hätte ja zur Folge, dass mehr Verkehr an der HHG wäre! Sicher nicht!
- Entweder ganz oder gar nicht. Es wird sonst zu viel Verkehr über die Hans-Haller-Gasse geben.
- ganz schlecht für Kunden - Kunden brauchen nahe Parkplätze, ansonsten gehe sie an andere Orte. siehe Punkt 4
- PP werden weiterhin benötigt
- Gewerbe wird abgeschnitten, Kunden kommen nicht mehr zu den Geschäften (insbesondere Ältere und Betagte)
- Permanent verschlimmert sich alles minim.
- Dito oben und total unerwünscht!!
- Jede Veränderung im aktuellen System hat unerwünschte Konsequenzen, wenn die Altstadt weiterhin für alle Ansprüche (und Verkehrssysteme!) attraktiv bleiben soll.
- Belassen wie es ist
- Das existierende Gewerbe in dieser Zone wird nicht überleben können. Das externe Planungsbüro EBP hat leider keine Fakten beigelegt mit Anzahl Bewegungen pro Tag und Zeit, sondern nur eine subjektive Bewertung gemacht. Auch wurde der Fakt, dass es um die Altstadt zu wenige PP's hat nicht berücksichtigt.
- Einseitiges Diktat!
- Entweder alle Autos oder keine
- Den Geschäften in diesem Bereich würden ein Grossteil der Kunden verloren gehen
- Auch diese Variante macht absolut keinen Sinn und ist eine riesige und mühsame Einschränkung sowohl für das Gewerbe, deren Kunden sowie für die Anwohner. Unsere Städtli-Restaurants haben ja heute bereits die Möglichkeit, im Sommer auch Gartencafé anzubieten. Die Menschen sind bequem geworden, und ohne Mobilität (Auto/Velos etc.) würden nur noch die wenigsten Gäste von ausserhalb hierherkommen.
- Heute funktioniert es sehr gut!
- idiotisch
- Bin gegen eine Autofreie Altstadt. Es hat zu wenig Geschäfte, die zum Bummeln einladen. Es hat schon genügend Restaurants mit genügend Aussenflächen. Auch sollte Rücksicht genommen werden auf die vielen Anwohner. Wegen Lärmbelästigung durch Restaurants etc. Eine Begrünung wäre ja auch so umsetzbar.
- Grundsätzlich wäre es schön keinen Verkehr zu haben, wir haben dann in der Gerbegasse massiv Mehrverkehr und daher ist dies für mich aus unserer Sicht KEINE Option.
- Verwirrung und Verkehrstafelwald werten die Altstadt kaum auf.

- Gnadenstoss für einige KMU's
- Das Gewerbe an der Marktgasse wird darunter leiden und die privaten Parkplätze in den nicht betroffenen Gassen werden noch mehr überwacht und verteidigt werden müssen.
- Gefährdet aktuelles funktionierendes System
- Es wird weniger Leute in der Altstadt haben. Schlecht für Geschäfte.
- Die Altstadt wird dadurch unattraktiv für die Kundschaft. Zu Fuss im Winter/ bei Regen wird niemand in der Altstadt bummeln.
- -20 Parkplätze
- Lieferdienst in der Rathausgasse ist nicht gewährleistet, da der Paketdienst zwischen 14 und 17 Uhr kommt. Und wie ist es mit den Anwohnern?

Stufe 2b (Frage 15 und 16)

Viel besser als heute

- Ich bin der Meinung damit der Kern der Altstadt komplett autofrei sein soll. Somit wäre dies eine gute Lösung. Hier gäbe es zusätzlich noch die Möglichkeit für weitere Cafés oder Bars, Restaurants, damit man das Leben draussen im Sommer geniessen kann.
- mein (realistischer) Favorit
- Restaurant-Kunden benachteiligt
- Anlieferung sichergestellt. mit dieser Lösung könnte sich Stadt leben entwickeln indem sich Menschen treffen und nicht parkierte Autos
- Auch hier: ich versteh den Unterschied zwischen 2a und 2b nicht. Aber ja, das wäre grossartig!
- Weniger Autos, mehr Sicherheit für Fussgänger
- Noch mehr Freiraum für Fussgänger und mehr Begegnungen möglich, da die Altstadt damit viel anziehender wird.
- Ist die klarste Regelung. Geht ganz durch die Altstadt und man muss keine Angst vor Velos haben.

Besser als heute

- Alles ist besser als heute. Ich bin für 1c
- Gute Regelung, Velos sollten zugelassen sein.
- Besser als Stufe 1
- Begegnungszone gewinnt
- Geht besser
- Velos sollten nicht verboten werden. Höchstens eine Geschwindigkeitsbegrenzung für Velos wäre ok. Der Bereich ist noch immer recht klein. Eine permanente Installation anstelle der Parkplätze ist super.
- Fahrverbot erhöht die Qualität für Bewohner und Passanten
- Konsequenterer Lösung als 2a. Ausnahmegewilligungen wohl nötig. Z.B. fürs Zügeln. Unklar ist mir die Auswirkung für die AnwohnerInnen mit Fahrzeug
- Verlässliche Verkehrssicherheit noch breiter
- Ein Fahrverbot für die ganze Altstadt wäre besser.

- Es wäre zu befürchten, dass der Verkehr in den Randzonen der Altstadt zunimmt.
- Starke Reduktion MIV

Eher besser als heute

- Velos sollten erlaubt bleiben
- Permanent ist nicht gut, Anlieferer müssen anliefern können.
- Autofrei muss das Ziel sein, deshalb nur ein Schritt in die richtige Richtung.
- Bessere Luft, höhere Verkehrssicherheit, mehr öffentlicher Raum
- Bessere Einbindung des Wurmfortsatzes Marktgasse Hans-Haller Gasse bis Untertor zur Altstadt. + verkehrsfreier Rathausbrunnen.

Neutral

- Veloverkehr (im Schritttempo) muss unbedingt weiterhin erlaubt sein! Der systematische Ausschluss von Veloverkehr scheint ein politischer Schachzug zu sein, damit der finale Vorschlag keine Mehrheit findet!
- Hätte keine viel grössere negative Einwirkung
- Keine Begründung
- Parkplätze an der Marktgasse Richtung Untertor (vor Messerscherrer) so belassen.

Eher schlechter als heute

- auf lange Frist, vielleicht eine schöne Lösung...aber das Gewerbe würde aus meiner Sicht die kurz- bis mittelfristigen Einbussen nicht überleben
- Gibt es auch Plan wie wird man die freien Räume nutzen?
- Vergleiche Antwort zu V1b, die permanente Sperrung würde für die Gastronomie- und Gewerbetriebe nicht nur den Nachmittags- und Abend-Betrieb einschränken, sondern zusätzlich auch den Vormittagsbetrieb.
- Irgendwann muss Zufahrt möglich sein
- Es wird klar für Einzelne wertvoller Raum geschaffen, für Andere wird es zu lärmig sein. Wo stellen die Leute ihr Auto hin? Auf die Privatparkplätze in den umliegenden Gassen oder ähnlich?
- Such- und Schleichverkehr verschieben sich auf die anderen Strassen der Altstadt und erhöhen die Belastung dort. Frei gewordener öffentlicher Raum ist aber positiv zu bewerten.
- Zu viele Parkplätze gehen verloren

Schlechter als heute

- Restaurants und Läden brauchen Zufahrt.
- Bei einem permanenten Fahrverbot überwiegen die negativen Effekte für Anwohner und Gewerbetreibende. Wieso soll an Werktagen ein Fahrverbot gelten, an diesen Tagen und zu den aufgeführten Zeiten gibt es kein Potential für Gewerbe. Eine Einschränkung ist wenn überhaupt sinnvoll in Zeiten wo flaniert wird (definitiv nicht im Winter, definitiv nicht Werktags ab 11.00 Uhr)
- Umfasst nicht ganze Altstadt
- Mehr Verkehr in den anderen Gassen. Nicht sinnvoll für das Gewerbe.
- Es fehlen genügend PP in unmittelbarer Nähe der Altstadt

- Grundsätzlich wäre es schön keinen Verkehr zu haben, wir haben dann in der Gerbegasse massiv Mehrverkehr und daher ist dies für mich aus unserer Sicht zwar besser als 2a, aber noch immer KEINE Option.

Viel schlechter als heute

- Kein Fahrverbot, es muss befahrbar sein.
- Der Verkehr rund um die Marktgasse würde mehr belastet und vermutlich ein Chaos verursachen.
- Kein Nutzen für die Anwohner und Gewerbebetriebe, Enteignung privater Grundstücke/Parkplätze
- Gefahr fürs Gewerbe und generell für die Lebendigkeit im Stedtli
- Parkplätze für Geschäfte? Velos verbieten? NEIN
- Entweder ganz oder gar nicht. Es wird sonst zu viel Verkehr über die Hans-Haller-Gasse geben.
- ganz schlecht für Kunden - Kunden brauchen nahe Parkplätze, ansonsten gehe sie an andere Orte. siehe Punkt 4
- Unnötig, wird nicht gewünscht
- Gewerbe wird abgeschnitten, Kunden kommen nicht mehr zu den Geschäften (insbesondere Ältere und Betagte)
- Antwort siehe Frage 1b (oben). Permanent verschlimmert sich alles minim.
- Jede Veränderung im aktuellen System hat unerwünschte Konsequenzen, wenn die Altstadt weiterhin für alle Ansprüche (und Verkehrssysteme!) attraktiv bleiben soll.
- Belassen
- Das existierende Gewerbe in dieser Zone wird nicht überleben können. Die Geschäfte beim Untertor werden noch weniger frequentiert. Das externe Planungsbüro EBP hat leider keine Fakten beigelegt mit Anzahl Bewegungen pro Tag und Zeit, sondern nur eine subjektive Bewertung gemacht. Auch wurde der Fakt, dass es um die Altstadt zu wenige PP's hat nicht berücksichtigt.
- Einseitiges Diktat!
- Keine Parkplätze für Kunden
- Alle Autos oder gar keine
- Auch diese Variante macht absolut keinen Sinn und ist eine riesige und mühsame Einschränkung sowohl für das Gewerbe, deren Kunden sowie für die Anwohner. Unsere Städtli-Restaurants haben ja heute bereits die Möglichkeit, im Sommer auch Gartencafé anzubieten. Die Menschen sind bequem geworden, und ohne Mobilität (Auto/Velos etc.) würden nur noch die wenigsten Gäste von ausserhalb hierherkommen.
- Heute funktioniert es sehr gut!
- idiotisch
- Das Gewerbe an der Marktgasse wird darunter leiden und die privaten Parkplätze in den nicht betroffenen Gassen werden noch mehr überwacht und verteidigt werden müssen.
- unnötig
- Gefährdet aktuelles funktionierendes System

- Verlieren des Parkplatzes
- Die Altstadt wird dadurch unattraktiv für die Kundschaft. Zu Fuss im Winter/ bei Regen wir niemand in der Altstadt bummeln.
- -30 Parkplätze. Jeder Gastrobetrieb bietet schon heute überattraktive Aussenplätze an! Sonntags sind sowieso die meisten geschlossen. Auffällig, dass das stadteneigene Hotel sehr oft an Feiertagen, usw. geschlossen ist! Also nicht im Sinn des Angestrebten.
- Ist nicht besser als Stufe 2a

Stufe 2c (Frage 17 und 18)

Viel besser als heute

- Antwort siehe 2a. Endlich gleiche Spielregeln für das gesamte Gewerbe! Nicht nur einzelne Gewerbler welche die unnötigen Fahrten durchs stedtli zu ihren Gunsten nutzen! Stadt Bülach soll endlich den Parkraum ausserhalb von der Altstadt erstellen und aufstocken! Mit den 2 1/2 Millionen CHF, welche den Eigentümern von den Liegenschaften im stedtli über Jahrzehnte abgenommen worden sind! (Thema: Abgeltung fehlende real-Parkplätze) in der Altstadt!
- Hier fehlen dann generell PP in der ganzen Stadt. Auch haben wir die Kirche, wo viele auf den öffentlichen PP's parkieren
- Alle werden gleichbehandelt
- Für mich wäre dies die absolut beste Lösung. Lieferdienste wären nach wie vor möglich und die ganze Altstadt wird gleichbehandelt.
- Besser als Stufe 1
- Siehe Antwort Nr. 14. Nur permanente Sperrungen bringen einen Vorteil zur Beruhigung der Altstadt. Dann sind die Spielregeln für alle gleich und alle Liegenschaftsbesitzer können die Plätze vor Ihren Läden besser nutzen. Nicht wie heute wo einzelne Gewerbler alles für ihren eigenen Vorteil ausschöpfen und noch gross-kotz behaupten das gesamte Gewerbe würde profitieren!
- Da gewinnt Bülach mit einer schönen Altstadt
- Lebensqualität zurück, Leben in der Altstadt zurück, Sicherheit erhöht! Velo sollten fahren dürfen, davon geht deutlich weniger Gefahr aus als von Autos.
- Ganz oder gar nicht
- Fahrverbot erhöht die Qualität für Bewohner und Passanten
- Ja, das wäre auch gut
- Weniger Autos, mehr Sicherheit für Fussgänger
- wäre fair! Und wir hätten an der Gerbegasse keinen Mehrverkehr. Allerdings verstehe ich das Gewerbe! UND: es müssen dringend Alternativpakrmöglichkeiten angeboten werden - auch für unsere Besucher. Denn der Parkraum ist knapp. Kann man nicht noch mehr Tiefgaragen bauen?
- Bei weitem die beste Variante, Lebensqualität wie in den besten Schweizer Altstädten
- Wenn schon, denn schon. Gerne doch die ganze Altstadt! Es würde sich lohnen. Tolle Idee.
- Zu allen Fragen in Punkt 2, Autos braucht es in der Altstadt keine.

- Würde eine maximal attraktive Entwicklung zulassen. Zusätzliche Parkplätze rund um die Altstadt müssten geschaffen werden.
- Höhere Verkehrssicherheit, Gewerbe kann mehr Raum nutzen, Stadtbild attraktiver
- Simplem Verkehrsregime, einprägsam. Unterbindet Umgehungsverkehr. Velofahrverbot überrissen.
- Eine Altstadt muss nicht befahren werden können.
- Käme der autofreien Altstadt am nächsten.

Besser als heute

- Ich würde eine autofreie Altstadt begrüßen. Ich denke es würde auch der Altstadt ein ganz anderes Flair geben.
- Kann doch nicht sein, dass Velos verboten, werden ... Ansonsten wäre es natürlich super!
- Noch konsequentere Lösung als 2a und 2b und deshalb meine bevorzugte Lösung. Ohne Ausnahmegewilligungen geht es aber kaum (Zügeln, Parkplätze der AnwohnerInnen).
- Ob die Gesamt-Sperrung der Altstadt notwendig ist? Evtl. ist das über das Ziel hinausgeschossen
- Kein Such- und Schleichverkehr in der Altstadt mehr zu diesen Zeiten. Frei gewordener öffentlicher Raum kann z.B. für Gastronomie verwendet werden. Es braucht aber alternative Parkmöglichkeiten.

Eher besser als heute

- Leider habe ich hier keine Informationen für die Anwohner gefunden. Wie sieht es aus wenn Anwohnerparkplätze oder Besucherparkplätze in dieser Zone befinden? Ich denke bei diesem Vorschlag verliert die Altstadt zu viele Parkplätze
- Velos dürfen nicht verboten werden. Höchstens eine Geschwindigkeitsbegrenzung für Velos wäre ok. Dieser Bereich des Fahrverbotes ist zwar grösser als die anderen Vorschläge. Jedoch schießt dieser Vorschlag etwas über das Ziel hinaus. Eine kurze Anlieferzeit für Anlieferungen sollte gewährleistet werden.
- Permanent ist nicht gut, Anlieferer müssen anliefern können.

Neutral

- schöne Lösung, gefällt mir gut ist aber nicht mehrheitsfähig. zu viele Einschränkungen für alle
- Parkplätze sollten bestehen bleiben, siehe Antwort 16.
- Keine Begründung
- Geht ein bisschen zu weit

Eher schlechter als heute

- Schwierige Regelung. Die Anwohner und Gäste von Anwohnern sind sehr eingeschränkt
- Veloverkehr (im Schrittempo) muss unbedingt weiterhin erlaubt sein! Der systematische Ausschluss von Veloverkehr scheint ein politischer Schachzug zu sein, damit der finale Vorschlag keine Mehrheit findet!
- Zufahrt für Anwohner?
- Voll übertrieben. So werden alle nahliegenden Straßen mit Autos belagert nur um Fußgänger Altstadt zu gewinnen.

- Hier gibt es die Umgebung noch nicht her, doch könnte es die Altstadt für Fussgänger beleben
- Ein Zeitfenster morgens ist für das Gewerbe sinnvoll
- Autofrei 🚫, velofrei 🚲
- Zu starke Einschränkungen

Schlechter als heute

- Dann wird die Altstadt nur noch für Büros genutzt und nächtlicher Vandalismus wird noch stärker. Existiert bereits!
- Bei einem permanenten Fahrverbot überwiegen die negativen Effekte für Anwohner und Gewerbetreibende. Wieso soll an Werktagen ein Fahrverbot gelten, an diesen Tagen und zu den aufgeführten Zeiten gibt es kein Potential für Gewerbe. Eine Einschränkung ist wenn überhaupt sinnvoll in Zeiten wo flaniert wird (definitiv nicht im Winter, definitiv nicht Werktags ab 11.00 Uhr)
- auf lange Frist, vielleicht eine schöne Lösung...aber das Gewerbe würde aus meiner Sicht die kurz- bis mittelfristigen Einbussen nicht überleben
- Einschränkungen zu rigoros
- Die Ladengeschäfte werden gegenüber Marktständen und Strassencafés diskriminiert
- Ich bin gegen eine vollkommene Fussgängerzone. Zuerst sollten die Leute verzichten lernen, mit dem Auto in die Altstadt zu fahren und auch einmal laufen. Wo wird eine neue Möglichkeit zum Parkieren geschaffen?
- Zu starke Einschränkungen

Viel schlechter als heute

- Kein Fahrverbot, es muss befahrbar sein.
- Was ist mit den Anwohnern?
- Wir sind auf den Autoverkehr unserer Kunden angewiesen. Ich rechne mit einem klaren Umsatzrückgang, falls es zu eine totalen Verkehrsfreien Zone kommen würde.
- Kein Nutzen für die Anwohner und Gewerbebetriebe, Enteignung privater Grundstücke/Parkplätze
- Gefahr fürs Gewerbe und generell für die Lebendigkeit im Stedtli
- Eine Stadt hat Velos und Autos.
- Wo sollen Besucher parkieren? Velos wohin denn?
- ganz schlecht für Kunden - Kunden brauchen nahe Parkplätze, ansonsten gehe sie an andere Orte. siehe Punkt 4
- Und was passiert mit Personen, die nicht gut zu Fuss sind? Verkaufsgeschäfte leider erheblich
- Gewerbe wird abgeschnitten, Kunden kommen nicht mehr zu den Geschäften (insbesondere Ältere und Betagte)
- Permanent verschlimmert sich alles minim.
- Dito oben! KEIN Fahrverbot erwünscht!

- Dieses Konzept würde einige Gewerbebetriebe und Anwohner in starke Bedrängnis bringen! Wäre die Stadt bereit und im Stand die nötigen Parkieranlagen am Rand der Altstadt bereit zu stellen? Nein!
- sicher kein Fahrverbot für Velos und was ist mit den Anwohnern?
- Lätet ein Geschäftsterben ein. Mit 50% weniger Umsatz kann keiner überleben
- Jede Veränderung im aktuellen System hat unerwünschte Konsequenzen, wenn die Altstadt weiterhin für alle Ansprüche (und Verkehrssysteme!) attraktiv bleiben soll.
- Belassen
- Unsere Mieter haben ganz klar gesagt, wenn autofrei kommt ziehen wir aus! Zu hoffen es gibt dann überall Restaurants/Bars wie das Planungsbüro schreibt ist wohl ein Traum. Die Lärmklagen der Nachbarn gibt es heute schon bei den existierenden Restaurants & Pubs.
- Wo können Autos und generell Fahrzeuge parkiert werden? Die gesamte Parkflächenfrage ist ungelöst! Diese Lösungs-Vorschläge sind wichtig und gehörten mit in die Umfrage.
- Vergleiche Antwort zu Variante 1c: Extremvariante, die zu Verödung der Altstadt anstatt zu dessen Stärkung als Zentrumsfunktion führen würde. Als regionale Bezirkshauptstadt sind die Geschäfte in der Altstadt von Bülach trotz gutem ÖV-Angebot auf die Kundschaft angewiesen, welche per Auto anreist. Alternativ müsste die Stadt konkrete Alternativ-Standorte der Parkplätze (bspw. ein neues Sammel-Parkhaus) anbieten, was keinem Kosten-Nutzen-Verhältnis standhalten würde.
- Bevormundung des freien Bürgers!
- Keine Parkplätze für Kunden
- Alle Autos oder keine
- Auch diese Variante macht absolut keinen Sinn und ist eine riesige und mühsame Einschränkung sowohl für das Gewerbe, deren Kunden sowie für die Anwohner. Unsere Städtli-Restaurants haben ja heute bereits die Möglichkeit, im Sommer auch Gartencafé anzubieten. Die Menschen sind bequem geworden, und ohne Mobilität (Auto/Velos etc.) würden nur noch die wenigsten Gäste von ausserhalb hierherkommen.
- Heute funktioniert es sehr gut! Und aufgrund der fehlenden Parkplätze in der Umgebung wäre das ein Todesstoss für das heutige Miteinander.
- völlig idiotisch
- Wo werden denn neue Parkplätze geschaffen? Wie kann ich meinen Hausarzt nach einem Unfall noch besuchen? Oder gibt es dann doch plötzlich viele Sonderbewilligungen?
- Was passiert mit all den Autos der Anwohner? Bietet die Stadt Gratisparkplätze ausserhalb der Altstadt an?
- Zumutung für die Altstadtbewohner und das Gewerbe, so eingeschränkt zu werden ohne wirkliche Not.
- Unbrauchbar für mich, Parkplatz mit Elektroladesäule, aber auch für das Gewerbe
- Geht zu weit.
- Unser Gewerbe wird einen grossen Teil der ohnehin so dringend benötigten Kundschaft verlieren, Kunden aus umliegenden Gemeinden werden sich Besuche in Bülach (z.Bsp auf dem Markt) sehr wohl überlegen. ES SEI DENN: die Stadt schafft es, VOR der Einführung eines Fahrverbots genügend Parkfelder zu schaffen (z.Bsp. via den Ersatz der offenen

Parkfelder neben der Baptistenkirche und gegenüber des Grampen durch zwei kleine, mehrgeschossige Parkhäuser).

- unnötig
- Gefährdet aktuelles funktionierendes System
- Verlieren vom Parkplatz. Weniger Leute in der Altstadt, schlecht für Geschäfte.
- Die Parkplätze sind bereits jetzt knapp. Gerade für betagte Menschen ist auch der Zugang zur Kirche nicht gewährleistet.
- -83 Parkplätze!! Dümmer geht's nicht! Zufahrt Lieferung: Schaffhauserstr., Kasernenstr., Poststrasse!

Stufe 3 (Frage 19 und 20)

Viel besser als heute

- Würde für mich auch stimmen. Würde die Altstadt auch schon einladender machen. Das Geschehen rundum könnte aber noch wie bis anhin ablaufen.
- Ob Fussgängerzone oder Fahrverbot spielt für mich nicht so eine grosse Rolle. Jedoch bin ich dafür damit der Kern der Altstadt Autofrei wird. Auch hier gibt es mehr Platz für Cafés, Restaurants und Bars, um draussen zu verweilen und die Sommer Abende zu geniessen.
- meine Ideallösung: die Lebensqualität wäre für die Fussgänger und die Konsument/innen die höchste!
- Anlieferung sichergestellt. mit dieser Lösung könnte sich Stadt leben entwickeln indem sich Menschen treffen und nicht parkierte Autos
- Der Einbezug der gesamten Altstadt wäre vorzuziehen.
- Tolle Lösung.
- Für Velo Schritttempo kann nicht durchgesetzt werden
- Klare Richtlinie, neue Parkplätze rund um Altstadt? damit nicht Privatparkplätze dauernd verteidigt werden müssen
- Endlich-Leben zurück in der Altstadt!
- Der Rest der Altstadt sollte ebenfalls beschränkt werden, jedoch ev. eine andere Variante/Stufe. Ansonsten gut.
- die einzige wirklich gute Variante, das Veloverkehr zugelassen ist, was zwingend ist! Eigentlich wären auch etwas weniger strikte Varianten dessen möglich, aber hier nicht präsentiert, was sehr schade ist.
- Fahrradverkehr ist in Bülach sehr wichtig und sollte gefördert werden. Gerade für Anwohner der Altstadt, welche auf ein Auto verzichten, ist das Fahrrad praktisch und unverzichtbar. Jetzige Parkplätze dauerhaft nutzen, schöneres Stadtbild, sicherer Verkehr und bessere Begegnungszone für Fussgänger
- autofreie Altstadt
- beste Variante
- Anwohner sollten mit Bewilligung für best. Zwecke auch anliefern können (Bsp. Umzug).
- Ja, das finde ich gut
- Sehr gute Lösung. Ohne Ausnahmegewilligungen kaum machbar (Z.B. fürs Zügeln). Unklar ist mir die Auswirkung auf die AnwohnerInnen mit Auto.

- Toll.
- Siehe Antworten Varianten 1, Parkplätze gibts ja genügend in der Tiefgarage, ist ja meistens leer
- Weniger Autos, mehr Sicherheit für Fussgänger
- Entspricht meiner „Ideal“-Vorstellung einer Altstadt in Zeiten des Klimawandels
- Optimale Lösung
- Beibehaltung des Veloverkehrs finde ich richtig. Die Bezeichnung "Fussgängerzone" ist positiver konnotiert als "Fahrverbot", politisch eher tragbar.

Besser als heute

- Die ganze Altstadt muss mit einbezogen werden
- Kein Durchgangsverkehr mehr und die Altstadt wäre zumindest im Kern frei von Verkehr
- Eine Fussgänger-Zone für die ganze Altstadt wäre besser.
- Motorisierter Verkehr und Velos können noch durch fahren dadurch keine Verbesserung Verkehrssicherheit
- Wenn Anwohner zum zugelassenen verkehr gehören! Nicht für Besucher von Anwohner.

Eher besser als heute

- Velofahrer sind gefährlicher als die Autos, teilweise machen was sie wollen und erschrecken die Fußgänger.
- Velos sind erlaubt
- Velos sollen langsam fahren dürfen, Fussgänger haben weniger Sicherheit gegenüber 2c
- Zunahme Verkehr in den Randzonen, unattraktiv für Fahrräder.

Neutral

- und die Anwohner?
- Bitte kein Velo Verkehr, ist zu gefährlich. Wenn verkehrsfrei dann komplett
- Für Anwohner erlaubt
- Ich finde Velos sollten zugelassen sein.

Eher schlechter als heute

- Parksituation schon jetzt mühsam
- auf lange Frist, vielleicht eine schöne Lösung...aber das Gewerbe würde aus meiner Sicht die kurz- bis mittelfristigen Einbussen nicht überleben
- Umfasst nicht ganze Altstadt
- Such- und Schleichverkehr verschieben sich auf die anderen Strassen der Altstadt und erhöhen die Belastung dort. Frei gewordener öffentlicher Raum ist aber positiv zu bewerten. Ich sehe den Unterschied zu 2b nicht wirklich...
- Viel zu starke Einschränkungen

Schlechter als heute

- Bei einem permanenten Fahrverbot überwiegen die negativen Effekte für Anwohner und Gewerbetreibende. Wieso soll an Werktagen ein Fahrverbot gelten, an diesen Tagen und zu den aufgeführten Zeiten gibt es kein Potential für Gewerbe. Eine Einschränkung ist wenn überhaupt sinnvoll in Zeiten wo flaniert wird (definitiv nicht im Winter, definitiv nicht Werktags ab 11.00 Uhr)

- Mehr Verkehr in den Seitengassen.
- Aus Sicht eines Ladenbesitzers werden die wenigen Detailgeschäfte in der Altstadt veröden
- Kinder dürfen dann auch nicht in der Altstadt Velo fahren
- Wenn Fussgängerzone, dann ohne Velos. Rasende E-Velos sind nicht gut und sollen ausser herumfahren.
- Für die Anwohner wird es zu laut, wenn es zu viele Restaurants, Cafés und Marktstände gibt. Zudem profitieren immer nur dieselben, welche jetzt schon profitieren. Wie ist es mit den kleinen Läden, wenn man nicht mehr parkieren darf, auch nur kurz? Zurzeit werden die Cafés immer breiter und lauter und die Autos stehen öfters kreuz und quer. Es sollte auch über eine Erholungs- und Ruhezone nachgedacht werden - nicht nur Fun und Spass.

Viel schlechter als heute

- Kein Fahrverbot, es muss befahrbar sein.
- Der Verkehr rund um die Marktgasse würde mehr belastet und vermutlich ein Chaos verursachen.
- Wenn man nicht mal mehr mit dem Velo kommen kann, wird die Altstadt ausgestorben sein
- Kein Nutzen für die Anwohner und Gewerbebetriebe, Enteignung privater Grundstücke/Parkplätze
- Gefahr fürs Gewerbe und generell für die Lebendigkeit im Stedtli
- Entweder ganz oder gar nicht. Es wird sonst zu viel Verkehr über die Hans-Haller-Gasse geben.
- ganz schlecht für Kunden - Kunden brauchen nahe Parkplätze, ansonsten gehe sie an andere Orte. siehe Punkt 4
- Immer dasselbe
- Gewerbe wird abgeschnitten, Kunden kommen nicht mehr zu den Geschäften (insbesondere Ältere und Betagte)
- Bülach braucht keine reinen Fussgängerzonen, so wie es ist, ist es für alle das Beste.
- Jede Veränderung im aktuellen System hat unerwünschte Konsequenzen, wenn die Altstadt weiterhin für alle Ansprüche (und Verkehrssysteme!) attraktiv bleiben soll.
- Belassen
- Das existierende Gewerbe in dieser Zone wird nicht überleben können. Die Geschäfte beim Untertor werden noch weniger frequentiert und wohl zu machen müssen. Zudem werden die Wohnungen weniger attraktiv, weil den Mietern der Zugang zur Wohnung erschwert wird. Das externe Planungsbüro EBP hat leider keine Fakten beigelegt mit Anzahl Bewegungen pro Tag und Zeit, sondern nur eine subjektive Bewertung gemacht. Auch wurde der Fakt, dass es um die Altstadt zu wenige PP's hat nicht berücksichtigt.
- Bevormundung!
- Keine Parkplätze für Kunden
- Alle Autos oder keine
- Auch diese Variante macht absolut keinen Sinn und ist eine riesige und mühsame Einschränkung sowohl für das Gewerbe, deren Kunden sowie für die Anwohner. Unsere Städtli-Restaurants haben ja heute bereits die Möglichkeit, im Sommer auch Gartencafé

anzubieten. Die Menschen sind bequem geworden, und ohne Mobilität (Auto/Velos etc.) würden nur noch die wenigsten Gäste von ausserhalb hierherkommen.

- Heute funktioniert es sehr gut!
- idiotisch
- wiederum auf die Kosten der Gerbegasse! Die Kinder spielen dort draussen, die Nachbarschaft trifft sich. Wir müssten den gesamten Mehrverkehr abnehmen.
- Keine sinnvolle Verbesserung, auch optisch nicht
- Eine FUSSGÄNGER-Zone sollte -wenn schon- den Fussgängern vorbehalten bleiben, Velos haben da nichts zu suchen. Trotzdem wird auch oder vor allem der Wertschöpfung und dem Gewerbe, welches sowieso schon zu kämpfen hat, kein Gefallen getan.
- unnötig
- Gefährdet aktuelles funktionierendes System
- Weniger Kontrolle der Polizei
- Die Altstadt wird dadurch unattraktiv für die Kundschaft. Zu Fuss im Winter/ bei Regen wir niemand in der Altstadt bummeln.
- Nicht umsetzbar
- -30 Parkplätze! Private Parkplätze können nur noch durch die Mieter genutzt werden, wenn nicht auch noch verboten!? Wie, Wo ist die An- und Wegfahrt möglich? Private Parkplätze der Geschäfte können nicht mehr benutzt werden. Entschädigung!?
- Samstag, Sonntag gibt es viel Platz und die wenigen Geschäfte haben heute nur wenig Mix. Im Stedtli gibt es zu viele Geschäfte, die das gleiche anbieten.

Frage 22. Möchten Sie dem Projektteam und dem Stadtrat zum Thema «Auto-freie Altstadt Bülach» sonst noch etwas mitgeben?

Eigentümer*in

- Der Stadtrat soll endlich die eingezogenen Gelder (Parkplatz Fond mit 2 1/2 Millionen CHF) verwenden und ausserhalb der Altstadt Parkraum erstellen/erweitern! Alles längsten bekannt. Kein Missbrauch von Privatgrundstücken durch die Stadt Bülach verursacht. Illegale Parkfelder neben Goldener Kopf aufgeben, da keine Dienstbarkeiten vorhanden von den Liegenschaftsbesitzer gegenüber diesen Parkplätzen! Missbrauch von Privatgrundstücken verursacht durch die Stadt Bülach!
- Bleiben Sie dran, vielen Dank!
- Mein grösster Kummer ist, dass die Altstadt zu einem Ghetto wird: Das allerwichtigste wäre die Förderung eines möglichst breiten Mix von Verkaufsgeschäften und Gastronomie. Je einseitiger die Läden (Coiffeursalons, Optiker) oder je mehr Büros ohne Laufkundschaft erstellt werden, umso toter die Altstadt. Gerade so wichtig wie Investition in Verkehrsberuhigung ist die Förderung des Gewerbes und der Kultur. Schon jetzt ist die Altstadt an Schlechtwettersonntagen klinisch tot, weil bspw. der Gastronomie- und Kulturmix lahmt.
- das Zentrum von Bülach geht vom Untertor bis zum Bahnhof und sollte als solches (auch verkehrstechnisch) behandelt werden. Heterogen und flexibel sind Qualitäten!
- Die Altstadt sollte mehr begrünt werden.

- Meines Erachtens ist lediglich die Parkplatzsituation beim Kopf/Zinniker zu überdenken (grösste Unfallgefahr). Präsenz der Polizei am Samstagvormittag würde die Aggressivität zwischen Auto und Fussgänger lindern. Unter der Woche gibt es keine/wenige Konflikte.
- Die juristischen Spielereien vom Stadtrat, die Initiative von A. Bürgin zu eliminieren ist kläglich gescheitert. Ein Armutszugnis für den Stadtrat sich solchen Methoden auf Kosten der Steuerzahler zu bedienen. Zudem ein miserables Verständnis für Demokratie. Die heutige Begegnungszone wurde vom Stadtrat selbst kreiert. Diese ohne je die Bürger von Bülach befragt zu haben. Es wurde lediglich auf einzelne Lieblinge der Stadt Rücksicht genommen. Was an dieser Umfrage seltsam ist: Warum wurden nur die Stedtli Bewohner angeschrieben? (Bewohner, Besitzer uns.) Was ist mit dem Rest der Büli Bevölkerung? Dürfen sich diese nicht äussern, wie sie die Altstadt von Bülach haben möchten? So werden lediglich 200-300 Personen befragt. Was diese Auswertung bringen soll, ist für mich mehr als fraglich. Die "Jünger von bülach-STADT" werden ihrem Präsidenten nach-äffen und nicken bzw. sich gegen eine Sperrung aussprechen. Schön, wird hoffentlich noch dieses Jahr darüber abgestimmt werden. Unabhängig welchen Gegenvorschlag das Parlament präsentieren wird
- Vielen Dank und gutes Gelingen
- Einbahnstrasse. Von oben nach unten.
- Danke für euer Engagement! Hoffentlich wird die autofreie Altstadt baldmöglichst Realität! Viel Energie und Durchhaltewille.
- Es wäre und ist sehr wünschenswert, wenn die Altstadt eine Chance zum Überleben bekommt. Ja, die Altstadt soll attraktiver werden aber nicht mit Massnahmen, welche die Begegnungszone zu einer "toten" Stadt macht, dass Gewerbe noch mehr wegbricht und die Grundlage für eine lebendige Altstadt wegreglementiert wird.
- Projekt sollte begraben werden. Eine linksideologische, steuerschmälernde und geschäftsvernichtende Initiative.
- Altstadt Bülach gewinnt, wenn sie autofrei ist
- Bülach braucht keine reinen Fussgängerzonen, so wie es ist, ist es für Alle das Beste. Mit respektvollem Verhalten und Freundlichkeit aller Verkehrsteilnehmer braucht es keine Fahrverbote.
- Der Autoverkehr in unserer Altstadt Bülach ist seit der Einführung der Begegnungszone kein erhebliches Problem mehr. Sicher liessen sich noch punktuelle Verbesserungen erzielen, so z.B. durch Verminderung der Dauer-Parkierer im Städtchen (Arbeitende, Anwohner) durch attraktive Parkplatz-Angebote ausserhalb der Stadtmauer. Es wäre wichtig, die Leute darauf aufmerksam zu machen!
- Wir haben in der Altstadt im Vergleich zu anderen Innenstädten (noch) ein sehr gut funktionierendes System, welches die Grundlage für eine attraktive und lebendige Innenstadt (immerhin die Visitenkarte für Bülach und emotionaler Mittelpunkt) ist. In vielen anderen Gemeinden und Städten wird heute aufgrund früherer Fehlentscheide viel Geld für eine Wiederbelebung eingesetzt, was aber soweit mir bekannt keinerlei nachhaltige Erfolge zeitigt. Bitte diesen liebenswürdigen Mikrokosmos nicht ohne wirkliche Not aufgrund kurzfristiger politischer Strömungen gefährden!
- 1. Leider hat das Planungsbüro verpasst aufzuzeigen, was es braucht um eine attraktive Altstadt zu haben. Fakt ist, dass die Leute mit dem Auto einkaufen gehen und die Altstadt zu wenig PP hat. Wenn nun noch mehr PP's wegfallen in der Altstadt und um die Altstadt (Grampenweg, Poststrasse, Alterszentrum) wird es zu einem Effekt kommen, den sich

niemand wünscht => eine leere Altstadt. Es fehlen im Bericht die flankierenden Massnahmen, die aufzeigen was es braucht, dass die Leute in die Altstadt kommen. 2. In unserer Altstadt fehlt der richtige Gewerbemix, was in die Bewertung der Umsetzungsplanung nicht eingeflossen ist. Zudem wäre eine Messung der Frequenzen (e.g. Auto, Velo etc.) mit Klärung des Grundes der Fahrt in die Altstadt unbedingt notwendig, um Ideen mit Fakten zu unterstützen. Der Bericht ist zu subjektiv und hofft, dass es dann funktioniert. Folgende 2 Berichte helfen eventuell zu verstehen was die Gefahren sind und was es braucht, dass es funktioniert: https://www.blick.ch/schweiz/von-wegen-laedeli-sterben-darum-bleibt-solothurn-von-der-gentrifizierung-verschont-id18309202.html?utm_medium=email&utm_campaign=share-button&utm_source=transactional; Ist die Brugger Altstadt tot oder einfach ein Wohnquartier? <https://www.srf.ch/news/regional/aargau-solothurn/hallo-srf-regional-ist-die-brugger-altstadt-tot-oder-einfach-ein-wohnquartier>). 3. Das Postulat verlangt «für die Direktbetroffenen in der Altstadt eine praktikable und gewinnbringende Lösung zu finden», leider finde ich dies im Bericht nicht. 4. Es ist auch, dass das Postulat nicht die Eigentümer anspricht, die sind am Schluss die, die am meisten betroffen sind! Besten Dank aber, dass wir eine Einladung erhalten, haben zur Umfrage. Wir würden uns gerne auch direkt einbringen und nicht nur mittels Umfrage, es geht nämlich um viel, danke.

- Jede Teillösung führt zur Verlagerung von Verkehr und ist zu vermeiden.
- Besten Dank an alle Beteiligten.
- Ich könnte mir vorstellen, dass eine Erhebung der Verkehrsdaten zeigt, dass zu Zeiten von Anlieferung an das Gewerbe und zu Stosszeiten am Samstag ein Gedränge ist. Ansonsten sehe ich keinen Anlass die aktuelle Situation zu Ändern.
- Eine animierte Altstadt ist mit dem jetzigen Regime - trotz einiger Nachteile - die bessere Lösung
- Heute funktioniert es sehr gut, eine Veränderung ist nicht berechenbar und sollte nicht ohne Not angestrebt werden. Immer mehr Gemeinden geben nach solchen Veränderungen heute viel Geld aus, die Fehler wieder zu korrigieren und die Innenstädte wieder zu beleben.
- wir brauchen eine lebendige Altstadt. sonst ist es wie mit dem Velo, wenn es regnet, benötigt niemand Velowege.
- Ich appelliere für ein rücksichtsvolles Miteinander, das gilt für Fahrräder, E-Bikes, E-Scooter, Motorfahrzeuge, ... es sollte die Geschwindigkeitsgrenze eingehalten werden.
- Ich glaube nicht, dass Bülach aufgewertet werden kann, nur in dem man eine "autofreie Altstadt" unbedingt als das Wichtigste erachtet. Bülach soll ja auch attraktiv sein um in der Altstadt zu wohnen. So bleibt sie auch belebt und gepflegt. Die Altstadt sollte nicht zu einem Festplatz werden. Es hat schon genügend Aktivitäten in der Altstadt. Auch hat Bülach in der Altstadt viel zu wenige Geschäfte, um eine autofreie Altstadt zu rechtfertigen.
- Fragt die Immobilienbesitzer!!!
- Es ist höchste Zeit, dass sich der Stadtrat ungewollt mit diesem Thema befassen muss. Nur eine Gesamt-Sperrung (zumindest vom Altstadt-Kern) bringt wirkliche eine Verbesserung und Wende vom unnötigen Verkehr. Ein Bruchteil der Automobilisten, welche durchs Städtli fahren konsumieren tatsächlich etwas beim vorhandenen Gewerbe! Ca. die Hälfte der öffentlichen Parkplätze beim Goldigen Kopf sind illegal erstellt worden! Diese müssen sowieso irgendwann weichen. Die Grundeigentümer auf der Gegenseite haben kein notariell verbrieftes Durchfahrtsrecht auf ihren Privatgrundstücken zu Gunsten der Stadt Bülach erteilt. Heutzutage geniessen ein paar wenige Gewerbler im Städtli Bülach "Sonderrechte". Andere Gewerbler werden zum Teil massiv benachteiligt. Keine Parkplätze vor ihren Geschäften.

Täglich wird illegal rund um den Surber Brunnen illegal parkiert. Seit Jahren fehlende Parkplätze rund um den Altstadt-Gürtel. Komplettes Versagen der Politiker! Einbezogenen Gelder (Abgaben fehlende Parkplätze) Jahrzehnte lang durch die Stadt Bülach eingezogen. Seit 1985 die Gelder gemäss Verwendungszweck nie eingesetzt. Zum Teil schikanöses Verhalten vom Stadtrat gegenüber den Liegenschaftsbesitzer. Kleinste Verbesserungen zur Nutzung der Liegenschaft werden vom Stadtrat mit "hinterfützigem" Absagen verunmöglicht. Nicht einmal ein Pinselstrich am denkmalgeschützten Haus ist möglich ohne teures Bewilligungsverfahren. Das heutige Verkehrsregime der Begegnungszone im Städtli ist vom Stadtrat hausgemacht und ein absoluter Witz. Der Stadtrat sollte sich auch irgendwann ins Bewusstsein führen, dass ca. 95% Prozent der Liegenschaften in der Altstadt im Privatbesitz sind. Jahrelang wurden die Liegenschaftsbesitzer von der Stadt links liegen gelassen und schikaniert. Gute Worte vom Stadtrat an die Adressen der Liegenschaftsbesitzer sind nutzlos und heuchlerisch. Der Stadtrat sollte endlich mit Taten folgen und vor allem gewisse "Missstände" im Städtli in Ordnung bringen von denen die Stadt Bülach bestens Kenntnis hat.

- Autofrei oder autoarm wäre schön. Es braucht aber Parkplätze ausserhalb. Die Menschen kommen mit dem Auto, die steigen kaum aufs Velo um. Aber bitte: es soll und darf nicht auf Kosten aller Menschen gehen, die zwar im Städtli aber nicht in dieser Zone wohnen. Sprich der Bereich bei uns in der Gerbegasse der viel genutzt wird (Kinder, Anwohner), der bereits jetzt stark belastet ist und viel zu hohes Tempo der Autos und manchmal auch sehr unfreundliche Menschen übernehmen muss wäre nochmals bestraft. Es darf nicht sein, dass wir das Städtli lebenswert halten (Häuser pflegen, Gärten pflegen), damit die Menschen von ausserhalb kommen und über uns entscheiden. Für sich und zu unserem Nachteil. Megagerne dürfen Sie auch mal zum Kafi an der Gerbegasse vorbei kommen, um das Schauspiel live zu erleben. Es eignen sich der Samstagmorgen und Sommernachmittage, an denen die Kinder draussen spielen.
- Der heutige Zustand könnte wesentlich attraktiver werden, wenn die Stadt den BesucherInnen Sitzbänke zur Verfügung stellen würde und farbenprächtige Rabatten oder Blumentöpfe einrichtet. Ein riesiger Gewinn für alle und alles in der Altstadt und sicher kostengünstiger als alle vorgeschlagenen Projekte. Bitte investiert da. Danke!
- Bleiben so wie es ist, keine Änderungen. Bringt nur unnötige Kosten
- verkehrsfreie Altstadt wurde vom souverän bereits mehrfach abgelehnt
- Es braucht unbedingt Verbesserung! Danke, dass Sie hier aktiv sind
- Eine autofreie Altstadt wäre ein riesiger Gewinn für die Stadt, nicht nur sicherer für die Einwohner, sondern auch attraktiver für Besucher wie im Niederdorf Zürich, Altstadt Winterthur, Schaffhausen, Stein am Rhein...
- Autofrei muss das Ziel sein. Alles andere ist nicht mehr zeitgemäss.
- Ich finde, dass die Altstadt sehr schön ist und stark aufgewertet wird durch die Befreiung von den Autos. Ein Fahrverbot incl. Velos in dem absoluten Kernbereich der Altstadt ist dafür gut geeignet. Velos sollten dann aussen herumfahren oder kurz absteigen.
- Nicht nur für die Anwohner/Eigentümer, sondern auch für die Handwerker sollte die uneingeschränkte Zufahrt möglich sein. Bei einem technischen Notfall wie z.B. Wasserrohrbruch, Heizungsunterbruch etc. kann der Hausbesitzer doch nicht zuwarten, bis am anderen Tag für ein paar Stunden die Zufahrt erlaubt ist.
- Man sollte durchs Städtli durchfahren können, jedoch mit strikter Tempolimit für alle (auch Velos)! Da ist stringentes Bussenverteilen angesagt. Parkieren nur noch max. 30 Min. für

die wichtigsten Einkäufe. Zudem naheliegende Parkiermöglichkeiten ausserhalb erweitern. Anwohner darauf sensibilisieren, falls möglich aussen rumzufahren und/oder eine Spezialbewilligung erteilen.

- Es braucht alternative Massnahmen für das Gewerbe, dessen Kundschaft kurz in die Altstadt mit dem Auto kommt und wieder geht.
- Eine grosse Möglichkeit die schöne Altstadt von Bülach zu einem tollen Ort der Begegnung zu machen. Ich denke das Gewerbe könnte von dieser guten Stimmung profitieren, Personen in friedlicher Stimmung fühlen sich wie in den Ferien und so sind sie bereit mehr Geld auszugeben!
- lieber kleine und gut durchdachte Schritte. Mögliche Teilsperren erstmal am Wochenende.
- Lieber kleine Schritte und Versuche Teilzeitsperren am Wochenende
- Es besteht kein konkretes oder zwingendes Erfordernis, das heutige, gut funktionierende Konzept zu verändern.
- Die Beschränkungen werden die schöne Altstadt "BÜLACH" zu einem Museum umgestalten, Geschäfte müssen schliessen! Konkurs, die Geschäfte können nur noch schwer vermietet werden! Stadtrat und Parlament muss sich für eine lebenswerte, existenzfähige Altstadt einsetzen! Es lohnt sich.

Gewerbetreibende*r

- Wir haben keine gute Passantenlage und könnten ohne die zwei Parkplätze vor unserem Laden nicht überleben.
- bitte so lassen wie es ist!!!!
- Kein Fahrverbot, es muss befahrbar sein. Sonst sterben die gewesener aus.
- Mir ist klar, dass es einigen Personen nicht gefällt das der Verkehr durch die Altstadt fliesst. Aber aus Sicht der Gewerbler ist eine Autofreie Altstadt für viele existenzgefährdend.
- Es gibt längst internationale Konzepte für eine Verkehrsberuhigung. Warum sehen sich die Leute nicht um? Die Altstadt muss aber auch als Gewerbe- und Wohnzone attraktiv bleiben. Wohnraum wird hier in Büros umgestaltet und der Stadtrat macht nichts dagegen. So stirbt eine Altstadt
- Die Stadt hat jetzt schon wenig Parkplätze und Kunden brauchen und wollen es bequem und schnell. Wir haben nicht nur Bülacher Kunden, sondern auch von der Umgebung.
- Am besten alles lassen wir es ist sonst können alle Läden gleich schliessen: Fazit tote Stadt
- Es soll so bleiben sonst stirbt die Altstadt mit all ihren Geschäften
- Bitte KEIN Fahrverbot!
- Ein Weiterführen der Praxistätigkeit ist wahrscheinlich mit obigen Varianten nicht mehr möglich
- Nein, aber ich finde die Umfrage super.
- Bülach erfüllt für die Region auch eine Zentrumsfunktion, bzw. leben die Geschäfte in der Altstadt auch zu beachtlichem Teil von Kundschaft aus den angrenzenden Gemeinden. Die Umfrage sollte daher nicht nur die Bülacher Bevölkerung umfassen, sondern auch jene der

umliegenden Gemeinden. Das Gewerbe und die Gastronomie in der Altstadt ist - auch angesichts der per Auto sehr nahen Stadt Zürich / Shopping Center - auf eine gute Erreichbarkeit angewiesen. Eventuell gut gemeinte Ansätze einer zu grossen Auto-freien Zone könnten anstatt zu einer Stärkung der Altstadt zu deren Verödung führen.

- Ein Einbahnsystem vom Goldenen Kopf bis zum Untertor unter Beibehaltung der Begegnungszone!
- Es wurde schon so viel über dieses Thema diskutiert und geschrieben und ich habe lange darauf gewartet, dass man uns Direktbetroffenen (Anwohner und Gewerbetreibende) endlich einmal fragt, wie WIR über die Verkehrssituation denken. Deshalb habe ich mich grundsätzlich über diese Umfrage gefreut. Allerdings ist für mich eindeutig keine einzige dieser Umsetzungsvorschläge nur annähernd attraktiv. Ich und mein Umfeld (Familie/Kunden) wären bei sämtlichen Versionen stark eingeschränkt. Ich finde die aktuelle Begegnungszone prima so wie sie heute ist und sehe absolut kein Änderungsbedarf. Und wichtig: Für einmal finde ich die Anonymität nicht ideal. Grund: jede/r der/die diesen Login-Code kennt, kann beliebig an dieser Umfrage teilnehmen – also auch die Befürworter dieser Initiative. Ich hoffe, es bleiben alle fair und missbrauchen diese Tatsache nicht. Ansonsten würden die Auswertungs-Ergebnisse verfälscht.
- Ja vermehrte Kontrolle von Raser(innen) in der Altstadt, werde regelmässig als Fussgänger genötigt und Elektromobilität scheint in Bülach nicht wirklich zu existieren.
- Ich finde man hat in der Altstadt Bülach bereits ein gutes und funktionierendes Konzept. Warum etwas ändern, das sich bewährt hat? Vielleicht gibt es ja bald keine Verbrennungsmotoren mehr.
- Die Begegnungszone wie sie heute ist, mit den in den letzten Jahren möglichen Ausweitungen für die Gastronomie etc., erachte ich als gute Lösung. Das Nebeneinander von Fussgängern, Kunden, Gewerben, Kurzparkierer, Velofahren etc. funktioniert gut. Ganzzeitige Sperrungen für grosse Anlässe (Märkte, Feste, etc.) sind ja möglich und finden statt. Die heutige Begegnungszone in der Altstadt Bülach ist sehr attraktiv und braucht keine der oben genannten Stufen.

Mieter*in

- Ich werde mir einen anderen Wohnort suchen, sollte das Vorhaben umgesetzt werden.
- Danke für die Umfrage
- Passend zu Debatten in anderen Städten, wäre die Anpassung der umliegenden Strassen an das Tempo 30 naheliegend. Betreffend Lärm profitieren nämlich nur die Anwohner*innen im inneren Kern der Altstadt. Im äusseren Teil der Altstadt wird es durch eine autofreie Altstadt kaum zu einer Verringerung des Verkehrslärmes kommen.
- Wir haben so eine schöne Altstadt, die ohne Autos noch schöner wird.
- Meine Bedenken sind betreffen die Parkplätze. Grundsätzlich finde ich es gut, wenn Parkplätze abgebaut werden können, da dies gut für das Stadtbild ist und es die Altstadt meiner Meinung nach verschönert. Ich bin jedoch beruflich auf ein Fahrzeug angewiesen und da ich keinen privaten Parkplatz habe bzw. finden konnte, bin ich auch auf die parkkarte für die öffentlichen Parkplätze ausserhalb der Altstadt angewiesen. Wenn jetzt in der Altstadt Parkplätze gestrichen werden, werden sich die Parkplätze ausserhalb unweigerlich mehr auslasten. Auch schon heute ist es teilweise schwierig einen Parkplatz zu finden. Wenn

man als Anwohner an keinem Ort parkieren kann, werden Anwohner abwandern. Und in einer Altstadt hat es nun mal einfach zu wenige private Parkplätze.

- Der Unterschied zwischen 2b und 3 ist für mich gering und somit irrelevant. Eine der Zwei Vorschläge sollte es aus meiner Sicht sein.
- bitte auch darauf achten, dass es einer Fussgängerzone entsprechende Firmen und Läden gibt. nicht nur Brillen Geschäfte, sondern Cafés (mit Aussensitzplätzen), Bepflanzung, Sitzbänke, schöne ecken
- Toll, dass ihr euch diesem Projekt annehmt...es wird wirklich Zeit. Am nervigsten sind nicht mal die Autos, sondern diese viel zu lauten Mofas/Roller, mit welchen sie 4-mal vorbeifahren
- Seit Jahren plädiere ich dafür, dass die kritischen Einfahrtsstellen ins Stedtli mit einer Schwelle versehen werden, dito dafür, dass in regelmässigen Abständen das Signet ‚Begegnungszone / 20 km‘ auf die Strassen und Wege aufgesprüht wird (siehe Unterweg mit den Schwellen und dem Signet ‚Schule‘) // Das mag zwar vielleicht das Bild unseres Stedtli mit den schmucken Riegelhäusern etwas beeinträchtigen, hätte meines Erachtens aber grosse Wirkung. Ich wohne an der Ecke Hintergasse/Kappelergasse und beobachte immer wieder, mit welchem Tempo an dieser heiklen Einfahrt von der Schaffhauserstrasse her Verkehrsteilnehmer aufeinandertreffen. Sie haben sicher keinen schlechten Willen, sind sich aber des Themas ‚Begegnungszone‘ oft nicht bewusst, dünkt mich.
- Wurde schon zweimal abgelehnt
- Denken sie an alle Anwohner! Entweder alles autofrei oder nichts. Alles andere verärgert uns ohne hin schon gereizten Anwohner nur noch mehr.
- Kulturelle Anlässe in Bülach fördern. Auch für Jugendliche. Es kann doch nicht sein, dass eine "Stadt" mit über 20'000 Einwohnern dermassen nichts zu bieten hat im Ausgang und alle gezwungen sind, nach Zürich zu fahren.
- Grundsätzlich schätze ich, dass die Anwohnenden einbezogen werden. Aber wie schon erwähnt, scheint der systematische Ausschluss vom Veloverkehr als Mittel zu dienen, dass der erarbeitete Vorschlag keine politische Mehrheit finden kann. Ich hoffe, dass das nochmals überdenkt, wird alles andere scheint eine politisch motivierte Geldverschwendung zu sein.
- Bitte gebt anderen Projekten den Vorrang. Bspw. Chaoskreuzung Bahnhofstrasse Winterthurerstrasse entlasten.
- Man könnte es auch so lassen wie es ist, einfach mit Geschwindigkeitskontrollen
- Der derzeitige Zustand ist meiner Ansicht nach perfekt. Es ist noch immer Bewegung in der Stadt und es gibt neben den paar Touristen, die sich am Wochenende mal in der Altstadt befinden noch einiges zu beobachten. Es gibt schon genug Beispiele von zu Tode verkehrsberuhigten Städten. Wer Ruhe sucht kann in die Natur gehen oder, wie ich bald, im Friedhof ewig die Ruhe geniessen!
- Ich denke einfach unsere schöne Altstadt ist zu klein, zu unbekannt, als dass sie als "Flanier- und Ausflugsziel" in Betracht gezogen wird. Infolgedessen wird die Laufkundschaft fehlen und das Gewerbe stark leiden. Warum keine Lösung bei welcher die Altstadt zwischen Ladenschluss und morgens 05:00 Uhr autofrei ist.

- Das Velo ist in Bülach sehr praktisch, dies sollte gefördert und mitgedacht werden. Leider bei fast allen Stufen ausser bei einer ist das Fahrrad nicht Teil vom Konzept. Altstadt (insbesondere in den projektierten Hauptachsen) zwingend Autofrei, Velo zulassen, jetzige Parkplätze dem Gewerbe zuschlagen und/ oder langfristig und permanent nutzen.
- ich will nicht zu Fuss zum Gynäkologen
- Komplizierter könnte man die Varianten nicht formulieren...
- Nein
- Bitte darauf achten, dass auch Menschen mit Einschränkungen (z.B. Ältere mit Rollator) das Gebiet gut begehen können (Belag).
- Ich bin generell gegen eine autofreie Altstadt. Es handelt sich um eine weitere Einschränkung. Parkierungsmöglichkeiten werden immer weniger.
- Manche Leute sehen Probleme, wo keine sind und haben offenbar zu viel Zeit.
- Belassen Sie die heutige Regelung. Legen Sie das Gewicht auf die Aufklärung, dass Fussgänger in der heutigen Zone Vortritt haben.
- Danke für alle diese Vorschläge, aber die vielen Varianten überfordern. Es gibt so viele verschiedene Sichtweisen auf das Thema und macht es schwierig. Ich empfinde die heutige Lösung vielen NutzerInnen gerecht, ist darum gar nicht so schlecht, sondern ganz ok. Aber: FussgängerInnen müssen immer Vortritt haben.
- Entweder allgemeine Fahrverbot oder gar nichts
- Autofrei ab Freitag 18.00 - Sonntag 20.00 Uhr. (wie Stufe 3) Unter der Woche: wie bisher.
- Die Steuergelder sollten besser genutzt werden als für solche Konzepte. Lieber eine Videoüberwachung und mehr Polizeipräsenz anstelle einer verlassenen Altstadt!
- Durchgängige, schöne Beleuchtung vom Bahnhof bis Untertor. Anbindung Bülach Nord an das Zentrum
- Elektro Trottinets verbieten
- Umsetzen der bestehenden Tempolimits
- Ich lebe sehr gern in dieser wunderschönen Altstadt. Die Idee einer Räder-freien Altstadt ist im Prinzip gar nicht schlecht! Ich würde es nur anders angehen: Warum kann man nicht einfach eine Fussgängerzone am Wochenende einrichten und die Situation werktags so belassen, wie sie gegenwärtig ist? Ausserdem müsste zuerst in alternative Parkmöglichkeiten investiert werden, bevor man einfach die Altstadt sperrt.
- Ich wohne an der Marktgasse am grossen Platz. Der "Lärm" beeinträchtigt mich zu keiner Zeit und ist auch im Sommer und nachts nicht störend. Da betrifft mich z.B., dass Altstadt Pub nachts weit mehr, wenn draussen bis morgens um 2h, oft bis 4h draussen lauthals gejoht und gegrölt wird. Ich bin keine Spassbremse, das Pub soll auch existieren, aber wenn es schon um Lärmfaktoren geht, beeinträchtigt mich das weit mehr als der Schleichverkehr (der nachts praktisch nicht stattfindet). Die Sicherheit betrachte ich als gut. Einzug vielleicht der unmotorisierte Verkehr irritiert manchmal, da er nicht gehört und oft die erlaubte Geschwindigkeit weit überschreitet. Vermehrte allgemeine Kontrollen der Geschwindigkeit würden dies markant verbessern. Ich wohne seit mehr als 5 Jahre in der Altstadt und bin begeistert von der Lebendigkeit, der Offenheit und von den Aktivitäten. Das

Städtchen hat auch von den Geschäften her viel zu bieten autofrei würde es seinen Charme und seine Lebendigkeit verlieren. Und schliesslich erhalten samstags und sonntags "flanierende" Passanten das Gewerbe auch nicht am Leben. Für die Altstadt ist das Alltagsleben so wie es jetzt ist wichtig. Und spricht man mit Altstadtbewohnern, enden praktisch alle Diskussion mit "was für ein nicht zu Ende gedachter Unsinn, das können auch nur nicht Betroffene lancieren.

- Die Begegnungszone ist für die Altstadt perfekt! Und das ist schweizweit wohl einzigartig für eine kleine Altstadt.
- Ich freue mich über dieses Projekt zur Aufwertung der Altstadt Bülach.
- Unsere Steuergelder besser einsetzen, z.B. einen neuen Herd und Ofen in Mietwohnungen von der Stadt Bülach:).
- Meiner Meinung muss der Zugang zumindest mit dem Velo gestattet sein. Die Durchfahrtszeiten müssten definitiv ausgedehnt werden (Bsp. 06:00-16:00). Bei Regen/ kalter Jahreszeit werden die Aussenplätze wohl kaum/ wenig genutzt, daher sehe ich keine diesbezüglich keine Lukrativität.
- Ich hoffe sehr fest auf eine Reduktion des MIV
- Ich hoffe auf eine deutliche Reduktion des MIV
- Ich finde, es wäre eine Aufwertung der Kernzone der Stadt Bülach ENDLICH autofrei zu werden/sein! Ich denke auch für Gäste, Touristen ist eine autofreie Altstadt sehenswert (Bäume, Bänke, etc.). Zum Beispiel Winterthur/Schaffhausen etc. haben eine sehr schöne autofreie Altstadt

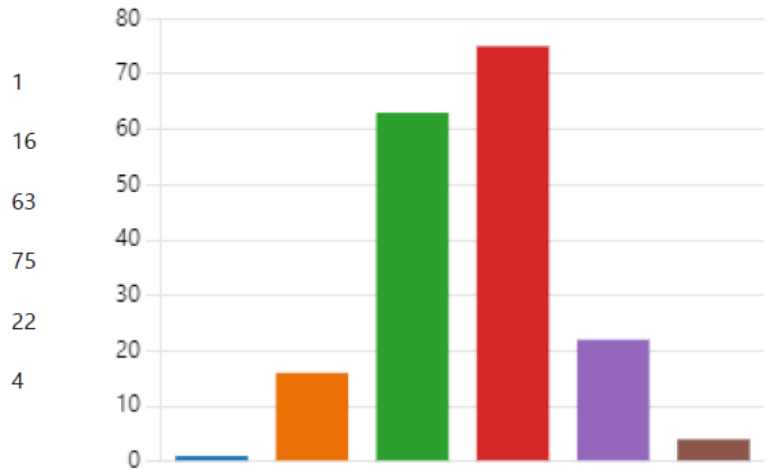
Keine Angabe

- Danke für die Partizipationsmöglichkeit
- Besser so lassen wie es ist.

A2 Fragen zur Person

Frage 23: Alter

- Unter 18 Jahre
- 18 - 30 Jahre
- 31 - 50 Jahre
- 51 - 65 Jahre
- 66 - 80 Jahre
- Über 80 Jahre



Frage 24: Geschlecht

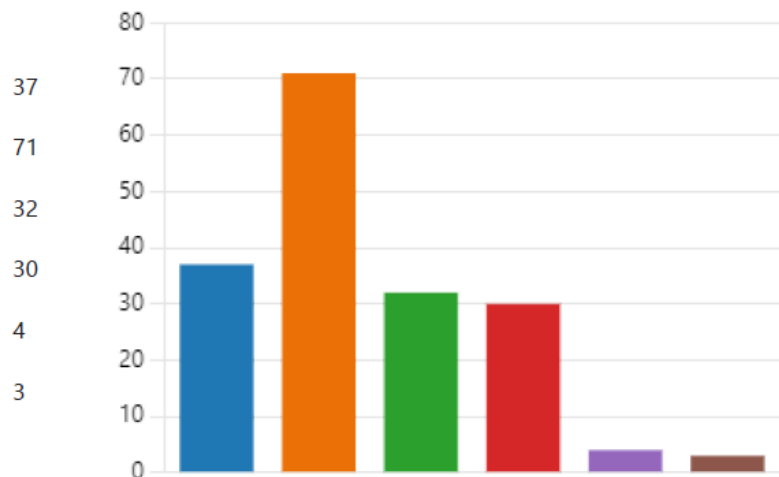
- Männlich
- Weiblich
- Divers

100
79
1



Frage 25: Anzahl Personen im Haushalt

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- Mehr als 5



Frage 26: Bewohner Altstadt

● Ja	122
● Nein	56



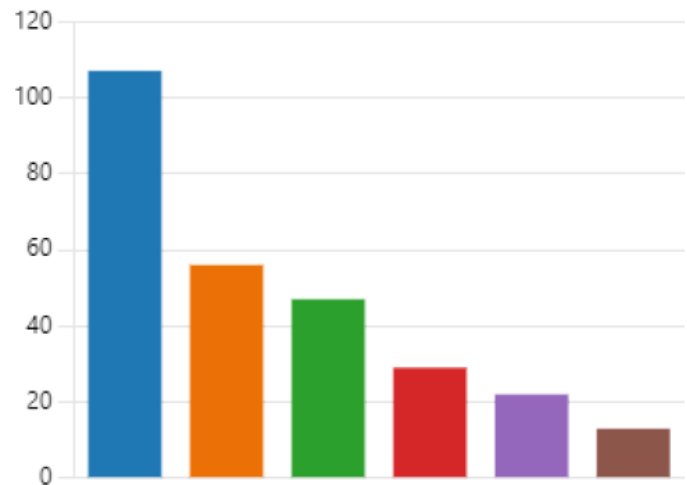
Frage 27: ... seit wie lange?

● Weniger als 1 Jahr	3
● 1-5 Jahre	39
● 6-10 Jahre	26
● Mehr als 10 Jahre	56



Frage 28: Eigentums-/Mietverhältnis

● Mieter*in	107
● Eigentümer*in	56
● Gewerbetreibende*r	47
● Anwohner*in in eigener Liegens...	29
● Vermieter*in von Wohnraum	22
● Vermieter*in von Gewerberaum	13



Summe aller Nennungen: ca. 280 bei 180 Antworten