

Vernehmlassung der FDP Bülach zum GVK Bülach



Zusammenfassung

Das vorliegende Gesamtverkehrskonzept Bülach vom 19.11.2021 enthält manche guten Ideen und gibt wertvolle Denkanstösse. Die FDP unterstützt viele der geplanten Massnahmen im Grundsatz.

Etliche grosse Verkehrsthemen fehlen aber unseres Erachtens, nicht zuletzt, wie der Verkehrsbedarf überhaupt bewältigt werden kann. Auch fordern wir mehr quantifizierte Analysen und Prognosen. Dies insbesondere in Anbetracht eines weiteren Wachstums von 30-40% oder mehr gegenüber heute.

Bülach muss eigene Anliegen und zum Teil innovative Ideen auch gegenüber dem Kanton und der SBB vertreten und fordern.

Die FDP unterstützt einen zukünftigen Begegnungsraum Bahnhofstrasse und die Begegnungszone Altstadt wie bisher.

Die Fusswegverbindungen im Bereich Bahnhof sind vordringlich auszubauen.

Die FDP Bülach fordert eine Verlagerung des Veloverkehrs möglichst auf eigene Routenführungen auf Nebenstrassen abseits der MIV Hauptverkehrsachsen. Eine weitmöglichste Entflechtung von Fussverkehr, Veloverkehr und MIV ist anzustreben.

Das Paradigma des exklusiven Bushofs Mitte ist limitierend für Ausbau des ÖV, für Fluss des MIV und für einen attraktiven Begegnungsraum Zentrum wie dieser heute geplant ist. Bushaltestellen östlich und westlich der Geleise sind vorzusehen, eine Bülach-Vision für das Bahnhofareal mit der SBB zu diskutieren («Vision Nord»). Kosten und deren Folgen für gewisse Ausbauten und Massnahmen im Zusammenhang mit dem ÖV dürfen nicht nur von Bülach getragen werden.

Die FDP unterstützt eine Konzentration des Motorisierten Individualverkehrs auf Autobahnen und Hauptverkehrsachsen, will aber, dass der MIV seine volkswirtschaftlich wichtige Rolle auch in Zukunft leisten kann. Als Alternative zu Verboten und Einschränkungen könnte ein innovatives Road-Pricing angedacht werden.

Die FDP unterstützt die Einführung von Tempo-30-Zonen auf NEBENSTRASSEN, in den Quartieren soweit dort gewünscht, ZWECK- und VERHÄLTNISMÄSSIG.

Die FDP Bülach unterstützt ausdrücklich den Erhalt und die weitere Schaffung von Parkplätzen im und um das Stadtzentrum, sowie das angedachte Parkleitsystem.

Die FDP unterstützt auch die Einführung einer temporär autofreien Altstadt wie im GVK formuliert: **In ABSPRACHE MIT DEM GEWERBE!**

Inhaltsverzeichnis

- A. Grundsätzliche Bemerkungen zum Gesamt-Verkehrs-Konzept**
- B. Fussverkehr**
- C. Veloverkehr**
- D. Öffentlicher Verkehr, Bushof, Zentrum, Entwicklung Bahnhofareal**
- E. Der MIV bleibt ein wichtiger Verkehrsträger!**
 - E1. Grundsatz der Gleichberechtigung der Verkehrsträger**
 - E2. Kapazität der Hauptachsen & Führen des MIV über die Autobahn**
 - E3. Tempo 30 Zonen**
 - E4. Parkplätze Zentrum & Begegnungszone Altstadt**

Im Folgenden sind die zusammenfassenden Stellungnahmen der FDP jeweils in dunkelblau / fett.

Diese Punkte könnten, ev. zusammen mit Plan-Visualisierungen, für eine Präsentation verwendet werden.

A. Grundsätzliche Bemerkungen

FDP Stellungnahme

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

Grosse Verkehrsthemen wie zB ein langfristig zukunftsfähiger Ausbau des ÖV und wie der berechnete und notwendige Verkehrsbedarf der Bewohner und der Arbeitenden künftig bewältigt werden soll, fehlen.

Quantitative Analysen bis 2040 fehlen. Wir fordern mehr quantifizierte Analysen und Prognosen. Dies insbesondere in Anbetracht eines weiteren Wachstums von 50-60%, wenn man die aktuelle Siedlungsplanung als Ausgangspunkt nimmt.

Aussenstehende Körperschaften - vor allem Kanton und SBB - beeinflussen mit Vorgaben und Einschränkungen das GVK massiv. Bülach muss klare Anliegen und innovative Ideen entwickeln und diese dann freundlich, aber konsequent und hartnäckig auch gegenüber dem Kanton und der SBB vertreten. Das wird auch Zeit für vermehrte Zusammenarbeit erfordern.

Detailbemerkungen

Das vorliegende Dokument sieht viele kleine und mittlere Schritte gleichgeordnet und vernachlässigt, ob und wie der berechnete und notwendige Verkehrsbedarf der Bewohner und der Arbeitenden bewältigt werden muss und kann.

Grosse Verkehrsthemen wie ein langfristig zukunftsfähiger Ausbau des ÖV und die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes werden nicht genügend evaluiert, schon gar nicht quantitativ.

Etliche der vorgeschlagenen Massnahmen sind sinnvoll oder interessant, aber es ergibt sich noch kein ausreichendes Gesamtverkehrskonzept für die Verkehrsbewältigung in 2040.

Partizipation der Bevölkerung

Die im Abschnitt «2 Partizipation» erwähnte Erarbeitung «zusammen mit der Bevölkerung» ist mit Vorsicht zu beurteilen.

- Die Teilnehmer erhielten für die Workshops aber mangelhafte quantitative Grundlagen (etwa wie viel MIV-Zielverkehr / - Quellverkehr / - Durchgangsverkehr in 2010, 2019, 2030, 2040, in Korrelation mit der Anzahl Einwohner und Arbeitsplätzen).
- Die Komplexität und der Umfang des Inputs war geeignet, Input und Ideen auf tiefer Flughöhe zu erhalten, aber nicht, Konzepte für die Verkehrsbewältigung 2040 zu beurteilen.
- An Paradigmen wie «Bushof Mitte» wurde während den Workshops stur festgehalten.
- Eine Zahl von 50 Einwohnern, welche an beiden Workshops teilnahmen, ist wohl nicht ausreichend für die Feststellung, man hätte das GVK «zusammen mit der Bevölkerung erarbeitet».

Quantitative Analysen und Prognosen

Die nachstehenden Bevölkerungszahlen sind zwingend zu verifizieren. Aufgrund der vorliegenden Pläne und Trends sind die Wachstumsprognosen bis 2040 klarzustellen. Ebenso ist der Einfluss der Arbeitsplatzentwicklung aufzuzeigen. Bis dato hinkt die Stadt mit der Infrastruktur permanent hinter dem Wachstum her.

Eine mögliche Datengrundlage - zumindest betreffend der Bewohner - wären die Steuererklärungen (anonymisiert), wo ja Angaben betreffend Verkehrsmittel bei Berufsauslagen gemacht werden.

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

Wenn die Bevölkerung wie bis anhin um durchschnittlich 2.3% pro Jahr wächst, werden wir in 2040 sogar schon 34'000 Einwohner haben. Die Zunahme von Arbeitsplätzen dank der Wirtschaftsförderung ist da noch nicht eingerechnet ...

B. Fussverkehr

FDP Stellungnahme

Die FDP unterstützt einen zukünftigen Begegnungsraum Bahnhofstrasse und die bisherige Begegnungszone Altstadt.

In der Altstadt hat sich die gegenwärtige Begegnungszone grundsätzlich bewährt.

Siehe mehr Details unten «D. Öffentlicher Verkehr, Bushof, Zentrum, Entwicklung Bahnhofareal» und «E4. Parkplätze Zentrum & Begegnungszone Altstadt»

C. Veloverkehr

FDP Stellungnahme

Die FDP Bülach fordert einen Paradigmenwechsel in der Planung von Velowegen hin zu einer Verlagerung des Veloverkehrs möglichst auf eigene Routenführungen, auf Nebenstrassen abseits der bestehenden MIV Hauptverkehrsachsen. Eine weitmöglichste Entflechtung von Fussverkehr, Veloverkehr und MIV ist anzustreben.

Details

Die FDP Bülach unterstützt den Ausbau des Velowegnetzes. Die Massnahmen sind zu konkretisieren. Vor allem die Hauptverkehrsachsen (Hochfelderstr., Poststr., Kasernenstr., Zürichstr., Schaffhauserstr. und Winterthurerstr.) sind heute schon teilweise überlastet.

Wenn das Velo als Verkehrsträger an Bedeutung gewinnen soll, so ist unbedingt die Entflechtung der Verkehrswege im Sinne einer Verkehrsformtrennung anzustreben. Das vorliegende Konzept liefert jedoch diesbezüglich wenig bis keine Ansätze.

D. Öffentlicher Verkehr, Bushof, Zentrum, Entwicklung Bahnhofareal

FDP Stellungnahme

Das Paradigma des exklusiven Bushofs Mitte ist limitierend für die Weiterentwicklung des ÖV, belastend für den geplanten Begegnungsraum Zentrum (mit Tempo 30), einschränkend für den Fluss des MIV, konservativ und visionslos bezüglich der Entwicklung des Bahnhofareals nördlich des Herti-Areals. Auch im Hinblick auf attraktive Arbeitsplätze könnte man hier von einer Vision Nord sprechen.

Bushaltestellen östlich und westlich der Geleise sind zumindest optional zu ermöglichen und zu planen, um sie dann bei Bedarf zu realisieren.

Die Fusswegverbindungen im Bereich Bahnhof sind vordringlich auszubauen; zur Bahnhofstrasse, zwischen Schaffhauserstrasse und Nordstrasse.

Bülach als Regionalzentrum ist einer der wichtigsten Knotenpunkte im Kanton Zürich. Entsprechend sollten Kostenfolgen für gewisse Ausbauten und Massnahmen nicht nur von Bülach getragen werden.

Details

Die FDP Bülach bekennt sich zum vorgesehenen Begegnungsraums Bülach Zentrum, ohne querenden MIV Verkehr und mit Tempo-30 Verkehr. Genauso wie zu einem hervorragenden ÖV in Sinne eben genau für ein lebendiges Zentrum, aber auch zur Bewältigung des Mehrverkehrs wegen Wachstum von Bülach.

Der im vorgeschlagenen GVK implizite Zwang, den Bahnhof per Bus exklusiv via Bahnhofstrasse zu erschliessen,

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

Das quasi brachliegende SBB Gelände westlich und östlich des Gleisfeldes ist städtebaulich wie auch kommerziell extrem wertvoll (20 ÖV-Minten vom HZ Zürich!) und sollte visionär zusammen mit der SBB entwickelt werden.

Dazu gehört auch die Möglichkeit von Busstationen westlich und östlich der Geleise als Voraussetzung für den notwendigen ÖV-Ausbau, und für Zufahrt von da, wo die Busse herkommen, und nach da, wo sie hinfahren.

Das ergibt dann weitere mögliche Varianten, z.B. dass die Busse 530/531 östlich des Sonnenhofs anhalten. Genauso wie eine querende, attraktive Ost-West Fussgänger-Unterführung. (Einwände bezüglich des Freiverlads SBB und der hohen Kosten sind unseres Erachtens nicht stichhaltig, weil es in der entsprechenden Studie um eine Verlegung des GESAMTEN Bushofs von Mitte nach Ost ging, nicht nur um die Verlegung von 1 oder 2 Linien nach Bedarf.)

E. Der MIV bleibt ein wichtiger Verkehrsträger!

E1. Grundsatz der Gleichberechtigung der Verkehrsträger

FDP Stellungnahme

Aus volkswirtschaftlichen Gründen, für Bewohner, Arbeitende, Gewerbe, Handwerker, Sanität, Feuerwehr und nicht zuletzt für den ÖV muss der MIV flüssig bleiben. Die FDP unterstützt Konzentration des MIV auf Autobahnen und Hauptverkehrsachsen. Langsamverkehr sollte aber weitmöglichst entflochten werden.

Details

Unter Art 5.2.1-G1 steht: "Das GVK Bülach betrachtet alle Verkehrsträger gleichberechtigt."

In den Details des GVK ist dann aber klar, dass ÖV-, Velo- und Fussverkehrsanteile erhöht werden sollen. Die Bedürfnisse und das mögliche Wachstum des MIV werden aber nicht ausreichend berücksichtigt.

Der MIV (bekanntermassen haben auch e-Autos 4 Räder und gehören zum MIV!), wird also auch in 2040 noch ein volkswirtschaftlich sehr wichtiger Verkehrsträger sein. Der Home-Office-Anteil kann nur bei Büro-Arbeitenden zunehmen, Angestellte des Gewerbes, der Spitäler, der Produktion werden weiterhin zum Arbeitsplatz müssen, genauso wie Handwerker, Sanitäter, Spitex und Feuerwehrleute.

Sehr wichtig wird ein attraktiver und flüssiger Öffentlicher Verkehr sein. Eine substanzielle Zahl von Menschen wird aber auch in Zukunft aufs (e-)Auto angewiesen sein!

E2. Kapazität der Hauptachsen & Führen des MIV über die Autobahn

FDP Stellungnahme

Die FDP unterstützt Konzentration des MIV auf Autobahn und Hauptverkehrsachsen, kombiniert mit innovativen Verkehrsführungen (z.B. Einbahnstrassen, Roadpricing und Parkleitsystem). Es müssen alle Anstrengungen unternommen werden, den MIV flüssig zu halten. Verkehrsstaus durch Bülach (ob peripher dank Tropfenzählern oder im Zentrum) dienen der Attraktivität und Wohnlichkeit der Stadt gewiss nicht. (Siehe auch Entflechtung des Veloverkehrs im Abschnitt C. und Entlastung der Bahnhofstrasse im Abschnitt D).

Verweise darauf, dass diese Strassen weitestgehend dem Kanton gehören, rufen nicht nach Resignation sondern nach zeitintensiven Verhandlungen.

Details

Unter Artikel 3.1.1 Ziel 1 steht:

“Es wird eine ausreichende Kapazität für den Durchgangsverkehr gewährleistet.“ Selbiges fand auch Einzug in die MIV Handlungsfelder MIV 2 und MIV 3. Hierbei soll festgelegt werden, dass der MIV auf den Hauptachsen geführt wird und die Quartiere - sowie das Zentrum - keinen Durchgangsverkehr zu tragen haben sollen.

Die FDP Bülach trägt dies im Grundsatz voll mit!

Es wird jedoch nirgends dargelegt oder gar quantifiziert, wie denn Kapazität und Verkehrsfluss des MIV sichergestellt werden können. Mit der Verlagerung etwa des Verkehrs aus der Zentrumsdurchfahrt auf den Altstadtring, wird das Verkehrsaufkommen auf diesem und weiteren Strassenzügen zunehmen. Schon heute vereinzelt und auf absehbare Zeit zunehmend sind diese Strassen überlastet und dem Kollaps nahe.

Eine allfällige Verlagerung des MIV auf die Poststrasse ist im Detail zu prüfen (wie im Konzept erwähnt). Ohne zusätzliche Maßnahmen ist der Kollaps Kreisel südlich Altstadt jedoch programmiert.

Es ist zu prüfen, ob die Dosieranlage weiter nach oben (Richtung Eschenmosen) verlegt werden könnte, um nicht den Stau bei der Ein-/Ausfahrt zum PP Stadtweiher entstehen zu lassen.

Entlastung des internen Verkehrssystems über die Autobahn A51

Der GVK Entwurf enthält unter Artikel 3.5.4 eine Grafik, woraus eine fixe Zuordnung der städtischen Quartiere an die Autobahnanschlüsse ersichtlich wird.

Die vorgeschlagene Lösung, die Stadt in drei Sektoren zu teilen, ohne jegliche Berücksichtigung der Ausrichtung der Fahrt (Richtung Schaffhausen oder Richtung Kloten), ohne Berücksichtigung der Tageszeiten (freie oder überfüllte Routen) und ohne Berücksichtigung der Fahrtrichtung (Aus Bülach raus oder nach Bülach hinein), ist noch nicht optimal angedacht.

Wichtige ergänzende Elemente eines zukunftsfähigen MIV – Konzeptes sind oder könnten zumindest potenziell sein:

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

E3. Tempo 30 Zonen

FDP Stellungnahme

Die FDP unterstützt die Einführung von Tempo-30-Zonen auf NEBENSTRASSEN so wie im GVK formuliert:

In den Quartieren soweit dort gewünscht, ZWECK- und VERHÄLTNISMÄSSIG.

D.h. ohne teure Bauten, ohne Behinderung des ÖV oder von landwirtschaftlichen Fahrzeugen. Quartiersammelstrassen und deren Anbindungsstrassen sind Tempo 30 auszuschließen.

E4. Parkplätze Zentrum & Begegnungszone Altstadt

FDP Stellungnahme

Die FDP Bülach unterstützt ausdrücklich den Erhalt und die weitere Schaffung von Parkplätzen im und um das Stadtzentrum, sowie das angedachte Parkleitsystem.

Das angedachte Parkleitsystem ist sehr begrüßenswert, und könnte kombiniert mit einem Road-Pricing mit ev. auch mit dem Pricing von Parkplätzen den Ruf von Bülach als progressive Smart-City befördern!

Die FDP unterstützt auch die Einführung einer temporär autofreien Altstadt so wie im GVK formuliert: In ABSPRACHE MIT DEM GEWERBE!

Anmerkung

Die im GVK-Dokument enthaltenen Parkplatz-Analysen sind ungeeignet. In den Beispielen unter Punkt 3.5.6 wird die durchschnittliche Belastung der Parkplätze als Bemessungsgrundlage gebraucht. Der Bedarf an Parkplätzen soll sich aber (mit Augenmass) nach Spitzenbelastungen richten. Missverständliche Analysen sollten aus dem städtischen GVK entfernt werden.