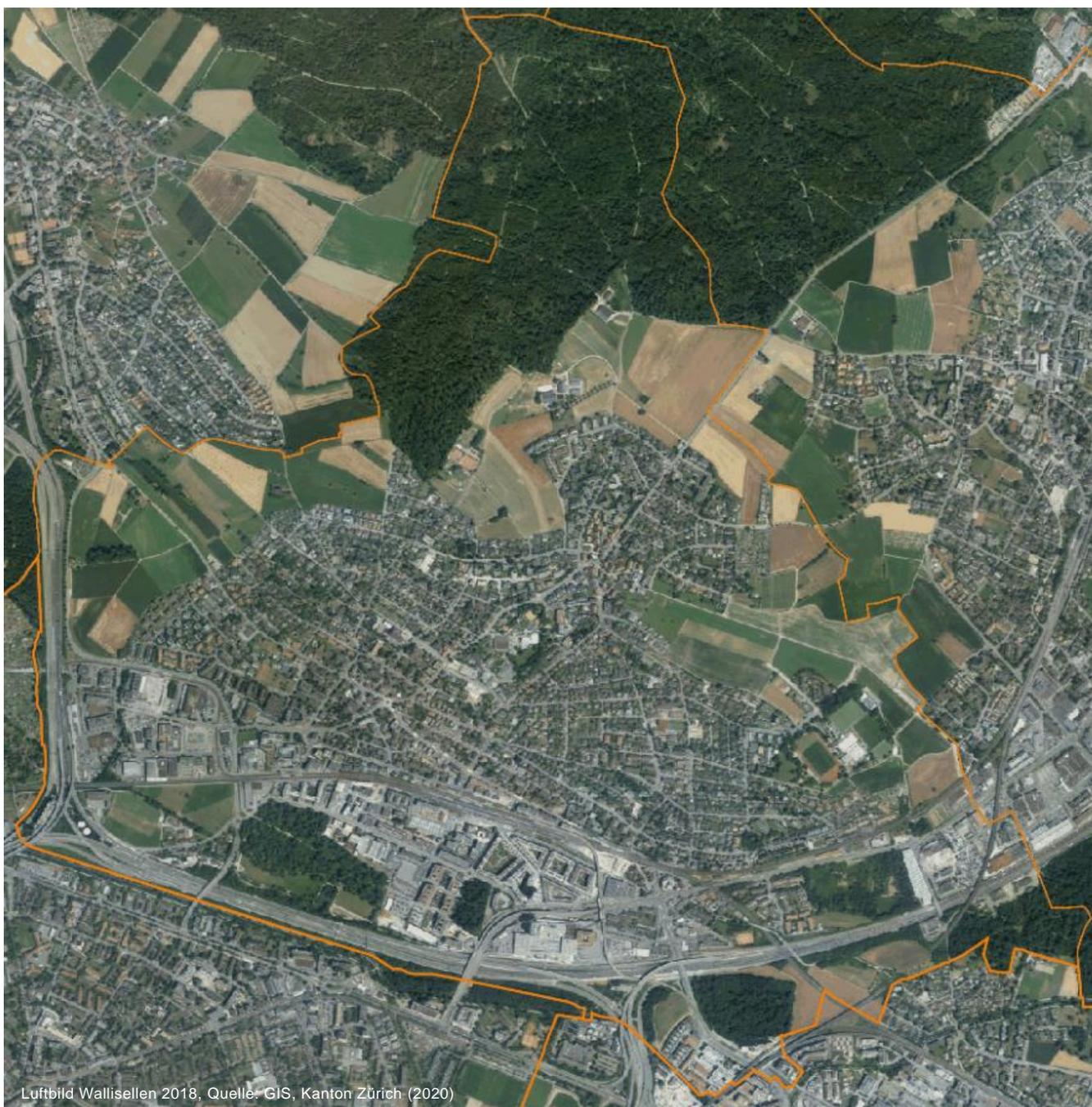


Kommunaler Richtplan Verkehr

Gesamtrevision 2021, Richtplantext und Richtplankarte
Schlussfassung vom 04.05.2021, zuhanden der Gemeindeversammlung



Luftbild Wallisellen 2018, Quelle: GIS, Kanton Zürich (2020)

Prozessschritt	Datum (<i>kursiv: geplant</i>)
Verabschiedung Entwurf durch die Beratende Kommission Verkehr Wallisellen:	15. Mai 2020
Freigabe zur öffentlichen Auflage und kantonaler Vorprüfung durch den Gemeinderat von Wallisellen:	23. Juni 2020
Öffentliche Auflage und Anhörung:	31. August 2020 bis 30. Oktober 2020
Vorprüfung durch den Kanton:	20. August 2020 bis 30. Oktober 2020
Verabschiedung Ergänzungen durch die Beratende Kommission Verkehr Wallisellen:	12. November 2020
Genehmigung durch den Gemeinderat von Wallisellen:	19. Januar 2021 04. Mai 2021
Festsetzung von der Gemeindeversammlung:	<i>Juni 2021</i>
Genehmigung durch den Kanton Zürich (Volkswirtschaftsdirektion):	<i>Juni 2021</i>

Beratende Kommission Verkehr

Thomas Eckereder
 Peter Spörri
 Philipp Maurer
 Stefan Meinecke
 Sara Meinecke
 Christian Leisi
 Annick Bauer

Projektteam

Remo Baumberger-Fischer
 Karin Bächli
 Andrina Pedrett
 Lara Thomann

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

Inhaltsverzeichnis

1.	Der Kommunale Richtplan Verkehr	5
1.1	Ausgangslage	5
1.2	Aufgaben und Inhalt	5
1.3	Bezug zum kommunalen Gesamtverkehrskonzept	6
1.4	Organisation	6
2.	Abstimmung mit den übergeordneten Planungen	8
2.1	Kantonaler Richtplan	8
2.2	Kantonales Gesamtverkehrskonzept	8
2.3	Regionaler Richtplan	8
2.4	Weitere Grundlagen	9
3.	Analyse	10
3.1	Bevölkerung	10
3.2	Beschäftigte	10
3.3	Verkehrsaufkommen	11
3.4	Fazit	12
4.	Gesamtverkehrsstrategie	13
4.1	Übergeordnete Zielsetzung	13
4.2	Stossrichtungen	15
5.	Festlegungen und Massnahmen	17
5.1	Strassenverkehr	17
5.2	Öffentlicher Verkehr	19
5.3	Fussverkehr	21
5.4	Veloverkehr	23
5.5	Parkierung	25
5.6	Güterverkehr	27
6.	Umsetzung und Controlling	28

Anhang: Richtplankarten nach Verkehrsthema

Ergänzende Dokumente

- Kommunales Gesamtverkehrskonzept Wallisellen, Schlussbericht, 04.05.2021 (im Sinne eines Erläuterungsberichts)
- Mitwirkungsbericht zur öffentlichen Auflage und kantonalen Vorprüfung, Schlussfassung vom 04.05.2021

Verwendete Abkürzungen

BFS	Bundesamt für Statistik
BGK	Betriebs- und Gestaltungskonzept
DB	Datenblatt (gemäss Velonetzplan)
DWV	Durchschnittlicher Werktagsverkehr
ES	Erschliessungsstrasse
FV	Fussverkehr
FVV	Fuss- und Veloverkehr
GIRG	Gesamtverkehrliche Integration Richti-Glatt
GV	Güterverkehr
GVK	Gesamtverkehrskonzept
GVM-ZH	Gesamtverkehrsmodell des Kt. Zürich
HLS	Hochleistungsstrasse
HVS	Hauptverkehrsstrasse
KM	Kombinierte Mobilität
KRP	Kantonaler Richtplan
kRPV	Kommunaler Richtplan Verkehr
KVS	Kommunale Verbindungsstrasse
MaPlaFu	Massnahmenplan Fussverkehr
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P	Parkierung
P+R	Park and Ride
PP	Parkplatz
rGVK	Regionales Gesamtverkehrskonzept
ROK	Raumordnungskonzept
RRP	Regionaler Richtplan
RVS	Regionale Verbindungsstrasse
S	Siedlung
SS	Sammelstrasse
SV	Strassenverkehr
Ü	Übergeordnet
VNP	Velonetzplan
VS	Verbindungsstrasse
VV	Veloverkehr
ZPG	Zürcher Planungsgruppe Glattal

1. Der Kommunale Richtplan Verkehr

1.1 Ausgangslage

Die Gemeinde Wallisellen verfügt über einen kommunalen Verkehrsplan aus dem Jahr 2001, der nach der Ablehnung von Tempo 30 in Wohnquartieren (Gemeindeabstimmung) im Jahr 2003 teilrevidiert wurde. Mit der Teilrevision wurde auch ein umfassendes Verkehrsberuhigungskonzept vorgelegt. Der genehmigte kommunale Verkehrsplan Wallisellen macht zudem Ausführungen zur Bewältigung des kommunalen Verkehrs, zur Erschliessung von Bauzonen, zur Verkehrsberuhigung und geht auf alle Verkehrsmittel des Personenverkehrs ein.

Kommunaler Verkehrsplan Wallisellen (2003)

In der Zwischenzeit haben sich die regionale und kantonale Richtplanung verändert, ebenso haben die Verkehrsbelastungen von Wallisellen deutlich zugenommen. Damit ist die kommunale Richtplanung Verkehr aus dem Jahr 2003 überholt. Der Gemeinderat hat dementsprechend beschlossen, den kommunalen Richtplan Verkehr zu überarbeiten. Als Grundlage für die Überarbeitung wird eine kommunale Gesamtverkehrskonzeption (GVK) im Rahmen eines zweistufigen Partizipationsverfahrens mit Bevölkerung und Interessensvertretungen durchgeführt.

Anlass für Gesamtrevision

1.2 Aufgaben und Inhalt

Der kommunale Richtplan Verkehr (kRPV) ist ein wichtiger Bestandteil der kommunalen Raumplanung. Er konkretisiert zum einen die Vorgaben des kantonalen und regionalen Richtplans (KRP, RRP) und enthält die kommunalen Festlegungen (vgl. Abbildung 1). Zum übergeordneten nationalen und kantonalen Verkehrsnetz können im kRPV nur Massnahmen aufgeführt werden, die in der kantonalen bzw. regionalen Richtplanung oder in vergleichbaren übergeordneten Instrumenten verankert sind.

Konzeptionelle Grundlage



Abbildung 1 Übersicht Planungsebenen und Instrumente

Nach der Genehmigung durch die Gemeindeversammlung und durch den Kanton ist der kommunale Richtplan Verkehr behördenverbindlich. Er stellt damit ein zentrales Instrument für die Belange des Verkehrs in nachgelagerten Planungen und Verfahren dar (Nutzungs- und Sondernutzungsplanungen und damit auch für Baubewilligungen, Strassenplanungen, Velo- und Fusswegnetze). Ausserdem erfüllt er bei der Abstimmung von Siedlung und Verkehr eine wichtige Aufgabe. Der Planungshorizont des kRPV beträgt 15 Jahre. Durch die Festlegungen im kRPV werden weitere Massnahmen auf dem Gemeindegebiet im Planungshorizont nicht ausgeschlossen. Für die enthaltenen Massnahmen nimmt aber die Rechtssicherheit zu.

Verbindlichkeit für Behörden

Bei der Realisierung von geplanten Anlagen besteht ein Anordnungsspielraum. Grundeigentümer werden erst durch einen grundeigentümerverbindlichen Erlass bzw. durch die abgestimmte kantonale und kommunale Nutzungsplanung betroffen. Dabei stehen ihnen die üblichen Rechtsmittel zur Verfügung, um sich nötigenfalls gegen Anordnungen zu wenden.

Anordnungsspielraum bei Umsetzung

1.3 Bezug zum kommunalen Gesamtverkehrskonzept

Gemäss dem kantonalen Raumordnungskonzept (ROK) ist Wallisellen Teil des kantonalen Zentrumsgebietes Wallisellen-Zürich/Dübendorf und auch Teil des Handlungsraums Stadtlandschaft. Wallisellen ist in den letzten Jahren sowohl in Bezug auf Bevölkerung als auch auf Arbeitsplätze stark gewachsen und zählt zu den grossen Gemeinden im dynamischen Glattal. Die Entwicklung soll weiter unterstützt werden. Speziell in dichten urbanen Räumen stellt die Entwicklung des Gesamtverkehrssystems in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung eine beträchtliche Herausforderung dar.

Dichter urbaner Raum

Dementsprechend hat der Gemeinderat beschlossen, in einem ersten Schritt ein kommunales Gesamtverkehrskonzept (GVK) zu erarbeiten, das als Grundlage für die Überarbeitung des kommunalen Richtplans Verkehr (kRPV) dienen soll. Dabei wurde eine Begleitgruppe aus Bevölkerung und Interessensvertretungen gebildet, deren Inputs im Rahmen von zwei Workshops aufgenommen und verarbeitet wurden. Die Ergebnisse und Erkenntnisse des GVK sind direkt in die Gesamtrevision des kRPV eingeflossen.

GVK als Grundlage

Das GVK macht viele Aussagen, die über den kRPV hinausgehen. Dazu gehört eine umfassende Analyse der verkehrlichen Themen in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung. Daraus wird der Handlungsbedarf für die nächsten 15 Jahre abgeleitet. Schliesslich werden Zielsetzungen sowohl qualitativ als auch quantitativ formuliert. Daraus können schliesslich Massnahmen abgeleitet werden, die teilweise über die Themenbereiche des kRPV hinausgehen (Bsp. Mobilitätsmanagement). Die Resultate sind dem Bericht zum GVK zu entnehmen. Das GVK selbst ist nicht durch Gemeindeversammlung und Kanton zu genehmigen.

Inhalte des GVK

1.4 Organisation

Das Projektteam zur Gesamtrevision des kRPV wurde durch die Abteilung Sicherheit der Gemeinde Wallisellen, die im Zuge der Neukonstituierung des Gemeinderates nach den Wahlen 2018 für die kommunale Verkehrsplanung zuständig ist, und EBP als Auftragnehmer gebildet. Die Beratende

Kommission Verkehr der Gemeinde Wallisellen hat den Prozess eng begleitet. Die Mitglieder der Beratenden Kommission Verkehr sind:

- Thomas Eckereder, Gemeinderat, Ressortvorsteher Sicherheit, Vorsitzender Beratende Kommission Verkehr, SVP
- Peter Spörri, Gemeindepräsident, Ressortvorsteher Präsidiales, SP
- Philipp Maurer Murbach, Gemeinderat, Ressortvorsteher Tiefbau und Landschaft, Grüne
- Christian Leisi, Leiter Tiefbau und Landschaft
- Sara Meinecke, Abteilungsleiterin Sicherheit, Projektleiterin Verkehr und Sicherheit a. i.
- Stefan Meinecke, Abteilungsleiter Sicherheit a. i.

2. Abstimmung mit den übergeordneten Planungen

2.1 Kantonaler Richtplan

Die überkommunalen, kantonalen Bestimmungen sind im kantonalen Richtplan festgelegt (KRP, Stand: 22.10.2018). Der KRP bildet eine Grundlage für die kommunalen Festlegungen. Der kRPV von Wallisellen wurde sowohl in Bezug auf die Ziele als auch auf die Massnahmen mit dem KRP abgestimmt.

Abstimmung mit KRP

Im kantonalen Richtplan wird ein Teil des Gemeindegebietes von Wallisellen dem kantonalen Zentrumsgebietes Wallisellen-Zürich/Dübendorf zugeordnet. Dieses soll in Abstimmung mit der künftigen Nutzung des Flugplatzareals Dübendorf und mit der Erweiterung der Glattalbahn weiterentwickelt werden. Wallisellen wird zudem dem Handlungsraum Stadtlandschaft zugeteilt. Stadtlandschaften zeichnen sich durch eine überdurchschnittliche Nutzungsdichte und eine hohe Entwicklungsdynamik aus. Dort befinden sich bedeutende Arbeitsplatzschwerpunkte, die das Ziel grossräumiger Pendlerströme sind und damit zu einer positiven Pendlerbilanz führen. Zentralörtliche Versorgungs-, Bildungs- und Kultureinrichtungen sowie Einkaufsschwerpunkte tragen zur grenzüberschreitenden Ausstrahlung bei. Gemäss KRP sollen die Stadtlandschaften und die urbanen Wohnlandschaften auch in Zukunft eine Schlüsselrolle übernehmen: Auf sie sollen künftig mindestens 80% des Bevölkerungswachstums entfallen.

Hohe Entwicklungsdynamik

2.2 Kantonales Gesamtverkehrskonzept

Mit der zweiten Ausgabe des kantonalen Gesamtverkehrskonzepts (GVK) legte der Regierungsrat 2018 die langfristigen Ziele und Entwicklungsgrundsätze für das Gesamtverkehrssystem im Kanton Zürich im Planungshorizont bis 2030 fest. Damit schafft er eine Grundlage, damit der Lebens- und Wirtschaftsraum Zürich im Einklang mit der im kantonalen Richtplan definierten Siedlungsentwicklung auch künftig mit allen Verkehrsträgern gut erschlossen ist. Die Gesamtverkehrsstrategie des kRPV wurde in Abstimmung mit den Zielen, Strategien und Handlungsschwerpunkten des kantonalen GVK erarbeitet. Es sind keine Widersprüche vorhanden.

Abstimmung mit GVK

2.3 Regionaler Richtplan

Die überkommunalen, regionalen Bestimmungen sind im regionalen Richtplan Glattal festgelegt (RRP Glattal, Stand: 14.02.2018). Der RRP bildet eine Grundlage für die kommunalen Ergänzungen. Der kRPV von Wallisellen wurde sowohl in Bezug auf die Ziele als auch auf die Massnahmen mit dem RRP abgestimmt.

Abstimmung mit RRP

Als Leitbild für den RRP Glattal dient das regionale Raumordnungskonzept (RegioROK Glattal), dessen Schlüsselemente im Richtplan behördenverbindlich festgelegt sind. Der RRP differenziert und präzisiert den KRP, in Bezug auf den Verkehr werden beispielsweise regionale Verbindungsstrassen, wichtige ÖV-Haltestellen, Bustrassees, Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr, Veloparkierungsanlagen, Wanderwege oder Parkierungsanlagen festgelegt.

Wesentliche Inhalte

2.4 Weitere Grundlagen

Weitere übergeordnete Planungsinstrumente, die im Rahmen der Gesamtrevision des kRPV Wallisellen berücksichtigt wurden, sind:

- Agglomerationsprogramm Zürich-Glattal (1. bis 3. Generation verabschiedet, 4. Generation in Erarbeitung): Abstimmung hinsichtlich Teilstrategien und Massnahmen
- Regionales Gesamtverkehrskonzept Flughafenregion (rGVK, 2010)
- Regionale Gesamtverkehrskonzeption Glattal (rGVK, 2001)

3. Analyse

3.1 Bevölkerung

Per 31.12.2018 lebten 16'243 Personen in der Gemeinde Wallisellen (Statistisches Amt Kanton Zürich). Seit 1990 ist die Bevölkerung stetig gewachsen, in den letzten 10 Jahren hat die Bevölkerung insbesondere infolge der Nutzungsverdichtung südlich des Bahnhofs stärker zugenommen als davor (vgl. Abbildung 2).

Stetiges Bevölkerungswachstum

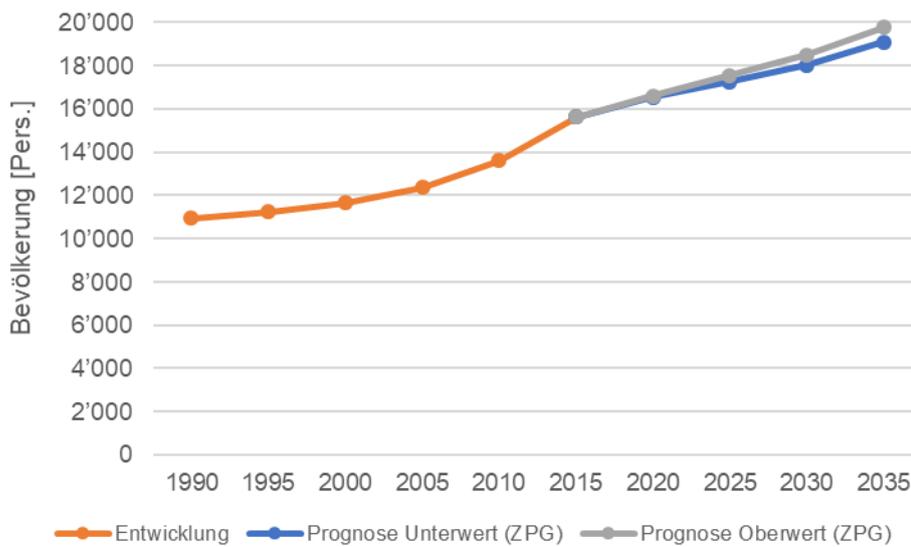


Abbildung 2 Bevölkerungsentwicklung Wallisellen 1990 – 2018 (Quelle: Statistisches Amt Kt. Zürich, Kantonale Bevölkerungserhebung; Prognose gemäss RegioROK ZPG)

Gemäss RegioROK der Zürcher Planungsgruppe Glattal (ZPG) werden in Wallisellen bis zum Jahr 2030 zwischen 18'000 und 18'500 Personen leben. Geht man von unveränderten Wachstumsraten bis 2035 aus, werden dann rund 19'100 bis 19'800 Personen in Wallisellen leben (vgl. Tabelle 1 bzw. Abbildung 2). Dies ist eine Zunahme von 18-22% gegenüber 2018.

Bevölkerungsprognose

Ist-Zustand 2013 (RegioROK)	Ist-Zustand 2018 (Stat. Amt)	2030 (RegioROK)		Extrapolation 2035	
		Untervwert	Oberwert	Untervwert	Oberwert
14'787	16'243	18'000	18'500	19'100	19'800

Tabelle 1 Bevölkerungsentwicklung gemäss RegioROK

3.2 Beschäftigte

Per 01.01.2017 befanden sich 1'393 Arbeitsstätten mit total 19'958 Beschäftigten bzw. 16'726 Vollzeitäquivalente in Wallisellen (Statistisches Amt Kanton Zürich). Damit gibt es mehr Beschäftigte als Einwohnerinnen und Einwohner in der Gemeinde. Seit Beginn der neuen kantonalen Statistik 2011 sind die Beschäftigten deutlich gestiegen, vor allem aufgrund einer wesentlichen Siedlungsverdichtung: Im Jahr 2014 gab es einen grossen Beschäftigtenzuwachs aufgrund der Eröffnung des Richti-Areals mit einem bedeutenden Dienstleistungsanteil (vgl. Abbildung 3).

Hohe Anzahl an Beschäftigten

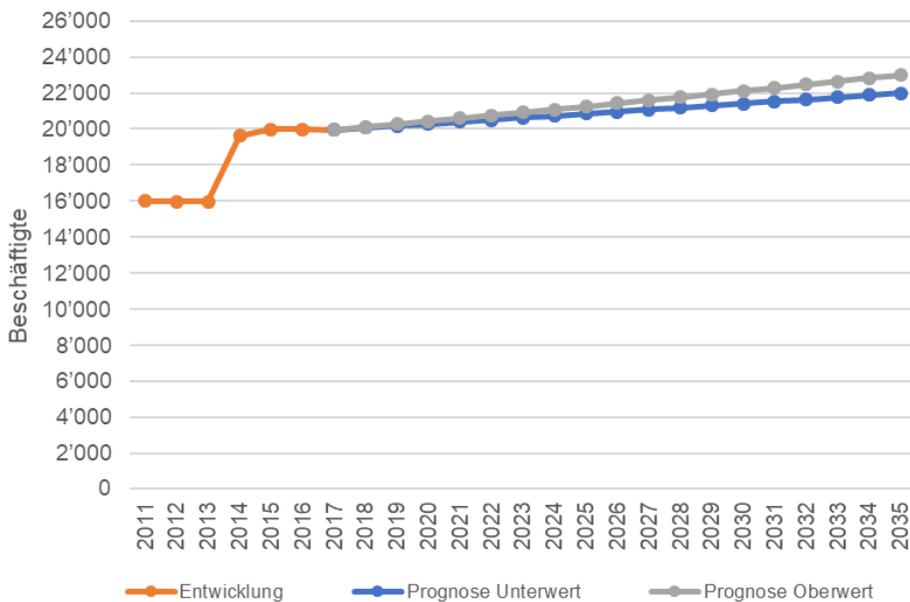


Abbildung 3 Beschäftigtenentwicklung Wallisellen 2011 – 2017 (Quelle: BFS, STATENT; Prognose gemäss Einschätzung Gemeinderat)

Aufgrund des sprunghaften Anstiegs ist die Prognose gemäss RegioROK ZPG mittlerweile bereits übertroffen (vgl. Tabelle 2). Gemäss Einschätzung des Gemeinderats ist bis 2035 mit 22'000 – 23'000 Beschäftigten zu rechnen. Dies ist eine Zunahme von 10-15% gegenüber 2018.

Beschäftigtenprognose

Ist-Zustand 2013 (RegioROK)	Ist-Zustand 2017 (Stat. Amt)	2030 (RegioROK)		2035 (Einschätzung)	
		Untervwert	Oberwert	Untervwert	Oberwert
16'066	19'958	18'000 (*)	18'500 (*)	22'000	23'000

Tabelle 2 Prognose Beschäftigte gemäss RegioROK, (*): Werte überholt

3.3 Verkehrsaufkommen

Sowohl die Wohnbevölkerung als auch die Beschäftigten in Wallisellen führen zu Verkehrswegen, die dem Quell-/Zielverkehr der Gemeinde anzurechnen sind. Als Basis für die Verkehrserzeugung in MIV und ÖV kann das GVM-ZH (Modellkalibration 2018, Ist-Zustand 2016) verwendet werden. Die Resultate zum Quell-, Ziel- und Binnenverkehr von Wallisellen werden in Abbildung 4 aufgeführt. Zum Fuss- und Veloverkehr liegen keine Modellzahlen oder umfassende Zählungen vor. Die Strukturhebung des BFS weist für den Pendlerverkehr folgende Anteile im Fuss-/Veloverkehr aus (Drei-Jahres-Pooling, Stand 2019):

Verwendete Grundlage

- Wegpendler/innen: 5% (Stichprobe n=512)
- Zupendler/innen: 2% (Stichprobe n=1'390)
- Binnenpendler/innen: 46% (Stichprobe n=112)

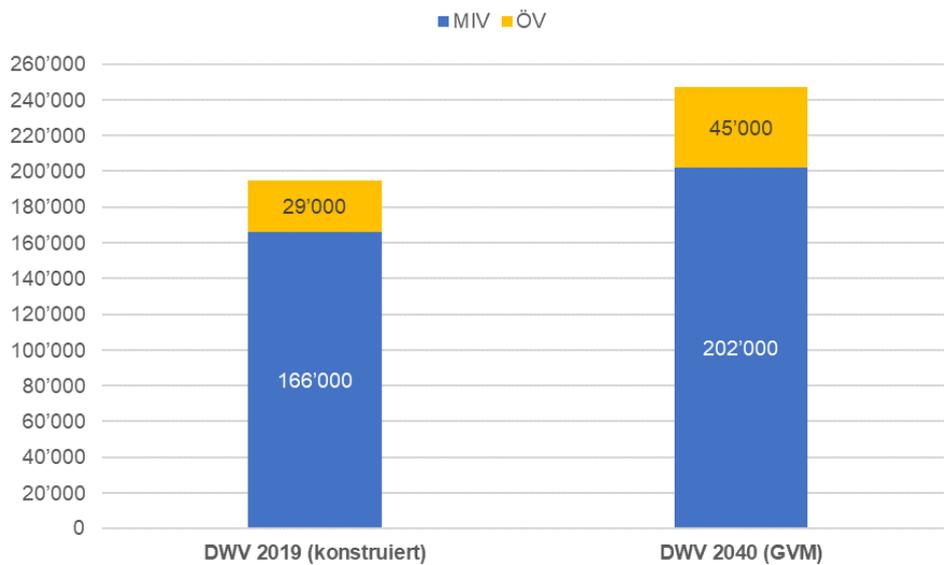


Abbildung 4 Quell-/Ziel-/Binnenverkehr der Gemeinde Wallisellen in Personenwegen für den Durchschnittlichen Werktagerverkehr 2019 und 2040 (Quelle: GVM-ZH, für Zustand 2019 konstruierte Werte auf Basis des GVM-ZH 2016)

Für den Ist-Zustand (Modellzustand 2016) sind im GVM-ZH rund 15'000 Einwohner/innen sowie 16'000 Arbeitsplätze in Wallisellen hinterlegt. In der Modellanalyse wurde festgestellt, dass dabei der Bezug des Richti-Areals in der Verkehrszone «Glattzentrum» noch nicht berücksichtigt ist. Daher wurde dies über eine Hochrechnung der Personenwege in der entsprechenden Verkehrszone korrigiert und ein entsprechender Zustand 2019 konstruiert. Es resultieren 195'000 Personenwege in MIV und ÖV pro Werktag in der gesamten Gemeinde (Summe aus Ziel-, Quell-, Binnenverkehr). Diese teilen sich auf in 29'000 Personenwege, die primär mit dem ÖV gemacht werden, und 166'000 Personenwege, die primär mit dem MIV zurückgelegt werden.

Ist-Zustand

Der Modellzustand 2040 gibt den globalen Trend bei gleichem Verhalten und ohne weitere Massnahmen wieder. Hinterlegt sind die kantonalen Bevölkerungs- und Beschäftigtenprognosen. Für das Jahr 2035 (Planungshorizont kRPV) liegt kein Modellzustand vor, auf eine Interpolation wurde verzichtet. Für den Prognosezustand (Modell 2040) dürften die Wege im Quell-, Ziel- und Binnenverkehr von Wallisellen um rund 27% zunehmen. Damit werden gesamthaft 247'000 Personenwege im MIV und ÖV pro Werktag entstehen. Dabei würden 45'000 Personenwege auf den ÖV und 202'000 Personenwege auf den MIV entfallen. Der ÖV (+16'000, +55%) nimmt zwar absolut gesehen im Vergleich zum MIV (+36'000, +22%) weniger zusätzliche Personenwege auf, aber relativ betrachtet ist die Zunahme deutlich höher.

Prognosezustand

3.4 Fazit

Sowohl die Bevölkerung als auch die Beschäftigtenzahlen in Wallisellen dürften in den nächsten 15 Jahren nochmals deutlich zunehmen. Bis 2040 ist mit einer Zunahme von 27% bei den Personenwegen im Quell-, Ziel- und Binnenverkehr von Wallisellen zu rechnen. Die Bedeutung des ÖV steigt dabei, aber der MIV nimmt absolut gesehen stärker zu. Diese Zahlen geben ein Trend- und keine Zielszenario wieder.

4. Gesamtverkehrsstrategie

4.1 Übergeordnete Zielsetzung

Die Gemeinde nimmt Einfluss auf das Mobilitätsverhalten von Bevölkerung und Beschäftigten. Die Anzahl der Personenwege im MIV nimmt gegenüber dem heutigen Niveau nicht weiter zu. Der Anteil der Verkehrsmittel ÖV, Fuss- und Veloverkehr an den Personenwegen von Bevölkerung und Beschäftigten in Wallisellen nimmt deutlich zu, und zwar auf folgenden Beziehungen:

Verkehrsmittelwahl

- Fussverkehr: Zunahme im Binnenverkehr der Gemeinde
- Veloverkehr: Zunahme im Binnenverkehr der Gemeinde sowie auf Verbindungen mit den umliegenden Gemeinden im Glattal und der Stadt Zürich (v.a. Zürich Nord)
- ÖV: Zunahme auf Verbindungen mit den umliegenden Gemeinden im Glattal, mit der Stadt Zürich sowie dem Regionalzentrum von Winterthur/Umgebung

Die Personenwege sollen sich grob gemäss Abbildung 5 auf die Verkehrsmittel aufteilen. Dabei wird auf die verkehrlichen Relationen mit unterschiedlichen Potenzialen Rücksicht genommen. Der Modal-Split ist eine Resultierende und wird in Abbildung 6 aufgeführt.

Quantitative Betrachtungen

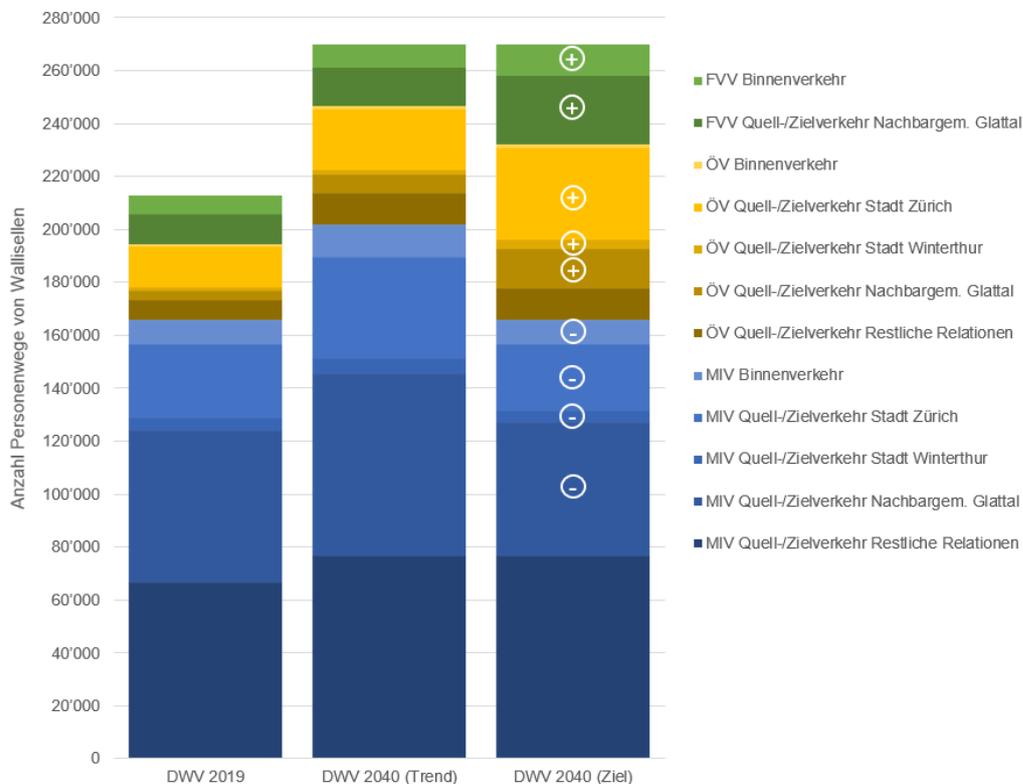


Abbildung 5: Verteilung der Personenwege des Quell-, Ziel- und Binnenverkehrs von Wallisellen auf die Hauptverkehrsmittel; Ist-Zustand, Trendentwicklung und Ziele (Basis: GVM-ZH, FVV pauschal ergänzt gemäss den mittleren Anteilen der Pendlerstatistik), (+)/(-) jeweils im Vergleich zur Trendentwicklung

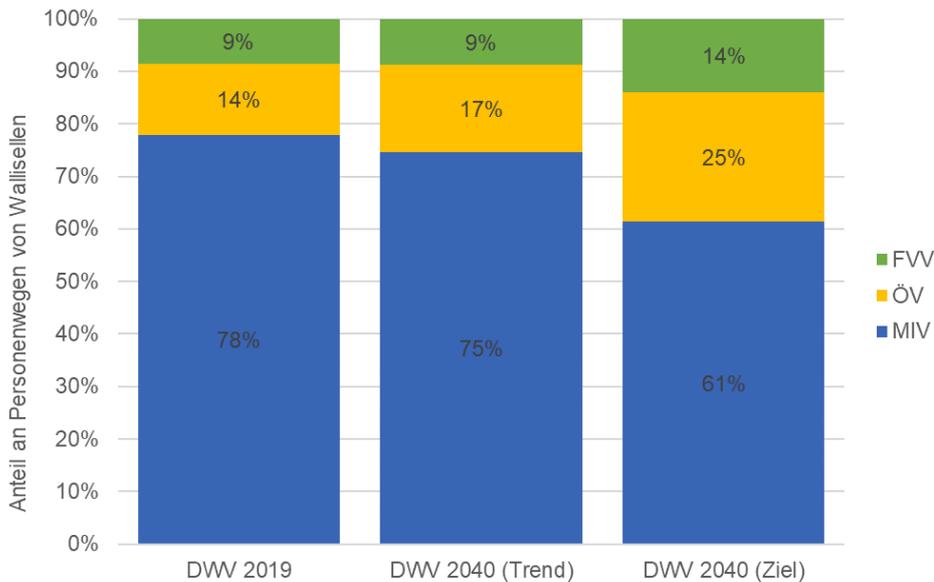


Abbildung 6: Modal-Split des Quell-, Ziel- und Binnenverkehrs von Wallisellen in Bezug auf die Hauptverkehrsmittel der Personenwege; Ist-Zustand, Trendentwicklung und Ziele (Basis: GVM-ZH, FVV pauschal ergänzt gemäss den Anteilen der Pendlerstatistik)

Im KRP wird festgehalten, dass der öffentliche Verkehr mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses übernehmen soll, der nicht auf den Fuss- oder den Veloverkehr entfällt (Abschnitt 4.1.1 b). In den Stadtlandschaften des Glatttals sowie zwischen den Zentren ist auf einen besonders hohen Anteil des ÖV hinzuwirken. Der Fuss- und Veloverkehr ist vor allem auf kurzen Distanzen und in dicht besiedelten Gebieten zu fördern.

Abstimmung mit dem KRP

Der KRP verweist für das generelle Modal-Split-Ziel auf das kantonale GVK. Dieses gibt für das gesamte Glattal eine Zielentwicklung des ÖV-Anteils im Quell-, Ziel- und Binnenverkehr von 21% (2013) auf 30% (2030) an. Je nach Verkehrsrelation unterscheiden sich die Modal-Split-Ziele:

	ÖV-Anteil 2013	ÖV-Anteil 2030 (Ziel)
Quell-, Ziel-, Binnenverkehr Glattal	21%	30%
Verkehrsrelation Glattal – Stadt Zürich	35%	45%
Verkehrsrelation Glattal – Winterthur und Umgebung	19%	30%
Verkehrsrelation Glattal – Zürcher Oberland	11%	20%
Verkehrsrelation Glattal – Zürcher Unterland	8%	15%

Tabelle 3 Modal-Split-Ziele zum Glattal im kantonalen GVK (in Bezug auf Personenwege)

Die Gesamtverkehrsstrategie der Gemeinde Wallisellen nimmt die Ziele des KRP auf. Wallisellen weist gegenüber dem restlichen Glattal heute einen tieferen ÖV-Anteil auf (vgl. Abschnitt 3.3). Zur Berücksichtigung dieser Ausgangslage wird für die Gemeinde nicht der ÖV-Zielanteil der gesamten

Region verwendet. Die aufgeführte Gesamtverkehrsstrategie leistet aber einen überproportionalen Beitrag zum Erreichen der kantonalen Modal-Split-Ziele, insbesondere da das Verkehrswachstum vollständig von ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr übernommen werden soll.

Im RRP wird festgehalten, dass der Mehrverkehr hauptsächlich mit dem ÖV zu bewältigen ist. Im rGVK Flughafen und Glattal werden Modal-Split-Ziele aufgeführt, auch für die Teilregion Glattal Süd (Wallisellen – Dübendorf). Für das Jahr 2030 soll im Quell-, Ziel- und Binnenverkehr ein ÖV-Anteil von 23% erreicht werden (in der bimodalen Betrachtung). Insgesamt sollen mehr als 50% des Verkehrszuwachses vom ÖV aufgenommen werden. Im Korridor Wallisellen-Dübendorf sollen im Zusammenspiel von Push- und Pull-Massnahmen die Potenziale der Verdichtung genutzt werden.

Abstimmung mit dem RRP

Die Gesamtverkehrsstrategie der Gemeinde Wallisellen nimmt die Ziele des RRP auf und ist mit den Modal-Split-Zielen des rGVK abgestimmt. Die hier in der trimodalen Betrachtung ausgewiesenen 25% ÖV-Anteil für den Zielzustand 2040 entsprechen 29% ÖV-Anteil in der bimodalen Betrachtung. Damit werden die Ziele für 2030 aus dem rGVK aufgenommen und gemäss dem Planungshorizont fortgeschrieben.

Das Agglomerationsprogramm Zürich-Glattal der 3. Generation gibt beim Modal-Split einen maximalen MIV-Anteil von 45% für das Jahr 2030 vor. Da sich dieser Modal-Split auf die Tagesdistanzen und nicht auf die Anzahl Wege bezieht, können die Zahlen nicht verglichen werden. Das Agglomerationsprogramm Zürich-Glattal der 4. Generation befindet sich aktuell in Erarbeitung.

Abstimmung mit Agglomerationsprogramm

4.2 Stossrichtungen

Die Gesamtverkehrsstrategie des kRPV entstammt dem kommunalen Gesamtverkehrskonzept und führt Ziele sowie Stossrichtungen auf. Ziele geben an, worauf das Handeln grundsätzlich auszurichten ist. Stossrichtungen zeigen auf, mit welchen Mitteln diese Ziele erreicht werden sollen. Dabei wird die übergeordnete Zielsetzung nach den unterschiedlichen Verkehrsthemen konkretisiert. Tabelle 4 gibt alle Ziele und Stossrichtungen der Gesamtverkehrsstrategie wieder.

Hinweis: Zum gleichen Verkehrsthema werden Stossrichtungen römisch (bspw. SV-I) und Massnahmen arabisch (bspw. SV1, vgl. Abschnitt 5) nummeriert.

Verkehrsthema	Übergeordnet: Verkehrsmittelwahl (Ü)	Siedlung und Verkehr (S)	Strassenverkehr (SV)			Öffentlicher Verkehr (ÖV)	Fuss- und Veloverkehr (FVV)	Kombinierte Mobilität (KM)	Parkierung (P)	Güterverkehr (GV)
			Strassenraum	Verkehrsverteilung	Verkehrssicherheit					
Ziel	Die Gemeinde nimmt Einfluss auf das Mobilitätsverhalten der Menschen: Keine weitere Zunahme von Personenwegen im motorisierten Individualverkehr (Auto), Erhöhung der Anteile von ÖV, Fuss- und Veloverkehr bei Bevölkerung und Beschäftigten in Wallisellen.	Der Mehrverkehr von Siedlungsverdichtungen wird primär über den ÖV, Fuss- und Veloverkehr aufgenommen. Die Siedlungsfläche wird gegenüber heute nicht vergrössert.	Die Nutzung des vorhandenen Strassenraumes erfolgt effizient und ist auf unterschiedliche Verkehrsmittel und alle Anwohner/innen ausgerichtet.	Die grossen Verkehrsströme werden auf den Hauptachsen kanalisiert (insbesondere im Durchgangsverkehr).	Die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden wird erhöht.	Das Angebot des ÖV ist für die Bevölkerung und die Beschäftigten von Wallisellen attraktiv: Gute Zugänge zu den ÖV-Haltestellen, möglichst direkte Verbindungen, ein der Siedlungsdichte gerechter Takt, eine hohe Zuverlässigkeit, ausreichende Kapazitäten und guter Komfort.	Die Benutzung des Fuss- und Veloverkehrs in der Gemeinde Wallisellen ist attraktiv.	Der Bahnhof Wallisellen ist nicht nur eine ÖV-Haltestelle, sondern als multimodale Drehscheibe ein attraktiver Verknüpfungspunkt von Mobilitätsangeboten.	Die Parkierung im MIV ist abgestimmt auf den Gesamtverkehr und den öffentlichen Raum.	Der strassenseitige Güterverkehr wird so abgewickelt, dass Wohngebiete minimal betroffen sind und das Verkehrssystem in Spitzenzeiten nicht weiter belastet wird.
Stossrichtungen	<p>Ü-I: Verstärktes Mobilitätsmanagement (Sensibilisierung Bevölkerung, Beratung Unternehmen).</p> <p>Ü-II: Verbesserung Infrastruktur des Fuss- und Veloverkehrs in der Gemeinde</p> <p>Ü-III: Verbesserung Infrastruktur des Veloverkehrs zu den umliegenden Gemeinden</p> <p>Ü-IV: Attraktive und direkte ÖV-Verbindungen zu den Nachbargemeinden im Glattal sowie in die angrenzenden Stadtquartiere Zürichs</p> <p>Ü-V: Erhöhung Kapazitäten auf ÖV-Verbindungen in die Städte Zürich und Winterthur sowie in weitere umliegende Regionalzentren</p> <p>Ü-VI: Erhöhung Zuverlässigkeit des ÖV mit betrieblichen und ggf. baulichen Massnahmen</p> <p>Ü-VII: Parkraumbewirtschaftung als Lenkungsinstrument der Verkehrsmittelwahl</p>	<p>S-I: ÖV als Rückgrat der Siedlungsentwicklung</p> <p>S-II: Bei Verdichtungsgebieten zuerst gute ÖV-Angebote schaffen.</p> <p>S-III: Reduzierte Parkplatzerstellungspflicht bei neuen Siedlungen je nach ÖV-Erschliessung und Geländeform.</p> <p>S-IV: Ausreichende Erschliessung von umgenutzten und verdichteten Arealen auf den Fuss- und Veloverkehr.</p> <p>S-V: Realisierung von privaten Veloabstellinfrastrukturen bei Vorhaben zur Siedlungsverdichtung.</p>	<p>SV-I: Hauptachsen im Siedlungsgebiet unter Berücksichtigung aller Verkehrsmittel, der Sicherheit, der Umwelt, des Stadtklimas, der ortsbaulichen Qualität sowie nach akustischen Prinzipien gestalten.</p> <p>SV-II: Quartierstrassen unter Berücksichtigung der Schulwegsicherheit, der subjektiven Verkehrssicherheit, der Lärm- und Abgasemissionen, des Stadtklimas, der ortsbaulichen Funktionen sowie nach akustischen Prinzipien gestalten und betreiben.</p>	<p>SV-III: Hauptachsen gemeinsam mit Kanton und umliegenden Gemeinden weiterentwickeln.</p> <p>SV-IV: Regionale Verkehrssteuerung (Beeinfluss Verkehrsströme an Knoten), Stauräume verträglich mit Siedlung nutzen.</p> <p>SV-V: Lenkung des unerwünschten Durchgangsverkehrs in den Quartieren auf die Hauptachsen. Im Vordergrund steht die Verkehrsregelung (mit geringem Aufwand) vor baulichen Massnahmen.</p>	<p>SV-VI: Unfallhäufigkeitsstellen regelmässig überprüfen und sanieren.</p> <p>SV-VII: Sicherheit in den Quartieren und insbesondere die Schulwegsicherheit flächendeckend überprüfen (als separate vertiefte Untersuchung), Schulwege mit sicherheitskritischen Abschnitten verbessern.</p>	<p>ÖV-I: Erweiterung des ÖV auf der Schiene (S-Bahn, Glattalbahn)</p> <p>ÖV-II: Attraktive und direkte Verbindungen zu den Nachbargemeinden im Glattal sowie in die angrenzenden Stadtquartiere Zürichs</p> <p>ÖV-III: Direkte Verbindung zum Zentrum von Wallisellen von allen Quartieren</p> <p>ÖV-IV: Die ÖV-Erschliessung innerhalb von Wallisellen wird gegenüber heute verbessert.</p> <p>ÖV-V: Erhöhung Zuverlässigkeit des ÖV durch Priorisierungsmassnahmen.</p> <p>ÖV-VI: Verbesserung der Ausstattung von Bushaltestellen.</p>	<p>FVV-I: Schliessung von Netzlücken, Behebung der linearen und punktuellen Schwachstellen.</p> <p>FVV-II: Velo-Hauptverbindungen mit hohem Ausbaustandard, Veloschnellrouten umsetzen.</p> <p>FVV-III: Hochfrequentierte Querungen bezüglich Sicherheit und Komfort verbessern.</p> <p>FVV-IV: Aufenthaltsqualität durch Strassenraumgestaltung erhöhen.</p> <p>FV-V: Erhöhung der Attraktivität des Fuss-/Veloverkehrs in Quartieren.</p> <p>FV-VI: Veloabstellanlagen mit genügend Veloparkplätzen und einem hohen Ausbaustandard bei wichtigen Einrichtungen umsetzen (unter anderem öffentliche Anlagen, Einkaufen usw.)</p>	<p>KM-I: Möglichst direkte, attraktive und hindernisfreie Fusswege am Bahnhof.</p> <p>KM-II: Verbesserung der Aufenthaltsqualität am Bahnhof (inklusive Perrons)</p> <p>KM-III: Verbesserung Informationsangebot bezüglich Umsteigen am Bahnhof.</p> <p>KM-IV: Quantitativer und qualitativer Ausbau der Veloabstellanlagen am Bahnhof.</p> <p>KM-V: Ausbau Sharing-Angebot von unterschiedlichen Verkehrsmitteln bei wichtigen ÖV-Haltestellen.</p> <p>KM-VI: Nutzungsregelung der Sharing-Fahrzeuge, damit sich diese ohne Konflikte in das Gesamtverkehrssystem einfügen.</p>	<p>P-I: Parkraumbewirtschaftung (zum Beispiel Nutzungsdauer, Gebühren) als Lenkungsinstrument der Verkehrsmittelwahl.</p> <p>P-II: Verlagerung der Parkierungsflächen für die Mittel- und Langzeitparkierung in unterirdische Anlagen.</p>	<p>GV-I: Flächennutzungen mit bedeutendem Güterverkehr nur ausserhalb des Zentrums und mit direktem Anschluss an Hauptachsen ohne Belastung des Wohngebiets.</p> <p>GV-II: Gemeinde verlangt bei Siedlungsverdichtungen in der Industriezone einen verkehrlichen Kapazitätsnachweis.</p>

Tabelle 4 Gesamtverkehrsstrategie von Wallisellen, Ziele und Stossrichtungen nach Verkehrsthema (Doppelnennungen von übergeordneten Stossrichtungen in den entsprechenden Verkehrsthemen sind möglich)

5. Festlegungen und Massnahmen

5.1 Strassenverkehr

Auf dem Gemeindegebiet von Wallisellen befinden sich folgende übergeordnete Strassen:

Übergeordnete
Festlegungen
Strassenverkehr
Bestand

Typ	Bezeichnung	Bemerkung
HLS	A1 Zürich Verzweigung Zürich-Nord – Verzweigung Brüttisellen	Nationalstrasse
HVS	Neue Winterthurerstrasse	Kantonsstrasse
HVS	Weststrasse	Kantonsstrasse
RVS	Neugutstrasse (zwischen Knoten Hof und Überlandstrasse)	Kantonsstrasse
RVS	Alte Winterthurerstrasse	Kantonsstrasse

Folgende Massnahmen sind als Festlegungen in den übergeordneten Planungsinstrumenten enthalten:

Übergeordnete
Festlegungen
Strassenverkehr
Massnahmen

Typ	Bezeichnung	Bemerkung	Nr.
RVS	Alte Winterthurerstrasse: Umgestaltung Strassenraum aufgrund weiterer Kriterien	RRP, kurzfristig	SV1
HVS	Knoten West-/Austrasse: LSA und Buspriorisierung	OW1 aus Regionaler Verkehrssteuerung	SV8
HVS RVS	Unfallschwerpunktbeachtung/-behebung auf Kantonsstrassen	Via sicura, ISSI	SV9
HLS	Stadtautobahn Abschnitt A1 Wallisellen – Dietlikon: Optimierung Verträglichkeit zwischen Siedlung und Verkehr, Homogenisierung des Verkehrsflusses	RRP, kurzfristig	SV13
HLS	Pannestreifenumnutzung N1 Verzweigung Zürich-Nord – Verzweigung Brüttisellen	Sachplan Verkehr	SV14
HLS	Glattalautobahn, Verzweigung Zürich-Nord – Verzweigung Baltenswil	KRP, ausserhalb Horizont kRPV	-

Folgende kommunale Strassen übernehmen eine Funktion hinsichtlich Verbindung und Groberschliessung (jeweils alphabetisch nach Typ). Aufgeführt werden einerseits Verbindungsstrassen, die untergeordnete Verbindungen bei begrenzter Leistung und Geschwindigkeit gewährleisten. Andererseits werden Sammelstrassen festgelegt, die den Erschliessungsverkehr im Siedlungsgebiet konzentrieren. Erschliessungsstrassen werden nicht aufgeführt, sind aber ebenfalls Teil des kommunalen Strassennetzes.

Kommunale
Festlegungen
Strassenverkehr
Bestand

Typ	Bezeichnung	Bemerkung
VS	Austrasse	Verbindung von/nach Opfikon
VS	Bahnhof-/Neugutstrasse	Verbindung RVS – HVS
VS	Dietlikonerstrasse	Verbindung von/nach Dietlikon
VS	Erlenholzstrasse	Verbindung von/nach Kloten
VS	Industriestrasse	Verbindung HVS – HVS
VS	Klotenerstrasse	Verbindung von/nach Kloten
VS	Kriesbachstrasse	Verbindung von/nach Dübendorf
VS	Opfikerstrasse	Verbindung HVS – RVS
SS	Birgistrasse	-
SS	Breitestrasse	-
SS	Bürglistrasse	-
SS	Friedenstrasse	-
SS	Hertistrasse	-
SS	Höhenstrasse	-
SS	Kirchstrasse	-
SS	Obere Kirchstrasse	-
SS	Riedenerstrasse	-
SS	Rosenbergstrasse (Teil West)	-
SS	Säntisstrasse	-
SS	Schützenstrasse	-
SS	Schwarzackerstrasse	-
SS	Zentralstrasse	-

Folgende Massnahmen werden kommunal festgelegt:

Typ	Bezeichnung	Bemerkung	Nr.
VS	Bahnhof-/Neugutstrasse: Umgestaltung Strassenraum, betriebliche Anpassungen	BGK, Einbezug VBG (Busse) und Kanton (Veloschnellroute)	SV2
VS	Industriestrasse: Umgestaltung Strassenraum, betriebliche Anpassungen	BGK	SV3
VS	Opfikerstrasse: Umgestaltung Strassenraum, betriebliche Anpassungen	BGK, Einbezug VBG (Busse) und Kanton (Veloschnellroute)	SV4
VS	Erlenholzstrasse: Tempo 30	Sonntagsfahrverbot bereits vorhanden	SV5
SS	Bahnhof-/Querstrasse: Einbahnregime, Umgestaltung Bahnhofplatz	-	SV12
ES	Alpenstrasse: Zeitlich begrenzte Durchfahrtsperre während Unterrichtszeiten	-	(FV21)

Kommunale
Festlegungen
Strassenverkehr
Massnahmen

Die folgende Tabelle stellt für das kommunale Strassennetz die bestehenden und geplanten Niedrigtempozonen dar.

T30-Zonen,
Begegnungszonen

Typ	Bezeichnung	Bemerkung	Nr.
ES	T30-Zone Melchrütistrasse	bestehend	-
ES	T30-Zone Herzogenmühlestrasse (im Siedlungsbereich)	bestehend	-
ES	Begegnungszone Alpenstrasse	bestehend	-
VS	Erlenholzstrasse: Tempo 30	Sonntagsfahrverbot bereits vorhanden	SV5
VS, SS, ES	Flächendeckend T30 auf Quartierstrassen sowie auf der Bahnhofstrasse und auf Teilabschnitt Neugutstrasse	geplant	SV10
ES	T30-Zone Richti-Areal (Richtiring, Richtiarkade, Geerenstrasse)	geplant	SV11
SS, ES	Schulzone Bürgli/Mösli: Bürgli-, Riedener-, Butzen-, Säntis-, Bubental-, Flieder-, Nelkenstrasse	geplant	(FV20)

5.2 Öffentlicher Verkehr

Für das Gemeindegebiet von Wallisellen gelten folgende übergeordnete Festlegungen:

Übergeordnete
Festlegungen ÖV
Bestand

Bezeichnung	Bemerkung
Bahnlinie doppel- oder mehrspurig Zürich-Oerlikon – Dübendorf	KRP
Bahnlinie doppel- oder mehrspurig Zürich-Oerlikon – Dietlikon	KRP
Bahnlinie doppel- oder mehrspurig Stettbach – Dietlikon	KRP
Bahnhof Wallisellen: Umsteigeschwerpunkt regional mit Bus, Glattalbahn, S-Bahn; multimodale Drehscheibe	KRP, RRP
Glattalbahn: Schmalspurbahn / Stadtbahn	KRP
Haltestellen Glattalbahn: Neugut, Glatt, Bahnhof Wallisellen, Belair, Herti	RRP
Knoten Neue Winterthurer-/Neugutstrasse: Massnahmen zur Buspriorisierung	RRP, mittlerweile umgesetzt
Knoten Neue Winterthurer-/Industriestrasse: Buspriorisierung	Regionale Verkehrssteuerung, mittlerweile umgesetzt (GIRG)
Knoten Industriegebiet Dietlikon / Wallisellen: Massnahmen zur Buspriorisierung	RRP, mittlerweile umgesetzt Auswirkungen für Wallisellen

Folgende Massnahmen sind als Festlegungen in den übergeordneten Planungsinstrumenten enthalten:

Übergeordnete
Festlegungen ÖV
Massnahmen

Bezeichnung	Bemerkung	Nr.
Erweiterung Glattalbahn: Flughafen – Kloten Industrie - Bassersdorf	KRP, mittelfristig	ÖV7
Erweiterung Glattalbahn: Giessen – Bahnhof Dübendorf – Flugplatz Dübendorf – Bahnhof Dietlikon	KRP, ausserhalb Horizont kRPV	-
Tramnetz Zürich-Glattal: Verlängerung Tramlinie Schwamendingen – Altried – Dietlikon	KRP, ausserhalb Horizont kRPV bzw. nicht weiterverfolgt	-
Weststrasse: Massnahmen zur Buspriorisierung	RRP, kurzfristig	ÖV11
Knoten West-/Austrasse: LSA und Buspriorisierung	OW1 aus Regionaler Verkehrssteuerung	(SV8)

In Bezug auf den ÖV gelten folgende kommunale Festlegungen hinsichtlich bestehender Haltestellen und Priorisierungen:

Kommunale
Festlegungen ÖV
Bestand

Bezeichnung	Bemerkung
Bushaltestelle Alterszentrum	-
Bushaltestelle Belair	-
Bushaltestelle Blumenweg	-
Bushaltestelle Bützacker	-
Bushaltestelle Florastrasse	-
Bushaltestelle Friedhof	-
Bushaltestelle Furtbach	-
Bushaltestelle Gemeindehaus	-
Bushaltestelle Glatt	-
Bushaltestelle Guggenbühlstrasse	-
Bushaltestelle Haldenstrasse	-
Bushaltestelle Hallenbad	-
Bushaltestelle Herti	-
Bushaltestelle Ifang	-
Bushaltestelle Lindenplatz	-
Bushaltestelle Riedenerstrasse	-
Bushaltestelle Rosenberg	-
Bushaltestelle Säntisstrasse	-
Bushaltestelle Schäfligraben	-
Bushaltestelle Schulhaus Bürgli	-
Bushaltestelle Spitzacker	-
Bushaltestelle Sportzentrum	-
Bushaltestelle Zentrum	-

Bezeichnung	Bemerkung
<i>(Fortsetzung der Tabelle)</i>	
Bushaltestelle Zielacker	-
Knoten Neugut-/Bellariastrasse: Buspriorisierung	-
Knoten Bahnhof-/Neugut-/Kirchstrasse: Buspriorisierung	-

In Bezug auf den ÖV gelten folgende kommunale Festlegungen:

Kommunale
Festlegungen ÖV
Massnahmen

Bezeichnung	Bemerkung	Nr.
Optimierung Ortsbuslinienführung 771/772 hinsichtlich Direktverbindungen Langacker/Widenholz zum Zentrum, Erschliessung Wallisellen West etc.	Anzahl und Lage von neuen Bushaltestellen provisorisch eingetragen	ÖV1
Aufhebung Haltestelle Guyer-Weg (Vereinheitlichung ÖV-Angebot in Randverkehrszeiten)	-	ÖV2
Aufwertungen der Bushaltestellen (Witterungsschutz, Sitzgelegenheit etc.): Sportzentrum, Ifang, Haltestellen auf der Alten Winterthurerstrasse	-	ÖV6
Weiterentwicklung Regionaler Mobilitätshub Wallisellen: Verbesserte Gestaltung bzgl. Aufenthalt und Umsteigebeziehungen	-	ÖV10
Opfikerstrasse: Umgestaltung Strassenraum, betriebliche Anpassungen	Auswirkungen auf den ÖV (Stabilisierung Fahrzeit)	(SV4)

5.3 Fussverkehr

Für das Gemeindegebiet von Wallisellen gelten folgende übergeordnete Festlegungen:

Übergeordnete
Festlegungen
Fussverkehr
Bestand

Bezeichnung	Bemerkung
Regionale Wanderroute Wallisellen – Bassersdorf/Kloten	KRP
Regionale Wanderroute Wallisellen – Zürich Fluntern	KRP
Wanderweg Dietlikon – Opfikon	RRP
Fil Bleu (Dübendorf – Opfikon)	RRP
Anbindung Fil Bleu im Gebiet Glattpark, Wallisellen	RRP, bestehend
Fil Vert (Flugplatz Dübendorf – Hardwald)	RRP

Folgende Massnahmen sind als Festlegungen in den übergeordneten Planungsinstrumenten enthalten:

Übergeordnete
Festlegungen
Fussverkehr
Massnahmen

Bezeichnung	Bemerkung	Nr.
Anpassung Fuss-/Veloführung Hofkreuzung: Entflechtung in Zusammenhang mit Veloschnellroute	Velonetzplan	FVV8
Fil Bleu	RRP, Linienführung festgelegt	FVV10
Fil Vert	RRP, Linienführung im Rahmen des GVK konkretisiert	FVV11
Alte Winterthurerstrasse: Umgestaltung Strassenraum aufgrund weiterer Kriterien	Auswirkungen auf den Fussverkehr	(SV1)

Das kommunale Fusswegnetz wird auf dem Übersichtsplan in Anhang A1 aufgeführt. Dabei wurden die kommunalen Hauptverbindungen festgelegt, die zwischen den relevanten Attraktoren für den alltäglichen Fussverkehr liegen. Darüber hinaus werden die folgenden Massnahmen festgelegt. Bei der Massnahmenentwicklung hat eine Abstimmung mit dem Massnahmenplan Fussverkehr des Kantons (MaPlaFu) unter Berücksichtigung von bereits realisierten Massnahmen stattgefunden.

Kommunale
Festlegungen
Fussverkehr
Bestand und
Massnahmen

MaPla	Bezeichnung	Bemerkung	Nr.
69.45	Neue Verbindung Neugutstrasse (Zwicky-Areal): Kombinerter Rad-/Gehweg	-	FVV1
-	Neue Verbindung Schönenhofstrasse - Furtbachweg: Kombinerter Rad-/Gehweg	Inventarisierte Reptilienlebensraum tangiert: Mit Reptilienschutz abstimmen.	FVV4
69.03	Lückenschluss Bahnhof Süd: Kombinerter Rad-/Gehweg	-	FVV5
-	Unterführungen Bahntrasse: Entschärfung Konflikte durch Separierung FVV	-	FVV6
-	Lückenschluss Grindelwald: Kombinerter Rad-/Gehweg	-	FVV12
-	Lückenschluss Stierriet - Rietgraben	Unbefestigter (Wiesen-)Weg Kommunal geschützte Hecke tangiert: Störung des Lebensraums minimieren	FV17
-	Lückenschluss Engenbuelstrasse – Schützenstrasse	Unbefestigter (Wiesen-)Weg Fokus Erholung	FV18
-	Lückenschluss Grundackerstrasse - Dietlikonerstrasse	Fokus Erholung	FV19
-	Schulzone Bürgli/Mösli: Bürgli-, Riedener-, Butzen-, Säntis-, Bubental-, Flieder-, Nelkenstrasse	-	FV20

MaPla	Bezeichnung	Bemerkung	Nr.
<i>(Fortsetzung der Tabelle)</i>			
-	Alpenstrasse: Zeitlich begrenzte Durchfahrtsperre während Unterrichtszeiten	-	FV21
(69.08)	Bahnhof-/Neugutstrasse: Umgestaltung Strassenraum, betriebliche Anpassungen	Auswirkungen auf den Fussverkehr	(SV2)
(69.43)	Industriestrasse: Umgestaltung Strassenraum, betriebliche Anpassungen	Auswirkungen auf den Fussverkehr	(SV3)
(69.09-69.13)	Opfikerstrasse: Umgestaltung Strassenraum, betriebliche Anpassungen	Auswirkungen auf den Fussverkehr	(SV4)
-	Tempo 30 auf Erlenholzstrasse für MIV	Auswirkungen auf den Fussverkehr	(SV5)
(69.02, 69.04, 69.15-69.32)	Flächendeckend T30 auf Quartierstrassen sowie auf der Bahnhofstrasse und auf Teilabschnitt Neugutstrasse	Auswirkungen auf den Fussverkehr	(SV10)
(69.37, 69.42)	T30-Zone Richti-Areal (Richtiring, Richtiarkade, Geerenstrasse)	Auswirkungen auf den Fussverkehr	(SV11)
(69.01)	Bahnhof-/Querstrasse: Einbahnregime, Umgestaltung Bahnhofplatz	Auswirkungen auf den Fussverkehr	(SV12)

5.4 Veloverkehr

Für das Gemeindegebiet von Wallisellen gelten folgende übergeordnete Festlegungen:

Übergeordnete
Festlegungen
Veloverkehr
Bestand

DB	Bezeichnung	Bemerkung
-	Fil Bleu (Dübendorf – Opfikon)	RRP
-	Anbindung Fil Bleu an Hardwald – Fil Vert, Wallisellen	RRP
-	Fil Vert (Flugplatz Dübendorf – Hardwald)	RRP
02_138	Hauptverbindung Wallisellen – Dietlikon (Einfang-, Spitzackerstrasse)	RRP, Velonetzplan
02_153	Hauptverbindung Wallisellen – Dübendorf (Hochbord) über Neugutstrasse	RRP, Velonetzplan
02_137	Nebenverbindung Wallisellen – Bassersdorf (Alte Winterthurerstrasse)	RRP, Velonetzplan
02_134	Nebenverbindung Kloten – Wallisellen (Klotener-, Riedenerstrasse)	RRP, Velonetzplan
02_127	Nebenverbindung Opfikon – Dietlikon (Erlenholzstrasse)	RRP, Velonetzplan
02_135	Nebenverbindung Opfikon – Wallisellen (Hertistrasse, Friedenstrasse, Oberrebenweg)	RRP, Velonetzplan
02_136	Nebenverbindung Wallisellen (Südseite Belair) – Zürich (Glattweg)	RRP, Velonetzplan
02_171	Nebenverbindung Wallisellen – Zürich (Auzelg) über Weststrasse	RRP, Velonetzplan

DB	Bezeichnung	Bemerkung
<i>(Fortsetzung der Tabelle)</i>		
02_140	Nebenverbindung Wallisellen (Industrie) – Dietlikon (Industrie Süd) über Industrie- und Neue Winterthurstrasse	RRP, Velonetzplan
-	Veloparkierungsanlage Bahnhof Wallisellen	RRP

Folgende Massnahmen sind als Festlegungen in den übergeordneten Planungsinstrumenten enthalten:

Übergeordnete
Festlegungen
Veloverkehr
Massnahmen

DB	Bezeichnung	Bemerkung	Nr.
02_003	Veloschnellroute Wallisellen – Zürich (südlich Bahntrasse)	RRP, Velonetzplan Inventarisierte Reptilienlebensraum tangiert: Mit Reptilienschutz abstimmen.	VV7
-	Anpassung Fuss-/Veloführung Hofkreuzung	Velonetzplan	FVV8
02_002	Veloschnellroute Wallisellen – Greifensee (Föhrlibuckstrasse)	RRP, Velonetzplan Inventarisierte Reptilienlebensraum tangiert: Mit Reptilienschutz abstimmen.	VV9
-	Fil Bleu: Realisierung der regionalen Freizeitverbindung entlang Glatt	RRP	FVV10
-	Fil Vert: Umsetzung	RRP, Linienführung im Rahmen des GVK konkretisiert	FVV11
02_004	Veloschnellroute Wallisellen – Opfikon (Opfiker-, Bahnhofstrasse)	RRP, Velonetzplan	(SV2) (SV4)
02_134	Nebenverbindung Kloten – Wallisellen (Klotener-, Riedenerstrasse) Sanierung Schwachstellen auf Abschnitten Alte Winterthurerstrasse und Erlenholzstrasse	RRP mittelfristig	(SV1) (SV5)
02_138	Hauptverbindung Wallisellen – Dietlikon Sanierung Schwachstellen auf Einfang-, Spitzackerstrasse, Schliessung Netzlücke Furtbach	RRP, mittelfristig Gemeinde wünscht eine Optimierung der Linienführung	VV2 VV3
02_140	Nebenverbindung Wallisellen (Industrie) – Dietlikon (Industrie Süd) Sanierung Schwachstellen, Industrie- und Neue Winterthurstrasse	RRP mittelfristig	(SV3)
02_153	Hauptverbindung Wallisellen – Dübendorf (Hochbord) Sanierung Schwachstellen Neugutstrasse	RRP mittelfristig	(FVV1)
02_171	Nebenverbindung Wallisellen – Zürich (Auzelg) über Weststrasse Sanierung Schwachstellen Weststrasse	RRP kurz-/mittelfristig	-
-	Veloparkierungsanlage Haltestelle Herti	RRP	VV15

Das ergänzende kommunale Velowegnetz wird auf dem Übersichtsplan in Anhang A1 aufgeführt. Dabei wurden die kommunalen Hauptverbindungen festgelegt, die zwischen den relevanten Attraktoren für den alltäglichen Veloverkehr liegen. Darüber hinaus werden folgende Massnahmen festgelegt:

Kommunale
Festlegung
Veloverkehr
Bestand und
Massnahmen

Bezeichnung	Bemerkung	Nr.
Neue Verbindung Neugutstrasse (Zwicky-Areal): Schliessung Netzlücke	-	FVV1
Veloverbindung Rosenberg-, Einfangstrasse (inkl. Verbindung zur PU Breite): Velostrasse mit Vortritt für den Veloverkehr	-	VV2
Neue Verbindung Schönenhofstrasse – Furtbachweg	Zur Realisierung Fil Vert Inventarisierter Reptilienlebensraum tangiert: Mit Reptilienschutz abstimmen.	FVV4
Lückenschluss Bahnhof Süd: Kombiniertes Rad-/ Gehweg	-	FVV5
Unterführungen Bahntrasse: Entschärfung Konflikte durch Separierung FVV	-	FVV6
Lückenschluss Grindelwald: Kombiniertes Rad-/ Gehweg	-	FVV12
Veloparkierung an publikumsrelevanten Standorten: Schaffung einer nachfragegerechten und attraktiven Veloparkierung, insbesondere Einkaufen Bahnhof Nord und Bahnhof-/Neugutstrasse	-	VV14
Veloparkierung an stark frequentierten ÖV-Haltestellen: Belair (Überdachung), Herti (neue Abstellanlagen), Glattzentrum (neue Abstellanlage)	-	VV15
Bahnhof-/Neugutstrasse: Umgestaltung Strassenraum, betriebliche Anpassungen	Auswirkungen auf den Veloverkehr	(SV2)
Industriestrasse: Umgestaltung Strassenraum, betriebliche Anpassungen	Auswirkungen auf den Veloverkehr	(SV3)
Opfikerstrasse: Umgestaltung Strassenraum, betriebliche Anpassungen	Auswirkungen auf den Veloverkehr	(SV4)
Tempo 30 auf der Erlenholzstrasse für den MIV	Haupteffekt für Veloverkehr	(SV5)

5.5 Parkierung

Für das Gemeindegebiet von Wallisellen wird einzig die bestehende Parkierungsanlage für Zentrumsnutzungen und P+R am Bahnhof im RRP aufgeführt. Die Priorisierung liegt auf P+R.

Übergeordnete
Festlegungen
Parkierung

Kommunale öffentliche Parkierungsanlagen, die mit Parkuhren oder zeitlichen Beschränkungen bewirtschaftet werden, sind:

Kommunale
Festlegung
Parkierung
Bestand

Bezeichnung	Bemerkung
Altes Gemeindehaus	Parkplatz
Alter Kirchenweg	Parkplatz
Birgistrasse	Parkierung auf Strasse in Seitenlage
Gemeindehaus	Zentrale Parkierungsanlage
Gewerbehallenstrasse	Parkierung auf Strasse in Seitenlage
Hertiweg	Parkierung auf Strasse in Seitenlage
Herzogenmühle	Parkierung auf Strasse in Seitenlage
Hochrütistrasse	Parkierung auf Strasse in Seitenlage
Kriesbachstrasse	Parkierung auf Strasse in Seitenlage
Parkstrasse	Schrägparkierung auf Strasse in Seitenlage
Richtiring	Parkierung auf Strasse in Seitenlage
Richtistrasse	Parkierung auf Strasse in Seitenlage
Rotackerstrasse (am Kreisel Doktorhaus)	Parkplatz
Wägelwiesenstrasse	Zentrale Parkierungsanlage
Zentralstrasse	Zentrale Parkierungsanlage
Zielacker	Parkplatz Sportanlagen/Curling
Zielackerstrasse	Schrägparkierung auf Strasse in Seitenlage

Private, öffentlich zugängliche Parkierungsanlagen sind:

Bezeichnung	Bemerkung
Bahnhof/Zentrum Wallisellen	Parkhaus
Glattzentrum	Parkhaus
Schwimm-/Hallenbad	Parkhaus

Für die restliche Parkierung auf kommunalen Strassen gilt flächendeckend die Blaue Zone. Das kommunale Parkkartenreglement, das im Jahr 2009 eingeführt und 2017 teilrevidiert wurde, regelt hierfür das Parkieren auf öffentlichem Grund. Die Anwohnerbevorzugung wird gebietsweise in vier Zonen geregelt. Die Bewohner können eine Anwohnerparkkarte erwerben, die zum zeitlich unbeschränkten Parkieren in der Blauen Zone berechtigt. Der Geltungsbereich ist auf die jeweilige Zone beschränkt. Auf den zentralen Strassen mit Blauer Zone darf auch mit Parkkarte nicht unbeschränkt parkiert werden (Bahnhofstrasse, Neugutstrasse auf Abschnitt Bahnhof- bis Sonnhaldenstrasse, Querstrasse, Schwarzackerstrasse auf Abschnitt Bahnhof- bis Querstrasse, Zentralstrasse und Wägelwiesenstrasse).

Blaue Zone mit
Parkkarten-
reglement

Folgende Massnahmen werden kommunal festgelegt:

Kommunale
Festlegung
Parkierung
Massnahmen

Bezeichnung	Bemerkung	Nr.
P+R Konzept, Nutzungsformen der PP: Bestimmung Ort und PP-Anzahl unter Berücksichtigung zukünftiger Mobilitätsformen	Abstimmung ZPG, SBB	P1
Verschiebung Parkplätze in unterirdische Anlagen am Bahnhof	-	P2
Verlagerung PP von Sportzentrum zum Lidl bei Grosse-Reinhold in der Sportanlagen	Sicherstellung Fussweg durch Unterführung Bahntrasse (FVV4)	P6

5.6 Güterverkehr

Für das Gemeindegebiet von Wallisellen werden sowohl im KRP als auch im RRP keine Güterumschlagsanlagen, Verladeanlagen für Kies- und Aushub oder Anschlussgleise (Stammgleise) ausgewiesen.

Übergeordnete
Festlegungen
Güterverkehr

Güterumschlaganlagen von kommunaler Bedeutung sind:

- Heizkraftwerk Aubrugg, Herzogenmühle
- Recyclinganlage/Entsorgungscenter «Mülliland», Kriesbachstrasse
- Glattzentrum, Neue Winterthurerstrasse

Kommunale
Festlegungen
Güterverkehr
Bestand

Die Güterumschlaganlagen sind im Übersichtsplan zum Strassenverkehr aufgeführt. Logistikzentren von kommunaler Bedeutung sind keine vorhanden.

Aufgrund des Bahnbetriebs auf der Linie Zürich-Oerlikon – Dietlikon sind keine Anschlussgleise (Stammgleise) für den Güterverkehr auf kommunaler Ebene zu sichern.

6. Umsetzung und Controlling

Der vorliegende kommunale Richtplan Verkehr und das erarbeitete Gesamtverkehrskonzept bilden den Rahmen für die verkehrlichen Massnahmen. Der Gemeinderat ist gewillt, den damit verbundenen Auftrag im Interesse der Siedlungs- und Verkehrsqualität schrittweise umzusetzen und die dafür erforderlichen Mittel in die Finanzplanung aufzunehmen. Die Umsetzung der Massnahmen erfolgt anhand definierter Prioritäten (sofort, kurzfristig, mittelfristig, langfristig). Dabei werden Synergien mit ohnehin notwendigen baulichen Sanierungen von Strassen oder Werkleitungen nach Möglichkeit gesucht.

Grundsatz

Bei der Mehrheit der Massnahmen ist eine Mitwirkung der Einwohner/innen von Wallisellen sichergestellt, beispielsweise durch Kreditvorlagen von baulichen Massnahmen an der Gemeindeversammlung. Der Gemeinderat informiert zudem regelmässig über den Umsetzungsstand der aufgeführten Massnahmen.

Mitwirkung und Information

Die Beratende Kommission Verkehr und die Abteilung Sicherheit der Gemeindeverwaltung Wallisellen sind mit dem Vollzugscontrolling der Massnahmen des kRPV beauftragt. Dabei wird die Prioritätenliste jährlich aktualisiert und dem Gemeinderat Bericht über den Stand der Massnahmen erstattet.

Vollzugscontrolling

Die Beratende Kommission Verkehr und die Abteilung Sicherheit der Gemeindeverwaltung Wallisellen beschreiben die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in regelmässigen Abständen über folgende vorgesehene Indikatoren:

Wirkungscontrolling

- Erhebung Anzahl bewirtschaftete und nicht-bewirtschaftete, öffentlich zugängliche Parkplätze
- Ermittlung der tatsächlichen Reduktion der Parkplätze durch Förderung des autoarmen Wohnens und Arbeitens
- Umgesetzte Aktivitäten des Mobilitätsmanagements
- Geschwindigkeitsmessungen in Quartieren und Niedrigtempozonen
- Gesamtverkehrsaufkommen auf den Hauptachsen
- Fahrgastfrequenzen auf den ÖV-Linien
- Anzahl Unfälle von Fussgängern und Velofahrern, insbesondere an Orten mit erhöhter Häufigkeit
- allenfalls weitere Indikatoren (situativ)

Damit ist gewährleistet, dass die wichtigsten Grundlagen zur Beurteilung der Wirksamkeit des kRPV erfasst werden. Allfällige Fehlentwicklungen können zeitnah identifiziert und angegangen werden. Der Stand der wichtigsten Massnahmenumsetzungen und Erkenntnisse wird jeweils im Jahresbericht der Gemeinde aufgeführt und ist damit für die Bevölkerung zugänglich.

Kommunikation

A1 Pläne zu Festlegungen und Massnahmen

Teilplan Strassenverkehr

Übergeordnete Festlegungen

best.	gepl.	Grundlage
	HLS Bund	KRP
	HVS Kanton	KRP
	RVS Kanton	RRP
	Behebung Schwachstelle	

Massnahmen:		
SV 1	Umgestaltung Strassenraum Alte Winterthurerstrasse	RRP
SV 8	LSA am Knoten West-/Austrasse, Opfikon/Wallisellen	RVS (OW1)
SV 9	Unfallschwerpunktbetrachtung und -behebung auf Kantonsstrassen	Via Sicura, ISSI
SV 13	Abschnitt A1 Wallisellen - Dietlikon, Stadtautobahn	RRP
SV 14	Pannestreifenumnutzung N1 Verz. Zürich Nord - Verz. Brüttsellen	SIN

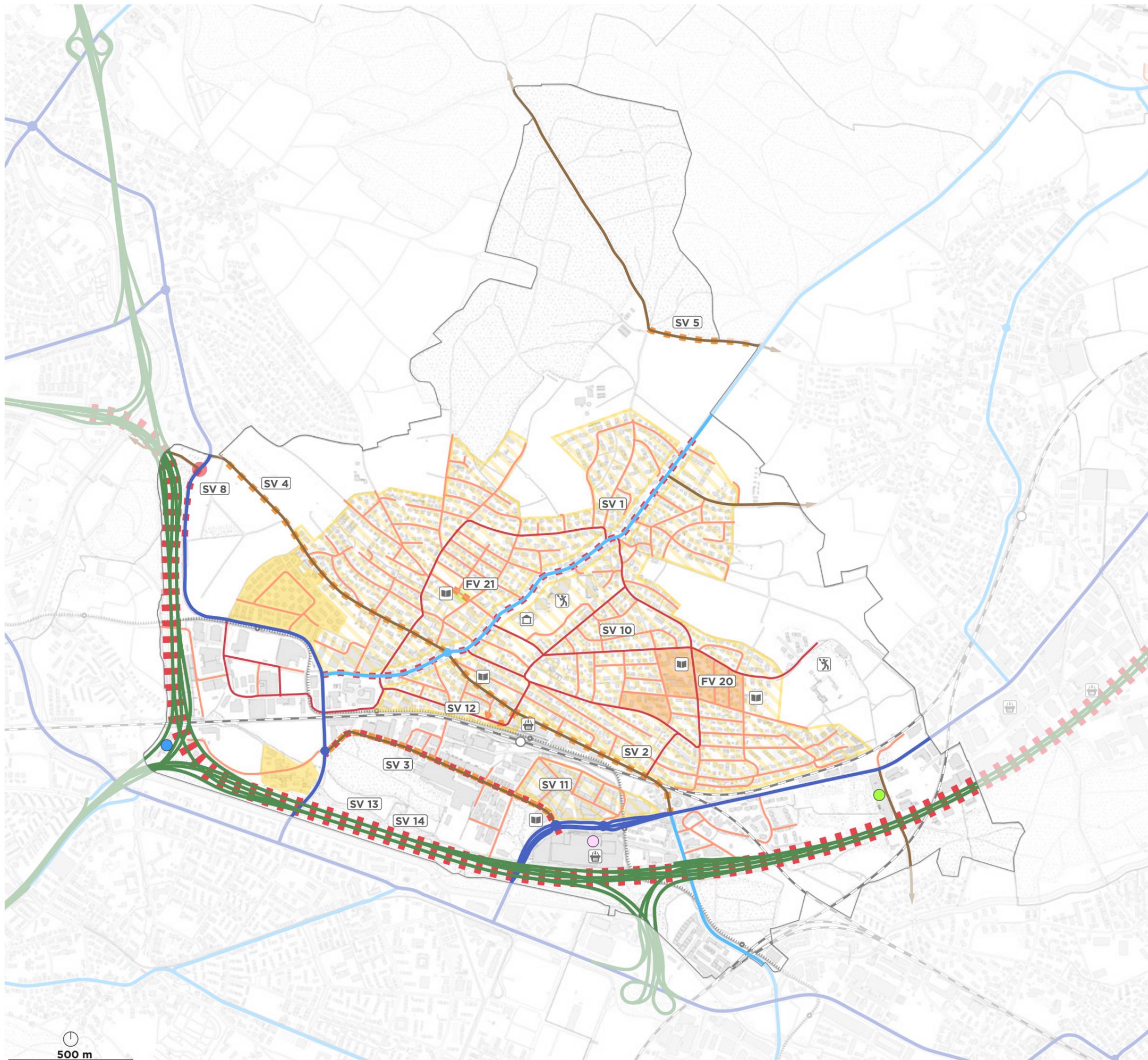
Kommunale Festlegungen

best.	gepl.	
	Kommunale VS	
	Kommunale SS	
	Kommunale ES	
	Tempo 30-Zone	
	Begegnungszone	
	Behebung Schwachstelle	
	Heizkraftwerk	
	Glattzentrum	
	Recyclinganlage	

Massnahmen:		
SV 2	BGK Bahnhof-/Neugutstrasse	
SV 3	BGK Industriestrasse	
SV 4	BGK Opfikerstrasse	
SV 5	Tempo 30 auf Erlenholzstrasse für MIV	
SV 10	Flächendeckend T30 auf Quartierstrassen sowie auf der Bahnhofstrasse und auf Teilabschnitt Neugutstrasse	
SV 11	Tempo 30 Richti-Areal	
SV 12	Einbahnregime Bahnhof- / Querstrasse, Umgestaltung Bahnhofplatz	
(FV 20)	Schulzone Bürgli / Mösli	
(FV 21)	Zeitlich begrenzte Durchfahrtsperre Alpen	

Informationsinhalt

	Perimeter Wallisellen
	Bahnlinie mit Bahnhof
	Glattalbahn mit Haltestelle
	Schule
	Verwaltung
	Einkaufen
	Freizeit



Teilplan ÖV

Übergeordnete Festlegungen

best.	gepl.	Grundlage
	S-Bahnlinie	KRP
	Bahnhof / Multimodale Drehscheibe	KRP, RRP
	Glattalbahn	KRP
	Haltestelle Glattalbahn	RRP
	Knoten mit Buspriorisierung	RRP
	Behebung Schwachstelle	

Massnahmen:

ÖV 7	Erweiterung Glattalbahn: Flughafen - Kloten Industrie - Bassersdorf	KRP
ÖV 10	Regionaler Mobilitätshub Wallisellen	RRP, SBB
ÖV 11	Buspriorisierung Weststrasse	RRP
(SV 8)	LSA am Knoten West-/Austrasse, Opfikon/Wallisellen	RVS (OW1)

Kommunale Festlegungen

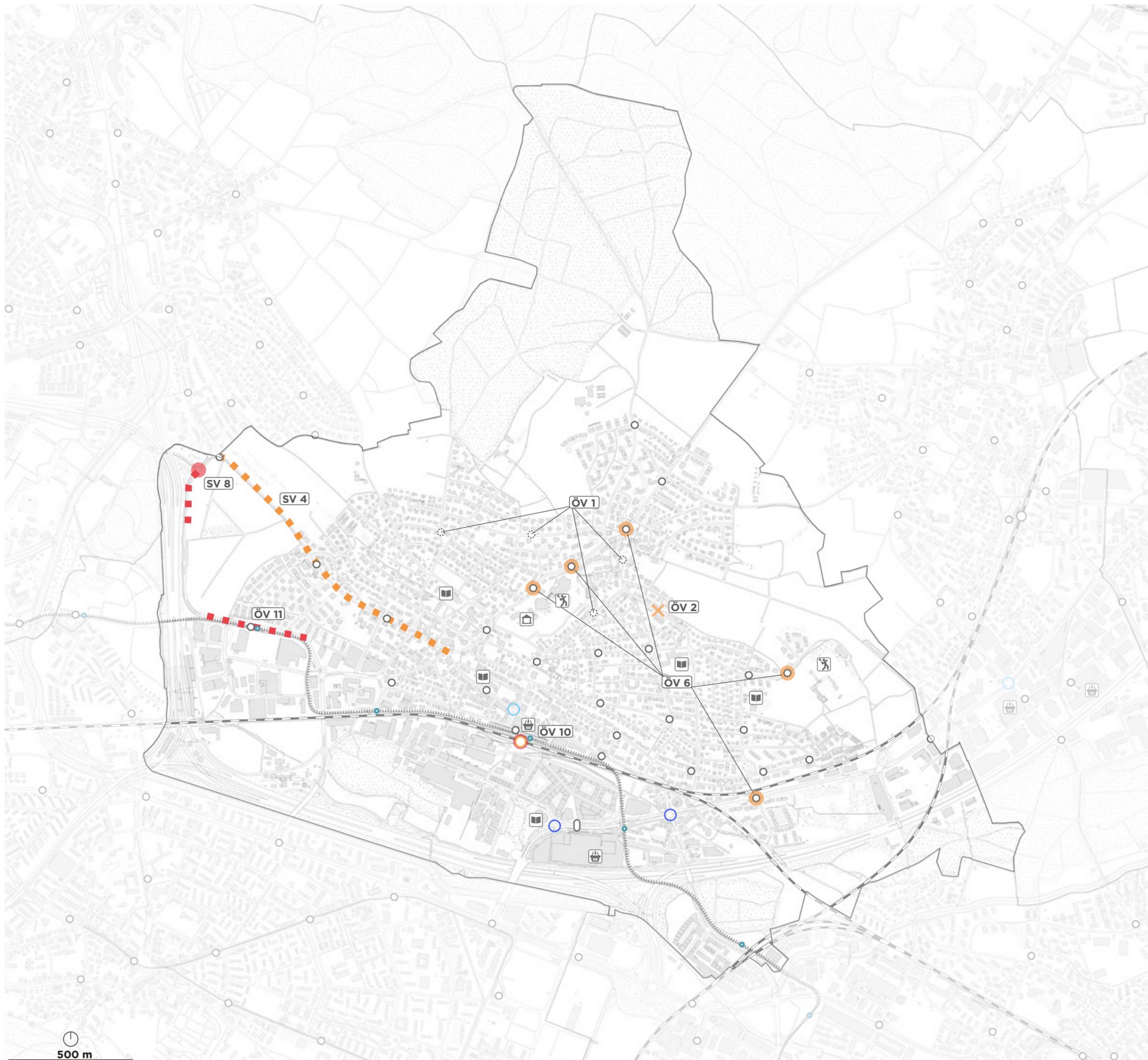
best.	gepl.	
		Bus-/Tramhaltestelle
		Knoten mit Buspriorisierung
		Behebung Schwachstelle

Massnahmen:

ÖV 1	Optimierung Ortsbuslinienführung
ÖV 2	Aufhebung der Bedienung der Haltestelle Guyer-Weg
ÖV 6	Aufwertung Bushaltestelle
(SV 4)	Umgestaltung Opfikerstrasse

Informationsinhalt

	Perimeter Wallisellen
	Schule
	Verwaltung
	Einkaufen
	Freizeit



Teilplan Fussverkehr

Übergeordnete Festlegungen

best.	gepl.	Grundlage
		Wanderweg
		Fil Bleu
		Fil Vert
		Behebung Schwachstelle

Massnahmen:

FVV 8	Anpassung Führung Hofkreuzung	VNP
FVV 10	Fil Bleu	RRP
FVV 11	Fil Vert	RRP
(SV 1)	Umgestaltung Alte Winterthurerstrasse	RRP

Kommunale Festlegungen

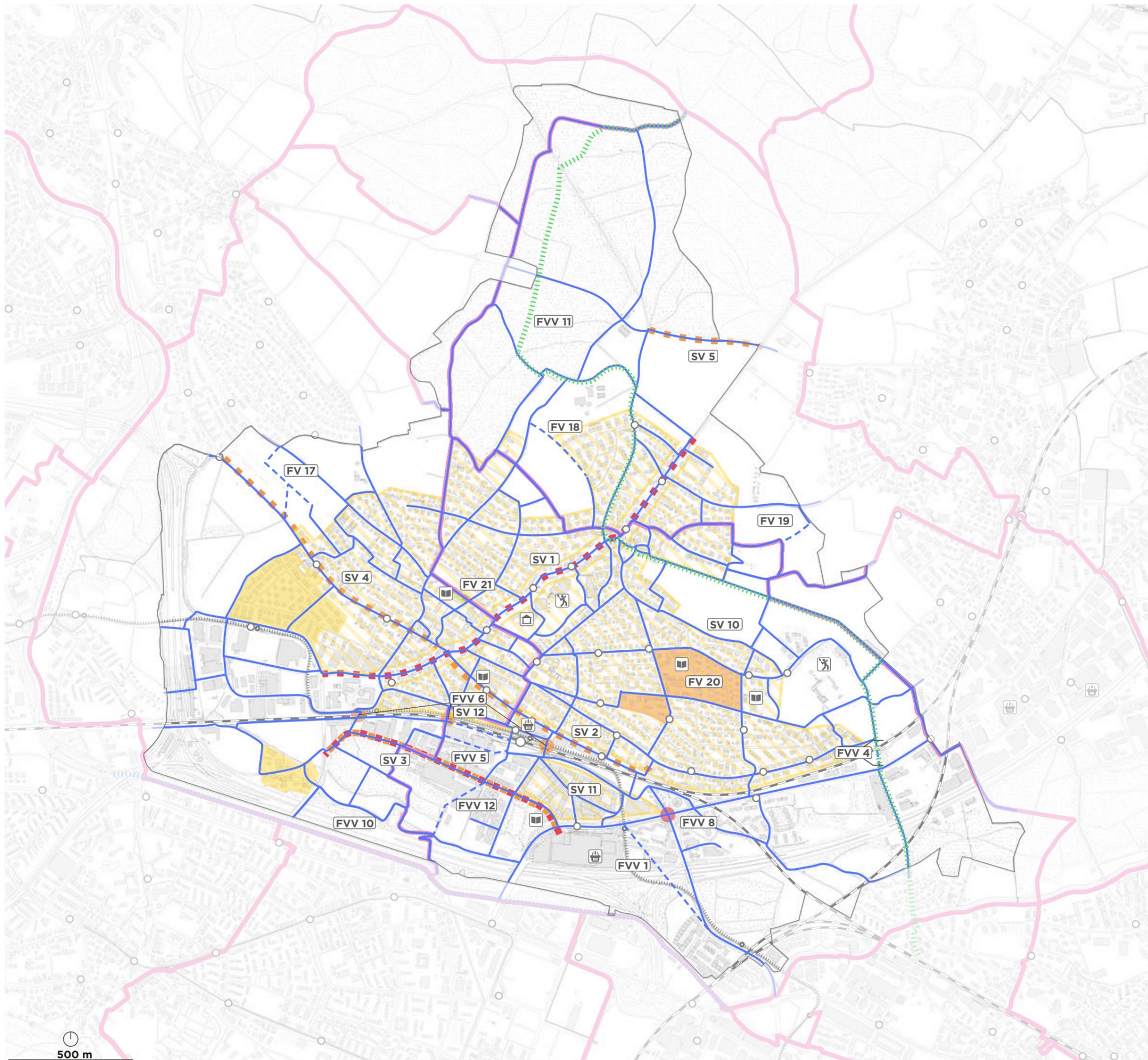
best.	gepl.	
		Wichtige kommunale Verbindung
		Tempo-30 Zone
		Begegnungszone
		Behebung Schwachstelle

Massnahmen:

FVV 1	Neue Verbindung Neugutstrasse (Zwicky-Areal)
FVV 4	Neue Verbindung Schönenhofstrasse - Furtbachweg
FVV 5	Lückenschluss Bahnhof Süd
FVV 6	Unterführungen Bahntrasse
FVV 12	Lückenschluss Grindelwald
FV 17	Lückenschluss Stierriet - Rietgraben
FV 18	Lückenschluss Engenbuelstrasse - Schützenstrasse
FV 19	Lückenschluss Grundackerstrasse - Dietlikonerstrasse
FV 20	Schulzone Bürgli / Mösl
FV 21	Zeitlich begrenzte Durchfahrtsperre Alpen
(SV 2)	BGK Bahnhof-/Neugutstrasse
(SV 3)	BGK Industriestrasse
(SV 4)	BGK Opfikonerstrasse
(SV 5)	Tempo 30 Erlenholzstrasse für MIV
(SV 10)	Flächendeckend T30 auf Quartierstrassen sowie auf der Bahnhofstrasse und auf Teilabschnitt Neugutstrasse
(SV 11)	Tempo 30 Richti-Areal
(SV 12)	Einbahnregime Bahnhof- / Querstrasse, Umgestaltung Bahnhofplatz

Informationsinhalt

	Perimeter Wallisellen
	Bahnlinie mit Bahnhof
	Glattalbahn mit Haltestelle
	Bushaltestelle
	Schule
	Verwaltung
	Einkaufen
	Freizeit



Teilplan Veloverkehr

Übergeordnete Festlegungen

best.	gepl.	Grundlage
		Kant. Hauptverbindung RRP, VNP
		Kant. Nebenverbindung RRP, VNP
		Veloschnellroute RRP, VNP
		Freizeitverbindung RRP, VNP
		Fil Bleu RRP
		Fil Vert RRP
		Bike&Ride RRP
		Behebung Schwachstelle * VNP
		Schwachstelle ohne Massnahme * VNP

Massnahmen:

VV 3	Neue Verbindung Furtbachweg - Dietlikon	RRP, VNP
VV 7	Umsetzung Veloschnellroute Zürich (Stadtgrenze) - Unterführung Breiti	RRP, VNP
FVV 8	Anpassung Führung Hofkreuzung	VNP
VV 9	Umsetzung Veloschnellroute Unterführung Breiti - Dübendorf (Gemeindegrenze)	RRP, VNP
FVV 10	Fil Bleu	RRP
FVV 11	Fil Vert	RRP
(SV 1)	Umgestaltung Alte Winterthurerstrasse	RRP

Kommunale Festlegungen

best.	gepl.	
		Wichtige kommunale Verbindung
		Veloparkierungsanlage
		Tempo-30 Zone
		Begegnungszone
		Behebung Schwachstelle *

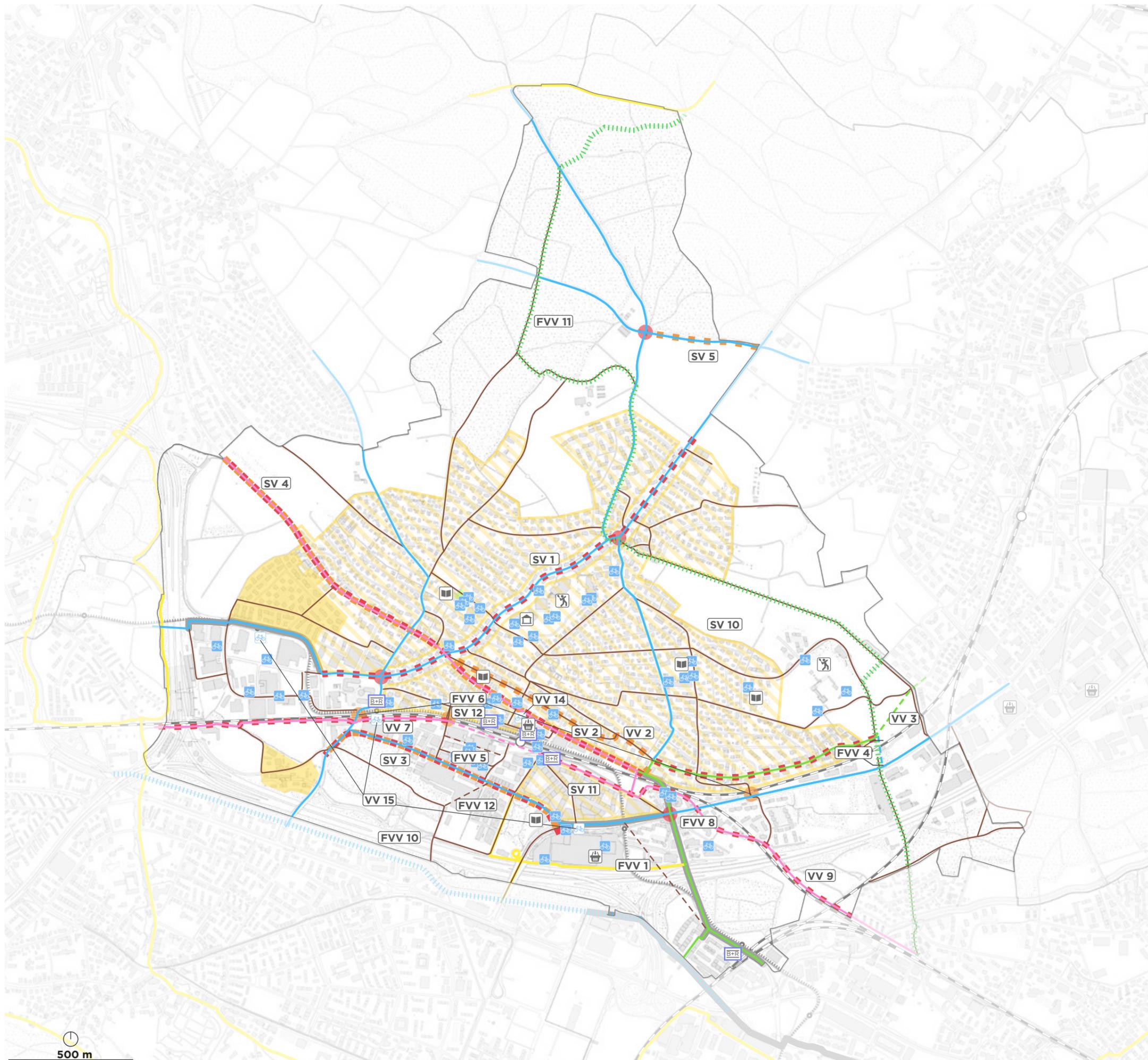
Massnahmen:

FVV 1	Neue Verbindung Neugutstrasse (Zwicky-Areal)
VV 2	Veloverbindung Rosenbergr-, Einfangstrasse (inkl. Verbindung zur PU Breite)
FVV 4	Neue Verbindung Schönenhofstrasse - Furtbachweg
FVV 5	Lückenschluss Bahnhof Süd
FVV 6	Unterführungen Bahntrasse
FVV 12	Lückenschluss Grindelwald
VV 14	Veloparkierung an publikumsrelevanten Standorten
VV 15	Veloparkierung an stark frequentierten ÖV-Haltestellen
(SV 2)	BGK Bahnhof-/Neugutstrasse
(SV 3)	BGK Industriestrasse
(SV 4)	BGK Opfikerstrasse
(SV 5)	Tempo 30 Erlenholzstrasse für MIV
(SV 10)	Flächendeckend T30 auf Quartierstrassen sowie auf der Bahnhofstrasse und auf Teilabschnitt Neugutstrasse
(SV 11)	Tempo 30 Richti-Areal
(SV 12)	Einbahnregime Bahnhof- / Querstrasse, Umgestaltung Bahnhofplatz

Informationsinhalt

	Perimeter Wallisellen
	Bahnlinie mit Bahnhof
	Glattalbahn mit Haltestelle
	Schule
	Verwaltung
	Einkaufen
	Freizeit

Stand: 30.04.2021 (* Stand Schwachstellen: Sept. 2020)
Kartengrundlage: © Übersichtsplan Kt. Zürich



500 m

Teilplan Parkierung

Übergeordnete Festlegungen

best. gepl.

 Park&Ride

Grundlage

RRP

Kommunale Festlegungen

best. gepl.

 Kommunale öffentliche Parkierungsanlage

 Öffentlich zugängliche private Parkierungsanlage

Massnahmen:

P 1 P+R-Konzept bzw. neue Nutzungsformen dieser Parkplätze

P 2 Verschiebung Parkplätze in unterirdische Anlagen am Bahnhof

P 6 Verlagerung Parkplätze von Sportzentrum zum Lidl (Wochenende, Grossereignisse)

Informationsinhalt

 Perimeter Wallisellen

 Bahnlinie mit Bahnhof

 GlattalBahn mit Haltestelle

 Schule

 Verwaltung

 Einkaufen

 Freizeit

