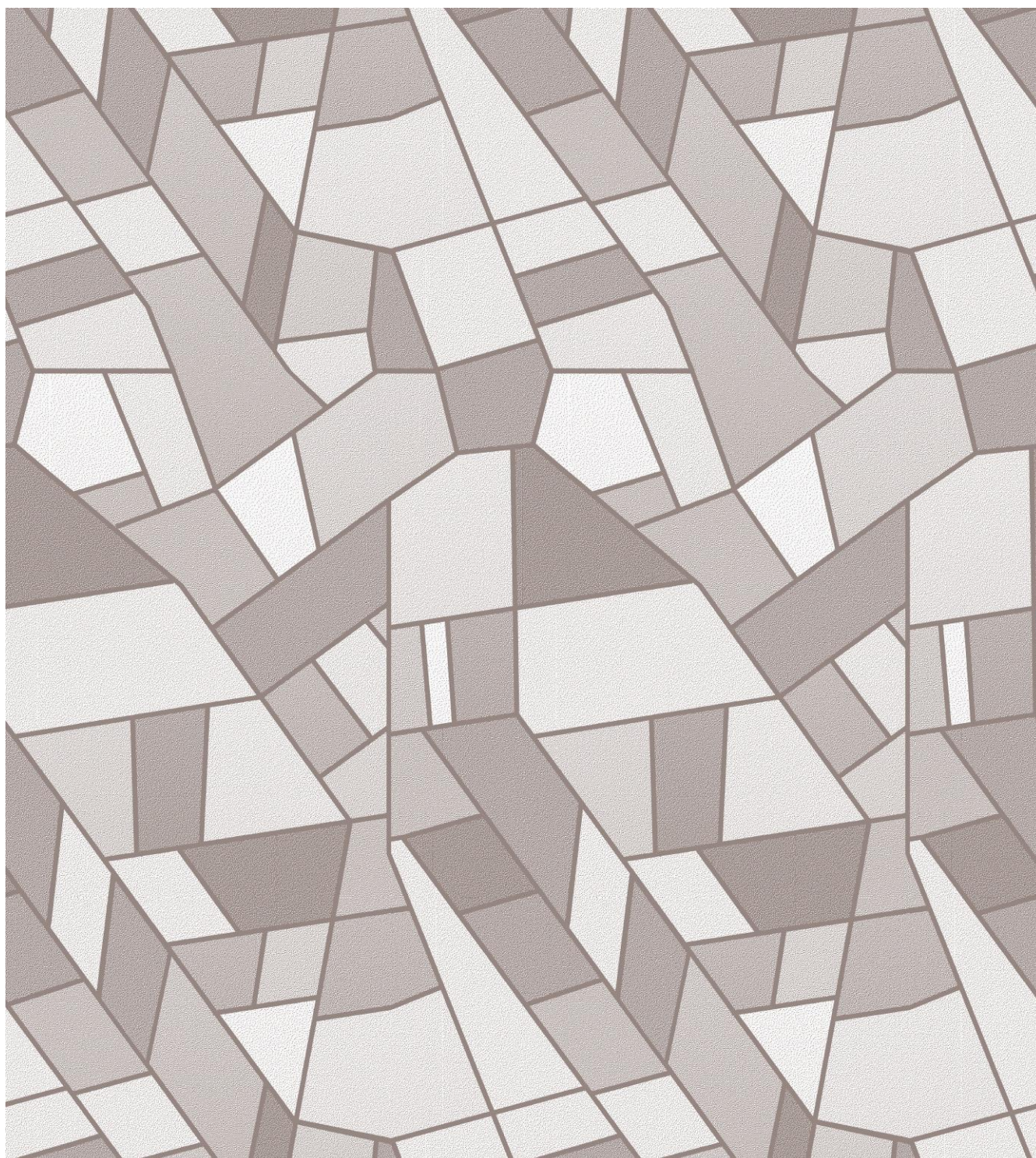


# Kommunales Gesamtverkehrskonzept

Entwurf Schlussbericht

Stand: 23.06.2020, zuhanden der öffentlichen Auflage



<b>Prozessschritt</b>	<b>Datum</b> ( <i>kursiv: geplant</i> )
Verabschiedung durch die Beratende Kommission Verkehr Wallisellen:	15. Mai 2020
Verabschiedung durch den Gemeinderat von Wallisellen:	23. Juni 2020
Überarbeitung im Zusammenhang mit der öffentlichen Auflage des kommunalen Richtplans Verkehr, Verabschiedung durch die Beratende Kommission Verkehr Wallisellen:	<i>Dezember 2020</i>
Genehmigung durch den Gemeinderat von Wallisellen:	<i>Januar/Februar 2021</i>

### **Beratende Kommission Verkehr**

Thomas Eckereder

Peter Spörri

Philipp Maurer

Stefan Meinecke

Sara Meinecke

Christian Leisi

Marianne Peter

### **Projektteam**

Remo 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

Druck: 30. Juli 2020

20200623\_GVK Wallisellen\_Schlussbericht.docx

Projektnummer: 219'245

## Inhaltsverzeichnis

1.	Ausgangslage	6
1.1	Anlass	6
1.2	Organisation	7
1.3	Ablauf und Aufbau	8
<hr/>		
2.	Ausgangslage	9
2.1	Übergeordnete Zielsetzungen Siedlung und Verkehr	9
2.1.1	Kantonaler Richtplan Zürich	9
2.1.2	Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich	13
2.1.3	Regionaler Richtplan Glattal	16
2.1.4	rGVK Flughafen und Glattal	16
2.1.5	Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal	17
2.2	Massnahmen aus übergeordneten Planungsinstrumenten	18
2.3	Kommunale Zielsetzungen und Planungen	19
<hr/>		
3.	Analyse Ist-Situation und Entwicklungstrends	20
3.1	Wohnbevölkerung: Bestand und Prognose	20
3.2	Beschäftigte: Bestand und Prognose	21
3.3	Verkehrserzeugung (Quell-/Ziel-/Binnenverkehr)	22
3.4	Mobilitätsverhalten (Modal Split)	24
3.5	Verkehrsbelastungen Ist-Zustand	29
3.6	Verkehrsprognose	30
3.7	Mobilitätsmanagement	33
3.8	Verkehrssicherheit	33
3.9	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	35
3.10	Öffentlicher Verkehr (ÖV)	39
3.11	Fussverkehr	42
3.12	Veloverkehr	45
3.13	Kombinierte Mobilität	48
3.14	Parkierung	49
3.15	Güterverkehr	53
<hr/>		
4.	Handlungsbedarf	55
4.1	Direkter Handlungsbedarf für die Gemeinde	55
4.2	Handlungsbedarf in Zusammenarbeit mit anderen	55

5.	Ziele und Stossrichtungen	56
5.1	Übergeordnetes Ziel	56
5.2	Abstimmung Siedlung und Verkehr	58
5.3	Strassenverkehr	58
5.4	Öffentlicher Verkehr	59
5.5	Fuss- und Veloverkehr	60
5.6	Kombinierte Mobilität	60
5.7	Parkierung	61
5.8	Güterverkehr	61
5.9	Übersicht	62
6.	Massnahmen	63
6.1	Mobilitätsmanagement	63
6.2	Strassenverkehr	64
6.3	Öffentlicher Verkehr	66
6.4	Fussverkehr	67
6.5	Veloverkehr	69
6.6	Parkierung	70
6.7	Güterverkehr	71
6.8	Fazit	72
7.	Weiteres Vorgehen und Umsetzung	74

## **Anhang**

A1	Analysepläne
A2	Massnahmenpläne
A3	Massnahmenliste

## Verwendete Abkürzungen

BFS	Bundesamt für Statistik
BGK	Betriebs- und Gestaltungskonzept
BZO	Bau- und Zonenordnung
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
KRP	Kantonaler Richtplan
kRPV	Kommunaler Richtplan Verkehr
KVS	Kommunale Verbindungsstrasse
MaPlaFu	Massnahmenplan Fussverkehr
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park and Ride
PP	Parkplatz
rGVK	Regionales Gesamtverkehrskonzept
ROK	Raumordnungskonzept
RRP	Regionaler Richtplan
RVS	Regionale Verbindungsstrasse
SS	Sammelstrasse
SV	Strassenverkehr
VS	Verbindungsstrasse
VV	Veloverkehr
VZÄ	Vollzeitäquivalente
ZPG	Zürcher Planungsgruppe Glattal

# 1. Ausgangslage

## 1.1 Anlass

Mit rund 16'000 Einwohner/-innen und rund 17'000 Beschäftigten (VZÄ) gehört Wallisellen zu den grossen Gemeinden im besonders dynamischen Glattal. Bis 2030 soll Wallisellen als Teil der Stadtlandschaft im Kanton Zürich weiter wachsen und über 18'000 Einwohner/-innen und 18'000 Beschäftigte (VZÄ) aufweisen.<sup>1</sup> Bereits heute sind wesentliche Strassenabschnitte in den Spitzenstunden hoch ausgelastet. In Anbetracht der prognostizierten Entwicklung kommt der kommunalen Verkehrsplanung eine grosse Bedeutung zu, um die Verkehrsnachfrage zu lenken und aus Sicht der Gemeinde möglichst siedlungsverträglich zu verarbeiten.

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 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. Inzwischen wurden einige Massnahmen umgesetzt. In der Zwischenzeit haben sich die regionale und kantonale Richtplanung und die verkehrlichen Belastungen verändert. Damit ist der kommunale Verkehrsplan 2003 überholt und muss angepasst werden.

Kommunaler Verkehrsplan Wallisellen aus dem Jahr 2003

Dies wurde bereits 2015 erkannt und die Erarbeitung eines kommunalen Verkehrskonzeptes u.a. mit dem Ziel, Massnahmen zu entwickeln und den Verkehrsplan anschliessend zu aktualisieren, beim Planungsbüro SNZ beauftragt. Zu diesen Arbeiten liegen sowohl ein Zwischenbericht zu Situationsanalyse, Handlungsbedarf und Massnahmenvorschläge sowie ein Statusbericht mit weiteren Massnahmen vor. Im Zuge der Neukonstituierung des Gemeinderates nach den Wahlen 2018 und der neuen Zuweisung der kommunalen Verkehrsplanung zum Ressort Sicherheit werden nun die Arbeiten zur Aktualisierung des kommunalen Verkehrsplanes neu angegangen und mit einem Gesamtverkehrskonzept (GVK) sowie einer Umsetzungsbegleitung verknüpft.

Vorliegende Arbeiten und Kontext

---

1 Gem. Regionales Raumordnungskonzept Glattal 2017

## 1.2 Organisation

Die Projektorganisation wird in Abbildung 1 aufgeführt. Zur Erarbeitung des GVK hat der Gemeinderat Wallisellen die Firma EBP beauftragt. Der Prozess wurde eng begleitet durch die Beratende Kommission Verkehr, in welcher der Gemeindepräsident sowie zwei weitere Vertretungen des Gemeinderates und die involvierten Abteilungen der kommunalen Verwaltung Einsitz nehmen. Vorsitz der Beratenden Kommission Verkehr hat der Gemeinderat und Vorsteher des Ressorts Sicherheit Thomas Eckereder.

Erarbeitungsprozess

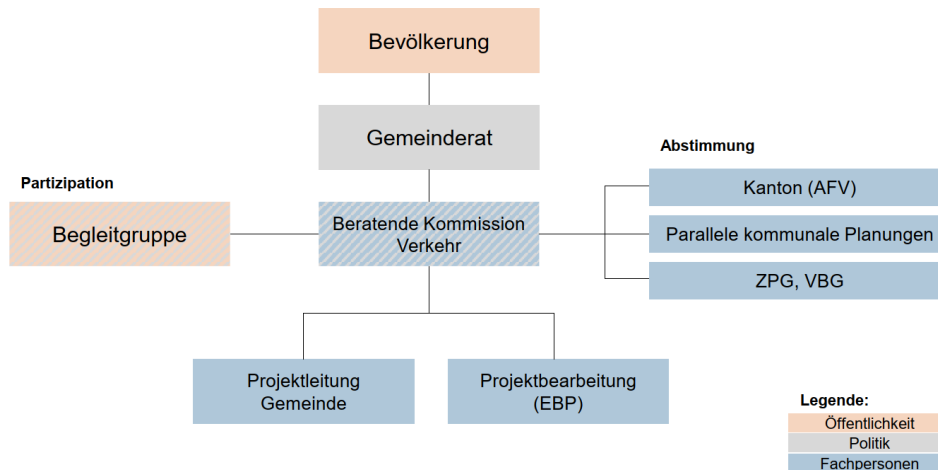


Abbildung 1 Organisation der Erarbeitung des GVK Wallisellen

Im Erarbeitungsprozess des GVK hat der Gemeinderat die Bevölkerung massgeblich einbezogen: Alle Einwohner/-innen von Wallisellen waren eingeladen mitzudenken und mitzureden im Rahmen von Workshops einer Begleitgruppe. Rund 75 Personen haben sich für die Workshops angemeldet, darunter Vertretungen von Quartiervereinen, politischen Parteien, Interessengruppen sowie Schulpflege. Insgesamt wurden zwei Workshops durchgeführt. Ein erster Workshop am Mi. 30.10.2019 hat sich der Auslegeordnung mit Analyse und den Zielen/Stossrichtungen gewidmet (vgl. Abbildung 2). Anlässlich des zweiten Workshops vom Mi. 29.01.2020 wurden Massnahmenvorschläge diskutiert. Die Rückmeldungen wurden gesammelt, ausgewertet und sind in Absprache mit der Beratenden Kommission Verkehr in die Überarbeitung der Inhalte eingeflossen.

Partizipation

Zudem haben im Rahmen des Erarbeitungsprozesses ein Standortgespräch mit dem Kanton, auch in Hinblick auf die Prüfung des kommunalen Richtplans Verkehr, sowie Abstimmungsgespräche mit der Zürcher Planungsgruppe Glattal (ZPG), den Verkehrsbetrieben Glattal (VBG) und weiteren parallelen Planungen stattgefunden.

Abstimmung



Abbildung 2 Workshop 1 der Begleitgruppe

### 1.3 Ablauf und Aufbau

Gestützt auf das Merkblatt zu den Kommunalen Richtplänen Verkehr des Amtes für Verkehr des Kantons Zürich<sup>2</sup> wird ein kommunales GVK als Grundlage für die Überarbeitung des kommunalen Richtplans Verkehr erarbeitet. Aus den umfassenden Arbeiten zum GVK können die Inhalte des Kommunalen Verkehrsplans abgeleitet werden. Damit wird eine optimale konzeptionelle Einbettung der Massnahmen und letztlich eine koordinierte Verkehrsplanung sichergestellt. Entsprechend den Arbeitsschritten ist auch der Bericht aufgebaut (vgl. Abbildung 3).

Vom kommunalen GVK zum kommunalen Verkehrsplan

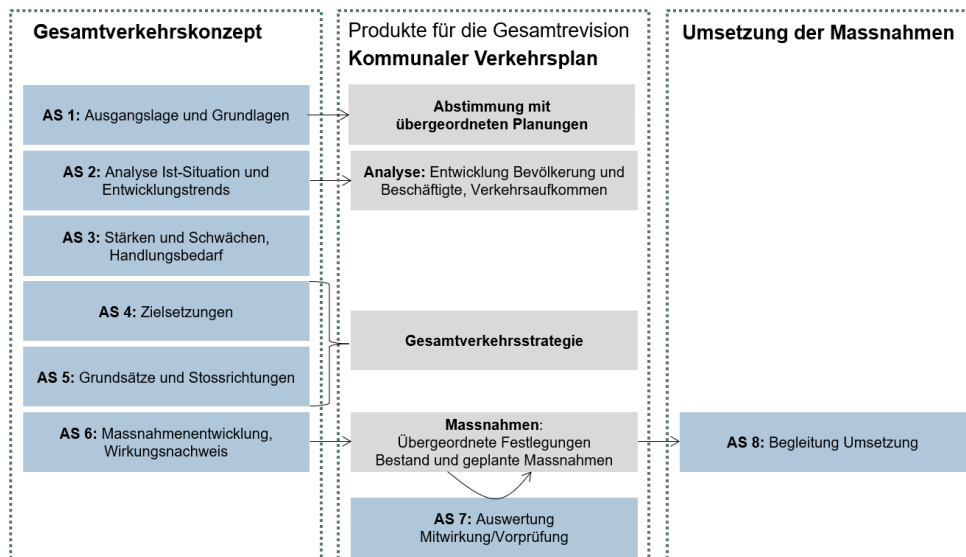


Abbildung 3 Arbeitsschritte (AS) für die Erarbeitung des GVK und des KRPV

2 Publiziert im November 2018, [https://afv.zh.ch/internet/volkswirtschaftsdirektion/afv/de/gesamtverkehr/weitere\\_planungen/kommrp.html](https://afv.zh.ch/internet/volkswirtschaftsdirektion/afv/de/gesamtverkehr/weitere_planungen/kommrp.html)



## 2. Ausgangslage

### 2.1 Übergeordnete Zielsetzungen Siedlung und Verkehr

Übergeordnete Ziele für die Mobilitätsplanung sind in verschiedenen kantonalen und kommunalen Dokumenten enthalten:

#### 2.1.1 Kantonaler Richtplan Zürich

Der kantonale Richtplan ist das behördenverbindliche Steuerungsinstrument des Kantons, um die räumliche Entwicklung langfristig zu lenken und die Abstimmung der raumwirksamen Tätigkeiten über alle Politik- und Sachbereiche hinweg zu gewährleisten. Die Nachführung des kantonalen Richtplans erfolgt in der Regel in jährlichen Teilrevisionen. Der aktuelle Stand ist vom 22. Oktober 2018. Mit den nachstehenden Auszügen werden die wesentlichen Inhalte des Richtplans zusammengefasst:

Langfristige  
räumliche  
Entwicklung

Gemäss Kantonalem Richtplan zählt Wallisellen zur Stadtlandschaft und wird als kantonales Zentrumsgebiet ausgewiesen (vgl. Abbildung 4). 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 Richtplan sollen die Stadtlandschaften und die urbanen Wohnlandschaften auch in Zukunft eine Schlüsselrolle übernehmen: Auf die sollen künftig mindestens 80% des Bevölkerungswachstums entfallen.

Handlungsräume

Seit den 1990er-Jahren haben Stadtlandschaften eine spürbare Bevölkerungszunahme verzeichnet. Für die Zukunft bestehen weitere beträchtliche Potenziale für urbane Wohnformen an hervorragend erschlossenen Lagen. Allerdings werden diese Möglichkeiten vielerorts durch unerwünschte Einwirkungen der Verkehrsinfrastrukturen beeinträchtigt. Der Umgang mit dem Lärm des Strassenverkehrs ist insbesondere für ältere, ursprünglich attraktive Wohngebiete eine grosse Herausforderung. Zum Teil bestehen auch Defizite bezüglich der Durchgrünung der Siedlungsgebiete und der Vernetzung mit Naherholungsgebieten.

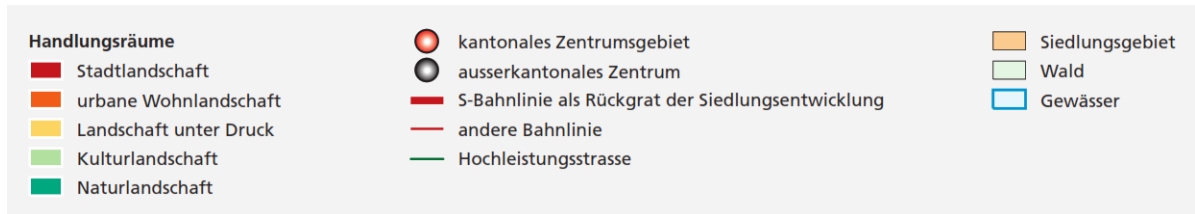
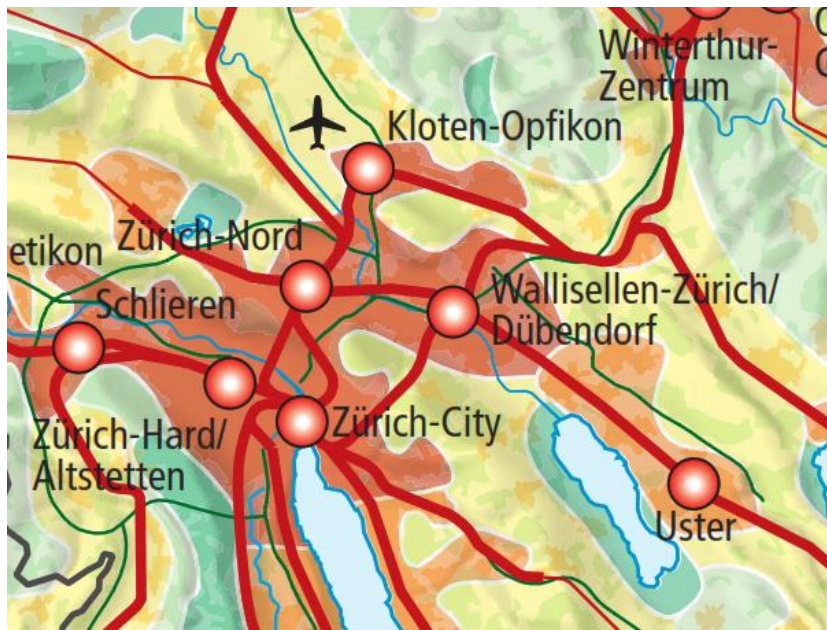


Abbildung 4 Raumordnungskonzept Kanton Zürich, Ausschnitt (Quelle: Kantonaler Richtplan, 2018)

In der Richtplankarte sind die relevanten Gebiete sowie die bestehenden und geplanten Infrastrukturen abgebildet (vgl. Abbildung 5).

Richtplankarte



Abbildung 5 Richtplankarte, Ausschnitt (Quelle: Kantonaler Richtplan, 2018)

Gemäss den Grundsätzen des kantonalen Raumordnungskonzepts werden folgende Ziele für die Siedlungsentwicklung festgelegt:

Siedlung

- Mit dem Boden haushälterisch umgehen
- Siedlungen nach innen entwickeln
- Zentrumsgebiete und Bahnhofbereiche stärken
- Siedlungsqualität erhöhen
- Gewerbe stärken

Voraussetzung für die angestrebte Raumentwicklung ist eine langfristig ausgerichtete Trennung des Siedlungs- vom Nichtsiedlungsgebiet. Zwischen den Siedlungsgebieten Wallisellen und Opfikon bzw. Dietlikon sind daher Freihaltegebiete bezeichnet (in Abbildung 5 blaugrau gestrichelt dargestellt).

Das Entwicklungsgebiet Wallisellen/Zürich/Dübendorf-Stettbach wird als Zentrumsgebiete von kantonalen Bedeutung festgelegt (in Abbildung 5 schwarz gestrichelt dargestellt). Dieses soll in Abstimmung mit der künftigen Nutzung des Flugplatzareals Dübendorf und mit der Erweiterung der Glattalbahn weiterentwickelt werden. Bei Planungen in den Zentrumsgebieten sind unter anderem die folgenden Grundsätze begleitend:

Zentrumsgebiet

- Dichte Siedlungsteile mit hoher Siedlungsqualität sollen erhalten bleiben bzw. neu geschaffen werden. Zu diesem Zweck sind in der Regel Mischnutzungen anzustreben.
- Die baulichen Dichten sind, angepasst an die örtlichen Gegebenheiten, für Zentrumsgebiete deutlich über den in § 49a Planungs- und Baugesetz (PBG) vorgesehenen Ausnützungen festzulegen.
- Der Wirtschaft sind optimale Standorte zur Verfügung zu stellen, insbesondere solche mit hoher Erschliessungsqualität durch den öffentlichen und – je nach Nutzungsart – auch individuellen Verkehr. Die bereits vorhandenen infrastrukturellen Vorleistungen der öffentlichen Hand sind optimal zu nutzen.
- Für bestehende Fachmarkt- und Einkaufszentren sowie für das publikumsorientierte Gewerbe ist die Erreichbarkeit mit dem motorisierten Individualverkehr sicherzustellen.
- Die Zentrumsgebiete sollen einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung des kantonalen Modal-Split-Ziels leisten. Die Erschliessung der Zentrumsgebiete ist daher auf einen überdurchschnittlich hohen Anteil des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs auszurichten.
- Die Verkehrs- und die übrige Infrastruktur sind so zu planen und zu projektieren, dass eine zweckmässige Etappierung der Entwicklung der einzelnen Gebiete ermöglicht wird.

Gemäss Richtplan werden folgende verkehrlichen Ziele verfolgt:

Gesamtverkehr

- Ressourcen schonen
- Öffentlichen Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr stärken
- Kurze Wege und Siedlungsqualität fördern

— Regionale Gesamtverkehrskonzepte erarbeiten

Das Strassennetz dient sowohl dem motorisierten Individualverkehr, dem strassengebundenen öffentlichen Verkehr und dem Transport von Gütern wie auch dem Fuss- und Veloverkehr. Die sichere und umweltverträgliche Nutzung des Strassennetzes ist zu gewährleisten. Zur Steigerung der Lebensqualität sind Entlastungen von Wohngebieten zu verwirklichen und dauerhaft zu sichern. Der Durchgangsverkehr ist konsequent auf das übergeordnete Strassennetz zu lenken und allfällige Stauräume sind möglichst ausserhalb empfindlicher Gebiete anzuordnen. Wo erforderlich, ist die intermodale Gesamtleistung durch Kapazitätserweiterungen für den motorisierten Individualverkehr und den strassengebundenen öffentlichen Verkehr zu steigern. Neu- und Ausbauten von Strassen haben sich in ihrer Erschliessungswirkung am bestehenden Siedlungsgebiet zu orientieren und zusammenhängende Naherholungsräume zu schonen.

Strassenverkehr

Im Richtplan sind die Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen festgelegt. Deren Funktion wird in Abbildung 6 beschrieben. Durch Wallisellen verkehrt die Hochleistungsstrasse A1 und die Hauptverkehrsstrassen West-, Neue Winterthurer- und Überlandstrasse (in Abbildung 5 als lachsfarbene Doppelstriche dargestellt).

Strassenklassierung	Funktion	Instrument für Festlegung
Hochleistungsstrassen (HLS)	Übergeordnete Achsen mit hoher Leistungsfähigkeit: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Möglichst sichere und reibungslose Bewältigung des MIV;</li> <li>• Umfassende Lärmschutzmassnahmen im Bereich von Wohngebieten.</li> </ul>	Kantonaler Richtplan (Für Nationalstrassen ist zudem die Aufnahme in den Netzbeschluss des Bundes erforderlich)
Hauptverkehrsstrassen (HVS)	Wichtige Achsen, die zusammen mit den HLS das übergeordnete Strassennetz bilden: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanalisieren des Verkehrs möglichst abseits lärmempfindlicher Nutzungen;</li> <li>• Strassenraum dient MIV, ÖV, Fuss- und Veloverkehr;</li> <li>• Gestaltungsmaßnahmen zur Verbesserung der Siedlungsqualität.</li> </ul>	
Verbindungsstrassen	Anbindung von Siedlungsgebieten und Erholungsschwerpunkten an das übergeordnete Strassennetz: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung.</li> </ul>	Regionaler Richtplan

Abbildung 6 Funktion Strassen (Quelle: Kantonaler Richtplan, 2018)

Der öffentliche Verkehr im Kanton Zürich zeichnet sich durch eine hohe spezifische Leistungsfähigkeit, einen effizienten Ressourcen-Einsatz und geringe Emissionen aus und entspricht dadurch in hohem Masse den Zielen der schweizerischen wie auch der kantonalen Umwelt- und Raumordnungspolitik. Das Angebot ist auf die Bedürfnisse des Arbeits- und Ausbildungsverkehrs als auch des Freizeit- und Einkaufsverkehrs auszurichten. Siedlungs- und Erholungsschwerpunkte inner- und ausserhalb des Kantons Zürich sollen mit attraktiven Verbindungen in das Netz des öffentlichen Verkehrs eingebunden werden.

Öffentlicher Verkehr

Der Fuss- und Veloverkehr stellt im Verbund mit dem öffentlichen Verkehr sowie dem motorisierten Individualverkehr einen Teil des Gesamtsystems «Personenverkehr» dar. Ihm kommt bei der Bewältigung von kurzen Distanzen im Alltagsverkehr eine Bedeutung zu. In Kombination mit dem öffentlichen Verkehr ist der Fuss- und Veloverkehr zudem Bestandteil von Transportketten auch über längere Distanzen. Die Stärken liegen beim

Fuss- und Veloverkehr

Fussverkehr bei Distanzen unter einem Kilometer und beim Veloverkehr unter fünfzehn Kilometern. Fuss- und Veloverkehr sind auf sichere und behindertengerechte Verbindungen angewiesen. Ein zusammenhängendes und durchgängiges Velowegnetz mit Anschluss an den öffentlichen Verkehr ist zu fördern.

Zur Minimierung der Emissionen sowie zur Schonung der Ressource Boden soll der Verkehr von Motorwagen und der Flächenbedarf durch den ruhenden Verkehr möglichst gering gehalten werden. Während bei der Standortwahl raumplanerische Kriterien im Vordergrund stehen, ist bei der Dimensionierung und Bewirtschaftung von Parkierungsanlagen den bestehenden Strassenkapazitäten, der Erschliessungsgüte des öffentlichen Verkehrs, dem ausgewiesenen Nutzungsmix sowie der Luft- und Lärmbelastung Rechnung zu tragen. Ein besonderes Augenmerk ist auf den Parkplatzbedarf von verkehrsintensiven Einrichtungen zu legen.

Parkierung und verkehrsintensive Einrichtungen

Der Transport von Gütern soll möglichst sicher, wirtschaftlich und umweltgerecht durchgeführt werden. Einer übermässigen Belastung des Strassennetzes, insbesondere im Bereich von Ortsdurchfahrten, ist durch die Erstellung von Umfahrungsstrassen zu begegnen, und der Güterverkehr mit der Bahn ist sofern möglich zu fördern. Beim Transport, Umschlag und der Lagerung von gefährlichen Gütern ist der Störfallvorsorge Rechnung zu tragen. Die Lärmbelastung von Wohngebieten ist, vor allem während der Nachtstunden, zu minimieren.

Güterverkehr

## 2.1.2 Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich

Mit dem Gesamtverkehrskonzept (GVK) legte der Regierungsrat 2018 die langfristigen Ziele und Entwicklungsgrundsätze für das Gesamtverkehrssystem im Kanton Zürich fest. Entsprechend dem kantonalen Richtplan gilt auch für das GVK 2018 der Planungs- und Prognosehorizont 2030. Mit dem kantonalen GVK wurde ein Instrument geschaffen, das sicherstellen soll, dass der Lebens- und Wirtschaftsraum Zürich im Einklang mit der im kantonalen Richtplan definierten Siedlungsentwicklung auch künftig mit allen Verkehrsträgern gut erschlossen ist.

Verkehrliche Weiterentwicklung

Das Verkehrssystem im Kanton Zürich soll der Gesellschaft und der Wirtschaft eine ausreichende und effiziente Mobilität ermöglichen, die angestrebte Raumentwicklung unterstützen und die Belastung der Umwelt minimieren. Diese Ziele lassen sich nur erreichen, wenn das Angebot im Personenverkehr für den motorisierten Individualverkehr, den öffentlichen Verkehr, den Velo- und Fussverkehr sowie den Luftverkehr aufeinander abgestimmt weiterentwickelt werden. Auch der Güterverkehr muss zweckmässig auf die Verkehrsträger Strasse, Schiene und Luft verteilt werden. Die Grundsätze für diese Aufgaben legt das GVK fest.

Der Regierungsrat richtet die Weiterentwicklung des Gesamtverkehrssystems an fünf Leitsätzen aus. Aus den Leitsätzen werden konkrete Ziele abgeleitet (vgl. Abbildung 7). Sie beschreiben, welche Zustände bis 2030 erreicht und welche Entwicklungen angestrebt werden.

Leitsätze und Ziele

Ziele	Leitsätze				
	L1: Wettbewerbsfähiger Lebens- und Wirtschaftsraum	L2: Raumordnungskonzept als Vorgabe für Erreichbarkeit und Erschliessung	L3: Raumplanung kurze Wege	L4: Verkehrsbewältigung trotz Belastungsgrenzen	L5: Sichere Finanzierung und wirtschaftlicher Mitteleinsatz
Z1: Optimieren des Verkehrsangebots	●	●	●	●	
Z2: Steuern der Verkehrsnachfrage	●	●	●	●	●
Z3: Verbessern der Verkehrssicherheit	●				
Z4: Vermindern der Belastung von Bevölkerung und natürlicher Umwelt sowie des Ressourcenverbrauchs	●	●	●	●	
Z5: Sicherstellen der Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit des staatlichen Mitteleinsatzes					●

Abbildung 7 Leitsätze und Ziele (Quelle: GVK Kanton Zürich, 2018)

Nachfolgend werden die für das GVK Wallisellen relevanten Ziele zusammengefasst:

- Ziel 1.1: Die Erschliessung der urbanen Räume, deren Vernetzung und die Verbindung mit ausserkantonalen, nationalen und internationalen Zentren wird für den ÖV verbessert und für den MIV aufrechterhalten. Die Verbindung und Feinerschliessung der Räume für den Velo- und Fussverkehr werden verbessert.
- Ziel 1.3: Der kantonale und regionale Durchgangsverkehr auf der Strasse wird auf übergeordneten Netzen gebündelt und möglichst flüssig geführt.
- Ziel 1.4: Für den Transport von Gütern stehen leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen und attraktive Standorte für Verlade- und Umladeeinrichtungen von der Strasse auf die Schiene und umgekehrt bereit. Die Transportdistanzen auf der Strasse bleiben möglichst kurz.
- Ziel 1.6: Der Benutzungskomfort im ÖV, MIV, Velo- und Fussverkehr hält ein hohes Niveau - unter Berücksichtigung der Behindertengleichstellung und der Wirtschaftlichkeit.
- Ziel 2.1: Die von der Zürcher Bevölkerung zurückgelegten durchschnittlichen Tagesdistanzen nehmen insgesamt ab. Die Distanzen im MIV und im ÖV verringern sich gegenüber dem Trend der vergangenen Jahre. Die Tagesdistanzen von Velo- und Fussverkehr nehmen hingegen zu.
- Ziel 2.2: Der Anteil des ÖV am Zuwachs des gesamten Verkehrsaufkommens beträgt mindestens 50% aller Wege im Ziel-, Quell- und Binnenverkehr. Bis 2030 wird damit ein ÖV -Anteil von 40 % erreicht; für die Regionen und Korridore gelten differenzierte Zielwerte.
- Ziel 2.3: Der Anteil des Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen erhöht sich kontinuierlich. 2030 werden im Kanton 8 % aller Wegetappen auf dem Velo zurückgelegt (Wert 2015: 5,5 %). Die Regionen Stadt Zürich, Winterthur und Umgebung, Limmattal und Glattal tragen überdurchschnittlich zum Erreichen des kantonalen Zielwerts bei.
- Ziel 2.4: Der Anteil des Fussverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen erhöht sich. 2030 werden im Kanton 50 % aller Wegetappen zu Fuss

Ziel 1: Optimieren des Verkehrsangebots

Ziel 2: Steuerung der Verkehrsnachfrage

zurückgelegt (Wert 2015: 45 %). Die Regionen Stadt Zürich, Winterthur und Umgebung, Limmattal und Glattal tragen überdurchschnittlich zum Erreichen des kantonalen Zielwerts bei.

- Ziel 2.5: Das Verkehrswachstum entfällt vor allem auf die Nebenverkehrszeiten. Zu den Hauptverkehrszeiten und an den kapazitätskritischen Querschnitten nehmen die Belastungsspitzen im ÖV unterproportional zum Kapazitätsausbau zu; auf der Strasse nehmen die Überlastungen gegenüber heute ab.
- Ziel 3.1: Anzahl und Schwere von Unfällen im Strassenverkehr sinken. Im Schienen- und Luftverkehr wird das heutige hohe Sicherheitsniveau mindestens gehalten.
- Ziel 3.2: Alle Verkehrsteilnehmenden des MIV, ÖV, Fuss- und Veloverkehrs fühlen sich bei der Nutzung der Verkehrsangebote ausreichend sicher.
- Ziel 4.1: Vermindern der Belastung der Bevölkerung durch Lärm und Luftschadstoffe
- Ziel 4.2: Vermindern der Belastung der Umwelt und des Ressourcenverbrauchs
- Ziel 4.3: Verbessern der Siedlungsverträglichkeit des Strassenverkehrs
- Ziel 4.4: Vermindern des Bodenverbrauchs, der Versiegelung und der Trennwirkung durch Verkehrswege
- Ziel 5.1: Sicherstellen der Finanzierbarkeit des Gesamtverkehrsangebots
- Ziel 5.2 Sicherstellen der effizienten Mittelverwendung für das Bereitstellen des Gesamtverkehrsangebots
- Ziel 5.3: Optimieren der Eigenwirtschaftlichkeit des Gesamtverkehrsangebots

Ziel 3: Verbesserung der Verkehrssicherheit

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

Ziel 5: Sicherstellen der Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit

Das kantonale GVK 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 1 Modal-Split-Ziele zum Glattal im kantonalen GVK (in Bezug auf Personenwege)

### 2.1.3 Regionaler Richtplan Glattal

Der regionale Richtplan ist das strategische Führungsinstrument der Region für die Koordination und Steuerung der langfristigen räumlichen Entwicklung (vgl. § 30 PBG). Er konkretisiert den kantonalen Richtplan. Zudem ermöglicht er es, räumliche Chancen und Potenziale frühzeitig zu erkennen und gezielt zu nutzen, und stellt die Abstimmung mit den über- und nebengeordneten Planwerken sicher. Im Bereich Verkehr gilt folgende Gesamtstrategie, die nach Verkehrsmittel bzw. Verkehrsträger weiter verdichtet wird:

Langfristige räumliche Entwicklung auf regionaler Ebene

Der Abstimmung von Siedlung und Verkehr wird eine hohe Bedeutung beigemessen. Es wird ein ausgewogenes Verhältnis von Wohnen und Arbeiten angestrebt, um eine Durchmischung zu fördern und kurze Wege zu ermöglichen. Die Siedlungsentwicklung ist auf die Verkehrsinfrastrukturen und deren Leistungsfähigkeit abzustimmen. Um dies zu erreichen, ist die Abstimmung der Verkehrsträger untereinander von grosser Bedeutung. Im Siedlungsgebiet wird eine Koexistenz der verschiedenen Verkehrsträger angestrebt. Um die Siedlung möglichst vom Durchgangsverkehr freizuhalten, soll der MIV künftig wieder vermehrt auf dem übergeordneten Strassennetz kanalisiert und durchgeleitet werden.

Gesamtstrategie Verkehr

Der Anteil des ÖV am Modal Split soll entsprechend den kantonalen Zielwerten gesteigert und der ÖV vor allem in den dynamischen Gebieten zügig weiter ausgebaut werden. Weiter sollen die verschiedenen Verkehrsträger an ihren Schnittstellen optimal aufeinander abgestimmt werden, um die jeweiligen Potenziale zu fördern und Netze ausgeglichener auszulasten. Damit wird ein multimodales Verkehrssystem gefördert.

Die Kapazitäten der starken übergeordneten MIV- und ÖV-seitigen Rückgrate sind sicherzustellen, um eine gute Anbindung an die umliegenden Regionen zu gewährleisten. Auf regionaler Ebene werden keine Parallelachsen zu den bestehenden Rückgraten geschaffen, damit die Kanalisierung auf die Hauptachsen erfolgen kann. Um dies zu erreichen, sind beim MIV und beim ÖV kurze und direkte Zubringer zu schaffen. Die Bedeutung des Fuss- und Veloverkehrs als Zubringer und zur Entlastung der anderen Verkehrsträger wird gestärkt.

### 2.1.4 rGVK Flughafen und Glattal

Im RRP wird festgehalten, dass der Mehrverkehr hauptsächlich mit dem ÖV zu bewältigen ist. Im rGVK Flughafen und Glattal (Stand: 08. Juli 2010) werden schliesslich 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. Damit ist gemeint, dass insbesondere in dichten Gebieten einerseits ein gutes ÖV-Angebot sichergestellt sowie der Fuss- und Veloverkehr gefördert werden sollen (Pull) und andererseits die MIV-Nachfrage gesteuert werden soll (Push). Auf eine weitere Aufführung der Inhalte des rGVK wird aufgrund des Planungsstandes verzichtet.

Ziele hinsichtlich Verkehrsmittelwahl



### 2.1.5 Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal

Gemäss Infrastrukturfondsgesetz richtet der Bund aus dem Infrastrukturfonds Beiträge an Verkehrsinfrastrukturen des Agglomerationsverkehrs aus. Dies macht er von einer integrierten Planung in den Bereichen Verkehr, Siedlung und Umwelt abhängig. Voraussetzungen für Bundesbeiträge ist die Erarbeitung eines Agglomerationsprogramms (AP), das als langfristiges Planungsinstrument angelegt ist und periodisch überarbeitet wird. Es umfasst inhaltlich und zeitlich koordinierte und priorisierte Massnahmen zur Lenkung der Siedlungsentwicklung sowie infrastrukturelle und betriebliche Massnahmen der verschiedenen Verkehrsträger eines ganzen Agglomerationsraums.

Instrument  
Agglomerations-  
programm

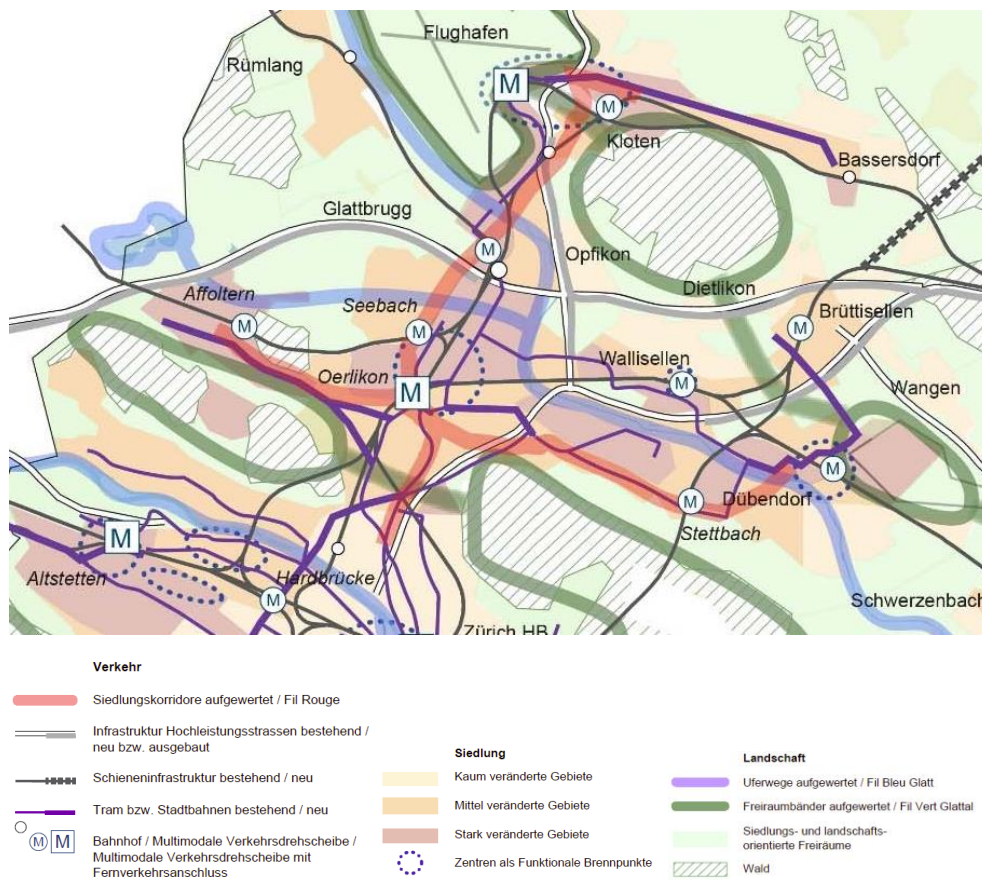


Abbildung 8 Zukunftsbild Agglomeration Stadt Zürich – Glattal, Ausschnitt (Quelle: AP 3G Stadt Zürich – Glattal)

Das Agglomerationsprogramm 3. Generation (AP 3G) wurde Ende 2016 eingereicht. Derzeit ist die 4. Generation in Erarbeitung. Das Zukunftsbild des AP 3G Stadt Zürich - Glattal stellt die handlungsorientierte Synthese der verschiedenen Regio-ROK dar und zeigt den Zielzustand im Jahr 2040 auf (vgl. Abbildung 8). Dieses enthält eine Gesamtsicht zu den Themenbereichen Siedlung, Verkehr und Landschaft und verdeutlicht insbesondere die unterschiedliche Dynamik der verschiedenen Teilräume und den Bezug des Verkehrs zu den Zentren, Verkehrsdrehscheiben, Entwicklungsgebieten und verkehrintensiven Standorten. Der Verkehr und die Siedlung werden koordiniert, die bedeutenden Natur- und Landschaftsräume erhalten.

Stand der  
Planung

In Abbildung 9 sind die Ist-, Trend- und Zielwerte der Indikatoren für den Perimeter des AP Stadt Zürich – Glattal der 3. Generation dargestellt.

Indikatoren aus dem AP

MOCA Indikator	Definition	Ist	Trend 2030	Ziel 2030
Modalsplit	Anteil MIV an Tagesdistanzen in %	2010: 50.2%	47%	45%
Unfälle	Verunfallte pro 1'000 Einwohner	2005: 3.6 2013: 3.0	2.5	2.5
Einwohner nach ÖV Güteklassen	Anteil in % der Einwohner gemäss den vier Güteklassen	A 45% B 31% C 14% D 8% (2013)	A Zunahme B Zunahme C D	A 50% B 35% C 10% D 4%
Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen	Anteil in % der Beschäftigten gemäss den vier Güteklassen	A 60% B 23% C 9% D 6% (2012)	A Zunahme B Zunahme C D	A 65% B 25% C 5% D 4%

Abbildung 9 Ist-Werte und Zielwerte MOCA-Indikatoren Stadt Zürich – Glattal (Quelle: AP 3G Stadt Zürich – Glattal)

## 2.2 Massnahmen aus übergeordneten Planungsinstrumenten

Gemäss kantonalem Richtplan sind in Wallisellen und Umgebung folgende Massnahmen geplant (Auszug, vgl. Abbildung 5):

Kantonaler Richtplan

- Erweiterung Glattalbahn: Flughafen – Kloten Industrie – Bassersdorf, Giessen – Bahnhof Dübendorf – Flugplatz Dübendorf – Bahnhof Dietlikon, Zusammenschluss Bassersdorf – Bahnhof Dietlikon
- Tramnetz Zürich – Glattal: Verlängerung Tramlinie Seebach – Bhf. Opfikon – Bhf. Kloten, Verlängerung Tramlinie Schwamendingen – Altried – Dietlikon
- Brüttenertunnel: Tunnelverbindung; Ausbau auf vier Spuren zwischen Kloten-Dorfnest und Tunnelportal sowie im Raum Dietlikon
- Glattalautobahn: Neubau von 4-streifigem Tunnel zur Entlastung der A1 im mittleren Glattal
- Ausbau A1 zwischen Anschluss Neuguet und Verzweigung Brüttsellen auf 6 Fahrstreifen
- Ausbau A51 zwischen Verzweigung Zürich-Nord und Anschluss Flughafen auf 6 Fahrstreifen
- Zweiter Halbanschluss Opfikon

Darüber hinaus sind Massnahmen aus weiteren Planungsinstrumenten zu berücksichtigen:

Weitere Massnahmen

- Regionaler Richtplan
- Kantonale Velonetzplanung
- Regionale Verkehrssteuerung (RVS)
- Agglomerationsprogramme

— Massnahmenplan Fussverkehr

Auf eine vollständige Auflistung aller Massnahmen der genannten Planungsinstrumente wird an dieser Stelle verzichtet. Die Massnahmen aus der übergeordneten Planung wurden bei der Erarbeitung der GVK-Massnahmen hinsichtlich neuester Erkenntnisse geprüft und gemäss dem Planungshorizont von GVK und kRPV aufgenommen.

## 2.3 Kommunale Zielsetzungen und Planungen

Mit dem Leitbild vom 27. November 2018 gibt der Gemeinderat von Wallisellen Stossrichtungen für die kommunale Entwicklung vor. In Bezug auf den Verkehr hat er unter anderem Folgendes festgehalten (Auszug):

Leitbild des Gemeinderates

— Wirtschaft: Wallisellen ist in der Region Zürich ein attraktiver Standort für das lokale Gewerbe wie auch für nationale und internationale Konzerne. [...] Dazu dient eine gute Anbindung an die Verkehrsanlagen.

— Raum und Umwelt: Wallisellen pflegt die hohe Qualität und den unterschiedlichen Charakter seiner Quartiere und Ortsteile, entwickelt sich aber gleichzeitig massvoll weiter. Die Gemeinde trägt Sorge zu ihrer natürlichen Ressourcen Landschaft, Boden, Luft und Wasser und engagiert sich für eine nachhaltige Lebensweise. [...]

— Infrastruktur und Dienstleistungen: Wallisellen bietet eine grosse Vielzahl von Dienstleistungen und Einkaufsmöglichkeiten. Es ist hervorragend für den privaten, den öffentlich sowie den Fuss- und Veloverkehr erschlossen. Die gemeindeeigenen Infrastrukturen sind zeitgemäss und bedarfsgerecht. Dazu...

... setzt sich der Gemeinderat für ein attraktives Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln sowie für den Fuss- und Veloverkehr ein.

... unterstützt der Gemeinderat weitere Massnahmen, um die Wohngebiete vom Durchgangsverkehr zu entlasten.

... setzt sich der Gemeinderat auf regionaler und kantonaler Ebene für die «Glattalautobahn» ein, damit das lokale Verkehrsnetz entlastet werden kann.

... bewirtschaftet er die gemeindeeigenen Liegenschaften aktiv und baut sie bedarfsgerecht aus.

Parallel zur Erarbeitung des GVK sowie des kommunalen Richtplans Verkehr hat die Gemeinde Wallisellen die Erarbeitung eines räumlichen Entwicklungskonzeptes sowie eines Freiraumkonzeptes beauftragt. Die Arbeiten hierzu laufen. In der Folge sollen die kommunalen Bau- und Zonenordnung überarbeitet werden. Die Abstimmung erfolgt bilateral und über die Beratende Kommission Verkehr.

Räumliches Entwicklungskonzept

### 3. Analyse Ist-Situation und Entwicklungstrends

Die folgenden Ausführungen nehmen Bezug auf die Analysepläne im Anhang A1. Die Stärken/Schwächen nach Verkehrsthema wurden aus der Analyse abgeleitet und mit der Beratenden Kommission Verkehr der Gemeinde sowie mit der Begleitgruppe besprochen und ergänzt.

#### 3.1 Wohnbevölkerung: Bestand und Prognose

Per 31.12.2018 lebten gemäss Gemeindeportrait (Statistisches Amt Kanton Zürich) 16'243 Personen in der Gemeinde Wallisellen. Seit 1990 ist die Bevölkerung stetig gewachsen. In den letzten 10 Jahren hat die Bevölkerung stärker zugenommen als vorher (vgl. Abbildung 10).

Stetiges Bevölkerungswachstum

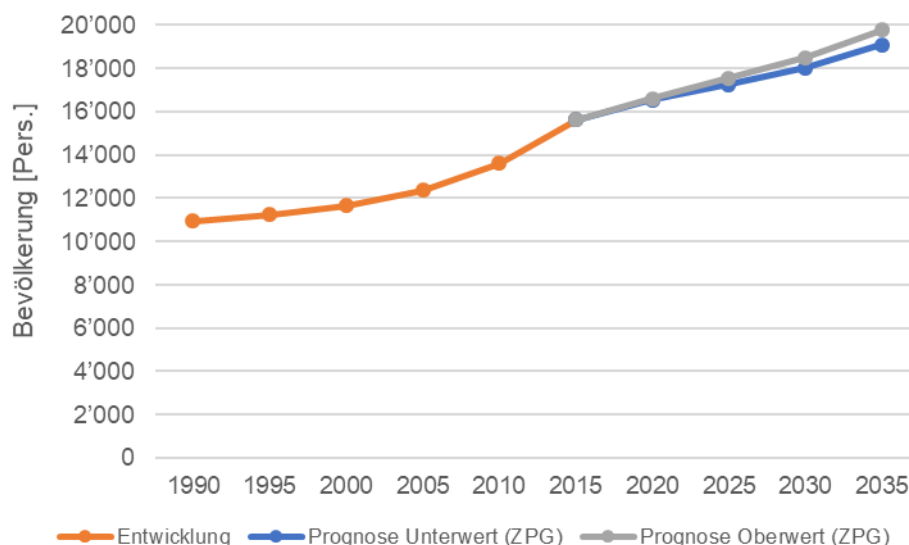


Abbildung 10 Bevölkerungsentwicklung Wallisellen 1990 – 2018 (Quelle: Statistisches Amt des Kantons Zürich, Kantonale Bevölkerungserhebung; Prognose gemäss RegioROK ZPG)

Die Bevölkerungsdichte beträgt 2'518.3 Einwohner/km<sup>2</sup>. Von den 168 Zürcher Gemeinden liegt Wallisellen damit an neunter Stelle nach Zürich, Opfikon, Kilchberg, Thalwil, Oberengstringen, Dietikon, Schlieren und Geroldswil. Die am dichtesten besiedelten Gebiete sind gemäss Bundesstatistik der Bevölkerung (STATPOP 2013) die Hektaren südlich und nördlich des Bahnhofs sowie die Quartiere Melchrüti, Schäfligraben, Im Langacker sowie das Zwicky-Areal (vgl. Analyseplan Nutzungsdichte im Anhang).

Im Vergleich hohe Siedlungsdichte

Gemäss RegioROK ZPG werden in Wallisellen im Jahr 2035 zwischen 19'000 und 19'800 Personen leben (vgl. Tabelle 2 bzw. Abbildung 10).

Bevölkerungsprognose

Ist-Zustand 2013	2030		Extrapolation 2035	
	Untervwert	Oberwert	Untervwert	Oberwert
14'787	18'000	18'500	19'072	19'760

Tabelle 2: Bevölkerungsprognose gemäss RegioROK ZPG

### 3.2 Beschäftigte: Bestand und Prognose

Per 01.01.2017 befanden sich 1'393 Arbeitsstätten mit total 19'958 Beschäftigten bzw. 16'726 Vollzeitäquivalente in Wallisellen. Damit gibt es mehr Beschäftigte als Einwohnerinnen und Einwohner in der Gemeinde. Die Beschäftigten konzentrieren sich gemäss Hektarrasterbetrachtung 2013 hauptsächlich auf die Gebiete südlich des Bahnhofs (v.a. Dienstleistung) sowie auf das Herti-Quartier (Industrie). Die Bedeutung des Dienstleistungssektors ist in den letzten Jahren gestiegen. Verschiedene Grossunternehmen verfügen in Wallisellen über Standorte (unter anderem Microsoft, Cisco, Ford, Siemens, UPC, NCR).

Hohe Anzahl an Beschäftigten

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 (vgl. Abbildung 11). Dabei wurden Büroflächen unter anderem durch die Allianz sowie UPC bezogen.

Grosser Beschäftigtenzuwachs infolge Richti-Areal

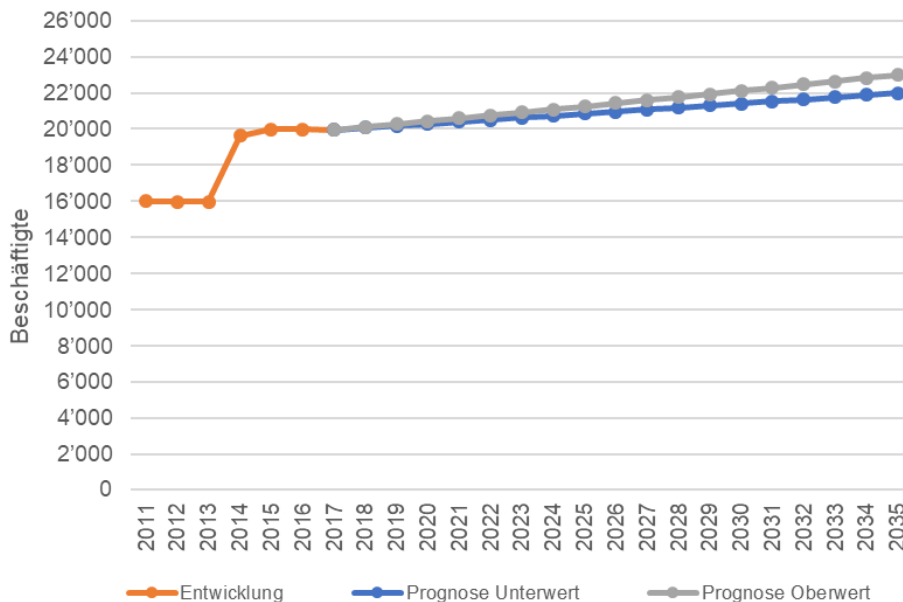


Abbildung 11 Beschäftigtenentwicklung Wallisellen 2011 – 2017 (Quelle: BFS, STATENT; Prognose gemäss Einschätzung Gemeinderat)

Aufgrund des sprunghaften Anstiegs ist die Prognose gemäss RegioROK ZPG mittlerweile bereits übertroffen (vgl. Tabelle 3). Gemäss Einschätzung des Gemeinderats muss bis 2035 mit 22'000 – 23'000 Beschäftigten gerechnet werden.

Beschäftigtenprognose

Ist-Zustand 2013	2030 Unterwert	2030 Oberwert	2035 Unterwert	2035 Oberwert
16'066	18'000	18'500	18'612	19'284

Tabelle 3: Prognose Beschäftigte gemäss RegioROK ZPG

Im Kantonalen Richtplan gibt es für die Gemeinde Wallisellen weder ein Arbeitsplatz- noch eine Zentrumsgebiet von kantonalen Bedeutung, die Schwerpunkte für die Siedlungsweiterentwicklung bilden. Hingegen ist die

Fokusgebiet Herti

Industrie-/ Gewerbezone Herti als Fokusgebiet definiert (vgl. Analyseplan Siedlung im Anhang), wo eine bedeutende Entwicklung möglich ist.

### 3.3 Verkehrserzeugung (Quell-/Ziel-/Binnenverkehr)

Sowohl die Wohnbevölkerung als auch die Beschäftigten in Wallisellen führen zu Verkehrswegen, die dem Quell-/Zielverkehr der Gemeinde angerechnet werden. Als Basis für die Verkehrserzeugung in MIV und ÖV kann das GVM-ZH (Modellkalibration 2016) verwendet werden. Der Prognosezustand 2040 gibt den globalen Trend wieder. Die Resultate zum Quell-, Ziel- und Binnenverkehr von Wallisellen werden in Abbildung 12 aufgeführt.

Verwendete Grundlage

Im Ist-Zustand (Modellzustand 2016) sind im GVM-ZH rund 15'000 Einwohner/innen sowie 16'000 Arbeitsplätze für Wallisellen hinterlegt. In der Modelanalyse 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

Für den Prognosezustand (Modellzustand 2040) dürften diese Wege um rund 27% zunehmen. Damit werden gesamthaft 247'000 Personenwege im MIV und ÖV pro Werktag in der gesamten Gemeinde entstehen (Summe aus Ziel-, Quell-, Binnenverkehr). Dabei würden 45'000 Personenwege auf den ÖV und 202'000 Personenwege auf den MIV entfallen. Der ÖV nimmt zwar absolut gesehen weniger zusätzliche Personenwege auf (+16'000, +55%) im Vergleich zum MIV (+36'000, +22%), aber relativ ist die Zunahme grösser.

Prognosezustand

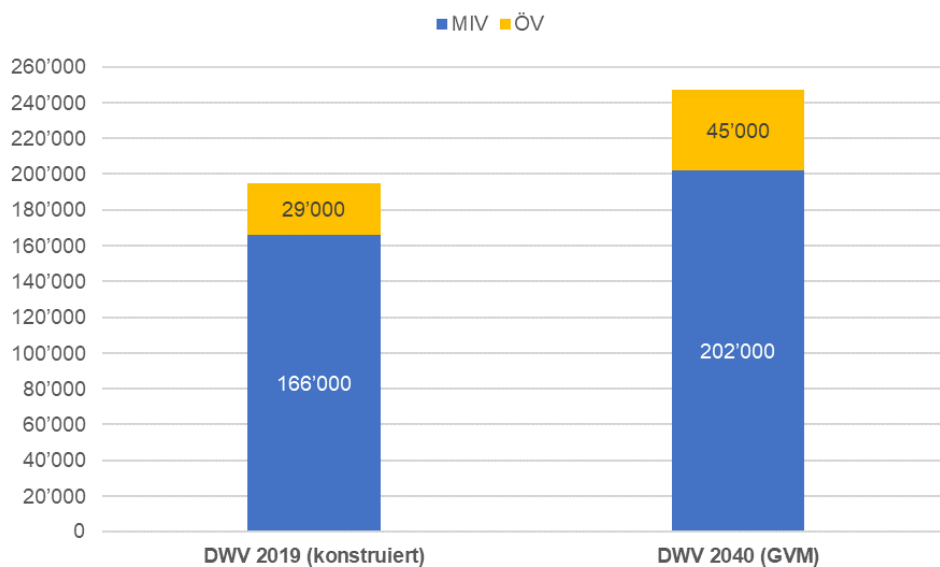


Abbildung 12: Quell-/Ziel-/Binnenverkehr der Gemeinde Wallisellen in Personenwegen für den Durchschnittlichen Werktagungsverkehr 2019 und 2040 (Quelle: GVM-ZH, für Zustand 2019 konstruierte Werte auf Basis des GVM-ZH 2016)

Die verkehrliche Nachfrage verteilt sich nicht homogen über die Gemeinde. Besonders im Zentrum der Gemeinde und im Glattzentrum befinden sich Schwerpunkte der verkehrlichen Nachfrage (vgl. Abbildung 13). Die Zunahme des Quell-/Ziel-/Binnenverkehrs konzentriert sich auch auf diese beiden Gebiete. In den restlichen, eher dörflich geprägten Gemeindegebieten fallen die verkehrlichen Zunahmen deutlich bescheidener aus. Die Modellierung entspricht damit der kommunalen Siedlungsplanung. Die detaillierten Werte aus dem GVM-ZH werden in Tabelle 4 aufgeführt.

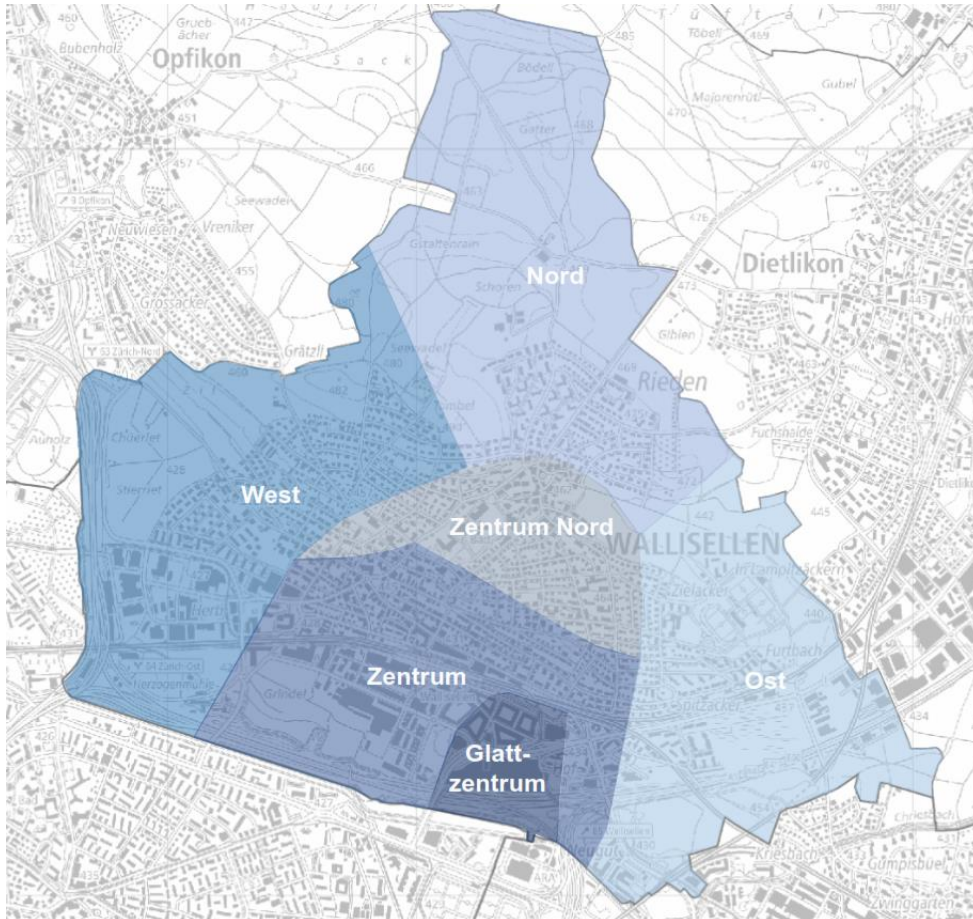


Abbildung 13: Abgrenzung der Gebiete im GVM-ZH

Gebiet	DWV 2019	DWV 2040	Diff.	Veränd.
Wallisellen Zentrum	38'000	56'000	+18'000	+47%
Wallisellen Zentrum Nord	11'000	14'000	+3'000	+27%
Wallisellen West	19'000	25'000	+6'000	+32%
Wallisellen Nord	8'000	9'000	+1'000	+13%
Wallisellen Ost	7'000	11'000	+4'000	+57%
Wallisellen Glattzentrum	113'000	131'000	+18'000	+16%
<b>Summe</b>	<b>195'000</b>	<b>247'000</b>	<b>+51'000</b>	<b>+27%</b>

Tabelle 4: Quell-/Ziel-/Binnenverkehr nach Gebiet, in Personenwegen für den durchschnittlichen Werktagverkehr 2019 und 2040 (Quelle: GVM-ZH, für Zustand 2019 konstruierte Werte auf Basis des GVM-ZH 2016)

### 3.4 Mobilitätsverhalten (Modal Split)

Ein wesentlicher Einfluss auf das Verkehrssystem hat das Mobilitätsverhalten von Bevölkerung und Beschäftigten. Dabei geht es vor allem um die Wahl des Verkehrsmittels. Diese ist abhängig von den verfügbaren Mobilitätswerkzeuge (Bsp. Autobesitz oder ÖV-Abo) der Personen, der vorhandenen Infrastruktur sowie der persönlichen Einstellung. Zur Ermittlung des Modal Splits können kantonale Auswertungen, die Pendlerstatistik des Bundes sowie das kantonale Verkehrsmodell zur Orientierung verwendet werden.

Verkehrsmittelwahl

Gemäss dem kantonalen Strassenverkehrsamt des Kantons Zürich beträgt der Motorisierungsgrad in Wallisellen im Jahr 2017 rund 57%. Damit kommen rund 570 Personenwagen auf 1'000 Einwohner. Wallisellen liegt damit über dem Kantonsdurchschnitt (Motorisierungsgrad von 48%, dh. 480 Personenwagen auf 1'000 Einwohner).

Mobilitätswerkzeuge

Zu den weiteren Mobilitätswerkzeugen bestehen Datengrundlagen, die im Rahmen des Agglomerationsprogramms der 3. Generation verwendet wurden. Im Jahr 2010 besaßen rund 74% aller Haushalte im Glattal mindestens ein Velo (Kantonsdurchschnitt: 70%). Rund 63% aller Einwohner waren 2010 in Besitz eines ÖV-Abos (Kantonsdurchschnitt: 71%).

Die Bevölkerung von Wallisellen zeigt in Bezug auf Mobilitätswerkzeuge somit im Vergleich zum Gesamtkanton eine deutlich bessere Ausgangslage für den MIV als für den ÖV und eine leicht bessere Voraussetzung für den Veloverkehr als der Gesamtkanton.

Mit der Pendlerstatistik wird die Verkehrsmittelwahl der Wegzwecke Arbeiten und Ausbildung aufgezeigt, weitere Wegzwecke wie Einkaufen oder Freizeit werden nicht wiedergegeben. Basis für die Pendlerstatistik bilden Befragungen des Bundes. Die Resultate für die Gemeinde Wallisellen (inkl. Stichprobengrösse) werden in Abbildung 14 dargestellt.

Verkehrsmittelwahl  
Pendlerströme

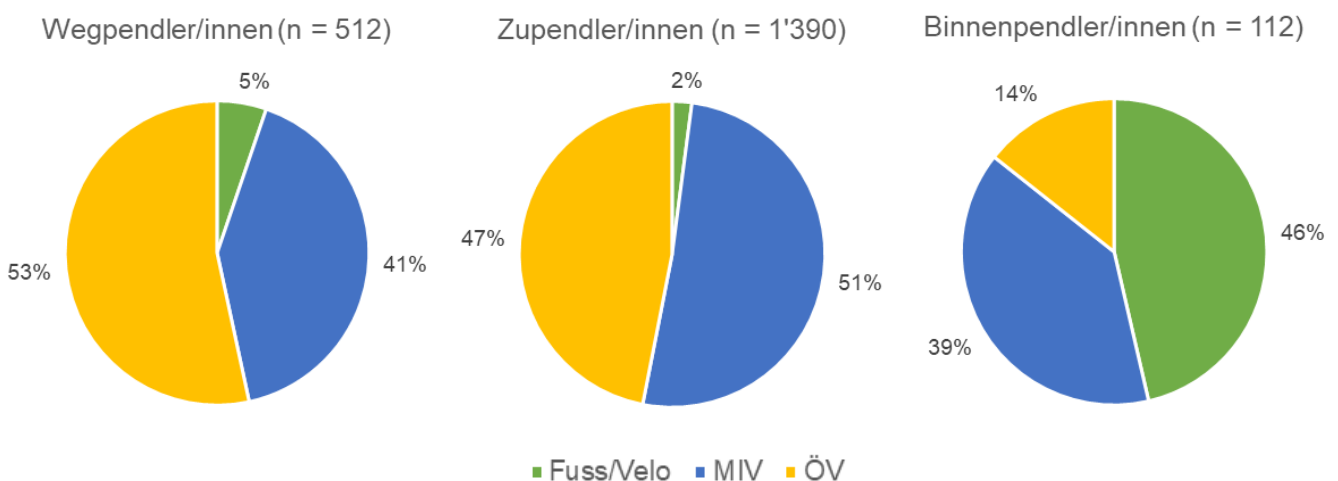


Abbildung 14: Modal Split Pendlerwege Gemeinde Wallisellen, in Bezug auf Personenwege (Strukturerhebungen 2015-2017, Drei-Jahres-Pooling, Quelle: BFS, 2019)

Bei den Weg- und Zupendlern der Gemeinde wählen etwa die Hälfte der Befragten den ÖV. Dies ist im Vergleich zu den Zahlen des GVM-ZH ein besonders hoher Wert. Bei den Wegpendlern verwenden 41% das Auto, bei



den Zupendlern 51%. Der Anteil des Fuss-/Veloverkehrs ist bei beiden Gruppen mit 5 bzw. 2% vergleichsweise tief.

Die Binnenpendler hingegen wählen mit 46% überdurchschnittlich oft den Fuss-/Veloverkehr für ihre Pendlerwege. Grund dafür dürften insbesondere die in der Stichprobe enthaltenen Schüler/innen sein. Allerdings ist diese Zahl aufgrund der geringen Anzahl an Befragten nicht repräsentativ.

Im GVM-ZH wird die Verkehrsnachfrage in Bezug auf den MIV und den ÖV abgebildet. Fuss-/Veloverkehr wird nicht modelliert. Dementsprechend kann nur ein Bimodal Split (MIV, ÖV) angegeben werden, dafür über alle Wegzwecke und mit einem Prognosewert (Trend).

Bimodal Split der Gesamtgemeinde

Werden die Personenwege des Quell-/Ziel-/Binnenverkehrs an einem durchschnittlichen Werktag betrachtet, so beträgt der Bimodal Split im Ist-Zustand (angepasster Modellzustand 2019) 15% ÖV und 85% MIV. Gemäss GVM-ZH wird über alle Wegzwecke somit deutlich weniger der ÖV gewählt als in der Pendlerstatistik. Für den Prognosezustand 2040 dürfte sich der Bimodal Split um drei Prozentpunkte in Richtung ÖV verändern.

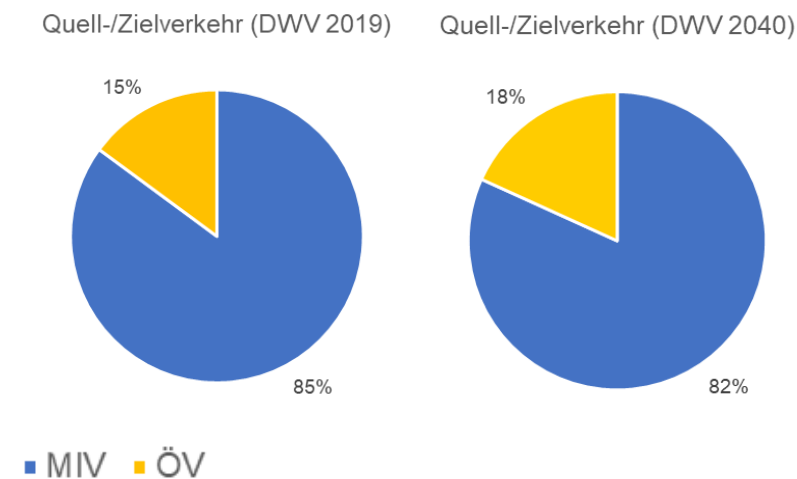


Abbildung 15: Bimodal Split Quell-/Zielverkehr Gemeinde Wallisellen für das Jahr 2019 und 2040 (Trend), in Bezug auf Personenwege (Quelle: GVM-ZH, für Zustand 2019 konstruierte Werte auf Basis des GVM-ZH 2016)

Der Bimodal Split kann auch auf die Gebiete gemäss Abbildung 13 bezogen werden. So weist das Gemeindegebiet Wallisellen Zentrum (hohe Siedlungsdichte, in Gehdistanz zum Bahnhof) im GVM-ZH einen deutlich höheren ÖV-Anteil auf als etwa die weiter vom Bahnhof entfernten, dörflicheren Ortsteile. Dies entspricht den Erwartungen der Berichtsvfasser. Grundsätzlich ist die Siedlungsverdichtung rund um den Bahnhof hinsichtlich Verlagerung auf den ÖV sinnvoll. Für das Gebiet des Glattzentrums (inkl. Richti-Areal) scheint der Modal Split im Modell allerdings sehr stark zugunsten des MIV auszufallen.

Bimodal Split nach Quartier

Gebiet	MIV 2019	ÖV 2019	MIV 2040	ÖV 2040
Wallisellen Zentrum	72%	28%	62%	38%
Wallisellen Zentrum Nord	88%	12%	85%	15%
Wallisellen West	82%	18%	80%	20%
Wallisellen Nord	90%	10%	88%	12%
Wallisellen Ost	89%	11%	84%	16%
Wallisellen Glattzentrum	89%	11%	90%	10%
<b>Ganze Gemeinde</b>	<b>85%</b>	<b>15%</b>	<b>82%</b>	<b>18%</b>

Tabelle 5: Bimodal Split Quell-/Zielverkehr Gebiete in Wallisellen für das Jahr 2019 und 2040 (Trend), in Bezug auf Personenwege (Basis: GVM-ZH, für Zustand 2019 konstruierte Werte auf Basis des GVM-ZH 2016)

Die Verkehrsströme können auch nach den wesentlichen Relationen der Gemeinde aufgegliedert werden (vgl. Abbildung 16). Die wichtigste Verkehrsrelation besteht dabei mit der Stadt Zürich mit rund 45'000 Personenwege an einem durchschnittlichen Werktag im Ist-Zustand. Davon entfallen 8'900 Personenwege auf die Relation mit dem benachbarten Schwamendingen (Kreis 12). Sowohl in Bezug auf Schwamendingen als auch auf die restliche Stadt Zürich wird mit 39-42% deutlich öfter der ÖV gewählt als auf anderen Relationen. Mit 22% weist zudem auch die Relation mit der Stadt Winterthur eine erhöhte ÖV-Wahl im Vergleich zu anderen Relationen auf.

Relationsbezogener Bimodal Split

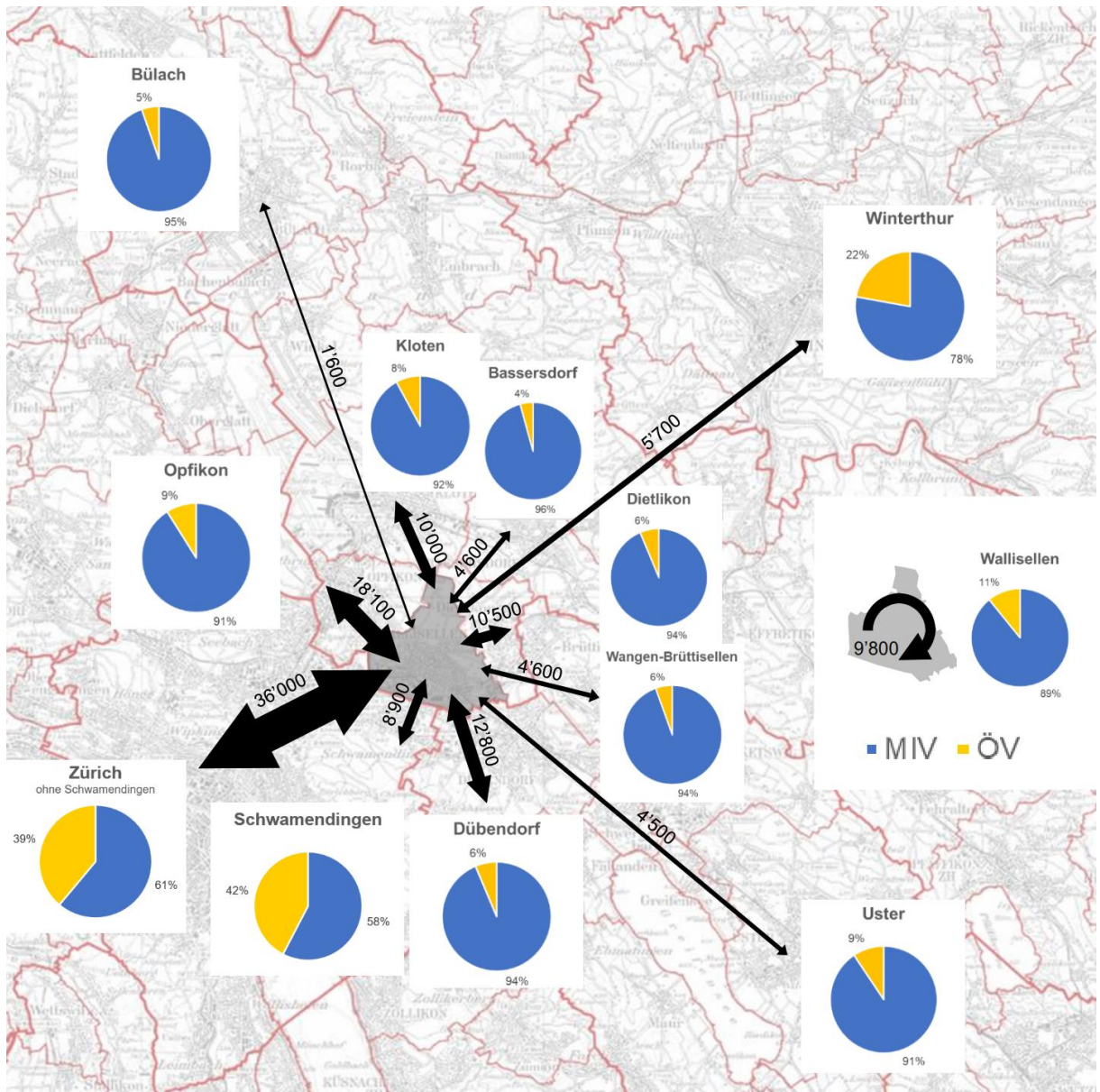


Abbildung 16: Räumliche Verteilung der wichtigsten Verkehrsströme und Bimodal Split in Bezug auf Personenwege (Basis: GVM-ZH, für Zustand 2019 konstruierte Werte auf Basis des GVM-ZH 2016)

Im Binnenverkehr von Wallisellen beträgt der ÖV-Anteil rund 11%, auch hier wird sehr häufig der MIV gewählt. Auch auf Verbindungen zu den umliegenden Gemeinden wird grossmehrheitlich das Auto eingesetzt. Der MIV kommt hier auf Anteile von über 90%. Die wichtigsten Verbindungen mit über 10'000 Personenwege an einem durchschnittlichen Werktag sind dabei Opfikon, Dübendorf, Kloten und Dietlikon. In weitere Regionalzentren wie Uster oder Bülach kommt der ÖV ebenfalls auf begrenzte Anteile.

Die Verkehrsmittelwahl im Siedlungsgebiet ist von mehreren Einflussgrößen abhängig. Wesentlich ist dabei die Siedlungsdichte, wie eine Untersuchung des ARE (2018) auf Basis des Mikrozensus zeigt. Abbildung 17 zeigt den Modal Split in Abhängigkeit der Dichte von Einwohner/innen und Arbeitsplätze in der Schweiz. Diese Daten können nicht direkt mit den Werten für Wallisellen aus dem GVM-ZH verglichen werden, da erstens in der ARE-

Verkehrsmittelwahl in der Schweiz

Auswertung Etappen und nicht Wege betrachtet werden und zweitens im verwendeten GVM-ZH (Modellkalibration 2016) die FVV-Wege nicht enthalten sind. Trotzdem gibt die Auswertung Hinweise über Verhältnisse von ÖV- und MIV-Etappen ab, die gemäss Siedlungsdichte erreicht werden können. Die Siedlungsdichten in Wallisellen unterscheiden sich vor allem zwischen nördlichem (orange) und südlichem (violett) Gemeindegebiet. Unter der Annahme von 2-3 Etappen pro ÖV-Weg bzw. 1 Etappe pro MIV-Weg gibt der Vergleich Hinweise, dass die Bimodal Split Werte von Wallisellen im schweizweiten Vergleich übermässig auf die Seite des MIV ausschlagen. Dies wird auch im Agglomerationsprogramm für das Glattal (3. Generation) ausgewiesen. Bezüglich Siedlungsdichte vergleichbare Orte in der Schweiz weisen höhere Anteile im ÖV und – womöglich – auch im FVV auf.<sup>3</sup>

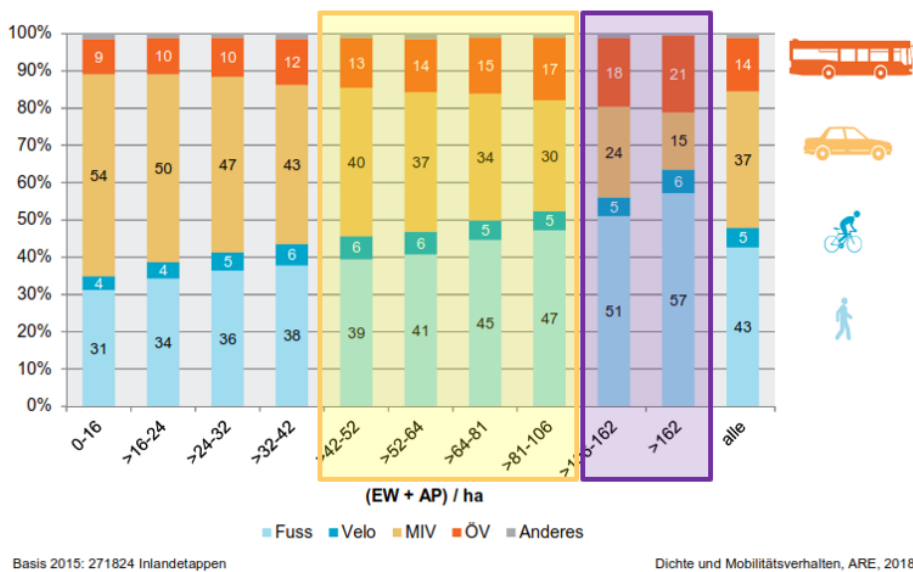


Abbildung 17: Modal Split nach Anzahl Etappen im Inland 2015, Basis: Mikrozensus (ARE, 2018), eingefärbt sind die Wertebereiche der nördlichen, eher dörflichen Gebiete (orange) und die Wertebereiche der südlichen, dichteren Gebieten (violett)

Mit Ausnahme der Verbindungen zu den Städten Zürich (inkl. Schwamendingen) und Winterthur besteht in Wallisellen eine grosse MIV-Affinität. Dies zeigt sich auch in den Mobilitätswerkzeugen der Bevölkerung: Der Motorisierungsgrad ist höher als im Gesamtkanton, der ÖV-Abo-Besitz tiefer. Pendlerinnen und Pendler dürften im Vergleich zu anderen Wegzwecken überdurchschnittlich oft den ÖV wählen. Dies zeigt die Pendlerstatistik. In Bezug auf die gesamten Wegzwecke bestehen gemäss der vorhandenen Siedlungsdichte in Wallisellen grosse Potenziale, die Verkehrsmittelwahl in Richtung ÖV und FVV zu lenken.

Fazit

3 Zum FVV gibt es wenige Grundlagen bzgl. Nachfrage. Die aktuelle Pendlerstatistik zeigt einen vergleichsweise tiefen FVV-Anteil.

### 3.5 Verkehrsbelastungen Ist-Zustand

Die Belastungen des Strassennetzes in Wallisellen (ohne Nationalstrassen) für einen durchschnittlichen Werktag im Ist-Zustand werden in Abbildung 18 aufgeführt. Hohe Verkehrsbelastungen bestehen einerseits auf den Kantonsstrassen (Neue Winterthurerstrasse, Neugutstrasse, Weststrasse, Alte Winterthurerstrasse), aber auch auf kommunalen Strassen (Bahnhof-/Neugutstrasse, Industriestrasse). Diese nehmen eine wichtige Verbindungsfunktion im Netz wahr. Die kommunale Opfikerstrasse hat in Bezug auf die Verkehrsbelastung auch eine Bedeutung. Sie ist nur in Fahrtrichtung Opfikon durchgehend befahrbar. Auf den restlichen kommunalen (Quartier-)Strassen ist die Belastung gemäss GVM-ZH relativ gering.

Ist-Zustand (Modellzustand 2016)



Abbildung 18: Verkehrsbelastungen DWV 2016 [Fz/d] auf dem Strassennetz von Wallisellen (ohne Nationalstrassen), Quelle: GVM-ZH

Für die kommunalen Strassen hat die Gemeinde Wallisellen im Jahr 2015 Verkehrserhebungen durchgeführt. Die Resultate für den DTV werden in Abbildung 19 dargestellt. Auf der kommunalen Industriestrasse wurden höhere Verkehrsbelastungen gemessen, als das GVM-ZH ausweist. Die Messungen zu den Quartierstrassen präzisieren die Modellzahlen.

Messwerte 2015



Abbildung 19: Verkehrsbelastungen DTV 2015 [Fz/d] auf dem Strassennetz von Wallisellen (ohne Nationalstrassen), Quelle: SNZ, 2017

### 3.6 Verkehrsprognose

Wie in Abschnitt 3.3 aufgeführt, dürfte der Quell-/Ziel-/Binnenverkehr von Wallisellen bis ins Jahr 2040 um rund 27% bzw. 52'000 Personenwege an durchschnittlichen Werktagen steigen (Basis: GVM-ZH). Diese Zunahme kann wiederum auf die wesentlichen räumlichen Relationen ausgewertet werden (vgl. Abbildung 20).

Veränderungen  
nach Relationen

Ein grosses Wachstum sowohl absolut wie auch relativ wird für die Relation mit der Stadt Zürich erwartet, wobei das relative Wachstum auf der Relation mit Schwamendingen etwas höher ausfällt. Aber auch im Binnenverkehr und auf den Beziehungen zu den umliegenden Gemeinden im Glattal werden substantielle Zunahmen prognostiziert. Vor allem die Verkehrsbeziehungen zu Dübendorf, Kloten, Bassersdorf und Dietlikon dürften an Bedeutung dazugewinnen. Auf den Relationen zu den Regionalzentren (Winterthur, Uster, Bülach) fällt das Wachstum – zumindest absolut gesehen – etwas moderater aus.

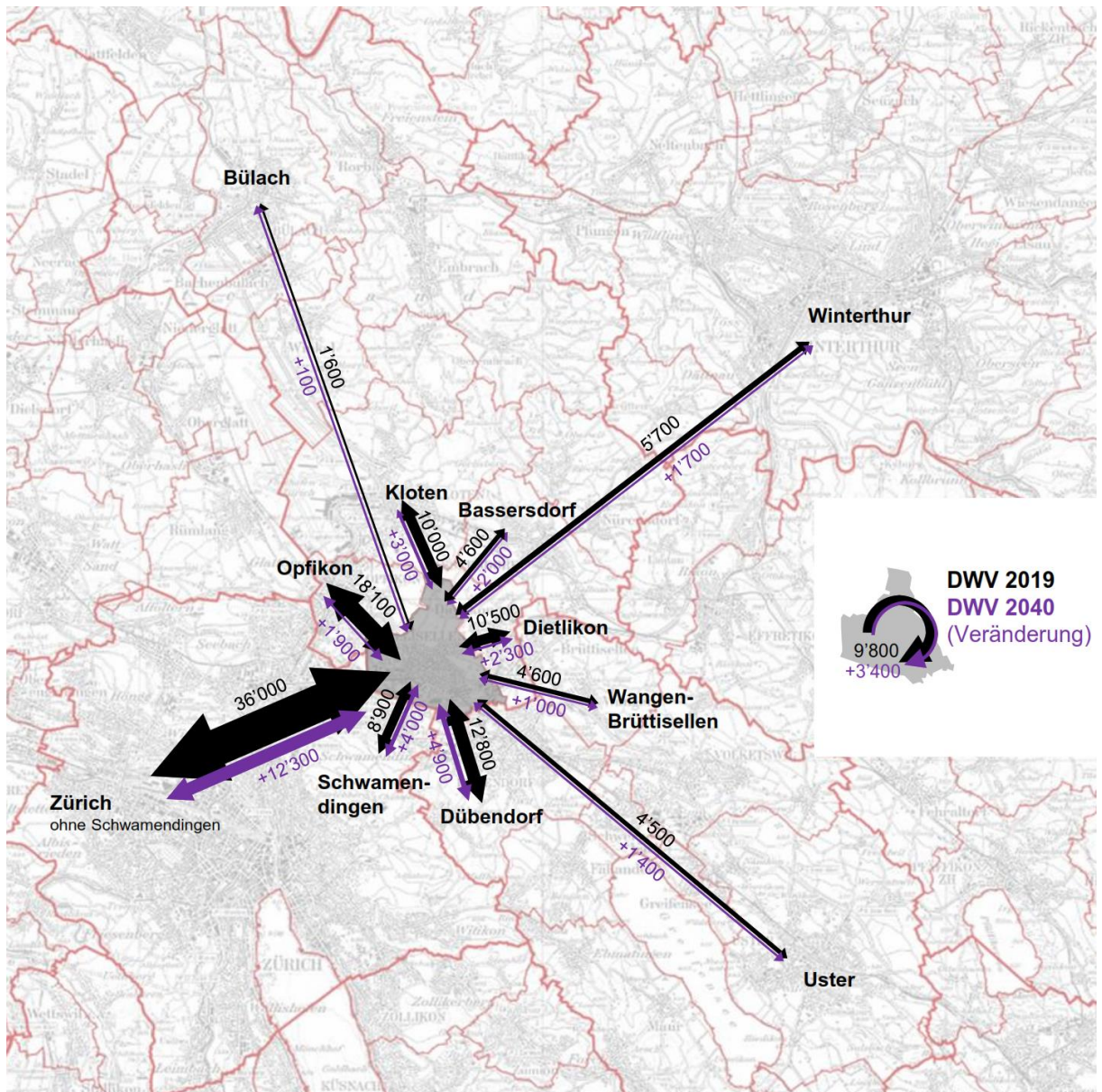


Abbildung 20: Entwicklung der wichtigsten Verkehrsströme und Bimodal Split in Bezug auf Personenwege (Quelle: GVM-ZH)

Die Belastungen auf dem Strassennetz von Wallisellen (ohne Nationalstrassen) für einen durchschnittlichen Werktag im Prognosezustand werden in Abbildung 21 aufgeführt. Auf allen Kantonsstrassen nehmen gemäss GVM-ZH die hohe Verkehrsbelastungen noch einmal deutlich zu. Stark betroffen von den Verkehrszunahmen sind aber auch die kommunalen Verbindungsstrassen (Industriestrasse mit 17'200 Fz/d im Querschnitt ggü. 8'700 Fz/d im Jahr 2016, Neugutstrasse mit 18'600 Fz/d im Querschnitt ggü. 12'700 Fz/d im Jahr 2016). Angesichts der heute in Spitzenstunden bereits überlasteten Knoten der Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen muss davon ausgegangen werden, dass sich die Verkehrsspitzen mit diesen Zunahmen deutlich verbreitern. Allenfalls wird die (Strassen-)Verkehrszunahme im GVM-ZH auch etwas überschätzt, da die Kapazitäten im untergeordneten Netz nur bedingt abgebildet werden können. Trotzdem dürften sich Engpässe noch einmal deutlich verschärfen.

Verkehrsbelastungen Prognosezustand (Modellzustand 2040)

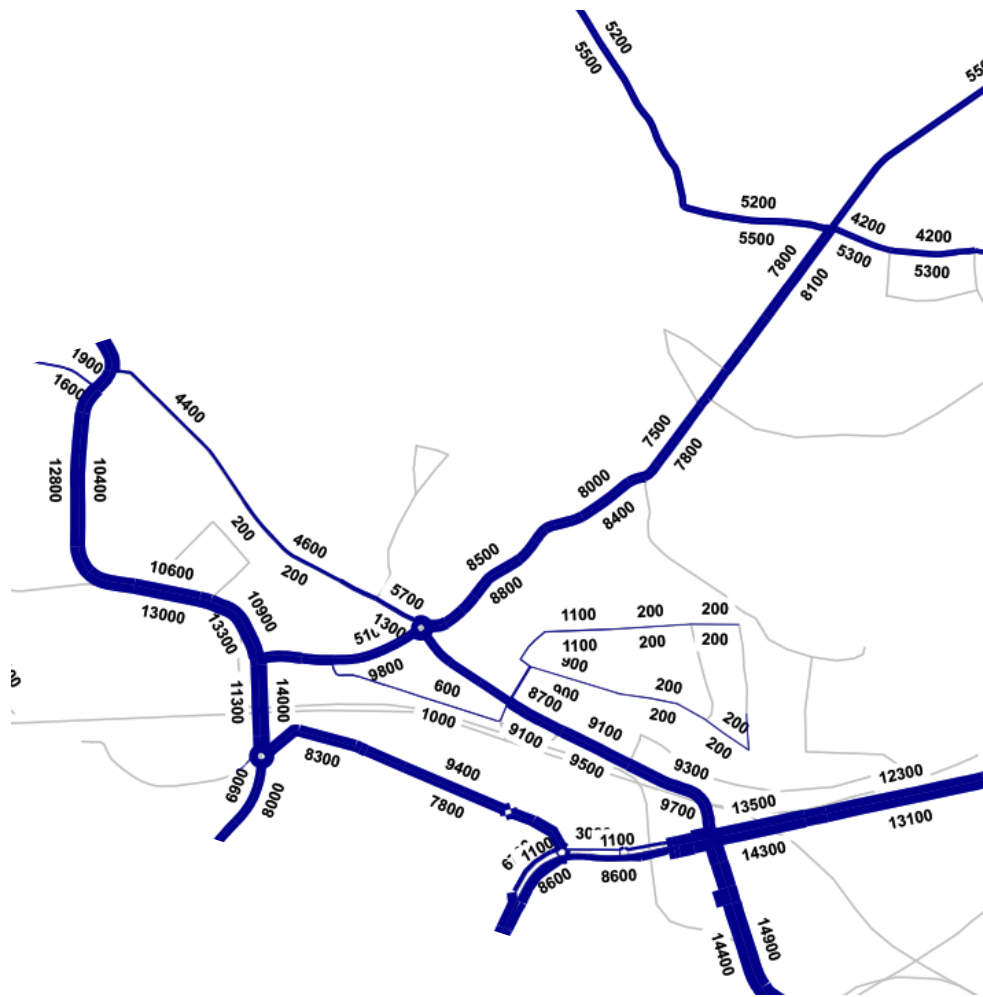


Abbildung 21: Verkehrsbelastungen DWV 2040 [Fz/d] auf dem untergeordneten Netz (ohne Nationalstrassen), Quelle: GVM-ZH

Im Strassennetz von Wallisellen werden deutliche verkehrliche Zunahmen prognostiziert. Ein wesentlicher Teil davon ist Quell-/Ziel-/Binnenverkehr von Wallisellen. Es ist unklar, wie diese verkehrlichen Zunahmen mit der heutigen Infrastruktur gemeistert werden können.

Fazit



### 3.7 Mobilitätsmanagement

Mit Mobilitätsmanagement werden Dienstleistungen bezeichnet, welche den Fuss- und Veloverkehr fördern, die Benutzung des ÖV erhöhen und zur effizienten Nutzung von motorisierten Fahrzeugen animieren. Massnahmen des Mobilitätsmanagements stellen eine Ergänzung zu verkehrsplanerischen Massnahmen dar und helfen mit, die Verkehrsmittelwahl zu beeinflussen. Partner sind Unternehmen, die öffentliche Verwaltung, die Bevölkerung oder Veranstalter. Die folgende Tabelle fasst die Aktivitäten in Wallisellen zusammen:

Mobilitätsmanagement in Grundzügen vorhanden

Stärken	Schwächen
Die Gemeinde wendet Regeln zur Mobilität ihrer Verwaltung an (u.a. Vergabe von Parkkarten).	Eine Beratung zum Mobilitätsmanagement wird für grossen Unternehmen und Betriebe nicht angeboten.
Bei grösseren Anlässen bespricht die Gemeinde die Mobilität in Bezug auf Anreise und Heimreise mit Veranstaltern und legt Auflagen für die Bewilligung fest.	Die breite Bevölkerung wird nicht mittels Informationen und Aktionen hinsichtlich Mobilitätsverhalten sensibilisiert.

Tabelle 6: Resultat Analyse Mobilitätsmanagement

### 3.8 Verkehrssicherheit

Die Verkehrsabwicklung hat hohen Ansprüchen in Bezug auf die Sicherheit zu genügen – insbesondere für wenig geschützte Verkehrsteilnehmende wie Fussgänger/innen und Velofahrende.

Die objektive Verkehrssicherheit wird anhand der Unfallstatistik 2014 – 2018 beurteilt. Einige wichtige Knoten auf dem Netz von Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen weisen Anhäufungen von registrierten Unfällen auf. Der Knoten Bahnhof-/Neugut-/Kirchstrasse mit Linksabbieger auf Konflikt (auf allen Knotenzufahrten) ist gemäss kantonaler Kategorisierung einziger Unfallschwerpunkt auf Gemeindegebiet. Erhöhte Unfallzahlen (eigene Definition: mind. 10 Unfälle in 5 Jahren) treten aber auch an anderen Knoten wie West-/Alte Winterthurerstrasse, Neugut-/Neue Winterthurerstrasse, Neugut-/Hofstrasse, Neugut-/Husacherstrasse. Die kantonale Neugutstrasse weist allgemein sehr viele Unfälle auf. Weitere Unfallhäufungen (eigene Definition: 5-10 Unfälle in 5 Jahren) gibt es an den Knoten Alte Winterthurer-/Bahnhofstrasse (Doktorhauskreisel), West-/Industriestrasse, Neue Winterthurerstrasse/Im Langacker, Neue Winterthurer-/Kriesbachstrasse und Neugut-/Bellariastrasse.

Objektive Verkehrssicherheit: MIV

Die Knoten West-/Opfikerstrasse sowie West-/Austrasse sind heute unregelmässige Vorfahrtknoten. In den Spitzenstunden sind sie hoch ausgelastet, wodurch Verkehrsteilnehmende potenziell kleinere Zeitlücken nutzen. An den beiden Knoten wurden Unfälle registriert, die Anzahl in den letzten 5 Jahren war jedoch tiefer als fünf.

In Bezug auf den Fussverkehr gibt es in Wallisellen zwei Unfallhäufungspunkte: Einerseits kam es auf der Winterthurer-/Industriestrasse im Bereich des Glattzentrums zu Unfällen mit Fussgängerbeteiligung, andererseits auf

Fuss- und Veloverkehr

dem Bahnhofplatz. In beiden Fällen bestehen starke Konflikte vom Fussverkehr mit anderen Verkehrsmitteln.

2014 – 2018 wurden in Wallisellen 26 Unfälle mit Velobeteiligung registriert. Diese verteilen sich über verschiedene Strassenabschnitte (inkl. Quartiere). Erhöhte Unfallhäufigkeiten weist die Bahnhof-/Neugutstrasse auf (über ganzen Abschnitt). Zudem ist zu erwähnen, dass Kreisel, durch die Velorouten führen, potenziell kritisch sind, da einbiegende Fahrzeuglenker Velos auf der Kreisfahrbahn oft übersehen. In Wallisellen gibt es mit den Kreiseln West-/Industriestrasse und Doktorhaus deren zwei.

Der Anteil an verkehrsberuhigten Quartierstrassen (Tempo 30, Begegnungszonen, weitere Massnahmen) ist in Wallisellen verglichen mit anderen Gemeinden im Kanton gering. Die subjektive Verkehrssicherheit, insbesondere in Bezug auf den Fuss- und Veloverkehr ist in den Quartieren grundsätzlich eingeschränkt. Als Beispiel kann hier die Dietlikonerstrasse genannt werden (ohne Verkehrsberuhigung, enge Platzverhältnisse). Weitere Abschnitte mit einer eingeschränkten subjektiven Verkehrssicherheit wurden mit der Begleitgruppe gesammelt und sind im Analyseplan Verkehrssicherheit aufgeführt (vgl. Anhang A1).

Subjektive Verkehrssicherheit

Zur Schulwegsicherheit ist in Wallisellen keine flächendeckende Untersuchung vorhanden. Da in den Quartieren mehrheitlich keine Verkehrsberuhigung (Tempo 30, Begegnungszonen, weitere Massnahmen) vorhanden ist, sind die Voraussetzung für sichere Schulwege von Schülerinnen und Schülern vergleichsweise ungünstig. Insbesondere in Schulhausnähe gibt es keine offiziellen Verkehrsberuhigungen. Eltern und Schulpflege versuchen mit eigenen Massnahmen die Sicherheit zu erhöhen (Halteverbote Elterntaxis, eigene Hinweistafeln).

Schulwegsicherheit

Stärken	Schwächen
Die kritischen Übergänge der Glattalbahn sind mit Barrieren ausgestattet (Hertistrasse, Birgistrasse).	Knoten Bahnhof-/Neugut-/Kirchstrasse mit Linksabbieger auf Konflikt (auf allen Knotenzufahrten) ist gemäss kantonaler Kategorisierung ein «Unfallschwerpunkt in Nachkontrolle».
Zum Veloverkehr können keine Unfalldämpfungspunkte identifiziert werden.	Erhöhte Unfallzahlen (mind. 10 Unfälle in 5 Jahren) an den Knoten West-/Alte Winterthurerstrasse, Neugut-/Neue Winterthurerstrasse, Neugut-/Hofstrasse, Neugut-/Husacherstrasse.
Hinsichtlich der Schulwegsicherheit werden kurzzeitige Halteverbote für Elterntaxis vor Schulhäusern umgesetzt.	Unfalldämpfungen (5-10 Unfälle in 5 Jahren) an den Knoten Alte Winterthurer-/Bahnhofstrasse (Doktorhauskreisel), West-/Industriestrasse, Neue Winterthurerstrasse/Im Langacker, Neue Winterthurer-/Kriesbachstrasse, Neugut-/Bellariastrasse.
	Gefährdung infolge Nutzung von kleinen Zeitlücken an überlasteten Vorfahrtknoten (West-/Opfikerstrasse, West-/Austrasse), v.a. in den Hauptverkehrszeiten

Stärken	Schwächen
	In Wallisellen gibt es zwei Unfallhäufungspunkte in Bezug auf den Fussverkehr: Winterthurer-/Industriestrasse (Glatzentrum, Konflikt zwischen MIV und Fussverkehr), Bahnhofplatz
	Velorouten durch Kreisel (West-/Industriestrasse, Doktorhaus) hinsichtlich Konflikte grundsätzlich kritisch
	Der Anteil an verkehrsberuhigten Quartierstrassen (Tempo 30, Begegnungszonen, weitere Massnahmen) ist gering, die subjektive Verkehrssicherheit ist potenziell eingeschränkt. Abschnitte: diverse Quartierstrassen insbesondere in Schulhausnähe, Knoten Alte Winterthurer-/Dietlikonerstrasse (ungehörige Sichtverhältnisse, Platzverhältnisse).
	Eine breite Untersuchung der Schulwegsicherheit ist nicht vorhanden. Massnahmen werden teilweise auf Eigeninitiative durch Betroffene umgesetzt.

Tabelle 7: Resultat Analyse Verkehrssicherheit

### 3.9 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Mit der A1 führt einer der bedeutendsten Hochleistungsstrassenabschnitten der Schweiz über den Rand der Gemeinde. Die A1 verbindet die Ost- und Nordostschweiz mit dem Mittelland sowie der West- und Nordwestschweiz. Wallisellen verfügt über einen direkten Halbanschluss an die A1 (in Fahrtrichtung Zürich). In der Nachbargemeinde Dübendorf liegt zudem ein naher Vollanschluss an die A1.

Nationalstrassen

Die A1 ist hochausgelastet, sie weist mit rund 150'000 Fz/d im Querschnitt (Brüttsellen) eine der höchsten Nationalstrassenbelastungen der ganzen Schweiz auf. In Spitzenstunden kann es bei kleinen Störungen zu Verkehrszusammenbrüchen kommen. Der daraus folgende Ausweichverkehr belastet dann das untergeordnete Netz von Wallisellen. Die wesentlichen Verkehrsströme der A1 werden in Abbildung 22 aufgeführt. Hauptstrom bildet der Verkehr auf der Verbindung Verzweigung Zürich Nord – Brüttsellen.

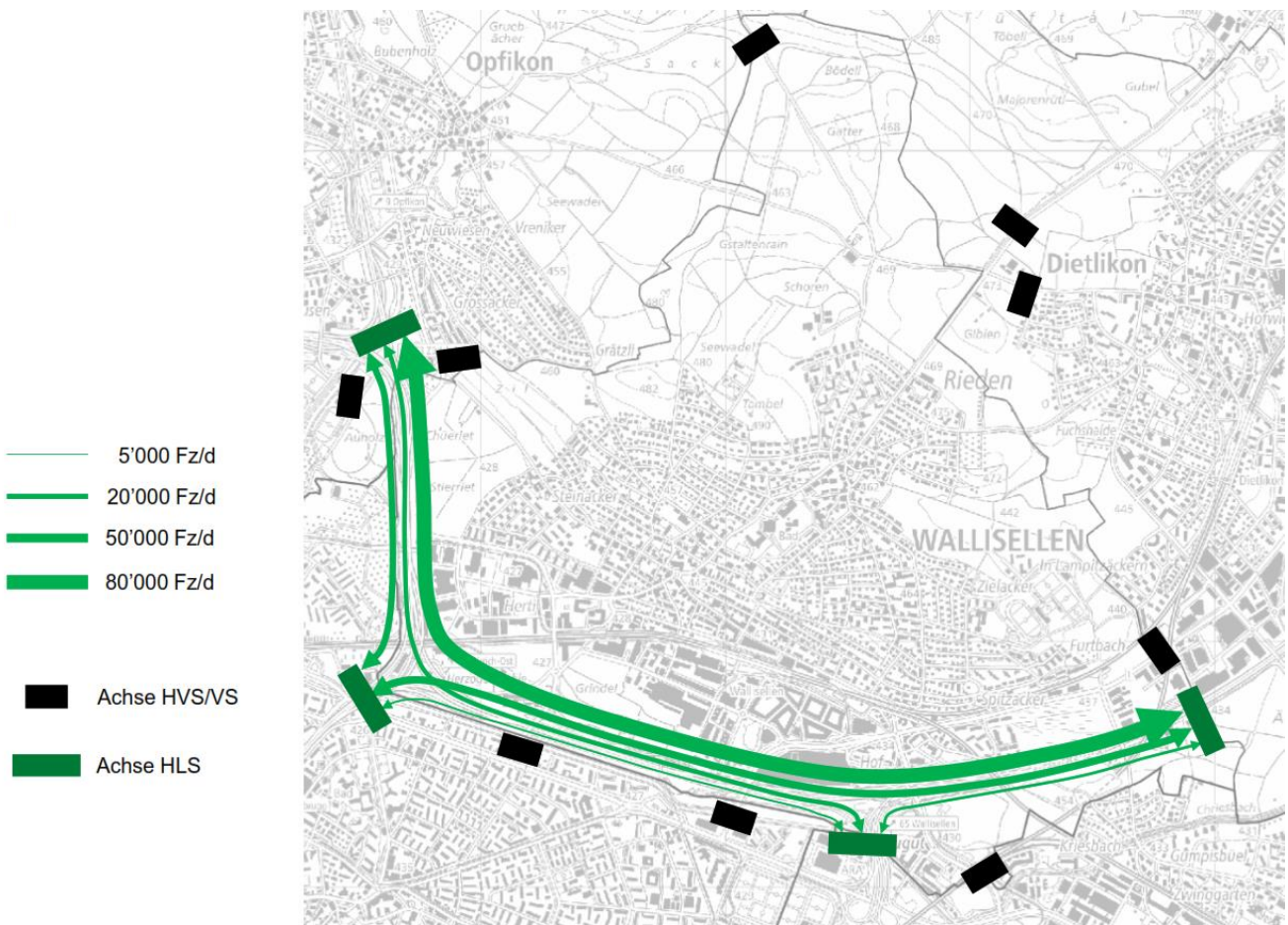


Abbildung 22: Durchgangsverkehr Nationalstrassen im DWV 2016 (Basis: GVM-ZH)

Die Verkehrsbelastungen auf dem untergeordneten Netz aus Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen werden in Abbildung 18 aufgeführt. Viele Hauptknoten sind dabei hinsichtlich Leistungsfähigkeit in den Spitzenstunden kritisch oder überlastet (Weststrasse, alte und neue Winterthurerstrasse, Neugutstrasse), auch bei den angrenzenden Hauptknoten in den umliegenden Gemeinden. Die Erreichbarkeit von Wallisellen ist in Hauptverkehrszeiten grundsätzlich beeinträchtigt, die Reisezeiten sind schwer berechenbar.

Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen

Das Siedlungsgebiet von Wallisellen selbst weist einen Quell-/Zielverkehr von rund 82'000 Fz/d auf (vgl. Abbildung 23). Ohne Verkehrszusammenbrüche der A1 gibt es einen vergleichsweise tiefen Durchgangsverkehr in der Gemeinde, da vor allem die A1 als übergeordnete Strasse diesen Verkehr aufnimmt. Somit ist der Anteil des Quell-/Zielverkehrs an den Verkehrsbelastungen sehr hoch. Verkehrliche Überlastungsprobleme auf dem untergeordneten Netz sind vor allem durch den Verkehr von/nach Wallisellen begründet. Auf dem kommunalen Strassennetz kommt es bei solchen Problemen zudem zu Ausweichfahrten, und zwar gemäss Beobachtungen der Kommunalpolizei auf der Opfikerstrasse (in Richtung Opfikon), der Schwarzackerstrasse und der Kriesbachstrasse (von/nach Dübendorf).

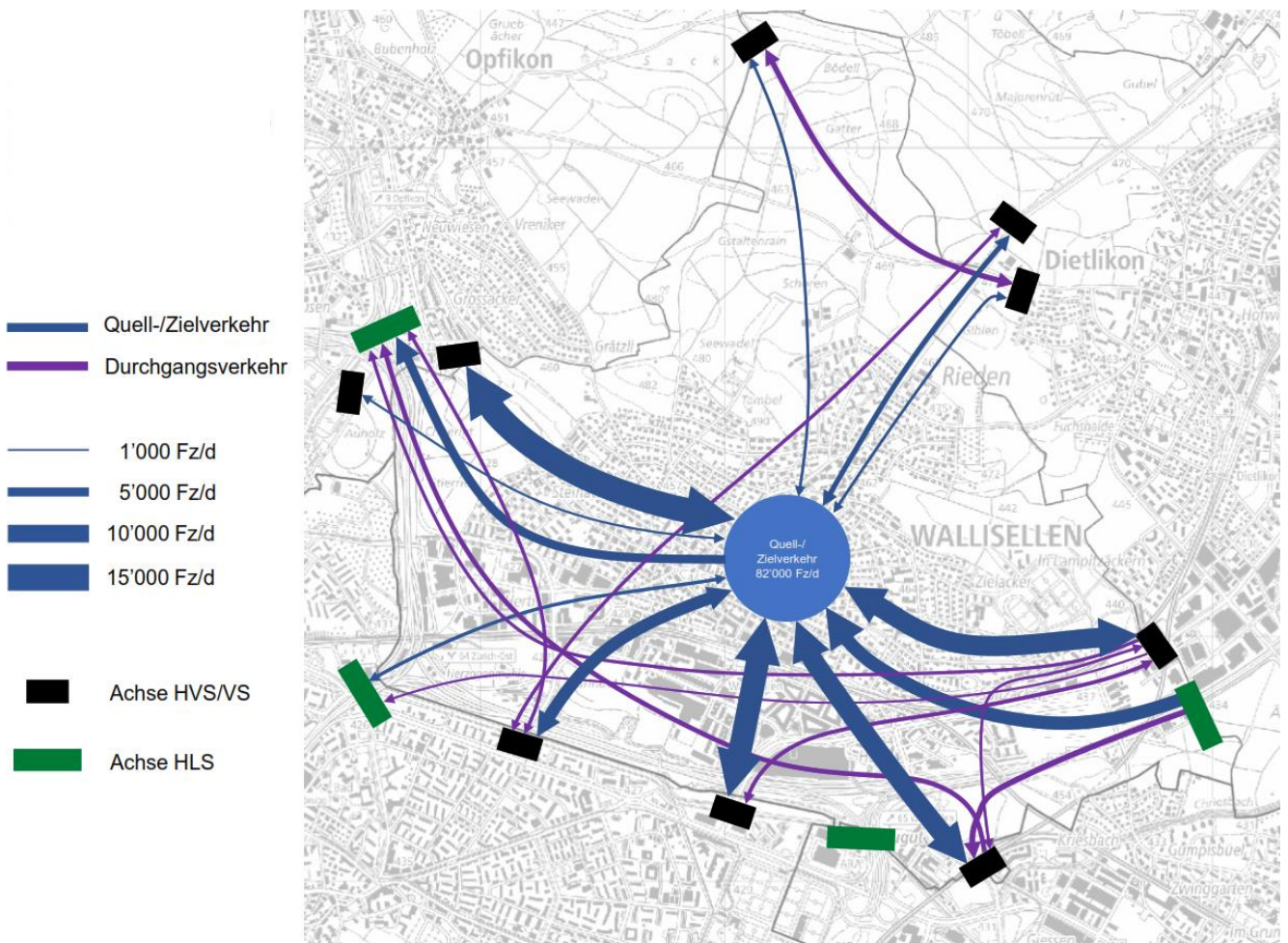


Abbildung 23: Wichtige Verkehrsströme im Strassenverkehr 2016 mit DWV >1'000 Fz/d (Basis: GVM-ZH)

Die Siedlungsverträglichkeit von wichtigen Strassenabschnitten des Hauptstrassen- und Verbindungsstrassennetzes ist teilweise kritisch bzw. nicht-gegeben. Gemäss Analyse des Kantons ist dies insbesondere auf der Neuen Winterthurerstrasse (Abschnitt Glatt – Ifang) der Fall. Aus kommunaler Sicht können aber auch die Bahnhof-/ Neugutstrasse und die Industriestrasse (seit Kurzem mit Wohnnutzung) genannt werden. Die Alte Winterthurerstrasse ist aus Sicht von Ortsbau bzw. Fuss-/Veloverkehr kritisch (RRP).

Siedlungs-  
verträglichkeit

Die Quartierstrassen von Wallisellen sind nur zu sehr geringen Anteilen verkehrsberuhigt (T30: Melchrütiquartier, Herzogenmühlestrasse; Begegnungszone vor dem Schulhaus Alpen). Somit sind grundsätzlich höhere Geschwindigkeiten zugelassen, auch wenn auf einigen Abschnitten die aufgezeichneten Geschwindigkeiten der Kommunalpolizei nur wenig über 30 km/h liegen.

Sammel- und  
Erschliessungs-  
strassen

Gemäss Wegleitung Tempo-30-Zone der Gemeinde Wallisellen soll bei der Einführung das Bottom-Up Prinzip angewendet werden, d.h. ein breit abgestütztes Begehren aus der Wohnbevölkerung bildet die Grundvoraussetzung für verkehrsberuhigende Massnahmen. Ein Antrag muss von einer repräsentativen Personengruppe (d.h. volljährige Personen mit einem Anteil in der Grössenordnung eines Drittels aus jeder Strasse im gewünschten Perimeter) aus diesem Quartier gestellt werden, damit von vornherein eine breite Akzeptanz für die Durchführung einer Tempo-30-Zone sichergestellt

Einführung Tempo-  
30-Zone nach  
Mehrheitsprinzip

werden kann. Aus der Bevölkerung gibt es derzeit zahlreiche Begehren für weitere Tempo-30-Zonen bzw. zur Verkehrsberuhigung.

Die Zu-/Wegfahrt der Sportanlagen Zielacker erfolgt vollständig und über lange Wege durch Quartiere (v.a. Zielacker-, Bürgli-, Breite-, Rieden-erstrasse).

Sportanlagen  
Zielacker

Stärken	Schwächen
Direkter (Halb-)Anschluss an die A1 in Fahrtrichtung Zürich vorhanden, Vollanschluss an die A1 in Nachbargemeinde Dübendorf	Mit der A1 führt einer der bedeutendsten Hochleistungsstrassenabschnitten der Schweiz über den Rand der Gemeinde. Die A1 ist hochausgelastet, insbesondere bei Verkehrszusammenbrüchen auf der A1 belastet Ausweichverkehr das untergeordnete Netz.
Das Siedlungsgebiet von Wallisellen selbst weist – ohne Verkehrszusammenbruch der A1 – einen vergleichsweise tiefen Durchgangsverkehr auf, da vor allem die A1 als übergeordnete Strasse diesen Verkehr aufnimmt.	Der Anteil des Quell-/Zielverkehrs von Wallisellen auf dem Netz von Haupt- und Verbindungsstrassen ist hoch. Verkehrliche Überlastungsprobleme auf diesen Abschnitten sind vor allem durch den Verkehr von/nach Wallisellen begründet.
	Viele Hauptknoten im Netz von Haupt- und Verbindungsstrassen in Wallisellen sind kritisch oder überlastet (Weststrasse, alte und neue Winterthurerstrasse, Neugutstrasse), auch die angrenzenden Hauptknoten in den umliegenden Gemeinden. Die Erreichbarkeit von Wallisellen ist in Hauptverkehrszeiten beeinträchtigt, die Reisezeiten sind schwer berechenbar.
	Auf dem kommunalen Strassennetz kommt es zu Ausweichfahrten zu hochausgelasteten Hauptverkehrsstrassen, und zwar auf der Opfikonerstrasse (in Richtung Opfikon), der Schwarzackerstrasse und der Kriesbachstrasse (von/nach Dübendorf).
	Die Siedlungsverträglichkeit von Strassenabschnitten ist abschnittsweise kritisch, und zwar auf der neuen Winterthurerstrasse (Abschnitt Glatt – Ifang), der Bahnhof-/ Neugutstrasse und der Industriestrasse. Die Alte Winterthurerstrasse ist aus Sicht von Ortsbau bzw. Fuss-/Veloverkehr kritisch.
	Die strassenseitige Erschliessung des Sportzentrums Wallisellen (Zielacker) erfolgt vollständig durch Quartiere.
	Der MIV-Anteil (bimodal, in Bezug auf Wege, gemäss Verkehrsmodell) beträgt in Wallisellen hohe 85%. Der Motorisierungsgrad in Wallisellen liegt im Allgemeinen über dem Kantonsdurchschnitt. Auf nicht-städtischen Verbindungen wird überdurchschnittlich viel das Auto eingesetzt.

Tabelle 8: Resultat Analyse MIV

### 3.10 Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Der Bahnhof Wallisellen wird heute von drei S-Bahnlinien bedient (vgl. Abbildung 24):

Heutiges Angebot:  
S-Bahn

- **S8** Winterthur – Wallisellen – Zürich HB – Thalwil – Pfäffikon SZ im Halbstundentakt (Abfahrtszeiten: nach Winterthur xx.04/xx.34, nach Zürich/Pfäffikon SZ xx.26/xx.56)
- **S14** Affoltern a. A. – Altstetten – Zürich HB – Oerlikon – Wallisellen – Hinwil im Halbstundentakt (Abfahrtszeiten: nach Zürich/Affoltern a. A. xx.09/xx.39, nach Hinwil xx.21/xx.51)
- **S19** Koblenz – Dietikon – Zürich HB – Wallisellen – Effretikon – Pfäffikon ZH von Montag bis Freitag im Halbstundentakt (Abfahrtszeiten: nach Dietikon xx.29/xx.59, nach Effretikon xx.29/xx.59)

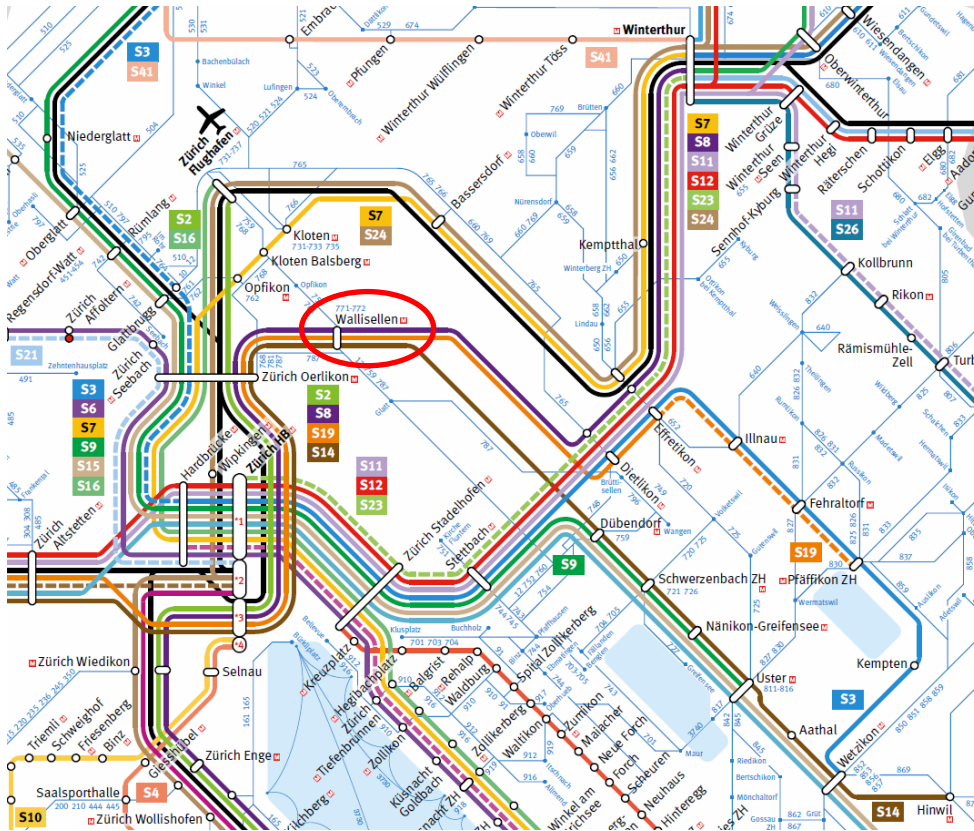


Abbildung 24: Netzplan S-Bahn Zürich (ZVV, 2018/19)

Ausserdem verkehrt am Bahnhof Wallisellen die Linie 12 der Glattalbahn (Flughafen Zürich – Glattbrugg – Zürich – Wallisellen – Dübendorf – Stettbach) im Viertelstundentakt. Sie ist abgestimmt auf die S14 von/nach Zürcher Oberland.

Glattalbahn im Viertelstundentakt

Die Gemeinde Wallisellen wird heute von fünf Buslinien bedient, wovon mit Ausnahme der Linie 787 alle am Bahnhof Wallisellen halten:

Wallisellen von fünf Buslinien bedient

- **759** Wangen – Dübendorf – Wallisellen, Bahnhof – Opfikon – Glattbrugg – Flughafen Zürich im Viertelstundentakt. Sie ist abgestimmt auf die S14 von/nach Zürich HB.

- **761** Wallisellen – Opfikon – Glattbrugg in der HVZ im Halbstundentakt. Sie ist abgestimmt auf die S8 bzw. S14 von/nach Zürich HB.
- **771** Ortsbus Wallisellen, Bahnhof – Schäfligraben im Halbstundentakt bzw. Viertelstundentakt in ASP und MSP. Sie ist abgestimmt auf die S8 bzw. S14 von/nach Zürich HB.
- **772** Ortsbus Wallisellen, Bahnhof – Sportzentrum bzw. Bahnhof – Schulhaus Bürgli im Halbstundentakt. Sie ist abgestimmt auf die S14 von Zürich HB bzw. S8 nach Zürich HB. Früher verkehrte die Linie lediglich zwischen Sportzentrum und Bahnhof. Die Zusatzschleife zum Schulhaus Bürgli ist erst später entstanden und wird weniger gut genutzt.
- **787** Brüttsellen – Dietlikon – Wallisellen – Zürich Oerlikon im Viertelstundentakt. Die Buslinie tangiert die Gemeinde Wallisellen im Süden und bedient die Haltestellen Ifang und Glatt.

Die Buslinien 771 und 772 werden ab 21 Uhr als Rundkurs geführt; die Haltestelle Guyer-Weg wird dann zusätzlich bedient. Zu anderen Zeiten wird diese Haltestelle nicht bedient.

Der Bahnhof Wallisellen ist kein Taktknoten. Die Buslinien sind jedoch abgestimmt auf die verschiedenen S-Bahnlagen von/nach Zürich. Aufgrund der Nachfrage ist die Glattalbahn auf die S14 von/nach Zürcher Oberland abgestimmt.

Anschlüsse  
am Bahnhof

Die Gemeinde Wallisellen ist mit wenigen Lücken flächendeckend mit mindestens ÖV-Güteklasse D erschlossen. 94.1 % der Bewohner befinden sich in ÖV-Güteklasse A bis D, 5.6 % in E und 0.2 % in F (Stand: 2014). Erschliessungslücken bestehen vor allem im Gebiet Wallisellen West. Bis zum Fahrplanwechsel 2018/19 wurde das Gebiet mit der Buslinie 761 erschlossen (Haltestellen Bodenackerstrasse, Frohheimstrasse). Diese ehemalige Ortsbuslinie von Opfikon wurde einst verlängert nach Wallisellen West, da dies wegen der grossen Wendezeiten mit einem geringen betrieblichen Aufwand möglich war. Aufgrund der mangelnden Nachfrage auf dieser Verlängerung wird die Buslinie nun seit dem Fahrplanwechsel 2018/19 anstatt nach Wallisellen West – mit einer direkteren Linienführung – bis zum Bahnhof Wallisellen geführt. Damit reduziert sich die Erschliessungsgüte von Wallisellen West. Seitens der Gemeinde Wallisellen wurden Abklärungen zu einem Ruftaxi für das Gebiet Wallisellen West durchgeführt, das aber nicht wirtschaftlich betrieben werden kann.

Flächendeckende  
ÖV-Erschliessung  
mit einzelnen  
Lücken

Die Haltestellenabstände der Ortsbuslinien 771 und 772 sind mit 200 bis 300 m relativ kurz. Die vergleichsweise tiefen Haltestellenabstände führen zu kurzen Zu- und Abgangswegen. Seitens des Gemeinderates ist dies insbesondere für Wallisellen West wichtig, damit – nach der Bedienungsänderung der Buslinie 761 zum Fahrplanwechsel 2018/19 – kurze Wege zu alternativen ÖV-Haltestellen bestehen.

Haltestellenab-  
stände

Der östliche Abschnitt der Neuen Winterthurerstrasse (Langacker/Ifang) ist zwar mit der Buslinie 787 erschlossen, verfügt aber über keine Direktverbindung zum Zentrum von Wallisellen. Wallisellen ist mit der S-Bahn, der Glattalbahn bzw. mit den Buslinien gut an die Nachbargemeinden angebunden.

Direktverbindungen



Einzig die Verbindung von/nach Bassersdorf ist nur mit einem grossen Umweg via Effretikon bzw. Oerlikon möglich.

Die Bushaltestellen weisen mit wenigen Ausnahmen eine eher bescheidene Ausstattung auf und sind nicht witterungsgeschützt. Die Bushaltestelle Bützacker befindet sich ungünstig im Knoten Alte Winterthurerstrasse/Dietlikonerstrasse.

Ausstattung an Bushaltestellen

Die Fahrplanstabilität ist durch hochausgelastete Knoten bzw. Vortrittsregelung im Netz von Hauptverkehrsstrassen und Verbindungsstrassen beeinträchtigt. Gemäss dem kantonalen GIS-Layer «Monitoring Siedlung und Verkehr» gibt es in Wallisellen und Umgebung vier Fahrzeitverlustpunkte im ÖV auf Strassen (Stand 2015):

ÖV-Fahrzeitverluste im Strassen-netz (Kanton)

- Knoten Neue Winterthurer- / Neugutstrasse: Dieser wurde kürzlich umgebaut; die Fahrzeitverluste wurden mit dem veränderten Spurlayout (Knotenast Neugutstrasse Nord) reduziert. Zu Spitzenzeiten können jedoch nach wie vor Fahrzeitverluste entstehen.
- Knoten Neue Winterthurer- / Dübendorferstrasse in Dietlikon: Eine Optimierung der Verkehrsführung ist derzeit in Zusammenhang mit der RVS zu Dietlikon Süd in Planung und voraussichtlich in zwei Jahren realisiert. Damit sollte die Problemstelle behoben sein.
- Knoten Überland- / Neue Winterthurerstrasse in Zürich
- Kreisel Walliseller- / Thurgauerstrasse in Opfikon: Der Kapazitätsengpass des Kreisels kann zu Rückstau bis zur Weststrasse führen. Vor dem Kreisel auf der Wallisellerstrasse wurde neulich eine kurze Busspur realisiert. Auf der Weststrasse ist in beide Richtungen eine Busspur geplant, um das Problem zu entschärfen.

Gemäss VBG gibt es weitere Konfliktstellen, die vor allem in Verkehrsspitzen zu Verlustzeiten im strassengebundenen ÖV führen:

Weitere Konfliktstellen (VBG)

- Rückstau Opfikonerstrasse bei Einmündung in Walliseller-/Weststrasse aufgrund fehlenden Vortrittes für den Bus
- Platzverhältnisse / Längsparkierung auf Opfikonerstrasse nach Wallisellen, in Kombination mit Vortritt des MIV von Wallisellen nach Opfikon (Einbahn)
- Rückstau Alte Winterthurerstrasse beim Kreisel Doktorhaus
- Rückstau Bahnhof-/Neugutstrasse beim LSA-Knoten Bahnhof- / Kirchstrasse

Die Auswertung zum Mobilitätsverhalten (vgl. Kapitel 0) hat gezeigt, dass auf den Verbindungen zu den Städten Winterthur und Zürich häufiger der ÖV gewählt wird als auf anderen Verbindungen. Grundsätzlich beträgt der ÖV-Anteil in Wallisellen tiefe 17% (bimodal, in Bezug auf Wege, gemäss Verkehrsmodell). Im Glattal besitzen weniger Leute ein ÖV-Abo als im Gesamtkanton (63% vs. 71%).

Nachfrage: Tiefer ÖV-Anteil

Die S-Bahn-Verbindungen weisen in den Spitzenzeiten eine sehr hohe Auslastung auf. Der Kanton weist Kapazitätsengpässe auf den Strecken Zürich Oerlikon – Wallisellen – Dübendorf und Stettbach – Dietlikon aus. Zudem

Kapazitätsengpässe

prüfen die VBG jährlich sämtliche Linien hinsichtlich sich abzeichnenden Kapazitätsengpässen. 2018 waren in Wallisellen keine Kapazitätsengpässe zu verzeichnen (VBG: Ermittlung Kapazitätsengpässe 2018, Handlungsbedarf, 03.02.2019).

Die Auswertung der Haltestellenfahrgastfrequenzen 2018 zeigt, dass – nebst dem Bahnhof Wallisellen – die Tramhaltestellen der Glattalbahn (Herti, Belair, Glatt, Neugut) und die Bushaltestelle beim Glattzentrum über 1'000 Fahrgäste pro Tag verzeichnen. Weiter sind vor allem die Haltestellen der Buslinie 771 gut frequentiert (100 und mehr Fahrgäste pro Tag). Die Fahrgastfrequenzen bei den Haltestellen der Buslinie 761 ist derzeit relativ gering.

Fahrgast-  
frequenzen

Stärken	Schwächen
Breites Angebot im schienenseitigen Regionalverkehr mit Verbindungen in wichtige Regionalzentren (drei S-Bahn-Linien, Glattalbahn).	Die S-Bahn-Verbindungen weisen in den Spitzenzeiten eine sehr hohe Auslastung auf (Kapazitätsengpass gemäss Kanton).
Das S-Bahn-Angebot von/nach Zürich ist mit sechs Verbindungen pro Stunde (Werktage) sehr dicht, die Linien überlagern sich bzgl. Abfahrtszeiten sinnvoll. In andere Regionalzentren (Winterthur, Uster) wird ein Halbstundentakt angeboten.	Geringe ÖV-Erschliessungsgüte in Wallisellen West (z.T. ÖV-Güteklasse F im Siedlungsgebiet)
Die Anschlüsse am Bahnhof sind räumlich sinnvoll abgestimmt.	Fehlende ÖV-Direktverbindung von/nach Bassersdorf
Mit fünf Buslinien wird das schienenseitige Angebot ergänzt, grundsätzlich gibt es damit ein flächendeckendes Busangebot in der Gemeinde.	Der östliche Abschnitt der Neuen Winterthurerstrasse (Langacker/Ifang) ist zwar mit der Buslinie 787 erschlossen, verfügt aber über keine Direktverbindung zum Zentrum von Wallisellen.
Auf den VBG-Linien in Wallisellen sind keine Kapazitätsengpässe zu verzeichnen.	Die Fahrplanstabilität ist durch hochausgelastete Knoten bzw. Vortrittsregelung im Netz von Hauptverkehrsstrassen und Verbindungsstrassen beeinträchtigt.
Die vergleichsweise tiefen Haltestellenabstände in Wallisellen führen zu kurzen Zu- und Abgangswegen.	Teilweise mangelhafte Ausrüstung der Bushaltestellen (keine Überdeckung, keine Sitzmöglichkeiten)
Dichte Siedlungsgebiete befinden sich in den ÖV-Güteklassen A oder B. Die restlichen Siedlungsgebiete weisen grossmehheitlich mindestens die ÖV-Güteklasse D auf (94% der Bevölkerung).	Der ÖV-Anteil (bimodal, in Bezug auf Wege, gemäss Verkehrsmodell) beträgt in Wallisellen tiefe 15%. Im Glattal besitzen weniger Leute ein ÖV-Abo als im Gesamtkanton (63% vs. 71%),
Auf den Verbindungen zu den Städten Winterthur und Zürich wird häufiger der ÖV gewählt als auf anderen Verbindungen.	

Tabelle 9: Resultat Analyse ÖV

### 3.11 Fussverkehr

Die kommunalen Hauptverbindungen des Fusswegnetzes sind primär auf den Alltagsverkehr ausgerichtet und sind ergänzt durch wichtige Verbindungen für die Naherholung (vgl. Analyseplan im Anhang A1, inkl. Verortung von lineare Schwachstellen L1-L8 und punktuellen Schwachstelle P1-P7).

Die «Durchwegung» des Gemeindegebietes ist im Allgemeinen dicht. Alle wichtigen öffentlichen Einrichtungen und ÖV-Haltestellen sind an das Fusswegnetz angebunden. Ein Wanderroutennetz erschliesst die Naherholungsgebiete im Norden und Süden.

Dichtes  
Fusswegnetz

Zum Fussverkehr sind keine umfassenden Nachfragedaten vorhanden. Die Auswertung zum Mobilitätsverhalten (vgl. Kapitel 3.4) gibt Hinweise, dass der Fussverkehrsanteil bei den Binnenpendlern (inkl. Schüler/innen) hoch ist.

Nachfrage

In der Gemeinde Wallisellen gibt es heute zwei Tempo-30-Zonen: im Melchrüti- und im Herzogenmühle-Quartier. Ausserdem gibt es eine Begegnungszone beim Schulhaus Alpen. Aus der Bevölkerung gibt es zahlreiche Begehren für weitere Tempo-30-Zonen bzw. zur Verkehrsberuhigung. Insbesondere rund um die Schulhäuser Bürgli/Bubental, Mösli und Alpen werden die Fusswege subjektiv als nicht sicher wahrgenommen (Alpenstrasse, Bubentalstrasse, Erikastrasse und Im Mösli).

Verkehrsberuhigung aus Sicht Fussverkehr

Mit der Autobahn und der Schieneninfrastruktur sind grundsätzlich hohe Querungswiderstände in Wallisellen vorhanden. Diese werden mit einigen Unterführungen überwunden. Im Bereich des Herti-Quartiers (N13) und beim Furtbachweg (N6) besteht aufgrund der Schieneninfrastruktur jedoch eine Netzlücke.

Allgemeine Querungswiderstände

Auch in der Verlängerung des Furtbachweges fehlt eine Veloverbindung Richtung Osten (N6). Das Zwicky-Areal (Neugut) ist zu Fuss sehr schlecht mit dem übrigen Gemeindegebiet verbunden. Zum Glattzentrum fehlt eine direkte Fussverbindung (N1). Der Fussweg über die Neugutstrasse ist wenig attraktiv. Südlich des Bahnhofs Wallisellen fehlt in der Verlängerung des Hammerweges eine Fusswegverbindung zur Richtstrasse bzw. zur westlichen Bahnhofsunterführung (N4). Vom Grindelwald in die Industriestrasse besteht eine Netzlücke (N5), ebenso von Grindelwald zum Glattzentrum (N7). Zwischen der Bützackerstrasse und der Dietlikonerstrasse fehlt eine Fussverbindung (N3). Ebenso zwischen dem Oberrebenweg und der Höhenstrasse (N2), welche insbesondere für den Freizeitfussverkehr von Bedeutung ist. Beim Tennisplatz Mösli gibt keine infrastrukturelle Fussverbindung, sodass Fussgängerinnen und Fussgänger einen Trampelpfad gebildet haben (N8).

Netzlücken im Alltagsverkehr

Mit Blick auf die Naherholung gibt es im Seewadel (N9), im Steinacher (N10), im Stierriet (N11) sowie zwischen Dietlikoner- und Grundackerstrasse (N12) Netzlücken zwischen Fussverkehrsverbindungen.

Netzlücken bzgl. Naherholungsgebiete

Die Opfikonerstrasse (L1) wird vom MIV als Ausweisroute genutzt und weist entsprechend quartierfremden Verkehr auf. Die Aufenthaltsqualität ist eingeschränkt. Die Siedlungsverträglichkeit der Neuen Winterthurerstrasse zwischen dem Glattzentrum und Im Langacker (L2) wird vom Kantons Zürich als nicht verträglich beurteilt, die Aufenthaltsqualität im Fussverkehr ist eingeschränkt. Entlang der Dietlikonerstrasse zwischen Brandenbergstrasse und Alte Winterthurerstrasse (L3) sowie entlang der Erlenholzstrasse (L4) fehlen Längsverbindungen für den Fussverkehr. Die Fussgängerinfrastruktur entlang der Neugutstrasse (L5) und Birgistrasse (L6) ist schmal und

Lineare Schwachstellen

unattraktiv. Auf der Alten Winterthurerstrasse (L8) gibt es abschnittsweise lediglich einseitig eine Fussgängerinfrastruktur. Diese ist allerdings schmal.

Auf der Industriestrasse (L7) gibt es zwar Fussgängerschutzinseln, aber keine Fussgängerstreifen. Somit sind Querungshilfen ohne Fussgängerbevorzugung vorhanden. Ausserdem befinden sich die Querungshilfen nicht auf der Wunschlinie der Fussgänger. Der Knoten Alte Winterthurer- / Schwarzackerstrasse (P1) ist mit einer LSA gesteuert. Es existieren Mittelinseln für Fussgänger; diese sind mit einer Breite von 1.0 m jedoch deutlich schmaler als das von der Norm geforderte Minimalmass von 1.5 m. Am Knoten Bahnhof-/Neugut-/Kirchstrasse treten hohe Wartezeiten auf, insbesondere bei der Querung von mehreren Knotenästen (P4).

Punktueller  
Schwachstellen

Die Fussgänger- und Velounterführung am Knoten Hof (Neue Winterthurer-/Neugutstrasse) ist schlecht beleuchtet (P2). Dies wirkt sich negativ auf das subjektive Sicherheitsempfinden aus. Bei allen Unterführungen des Bahntrassees kommt es zu Konflikten zwischen Fuss- und Veloverkehr (P3).

Zwischen Glattzentrum und Richti-Areal (P5) gibt es Konflikte zwischen MIV und Fussverkehr. Die Sichtverhältnisse bei Knoten am Richtiring (P6) sind eingeschränkt, insbesondere bei der Querung von der Tramhaltestelle Glatt Richtung Breite-Unterführung und umgekehrt. Zur Tramhaltestelle Glatt (P7) fehlt eine Querungshilfe auf dem Richtiring.

Stärken	Schwächen
Die Durchwegung des Gemeindegebietes ist im Allgemeinen dicht.	Grundsätzlich hohe Querungswiderstände im Raum vorhanden (Autobahn, Schieneninfrastruktur)
Alle wichtigen Attraktoren und ÖV-Haltestellen sind ans Fusswegnetz angebunden.	Nur einzelne verkehrsberuhigte Quartiere mit grundsätzlich attraktiven Bedingungen für Fussverkehr
Ein Wanderrouthenetz erschliesst die Naherholungsgebiete im Norden und Süden.	Es sind Netzlücken vorhanden: zwischen Gemeinde-/Glattzentrum und Zwicky-Areal (aufgrund Autobahn) (N1); zwischen Oberrebenweg und Höhenstrasse (N2); zwischen Bützackerstrasse und Dietlikonerstrasse (N3); in der Verlängerung des Hammerweges (N4); zwischen Grindelwald und Industriestrasse (N5); beim Furtbachweg sowie in der Verlängerung des Furtbachweges (N6); ebenso zwischen Grindelwald und Glattzentrum (N7); beim Tennisplatz Mösli (N8); im Seewadel (N9); im Steinacher (N10); im Stierriet sowie zwischen Dietlikoner- und Grundackerstrasse (N11); zwischen Dietlikoner- und Grundackerstrasse; im Bereich des Herti-Quartiers (N13);
Hoher Fussverkehrsanteil bei den Binnenpendlern vorhanden (inkl. Schüler/innen).	Wichtige Abschnitte im Fussverkehr mit verminderter Aufenthaltsqualität vorhanden (Opfikonerstrasse L1, Neue Winterthurerstrasse L2, Unterführung Knoten Hof P2).

Stärken	Schwächen
	Abschnitte mit Fussverkehr ohne bzw. mit nicht-ausreichender Längsinfrastruktur vorhanden (Dietlikonerstrasse L3, Erlenholzstrasse L4, Neugutstrasse L5, Birgistrasse L6, Alte Winterthurerstrasse L8).
	Mangelhafte Infrastruktur bei gewünschten Querungsstellen des Fussverkehrs (Industriestrasse ohne Fussgängerbevorzugung L7, Knoten Alte Winterthurer- / Schwarzackerstrasse mit schmalen Mittelinseln P1). Diese Querungsstellen werden auch für Schulwege benutzt.
	Bei allen Unterführungen des Bahntrassees kommt es zu Konflikten zwischen Fuss- und Veloverkehr (P3).
	Hohe Wartezeiten am Knoten Bahnhof-/Neugut-/Kirchstrasse (P4), insbesondere bei der Querung von mehreren Knotenästen.
	Konflikte zwischen Fussverkehr und MIV zwischen Glattzentrum und Richti-Areal durch hohes Fussverkehrsaufkommen (P5)
	Die Sichtverhältnisse bei Knoten am Richtiring (P6) sind eingeschränkt. Zur Tramhaltestelle Glatt (P7) fehlt eine Querungshilfe.

Tabelle 10: Resultat Analyse Fussverkehr

### 3.12 Veloverkehr

Das Netz des Veloverkehrs wird im Analyseplan im Anhang A1 aufgeführt (inkl. Verortung von lineare Schwachstellen L1-L14 und punktuellen Schwachstelle P1-P11).

Alle wichtigsten Quell- und Zielpunkte von Wallisellen sind an das Velowegnetz angebunden. Die Velorouten werden überwiegend entlang den MIV-Hauptverkehrsachsen geführt. Das Netz wird ergänzt mit Veloverbindungen durch die Quartiere. Durch die Gemeinde führen Haupt- und Nebenverbindungen gemäss Velonetzplan des Kantons Zürich. Ausserdem ist eine Veloschnellroute durch die Gemeinde ausgeschieden.

Velowegnetz

Der Veloverkehr wird in Wallisellen heute mehrheitlich im Mischverkehr mit dem MIV geführt. Eine separate Veloinfrastruktur (Radstreifen oder Radwege) gibt es auf der Alten und der Neuen Winterthurerstrasse, der Industriestrasse und einem kurzen Abschnitt der Weststrasse.

Zum Veloverkehr sind keine umfassenden Nachfragedaten vorhanden. Die Auswertung zum Mobilitätsverhalten (vgl. Kapitel 3.4) gibt Hinweise, dass der Veloverkehrsanteil bei den Binnenpendlern (inkl. Schüler/innen) hoch ist.

Nachfrage

Vom Zwicky-Areal (Neugut) zum Glattzentrum fehlt eine direkte Veloverbindung (N1). Südlich des Bahnhofs Wallisellen fehlt in der Verlängerung des Hammerweges eine Veloverbindung zur Richtistrasse bzw. zur westlichen Bahnhofsunterführung (N2). Vom Grindelwald in die Industriestrasse besteht

Netzlücken

eine Netzlücke (N3). Auch in der Verlängerung des Furtbachweges fehlt eine Veloverbindung Richtung Osten (N4).

In Wallisellen werden folgende lineare Schwachstellen festgestellt:

Lineare  
Schwachstellen

- L1 Opfikonerstrasse: kein separate Veloinfrastruktur vorhanden
- L2 Bahnhof- / Neugutstrasse: kein separate Veloinfrastruktur vorhanden
- L3: Bahnweg zu schmal
- L4 Industriestrasse: Markierte Radstreifen sind zu schmal
- L5 Neue Winterthurerstrasse: Schmalere Weg; Konflikt mit Fussgänger
- L6 Einfang-, Spitzackerstrasse und Furtbachweg: auf Quartierstrasse viele ungünstige Ausfahrten; insbesondere der Furtbachweg ist schmal und birgt mit dem Spielplatz einen Konfliktpunkt zwischen spielenden Kindern und Velofahrer
- L7 Neugutstrasse: keine separate Veloinfrastruktur, anschliessender Rad-Gehweg zu schmal
- L8 Föhrlibuckstrasse: Abschnitt sehr heterogen ausgebaut
- L9 Erlenholzstrasse: keine separate Veloinfrastruktur vorhanden
- L10 Alte Winterthurerstrasse: schmale Radstreifen
- L11 Neue Winterthurerstrasse: zwischen Altried und Glattzentrum mit verminderter Aufenthaltsqualität für Veloverkehr
- L12: Schmalere Chrummegrabenweg führt zu Konflikten zwischen Fuss- und Veloverkehr
- L13 Geerenstrasse: Die Übersichtlichkeit in der Kurve ist eingeschränkt.
- L14: Die Platzverhältnisse im Buchenpark sind sehr eng.

In Wallisellen werden folgende punktuelle Schwachstellen festgestellt:

Punktuelle  
Schwachstellen

- P1 Alte Winterthurer-/ Schwarzackerstrasse: separate Velovorsortierstreifen bei LSA fehlen
- P2 Alte Winterthurer-/ Riedenerstrasse: Querungsstelle für Velo führt über Trottoir
- P3 Erlenholz-/ Klotenerstrasse: Keine Querungshilfe für Velofahrer im Knotenbereich
- P4 Alte Winterthurer-/ Erlenholzstrasse: Keine Querungshilfe für Querung der Alten Winterthurerstrasse
- P5: Bei allen Unterführungen des Bahntrassees kommt es zu häufigen Konflikten zwischen Fuss- und Veloverkehr bzw. Velo und MIV
- P6 Neue Winterthurer-/ Neugutstrasse: keine Querung für Velo vorhanden
- P7 Riedenerstrasse: sehr schmaler Strassenquerschnitt
- P8 Industriestrasse: Gefährliche Radquerung in der Kurve
- P9 Neue Winterthurer-/ Geerenstrasse: Kleine und unübersichtliche Kurve

- P10 West-/ Langenwiesenstrasse: Unübersichtlicher Abzweiger
- P11: Unterführung Churfirstenstrasse mit allgemeinem Fahrverbot

Seitens Bevölkerung ist die Velosignalisation an einigen Stellen ungenügend, insbesondere im Zentrum von Wallisellen (bspw. entlang von Geeren- und Opfikerstrasse) und auf der Verbindung von/nach Dietlikon.

Velosignalisation

Grundsätzlich sind viele und über die Gemeinde verteilte Veloabstellplätze vorhanden. Es gibt bei allen öffentlichen Einrichtungen Abstellanlagen. Am Bahnhof Wallisellen gibt es vier grössere Veloabstellanlagen (vgl. Kapitel 3.13). Entlang der Bahnhof-/ Neugutstrasse gibt es weitere, kleinere Veloparkierungsanlagen. Sie werden meist im Zusammenhang mit Einkaufsgeschäften genutzt. Bei Schulen sowie bei der Gemeindeverwaltung und beim Freibad werden ebenfalls eine grössere Anzahl Veloparkplätze angeboten.

Veloparkierung

Stärken	Schwächen
Alle wichtigsten Attraktoren der Gemeinde sind ans Velowegnetz angebunden.	Velofahrer/innen sind mehrheitlich im Mischverkehr mit dem MIV unterwegs (gleicher Strassenraum).
Grundsätzlich sind viele und über die Gemeinde verteilte Veloabstellplätze vorhanden. Es gibt bei allen öffentlichen Einrichtungen Abstellanlagen.	Einzelne Netzlücken sind vorhanden: Zentrum – Neugut (N1), Hammerweg (N2), Grindelwald – Industriestrasse (N3), Verlängerung Furtbachweg (N4)
Hoher Veloverkehrsanteil bei den Binnenpendlern vorhanden (inkl. Schüler/innen).	Veloinfrastruktur auf einigen wichtigen Veloverbindungen fehlend oder mangelhaft: L1 Opfikerstrasse, L2 Bahnhof-/Neugutstrasse, L3 Bahnweg, L4 Industriestrasse, L7 Neugutstrasse, L8 Föhrlibuckstrasse, L9 Erlenholzstrasse, L10 Alte Winterthurerstrasse, L12 Chrummengrabenweg, L13 Geerenstrasse, L14 Buchenpark, P7 Riedenerstrasse, P9 Neue Winterthurer-/ Geerenstrasse, P11 Unterführung Churfirstenstrasse
	Abschnitte im Veloverkehr mit verminderter Aufenthaltsqualität vorhanden (Neue Winterthurerstrasse zwischen Altried und Glattzentrum, L11).
	Querungshilfe an einigen wichtigen Knoten fehlend oder mangelhaft: P1 Alte Winterthurer-/ Schwarzackerstrasse, P2 Alte Winterthurer-/ Riedenerstrasse, P3 Erlenholz-/Klotenerstrasse, P4 Alte Winterthurer-/Erlenholzstrasse, P6 Neue Winterthurer-/ Neugutstrasse
	Die Signalisation der Velowege ist teilweise mangelhaft (Geerenstrasse, Opfikerstrasse, Weg von/nach Dietlikon, Zentrum).
	Bei allen Unterführungen des Bahntrassees (P5) kommt es zu häufigen Konflikten zwischen Fuss- und Veloverkehr. Das gilt auch für L5 Neue Winterthurerstrasse, L6 Einfang-, Spitzackerstrasse und Furtbachweg, P8 Industriestrasse, P10 West-/ Langenwiesenstrasse

Stärken	Schwächen
	Beim Zentrum Wallisellen (Einkaufen) sind die Veloabstellanlagen so angeordnet, dass weite Zu-/Abgangswege entstehen.
	Die Platzverhältnisse im Buchenpark sind sehr eng. (L14)

Tabelle 11: Resultat Analyse Veloverkehr

### 3.13 Kombinierte Mobilität

Mit Angeboten zur kombinierten Mobilität soll die Verknüpfung zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln vereinfacht und damit Alternativen zur reinen MIV-Mobilität attraktiver werden, insbesondere auf der ersten/letzten Meile. Hauptfokus sind dabei Bahnhöfe als wichtige Verknüpfungspunkte.

Am Bahnhof Wallisellen werden verschiedene Angebote insbesondere mit dem Schienenverkehr verknüpft: Busse des ÖV, Fussverkehr, Velo, Auto, Motorrad, Carsharing, Bikesharing, Taxi. Die Übergänge funktionieren im Allgemeinen mit kurzen und direkten Wegen.

Multimodale  
Drehscheibe

Die Aufenthaltsqualität am Bahnhof Wallisellen ist hoch, eine Aufwertung hat mit der Realisierung der Glattalbahn stattgefunden. Die Beleuchtung am Bahnhof Wallisellen ist jedoch punktuell ungenügend, insbesondere bei den Personenunterführungen. Aufgrund der hohen Nachfrage am Bahnhof sind die Perronanlagen in Spitzenzeiten zudem zu kurz bzw. zu schmal.

Am Bahnhof Wallisellen gibt es vier grössere Veloabstellanlagen gemäss folgender Tabelle (Erhebung Kanton Zürich, 2015). Der Ausbaustandard ist hoch, alle Abstellanlagen am Bahnhof sind überdacht und haben komfortable Infrastrukturen.

Bike&Ride

Erhebungsnummer	Ort	Anzahl	Typ
69-98	Nord, Gebäude bei PU Ost	134	Doppelparker gedeckt
0	Nord, Gebäude bei PU Ost	110	Veloboxen gedeckt
69-99	Nord, Gebäude West	140	Doppelparker gedeckt
69-106	Süd, Unterstand bei PU Ost	72	Pedalhalte gedeckt
<b>Total</b>		<b>456</b>	

Tabelle 12: Veloparkieranlagen am Bahnhof Wallisellen (Stand: 2015, Quelle: Kanton ZH)

Die Auslastung wird seitens der SBB mit «normalerweise genügend Veloabstellplätze verfügbar, teilweise voll belegt» angegeben. Auch seitens der Gemeindeverwaltung wird eine hohe Nachfrage festgestellt. Insbesondere die Abstellanlagen südlich des Bahnhofs (72 Veloparkplätze) sind meist überlastet.

Neben dem Bahnhof gibt es auch Veloabstellanlagen an den beiden hochfrequentierten Haltestellen der Glattalbahn «Belair» und «Neugut». Die Abstellanlage bei der Haltestelle «Belair» verfügt jedoch nur über wenig Abstellplätze und einen tiefen Ausbaustandard (ohne Überdachung).



Am Bahnhof Wallisellen ist eine Park&Ride-Anlage mit 67 Parkplätzen vorhanden. Die Preise sind moderat (Tag: 8 CHF, Monat: 60 CHF, Jahr: 600 CHF). Zur Nutzung der Anlage sind keine Grundlagen verfügbar. Zu-/Wegfahrten der Park&Ride-Anlage dürften das untergeordnete Netz auch in Spitzenzeiten (mit kritischen Knoten) belasten.

Park&Ride

Auf der Nordseite des Bahnhofs sind rund sechs (Kurzzeit-)Parkplätze für das Abholen/Bringen von Personen vorhanden. Die Motorradparkplätze am Bahnhof (Südseite) sind oft vollständig ausgelastet.

Weitere Angebote am Bahnhof

Mobility verfügt in der Gemeinde Wallisellen über drei Standorte mit total sechs Fahrzeugen (Bahnhof: 4 Fahrzeuge; Wägelwiesenstrasse/Gemeindeverwaltung: 1 Fahrzeug, Zwicky-Areal: 1 Fahrzeug). Im Vergleich mit anderen Agglomerationsgemeinden ist das Angebot eher bescheiden, dieses wird jedoch durch Mobility an der Nachfrage ausgerichtet.

Carsharing

In Zusammenarbeit mit dem Gemeinden Dübendorf, Opfikon und Kloten wurde im Jahr 2019 ein Bikesharing-Angebot im Glattal umgesetzt. In Wallisellen sind vier Standorte vorhanden (Glattzentrum, Signum-Platz beim Bahnhof, Hallenbad, Zwicky-Areal). Zur Nutzung des Angebots gibt es (noch) keine Zahlen.

Bikesharing

Stärken	Schwächen
In der Gemeinde Wallisellen bestehen zahlreiche Angebote der kombinierten Mobilität (Park&Ride, Bike&Ride, Mobility, Taxi).	Die Park&Ride-Anlage am Bahnhof Wallisellen belastet Hauptverkehrsachsen und konkurrenziert die Benutzung des regionalen ÖV-Angebotes.
Der Bahnhof Wallisellen funktioniert als multimodale Drehscheibe und weist im Allgemeinen eine gute Aufenthaltsqualität auf.	Die Beleuchtung am Bahnhof Wallisellen ist punktuell ungenügend. Die Perronanlagen sind zu kurz und zu schmal.
Bedeutende Nachfrage nach Veloabstellplätzen am Bahnhof Wallisellen in Spitzenzeiten vorhanden	Auf der Südseite des Bahnhofs gibt es zu wenige Veloabstellanlagen.
Die Bike&Ride-Anlagen am Bahnhof Wallisellen weisen einen hohen Ausbaustandard auf.	Die Motorradparkplätze am Bahnhof sind zu knapp dimensioniert und oft vollständig ausgelastet.
An weiteren hochfrequentierten ÖV-Haltestellen der Glattalbahn sind Veloabstellanlagen vorhanden (Belair, Neugut).	Die Veloabstellanlage bei der ÖV-Haltestelle Belair (Glattalbahn) ist zu knapp dimensioniert und hat einen tiefen Ausbaustandard bzw. keine Überdachung.
Ein Bike-Sharing-Angebot ist vorhanden, es gibt vier Standorte auf dem Gemeindegebiet.	

Tabelle 13: Resultat Analyse Kombinierte Mobilität

### 3.14 Parkierung

Durch Zu-/Wegfahrten der zentralen Parkierungsanlagen werden kritische Strassenabschnitte und das Dorfzentrum verkehrlich belastet. Anstatt unterirdische, grosse Parkierungsanlagen zu benutzen, weisen die Verkehrsteilnehmenden eine Präferenz für oberirdische Parkplätze auf. Dies kann zu Parksuchverkehr führen. Ausserdem haben die Parkmanöver zu/von den

Parkierung im Zentrum

einseitigen Parkplätzen auf der Bahnhof-/Neugutstrasse einen negativen Einfluss auf den Verkehrsfluss.

Das Parkkartenreglement regelt das Parkieren auf öffentlichem Grund. Im Jahr 2017 wurde das 2009 eingeführte Parkkartenreglement teilrevidiert. In Wallisellen gilt für die Strassenparkierung flächendeckend die Blaue Zone. Die gewünschte Anwohnerbevorzugung wird neu gebietsweise geregelt. Das Gemeindegebiet wird dazu in vier Zonen mit beschränkter Parkiermöglichkeit eingeteilt. Die Bewohner können für die jeweilige Zone eine Anwohnerparkkarte erwerben, die zum zeitlich unbeschränkten Parkieren in der Blauen Zone berechtigt. Der Geltungsbereich ist auf die jeweilige Zone beschränkt. Auf folgenden Strassen in Wallisellen mit Blauer Zone darf auch mit Parkkarte nicht unbeschränkt parkiert werden: Bahnhof-, Neugut- (Abschnitt Bahnhof- bis Sonnhaldenstrasse), Quer-, Schwarzacker- (Abschnitt Bahnhof- bis Querstrasse), Zentral- und Wägelwiesenstrasse. Gemäss den Rückmeldungen aus der Begleitgruppe wird das Parkierungsreglement in den Parkzonen häufig missachtet.

Blaue Zone mit Anwohnerbevorzugung

Für die Kurzzeitparkierung auf öffentlichen Parkplätzen in der Blauen Zonen fallen keine Gebühren an. Die Gebühren für die Parkkarten sind wie folgt

Geringe Gebühren für Parkkarten

- Einwohner: CHF 40 im Monat, CHF 400 im Jahr
- Einheimische Handwerks- und Servicebetriebe: CHF 60 im Monat, CHF 600 im Jahr
- Pendler und Wochenaufenthalter: CHF 80 im Monat, CHF 800 im Jahr

Die Gebühren liegen im Vergleich mit anderen Gemeinden auf einem eher tiefen Niveau. Für das Jahr 2019 wurden die vergebenen Parkkarten ausgewertet (vgl. Tabelle 14). Es zeigt sich, dass für einheimische Handwerker (19% aller Parkkarten) und Lehrer (12% aller Parkkarten) besonders viele Parkkarten vergeben werden.

Kategorie	Anzahl Parkkarten	Bemerkung
Handwerker extern	9	Parkkarte gilt nur für <b>eine</b> Zone
Handwerker einheimisch	144	Parkkarte gilt nur für <b>alle</b> Zonen
Pendler	22	Parkkarte gilt nur für <b>eine</b> Zone
Lehrer	92	Parkkarte gilt nur für <b>alle</b> Zonen
Ärzte/Spitex	22	Parkkarte gilt nur für <b>alle</b> Zonen
<b>Total Arbeiten</b>	<b>289</b>	-
Einwohner Zone 1	46	Parkkarte gilt nur für <b>eine</b> Zone
Einwohner Zone 2	85	Parkkarte gilt nur für <b>eine</b> Zone
Einwohner Zone 3	124	Parkkarte gilt nur für <b>eine</b> Zone
Einwohner Zone 4	175	Parkkarte gilt nur für <b>eine</b> Zone
Besucher	48	Parkkarte gilt nur für <b>eine</b> Zone
<b>Total Wohnen</b>	<b>478</b>	-
Gesamttotal	767	-

Tabelle 14: Übersicht Parkkarten (Stichtag: 30.08.2019)

Bei grossen öffentlichen Parkieranlagen (z.B. Gemeindehaus, Freibad, Sportplatz etc.) gelten andere Vorschriften als bei der Blauen Zone. Sie sind mit Parkuhren bewirtschaftet. Die Gebühren betragen je nach Standort 0.50 – 1.00 CHF pro Stunde, was moderat ist. Im Zentrum sind die öffentlichen Parkieranlagen gut genutzt, am Gemeinderand (Herti, Kriesbachstrasse) gibt es ein wenig genutztes Parkplatzangebot.

Geringe Gebühren an Parkuhren

Auch die Gebühren der privaten, öffentlich zugänglichen Parkieranlagen fallen moderat aus. Beispielsweise betragen die Gebühren das Parkhaus Coop (Zentrum) für die 1. Stunde CHF 0.50, für zwei Stunden CHF 1.50 und für jede weitere Stunde +CHF 1.50.

Die Sportanlagen Zielacker (öffentlich) und das Glattzentrum (privat) verfügen über ein grosses Parkplatzangebot. Bei beiden Einrichtungen fallen zudem keine Gebühren an, sie sind lediglich über die zeitliche Beschränkung von vier Stunden bewirtschaftet.

In der Bau- und Zonenordnung (2015) wird der Parkplatzbedarf für Motorfahrzeuge auf privatem Grund geregelt. Darin sind Mindestvorgaben bei Wohn- und Nichtwohnnutzung festgehalten. Bei besonderen Verhältnissen kann die Abstellplatzzahl reduziert werden. Autoarme Nutzungen können von der Verpflichtung, den Normbedarf an Abstellplätzen für Bewohner und Beschäftigte zu erstellen, ganz oder teilweise befreit werden, sofern ein reduzierter Bedarf über ein Mobilitätskonzept nachgewiesen und durch ein Controlling dauerhaft sichergestellt wird.

Benutzung Regelungen in der Bauordnung

Gründe für eine Reduktion sind insbesondere:

- gute Erschliessung mit öffentlichem Verkehr
- ungenügende Strassenkapazitäten oder verkehrstechnische Probleme mit Ein- und Ausfahrten
- die Überschreitung der massgeblichen Immissionsgrenzwerte
- Anstrengungen der Bauherrschaft zur Reduktion des Privatverkehrs wie Firmenbusse, Finanzierung zusätzlicher Kurse des Ortsbusses und dergleichen
- gestalterische Gesichtspunkte, namentlich in Kernzonen

Stärken	Schwächen
Im Zentrum von Wallisellen sind grundsätzlich genügend Parkplätze vorhanden. Diese erlauben kurze Zu- und Abgangswege.	Durch Zu-/Wegfahrten der zentralen Parkierungsanlagen werden kritische Strassenabschnitte und das Dorfzentrum verkehrlich belastet.
Die Gemeinde Wallisellen verfügt über eine einheitliche und flächendeckende Parkraumbewirtschaftung. Einerseits gibt es umfassende blaue Zonen (mit Anwohnerbevorzugung in den Quartieren), andererseits öffentliche Parkplätze, die mit Parkuhren bewirtschaftet werden.	Für die Kurzzeitparkierung auf öffentlichen Parkplätzen in der Blauen Zonen fallen keine Gebühren an. Die Gebühren für die Parkkarten sind im Vergleich mit anderen Gemeinden tief. Ebenso sind die Gebühren der Parkuhren mit 0.50 – 1.00 CHF pro Stunde moderat.
Das Parkreglement im Zentrum ist gewerbefreundlich: Die Blauen Zonen verhindern eine unkontrollierte Langzeitparkierung, die Anwohnerbevorzugung ist im Zentrum aufgehoben.	Für einheimische Handwerker (19% aller Parkkarten) und Lehrer (12% aller Parkkarten) werden besonders viele Parkkarten vergeben.
Die Flughafenparkierung wird auf Basis der Bestimmungen in der BZO verhindert.	Die Parkmanöver zu/von den einseitigen Parkplätzen auf der Bahnhof-/Neugutstrasse haben einen negativen Einfluss auf den Verkehrsfluss.
In der BZO ist autoarmes Wohnen möglich bzw. eine Reduktion der Parkplatzerschließungspflicht in Abhängigkeit verschiedener Kriterien (u.a. ÖV-Erschliessung) vorgesehen.	Am Gemeinderand (Herti, Kriesbachstrasse) gibt es ein überdimensioniertes Parkplatzangebot.
	Anstatt unterirdische, grosse Parkierungsanlagen zu benutzen, weisen die Verkehrsteilnehmenden eine Präferenz für oberirdische Parkplätze auf. Dies kann zu Parksuchverkehr führen.
	Für die Benutzung der öffentlichen Parkplätze der Sportanlagen Zielacker fallen keine Gebühren an (Bewirtschaftung nur über zeitliche Beschränkung von 4h).
	Das Glattzentrum als verkehrsentensive Einrichtung verfügt über 4'500 Gratisparkplätze (Bewirtschaftung nur über zeitliche Beschränkung von 4h).

Stärken	Schwächen
	In der BZO sind Maximalwerte bei der Parkplatzerstellung nur optional vorgesehen («Kann»-Formulierung).
	Häufige Missachtung des Parkierungsreglements in den Parkzonen (Hinweise aus Bevölkerung)

Tabelle 15: Resultat Analyse Parkierung

### 3.15 Güterverkehr

Die Industrie- und Gewerbebezonen befinden sich entlang der Eisenbahnlinie. In der BZO wird ausgewiesen, in welchen Industrie- und Gewerbebezonen höchstens mässig störende Betriebe zugelassen sind. Dies betrifft die Mehrheit der Industrie- und Gewerbebezonen. Stark störende Betriebe sind lediglich in den Gebieten Herti, Glatzentrums und Widenholz zulässig.

Standorte  
Industrie- und  
Gewerbebezonen

Die industrielle Nutzung mit erheblichem Schwerverkehr konzentriert sich auf das Gebiet Herti. Dieses ist direkt an die Weststrasse angeschlossen. Der Verkehr wird nicht durch das Zentrum von Wallisellen geführt. Die weitere Entwicklung und Verdichtung des Gebietes Herti dürfte jedoch Kapazitätsengpässe im umliegenden Netz zuspitzen.

Das Gebiet südlich des Bahnhofs wird schrittweise der industriellen Nutzung entzogen und für Dienstleistungsfirmen nutzbar gemacht. Damit reduzieren sich Konflikte in Bezug auf Raum und Strasse in diesem zentrumsnahen Gebiet.

Insgesamt gibt es drei Güterverkehr erzeugenden Einrichtungen in Wallisellen (gemäss Kanton). Das Glatzentrums und das Mülliland Recyclingcenter sind direkt an Hauptverkehrsstrasse angeschlossen. Der Verkehr wird nicht durch das Zentrum von Wallisellen geführt. Hingegen ist das Heizkraftwerk Aubrugg nicht direkt an eine Hauptverkehrsstrasse angeschlossen, sondern durchquert die Wohn-/ Gewerbezone Herzogenmüli.

Güterverkehr erzeugende  
Einrichtungen

Entlang der Alten Winterthurer- und der Weststrasse sowie der Herzogenmühle verlaufen Ausnahmetransportrouten des Typs II. Die Strassen müssen damit folgende Bedingungen erfüllen: min. 4.80 m lichte Höhe, min 6.50 m lichte Breite, Totalgewicht von max. 240 t und Achslast von max. 20 t.

Ausnahmetransportrouten

Stärken	Schwächen
Die industrielle Nutzung mit erheblichem Schwerverkehr konzentriert sich auf das Gebiet Herti. Dieses ist direkt an die Weststrasse angeschlossen. Der Verkehr wird nicht durch das Zentrum von Wallisellen geführt.	Die weitere Entwicklung und Verdichtung des Gebietes Herti dürfte Kapazitätsengpässe im umliegenden Netz zuspitzen.
Zwei Güterverkehr erzeugenden Einrichtungen (Glatzentrums und Mülliland Recyclingcenter) sind direkt an Hauptverkehrsstrasse angeschlossen. Der Verkehr wird nicht durch das Zentrum von Wallisellen geführt.	Die Güterverkehr erzeugende Einrichtung Heizkraftwerk Aubrugg ist nicht direkt an eine Hauptverkehrsstrasse angeschlossen, sondern durchquert die Wohn-/ Gewerbezone Herzogenmüli.

Stärken	Schwächen
<p>In der BZO wird ausgewiesen, in welchen Industrie- und Gewerbebezonen höchstens mäßig störende Betriebe zugelassen sind. Dies betrifft die Mehrheit der Industrie- und Gewerbebezonen. Stark störende Betriebe sind lediglich in den Gebieten Herti, Glattzentrum und Widenholz zulässig.</p>	
<p>Das Gebiet südlich des Bahnhofs wird schrittweise der industriellen Nutzung entzogen und für Dienstleistungsfirmen nutzbar gemacht. Damit reduzieren sich Konflikte in Bezug auf Raum und Strasse in diesem zentrumsnahen Gebiet.</p>	

Tabelle 16: Resultat Analyse Güterverkehr

## 4. Handlungsbedarf

Vor dem Hintergrund der erwarteten Nachfrageentwicklung kann der wesentliche Handlungsbedarf als Fazit der Analyse von Ist-Situation und Entwicklungstrends abgeleitet werden. Der Handlungsbedarf entsteht dort, wo die Trendentwicklung Schwächen akzentuiert, potenziell neue Schwächen schafft oder bestehende Stärken gefährdet. Der Handlungsbedarf wird aufgeteilt in direkte Einflussmöglichkeiten und Bereiche, bei denen aufgrund der Kompetenzen vor allem eine Zusammenarbeit mit anderen (Kanton, Region, Nachbargemeinden) anzustreben ist.

### 4.1 Direkter Handlungsbedarf für die Gemeinde

- Der MIV-Anteil am **Modal Split** von Bevölkerung und Beschäftigten in Wallisellen ist – auch im Vergleich mit anderen Agglomerationsgemeinden – hoch. Insbesondere ist erstaunlich, dass selbst auf Relationen mit einem sehr guten ÖV-Angebot (Bsp. Zürich) ein substanzieller MIV-Anteil resultiert. Die hohe Verfügbarkeit von Parkplätzen im Zentrum von Wallisellen begünstigt die Benutzung von Autos.
- Die hohen Querungswiderstände von Autobahnen, weiteren Strassen und Bahntrasse erschweren ein attraktives und dichtes **Netz für den Fuss- und Veloverkehr**. Das Velopotenzial wird durch unattraktive bzw. fehlende Veloinfrastruktur nicht ausgeschöpft. Zudem sind Schulwege heute noch zu wenig in der Planung des Fussverkehrs aufgenommen.

### 4.2 Handlungsbedarf in Zusammenarbeit mit anderen

- Die **Gestaltung der Strassenräume** von Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen im Siedlungsgebiet berücksichtigt die städtebaulich-gestalterischen sowie die Anforderungen unterschiedlicher Verkehrsteilnehmenden oder der Anwohnerinnen und Anwohner nur wenig. Diese Strassen dürften zudem künftig noch weiter durch den MIV belastet werden, was den aufgeführten Ansprüchen entgegenläuft.
- Die **verkehrlichen Probleme** auf dem Netz von Haupt- und Verbindungsstrassen sind **in Spitzenzeiten** gross und dürften weiter zunehmen. Dies führt noch verstärkt zu unzuverlässigen Reisezeiten beim MIV sowie beim strassengebundenen ÖV. Überlastungen sind zudem für die Sicherheit des Veloverkehrs im Mischverkehr kritisch.
- Die Kapazitäten im **S-Bahn-Netz** sind heute ausgeschöpft, eine weitere Zunahme kann nur beschränkt (in Randzeiten) aufgenommen werden. Zudem ist auch der Bahnhof Wallisellen zu wenig auf die zunehmenden Verkehrsmengen ausgerichtet. Das Potenzial als intra- und multimodale Drehscheibe wird nicht vollständig ausgeschöpft.
- Die Glattalbahn ist heute ein attraktives **ÖV-Angebot**. Auf einigen wichtigen Beziehungen im Glattal fehlen jedoch ÖV-Direktverbindungen (Busse). Das heutige Angebot wird vor allem nachfrageorientiert ausgebaut, wodurch gerade bei Siedlungsverdichtungen die Chance verpasst wird zur Förderung eines nachhaltigeren Mobilitätsverhaltens. Angebotsorientierte Ansätze sind beispielsweise bei den zu verdichtenden Arbeitsplatzgebieten Herti und Widenholz (noch) nicht vorhanden.

## 5. Ziele und Stossrichtungen

Ziele geben an, worauf das Handeln grundsätzlich auszurichten ist. Stossrichtungen zeigen auf, mit welchen Mitteln diese Ziele erreicht werden sollen. Unter Berücksichtigung von Analyse (Kapitel 3) und Handlungsbedarf (Kapitel 4) verfolgt die Gemeinde folgende Ziele und Stossrichtungen.

### 5.1 Übergeordnetes Ziel

> Die Gemeinde nimmt Einfluss auf das Mobilitätsverhalten der Menschen. Die Anzahl der Personenwege im MIV wird auf dem heutigen Niveau plafoniert. 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:

- 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 25 auf die Verkehrsmittel aufteilen. Der resultierende Modal Split ist in Abbildung 26 aufgeführt.

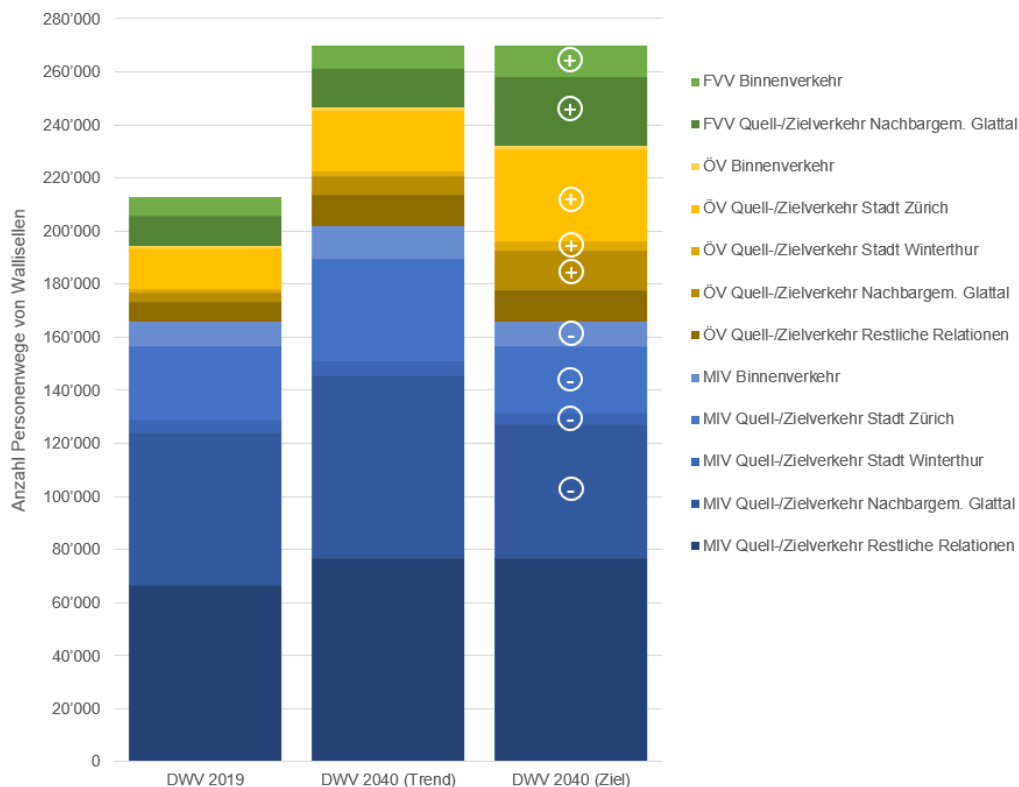


Abbildung 25: Verteilung der Personenwege des Quell-, Ziel- und Binnenverkehrs von Wallisellen auf die Verkehrsmittel; Ist-Zustand, Trendentwicklung und Ziele (Basis: GVM-ZH, FVV ergänzt), (+)/(-) jeweils im Vergleich zur Trendentwicklung



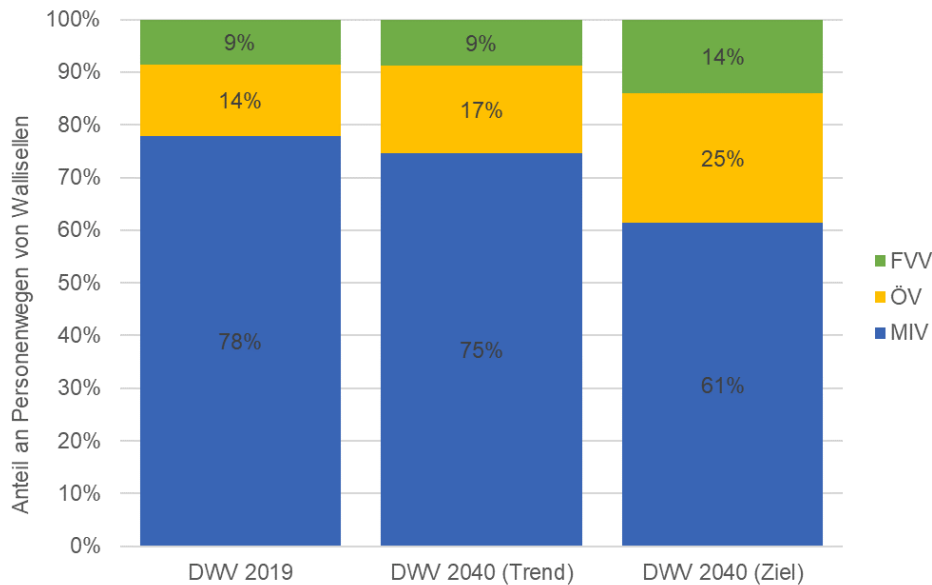


Abbildung 26: Modal Split des Quell-, Ziel- und Binnenverkehrs von Wallisellen in Bezug auf Personenwege; Ist-Zustand, Trendentwicklung und Ziele (Basis: GVM-ZH, FVV ergänzt)

#### Stossrichtungen:

- Mit einem verstärktem Mobilitätsmanagement beeinflusst die Gemeinde das Mobilitätsverhalten ihrer Bewohnerinnen und Bewohner sowie der Beschäftigten in Wallisellen aktiv.
- Die Infrastruktur des Fuss- und Veloverkehrs wird im Binnenverkehr verbessert. Schwachstellen in Bezug auf Netzfunktion, Ausstattung und Attraktivität werden behoben.
- Die Infrastruktur des Veloverkehrs zu den umliegenden Gemeinden wird verbessert. Dabei werden möglichst direkte und attraktive Veloverbindungen realisiert.
- Im ÖV werden attraktive und direkte Transportketten auf den Verbindungen zu den Nachbargemeinden im Glattal umgesetzt.
- Die Gemeinde setzt sich für eine Erhöhung Kapazitäten auf ÖV-Verbindungen in die Städte Zürich und Winterthur sowie in weitere umliegende Regionalzentren ein.
- Die Zuverlässigkeit des ÖV wird mit betrieblichen und ggf. baulichen Massnahmen erhöht.
- Die Parkraumbewirtschaftung wird als Lenkungsinstrument der Verkehrsmittelwahl verstanden. Die Verfügbarkeit, die zeitliche Beschränkung sowie die Gebühren von Parkplätzen werden auf dieses Verständnis ausgerichtet.

## 5.2 Abstimmung Siedlung und Verkehr

> Der Mehrverkehr von Siedlungsverdichtungen wird primär über den ÖV, Fuss- und Veloverkehr aufgenommen. Die Siedlungsfläche wird gegenüber heute nicht vergrössert.

Stossrichtungen:

- Die Siedlungsentwicklung wird auf den ÖV als Rückgrat ausgerichtet. Bedeutende Verdichtungen werden in Gehdistanz zum Bahnhof bzw. entlang der Glattalbahn geplant.
- Die ÖV-Planung erfolgt in Verdichtungsgebieten angebotsorientiert. Bei den peripheren Verdichtungsgebieten zum Arbeiten (Herti, Widenholz) wird zuerst ein attraktives ÖV-Angebot erstellt, unmittelbar bevor die Verdichtung realisiert ist.
- Die Parkplatzerstellungspflicht bei neuen Siedlungen (Wohnen und Arbeiten) wird in Abhängigkeit zur ÖV-Erschliessung und Topografie (Gelände) reduziert – nicht nur optional, sondern in jedem Fall.
- Die Erschliessung von umgenutzten und verdichteten Arealen ist auf den Fuss- und Veloverkehr auszurichten. Dabei wird die Netzintegration geprüft und es werden infrastrukturelle sowie betriebliche Massnahmen umgesetzt.
- Die Gemeinde verlangt die Realisierung von privaten Veloabstellinfrastrukturen bei Vorhaben zur Siedlungsverdichtung.

## 5.3 Strassenverkehr

> Die Nutzung des vorhandenen Strassenraumes erfolgt effizient und ist auf den Ausgleich von Ansprüchen aller Verkehrsteilnehmenden und der Anwohnenden ausgerichtet.

Strassenraum

Stossrichtungen:

- Hauptachsen im Siedlungsgebiet werden unter Berücksichtigung aller Verkehrsmittel, der Verkehrssicherheit, der Umwelt, des Stadtklimas sowie der ortsbaulichen Qualität gestaltet. Die unterschiedlichen Anforderungen (MIV, ÖV, Fuss- und Veloverkehr, Anwohnerinnen und Anwohner, etc.) sind möglichst gleichberechtigt unter Beachtung der massgeblichen Prioritäten berücksichtigt.
- Quartierstrassen werden unter Berücksichtigung der Schulwegsicherheit, der subjektiven Verkehrssicherheit, der Lärm- und Abgasemissionen sowie der ortsbaulichen Funktionen gestaltet und betrieben.

> Die grossen Verkehrsströme (insbesondere im Durchgangsverkehr) werden auf den Hauptachsen kanalisiert.

Verkehrsverteilung

Stossrichtungen:

- Die Gemeinde Wallisellen entwickelt gemeinsam mit Kanton und umliegenden Gemeinden Infrastruktur und Betrieb des Strassennetzes weiter.
- Die Kapazitäten auf dem Netz von Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen werden durch die regionale Verkehrssteuerung (RVS) optimal genutzt. Stauräume werden verträglich angeordnet, sodass auch Quartierstrassen nicht zusätzlich belastet werden.
- Der unerwünschte Durchgangsverkehr in den Quartieren wird auf die Hauptachsen gelenkt. Im Vordergrund steht die Verkehrsregelung vor baulichen Massnahmen.

> Die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden wird erhöht.

Verkehrssicherheit

Stossrichtungen:

- Unfallschwerpunkte und Unfallhäufungsstellen werden analysiert und situativ Massnahmen ergriffen.
- Die Sicherheit in den Quartieren und insbesondere die Schulwegsicherheit in der Gemeinde werden flächendeckend überprüft (als separate vertiefte Untersuchung). Sicherheitskritische Abschnitte werden verbessert.

## 5.4 Öffentlicher Verkehr

> Das Angebot des ÖV ist für die Bevölkerung und die Beschäftigten von Wallisellen attraktiv. Dies bedeutet: Gute Zugänge zu den ÖV-Haltestellen, möglichst direkte Verbindungen, ein der Siedlungsdichte gerechter Takt, eine hohe Zuverlässigkeit, ausreichende Kapazitäten und guter Komfort.

Stossrichtungen:

- Der Gemeinderat setzt sich beim Kanton im Rahmen seiner Möglichkeiten für eine auf die Entwicklung der Gemeinde abgestimmte Erweiterung des öffentlichen Schienenregionalverkehrs (S-Bahn, Glattalbahn) auf den Verbindungen von/nach Zürich, Winterthur sowie den umliegenden Gemeinden im Glattal ein.
- Im Busverkehr werden vom Zentrum von Wallisellen attraktive und direkte Verbindungen zu den Nachbargemeinden im Glattal realisiert.
- Alle Quartiere der Gemeinde verfügen über eine direkte Verbindung zum Zentrum bzw. zum Bahnhof Wallisellen.
- Die ÖV-Erschliessung innerhalb von Wallisellen wird gegenüber heute verbessert.
- Die Zuverlässigkeit des ÖV wird erhöht. An hochausgelasteten Knoten wird dieser priorisiert behandelt. In Abstimmung zur Planung der RVS werden – unter anderem – Eigentrassierungen bei Stauräumen ausserhalb des Siedlungsraumes verfolgt. Im Siedlungsraum wird

der ÖV konsequent mittels LSA-Priorisierung und Fahrbahnhaltestellen bevorzugt.

- Die Ausstattung der Bushaltestellen wird verbessert.

## 5.5 Fuss- und Veloverkehr

> Die Benutzung des Fuss- und Veloverkehrs in der Gemeinde Wallisellen ist attraktiv.

Stossrichtungen:

- Netzlücken im kommunalen Fuss- und Velonetz werden geschlossen, lineare und punktuelle Schwachstellen behoben.
- Auf Hauptverbindungen und Veloschnellrouten wird ein hoher Infrastrukturstandard sowie ein guter Komfort umgesetzt.
- An hochfrequentierten Querungsstellen werden die Sicherheit sowie der Komfort für den Fuss- und Veloverkehr verbessert. Dazu gehören auch Stellen, wo Fuss- und Veloverkehr in Konflikt stehen.
- Durch Strassenraumgestaltungen, welche die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs aufnehmen, wird die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum erhöht.
- Die Attraktivität des Fuss-/Veloverkehrs in Quartieren wird mit geeigneten Instrumenten erhöht.
- Bei wichtigen Einrichtungen (öffentliche Anlagen, Einkaufen etc.) werden quantitativ ausreichende Veloabstellanlagen mit einem hohen Ausbaustandard umgesetzt.

## 5.6 Kombinierte Mobilität

> Der Bahnhof Wallisellen ist nicht nur eine ÖV-Haltestelle, sondern als multimodale Drehscheibe ein attraktiver Verknüpfungspunkt von Mobilitätsangeboten.

Stossrichtungen:

- Die Zugänge im Fussverkehr sowie die Übergänge von den unterschiedlichen Verkehrsmitteln am Bahnhof werden möglichst direkt, attraktiv und hindernisfrei gestaltet.
- Am Bahnhof wird die Aufenthaltsqualität auf allen Anlageteilen (Perons, Unterführungen, Bahnhofplatz, etc.) verbessert.
- Das Informationsangebot wird bezüglich Umsteigevorgänge am Bahnhof verbessert.
- Die Veloabstellanlagen am Bahnhof werden quantitativ und qualitativ ausgebaut.
- Das Sharing-Angebot von unterschiedlichen Verkehrsmitteln wird ausgebaut, vor allem an wichtigen ÖV-Haltestellen.

- Die Nutzung der Sharing-Fahrzeuge wird unter Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmenden geregelt.

## 5.7 Parkierung

> Die Parkierung im MIV wird in Koordination mit dem Gesamtverkehrssystem und dem öffentlichen Raum umgesetzt.

Stossrichtungen:

- Die Parkraumbewirtschaftung wird als Lenkungsinstrument der Verkehrsmittelwahl verstanden. Die Verfügbarkeit, die zeitliche Beschränkung sowie die Gebühren von Parkplätzen werden auf dieses Verständnis ausgerichtet, insbesondere im Zentrum.
- Parkierflächen für die Mittel- und Langzeitparkierung werden in unterirdische Anlagen verlagert, oberirdische Parkplätze werden zurückgebaut und die Flächen anderen Nutzung freigegeben.

## 5.8 Güterverkehr

> Der strassenseitige Güterverkehr wird so abgewickelt, dass Wohngebiete minimal betroffen sind und das Verkehrssystem in Spitzenzeiten nicht weiter belastet wird.

Stossrichtungen:

- Neue und erweiterte Flächennutzungen mit bedeutendem Güterverkehr werden nur ausserhalb des Zentrums und mit direktem Anschluss an die Hauptachsen ohne Belastung von Wohngebieten ermöglicht.
- Die Gemeinde verlangt bei Siedlungsverdichtungen in der Industriezone, wo stark störende Betriebe zugelassen sind, ein Mobilitätskonzept und/oder ein verkehrstechnisches Gutachten, die aufzeigen, wie viel zusätzlicher (Güter-)Verkehr entsteht und wie dieser verträglich verarbeitet werden kann bzw. die Belastungen in den Spitzenstunden nicht erhöht.

## 5.9 Übersicht

Verkehrsthema	Übergeordnet: Verkehrsmittelwahl	Siedlung und Verkehr	Strassenverkehr			Öffentlicher Verkehr	Fuss- und Veloverkehr	Kombinierte Mobilität	Parkierung	Güterverkehr
			Strassenraum	Verkehrsverteilung	Verkehrssicherheit					
<b>Ziel</b>	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.
<b>Stossrichtungen</b>	<p><b>Ü1:</b> Verstärktes Mobilitätsmanagement (Sensibilisierung Bevölkerung, Beratung Unternehmen).</p> <p><b>Ü2:</b> Verbesserung Infrastruktur des Fuss- und Veloverkehrs in der Gemeinde</p> <p><b>Ü3:</b> Verbesserung Infrastruktur des Veloverkehrs zu den umliegenden Gemeinden</p> <p><b>Ü4:</b> Attraktive und direkte ÖV-Verbindungen zu den Nachbargemeinden im Glattal</p> <p><b>Ü5:</b> Erhöhung Kapazitäten auf ÖV-Verbindungen in die Städte Zürich und Winterthur sowie in weitere umliegende Regionalzentren</p> <p><b>Ü6:</b> Erhöhung Zuverlässigkeit des ÖV mit betrieblichen und ggf. baulichen Massnahmen</p> <p><b>Ü7:</b> Parkraumbewirtschaftung als Lenkungsinstrument der Verkehrsmittelwahl</p>	<p><b>S1:</b> ÖV als Rückgrat der Siedlungsentwicklung</p> <p><b>S2:</b> Bei Verdichtungsgebieten zuerst gute ÖV-Angebote schaffen.</p> <p><b>S3:</b> Reduzierte Parkplatzerstellungspflicht bei neuen Siedlungen je nach ÖV-Erschliessung und Geländeform.</p> <p><b>S4:</b> Ausreichende Erschliessung von umgenutzten und verdichteten Areas auf den Fuss- und Veloverkehr.</p> <p><b>S5:</b> Realisierung von privaten Veloabstellinfrastrukturen bei Vorhaben zur Siedlungsverdichtung.</p>	<p><b>SV1:</b> Hauptachsen im Siedlungsgebiet unter Berücksichtigung aller Verkehrsmittel, der Sicherheit, der Umwelt, des Stadtklimas sowie der ortsbaulichen Qualität gestalten.</p> <p><b>SV2:</b> Quartierstrassen unter Berücksichtigung der Schulwegsicherheit, der subjektiven Verkehrssicherheit, der Lärm- und Abgasemissionen, des Stadtklimas sowie der ortsbaulichen Funktionen gestalten und betreiben.</p>	<p><b>SV3:</b> Hauptachsen gemeinsam mit Kanton und umliegenden Gemeinden weiterentwickeln.</p> <p><b>SV4:</b> Regionale Verkehrssteuerung (Beeinfluss Verkehrsströme an Knoten), Stauräume verträglich mit Siedlung nutzen.</p> <p><b>SV5:</b> Lenkung des unerwünschten Durchgangsverkehrs in den Quartieren auf die Hauptachsen. Im Vordergrund steht die Verkehrsregelung (mit geringem Aufwand) vor baulichen Massnahmen.</p>	<p><b>SV6:</b> Unfallhäufigkeitsstellen regelmässig überprüfen und sanieren.</p> <p><b>SV7:</b> Sicherheit in den Quartieren und insbesondere die Schulwegsicherheit flächendeckend überprüfen (als separate vertiefte Untersuchung), Schulwege mit sicherheitskritischen Abschnitten verbessern.</p>	<p><b>ÖV1:</b> Erweiterung des ÖV auf der Schiene (S-Bahn, Glattalbahnhof)</p> <p><b>ÖV2:</b> Attraktive und direkte Verbindungen zu den Nachbargemeinden im Glattal</p> <p><b>ÖV3:</b> Direkte Verbindung zum Zentrum von Wallisellen von allen Quartieren</p> <p><b>ÖV4:</b> Die ÖV-Erschliessung innerhalb von Wallisellen wird gegenüber heute verbessert.</p> <p><b>ÖV5:</b> Erhöhung Zuverlässigkeit des ÖV durch Priorisierungsmassnahmen.</p> <p><b>ÖV6:</b> Verbesserung der Ausstattung von Bushaltestellen.</p>	<p><b>FV1:</b> Schliessung von Netzlücken, Behebung der linearen und punktuellen Schwachstellen.</p> <p><b>FV2:</b> Velo-Hauptverbindungen mit hohem Ausbaustandard, Veloschnellrouten umsetzen.</p> <p><b>FV3:</b> Hochfrequentierte Querungen bezüglich Sicherheit und Komfort verbessern.</p> <p><b>FV4:</b> Aufenthaltsqualität durch Strassenraumgestaltung erhöhen.</p> <p><b>FV5:</b> Erhöhung der Attraktivität des Fuss-/Veloverkehrs in Quartieren.</p> <p><b>FV6:</b> Veloabstellanlagen mit genügend Veloparkplätzen und einem hohen Ausbaustandard bei wichtigen Einrichtungen umsetzen (unter anderem öffentliche Anlagen, Einkaufen usw.)</p>	<p><b>KM1:</b> Möglichst direkte, attraktive und hindernisfreie Fusswege am Bahnhof.</p> <p><b>KM2:</b> Verbesserung der Aufenthaltsqualität am Bahnhof (inklusive Perrons)</p> <p><b>KM3:</b> Verbesserung Informationsangebot bezüglich Umsteigen am Bahnhof.</p> <p><b>KM4:</b> Quantitativer und qualitativer Ausbau der Veloabstellanlagen am Bahnhof.</p> <p><b>KM5:</b> Ausbau Sharing-Angebot von unterschiedlichen Verkehrsmitteln bei wichtigen ÖV-Haltestellen.</p> <p><b>KM6:</b> Nutzungsregelung der Sharing-Fahrzeuge, damit sich diese ohne Konflikte in das Gesamtverkehrssystem einfügen.</p>	<p><b>P1:</b> Parkraumbewirtschaftung (zum Beispiel Nutzungsdauer, Gebühren) als Lenkungsinstrument der Verkehrsmittelwahl.</p> <p><b>P2:</b> Verlagerung der Parkierungsflächen für die Mittel- und Langzeitparkierung in unterirdische Anlagen.</p>	<p><b>GV1:</b> Flächennutzungen mit bedeutendem Güterverkehr nur ausserhalb des Zentrums und mit direktem Anschluss an Hauptachsen ohne Belastung des Wohngebiets.</p> <p><b>GV2:</b> Gemeinde verlangt bei Siedlungsverdichtungen in der Industriezone einen verkehrlichen Kapazitätsnachweis.</p>

## 6. Massnahmen

Auf Basis des identifizierten Handlungsbedarfs sowie den festgelegten Zielen und Stossrichtungen wurden einerseits Massnahmen abgeleitet. Andererseits wurden bereits vorliegende Massnahmen auf kommunaler Ebene sowie aus den übergeordneten Planungen auf ihre Übereinstimmung mit den Zielen und Stossrichtungen überprüft. Daraus wurde ein umfassendes Massnahmenpaket gebildet, das im Folgenden kurz beschrieben wird. Zahlreiche Massnahmen haben vielfältige Wirkungen und betreffen nicht nur einzelne Verkehrsmittel. Zur Vereinfachung werden sie im Folgenden einem Thema zugeordnet, Querbeziehungen werden im Beschrieb ausgewiesen. Die Prioritäten werden wie folgt festgelegt: sofort (<1Jahr), kurzfristig (1-5 Jahre), mittelfristig (5-10 Jahre), langfristig (10-15 Jahre).

Alle Massnahmen werden in den Massnahmenplänen des GVK (Anhang A2) und weitere Details in der Massnahmenliste (Anhang A3) aufgeführt. Die meisten Massnahmen wurden in den kRPV übernommen, die Selektion erfolgte nach den Inhalten gemäss kantonalem Merkblatt zur kommunalen Richtplanung.

### 6.1 Mobilitätsmanagement

Übergeordnete Massnahmen zum Mobilitätsmanagement sollen eine Lenkungswirkung bei der Verkehrsnachfrage bewirken. Der Fokus liegt dabei auf der Forderung und Prüfung Mobilitätskonzepten für Siedlungsentwicklungen, die zu einer bedeutenden Steigerung von Bevölkerung und Beschäftigten führen. Zudem wird das Angebot von ÖV und Fuss-/Veloverkehr sowie der kombinierten Mobilität besser dargestellt und beworben.

Nr.	Titel	Kurzbeschrieb	Priorität	Massnahmen-träger
Ü1	Mobilitätskonzepte Entwicklungsgebiete	Festschreibung von Mobilitätskonzepten im Rahmen von Gestaltungsplänen, Planungen von Entwicklungsgebieten und grossen Bauvorhaben (>30 Parkplätze).	kurzfristig	Gemeinde
Ü2	Mobilitätsortsplan (digital/analog)	Übersichtsplan, der ÖV-Haltestellen, Veloabstellplätze, Mobility-Standorte etc. zeigt und an wichtigen Stellen in der Region aufgehängt wird resp. auch online zugänglich ist.	kurzfristig	Gemeinde
Ü3	Information und Kommunikation zur Mobilität	Information und Sensibilisierung von Bewohner/innen und Arbeitenden sowie von Unternehmen über die Benutzung und das Angebot von ÖV und Fuss- und Veloverkehr. Bsp. Aktionstage für einzelne Zielgruppen.	sofort	Gemeinde
Ü4	Reglement Sharing-Angebote	Erarbeitung eines Reglements zu Sharing-Angeboten (E-Scooter, free-floating Velo-Sharing-System etc.) auf Basis von Erfahrungen anderer Gemeinden/Städte. Nachhaltige Nutzung des öffentlichen Raums.	kurzfristig	Gemeinde

Tabelle 17 Massnahmenübersicht Mobilitätsmanagement

## 6.2 Strassenverkehr

Beim Strassenverkehr liegt der Fokus der ausgearbeiteten Massnahmen auf dem Betrieb und der Gestaltung von Strassenräumen auf den Hauptachsen im Siedlungsgebiet. Diese werden so verändert, dass ein verbesserter Ausgleich der vielfältigen Ansprüche bzgl. Verkehr und Siedlung stattfinden kann. Die Gemeinde Wallisellen ist Eigentümerin der meisten Hauptachsen im Siedlungsbereich (Bahnhof-/Neugutstrasse, Industrie- strasse, Opfikerstrasse) und verfügt hier über grosses Potenzial im Vergleich mit anderen Gemeinden. Insbesondere im Zentrum und im Übergang zum Bahnhof Wallisellen werden die Konflikte zwischen MIV und Fuss-/Veloverkehr reduziert und die Aufenthaltsqualität sowie das Siedungsklima verbessert. Die vorgesehenen Massnahmen zum Strassenverkehr werden in der folgenden Tabelle aufgeführt.

Nr.	Titel	Kurzbeschreibung	Priorität	Massnahmen-träger
SV1	BGK Alte Winterthurerstrasse	Inwertsetzung Ortsbauliche Qualitäten, Verbesserung Veloinfrastruktur auf kant. Nebenverbindung, Verbesserung Infrastruktur Fussverkehr, Erhöhung Aufenthaltsqualität, Anpassungen ÖV-Haltestellen	mittelfristig	Kanton, Gemeinde
SV2	BGK Bahnhof-/Neugutstrasse	Verringerung Konflikte zwischen MIV, (Seitwärts-)Parkierung sowie Fuss- und Veloverkehr; Querungsstellen gemäss Wunschlinien des Fussverkehrs mit hohem Komfort; Verbesserung Bedingungen Veloverkehr; Realisierung Veloschnellroute Wallisellen - Opfikon (Teil Ost); Überprüfung LSA-Anpassungen Knoten Bahnhof-/Kirchstrasse; Erhöhung städtebauliche Qualitäten und Aufenthaltsqualität; Temporeduktion zur Einhaltung der Lärmgrenzwerte (Tempo 30)	kurzfristig	Gemeinde
SV3	BGK Industrie- strasse	Verringerung Konflikte zwischen MIV und Fussverkehr, Schaffung von Querungsstellen auf Wunschlinien im Fussverkehr; Verbesserung Bedingungen Veloverkehr auf kant. Nebenverbindung; allenfalls verbesserte Aufenthaltsqualität (abschnittsweise)	mittelfristig	Gemeinde
SV4	BGK Opfikerstrasse	Reduktion Konflikte und Fahrzeitverluste im ÖV-Betrieb, inkl. Zusammenhang mit Anordnung Parkierung; Erhöhter Widerstand hinsichtlich Ausweichverkehr MIV in Fahrtrichtung Opfikon (zur Weststrasse); allenfalls Temporeduktion (Tempo 30); Verbesserung Bedingungen Veloverkehr; Realisierung Veloschnellroute Wallisellen - Opfikon, Erhöhung Aufenthaltsqualität; evtl. optimierte Erschliessungen Gewerbe	mittelfristig	Gemeinde
SV5	Nachtsperre Opfikerstrasse für Durchgangsverkehr im MIV	Opfikerstrasse für Durchgangsverkehr zwischen 20.00 und 6.00 Uhr sperren (nur Zubringerdienst, ÖV sowie Fuss-/ Veloverkehr gestattet) zur Reduktion Lärmimmissionen.	sofort	Gemeinde
SV6	Tempo 30 und zeitlich beschränkte Schliessung Erlenholzstrasse für MIV	Ausweitung zeitlich beschränkte Schliessung Erlenholzstrasse für den MIV (Samstag und Sonntag) sowie Einführung T30 auf Erlenholzstrasse von Gemeindegrenze mit Dietlikon bis Knoten Erlenholz-/Klotenerstrasse zur Steigerung der Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr	sofort	Gemeinde



Nr.	Titel	Kurzbeschreibung	Priorität	Massnahmen-träger
SV7	Kreisel Alte Winterthurer-/Loo-renstrasse, Dietlikon/Wallisellen	Umbau des Knotens zu einem Kreisel aufgrund der Sicherheit, angepasste Führung des Fuss- und Veloverkehrs	mittelfristig	Kanton
SV8	Konzept Regionales Verkehrsmanagement	Die hohe Verkehrsnachfrage im Glattal bedingt eine koordinierte Verkehrssteuerung. Hierzu soll ein Konzept zum flächendeckenden Verkehrsmanagement in Wallisellen und Umgebung (insbesondere Schwamendingen, Dietlikon, Brütisellen, Dübendorf, Opfikon) erarbeitet werden. Dabei sollen an geeignete Stellen Verkehrsdosierungen auf den Hauptachsen unter Berücksichtigung der vorhandenen Stauräume realisiert werden. Überlastzustände sollen nur ausserhalb des Siedlungsbereichs auftreten.	kurzfristig	Kanton
SV9	LSA am Knoten West-/Austrasse, Opfikon/Wallisellen	Lichtsignalanlage am Knoten West-/Austrasse, Bau einer physischen oder elektronischen Busspur (Bus kann wartende Fahrzeuge überholen) auf der Weststrasse. Überlastungsschutz der Wallisellenstrasse in Opfikon, Unterbindung der regionalen Schleichwegroute über die Austrasse, Reduktion ÖV-Verlustzeiten durch Eigentrasse und Priorisierung, Erhöhung der Sicherheit.	mittelfristig	Kanton
SV10	Unfallschwerpunkt-betrachtung und -behebung auf Kantonsstrassen	Jährliche Überprüfung von Unfallschwerpunkten durch die KaPo (Basis: polizeilich erfasste Verkehrsunfälle der vergangenen 3 Jahre), Erarbeitung von kurz-/mittelfristigen Sanierungsmassnahmen.	kurzfristig	Kanton
SV11	Tempo-30-Zone Zentrum	Einführung einer zusammenhängenden Tempo-30-Zone im Zentrum von Wallisellen zwischen Alter Winterthurerstrasse, Bahntrasse, Neuer Winterthurerstrasse und Rieden. Ziele: Erreichung Lärmgrenzwerte Bahnhof-/ Rosenbergstrasse gemäss vorliegendem T30-Gutachten, Verhinderung von zu vielen Temporegimewechseln ("Flickenteppich"); Erhöhung Schulwegsicherheit Schulhäuser/Kindergärten Bürgli/Mösli; Erhöhung der Sicherheit sowie der Attraktivität von öffentlichen Anlagen/Nutzungen (Gemeindehaus, Kirche, Altersheim etc.); Reduktion der Konflikte Zu-/Wegfahrt Sportanlagen; Verminderung Ausweichverkehr durch Quartiere und Schwarzackerstrasse; Erhöhung Attraktivität Fuss- und Veloverkehr in Quartieren.	kurzfristig	Gemeinde
SV12	Tempo 30 Richti-Areal	Einführung einer Tempo-30-Zone im Bereich des Richti-Areals (Richti-Ring inkl. Geerenstrasse, ohne Industrie-strasse) zur Erhöhung der Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs, auch in Bezug auf subjektive Verkehrssicherheit.	sofort	Gemeinde
SV13	Tempo 30 im Bottom-up Prinzip	Überprüfung der Umsetzung von weiteren Tempo-30-Zonen auf Quartierstrassen gemäss Anliegen aus der Bevölkerung (Unterschriftensammlung gemäss kommunaler Wegleitung), Erarbeitung von Umsetzungskonzepten, Realisierung	-	Gemeinde

Nr.	Titel	Kurzbeschreibung	Priorität	Massnahmen-träger
SV14	Einbahnregime Bahnhof- / Querstrasse, Umgestaltung Bahnhofplatz	Neue Verkehrsführung des MIV im Einbahnregime von Quer- zu Bahnhofstrasse (ÖV unverändert), Reduktion der Konflikte im Fuss-/Veloverkehr, weniger Linksabbieger an Lichtsignalanlage, Erhöhung Widerstand für Schleichverkehr Schwarzackerstrasse. Verbunden mit der Massnahme wird auch der Bahnhofplatz hinsichtlich Anforderungen von ÖV und FVV sowie hinsichtlich einer erhöhten Aufenthaltsqualität umgestaltet.	mittelfristig	Gemeinde
SV15	Stadtautobahn Abschnitt A1 Wallisellen - Dietlikon	Optimierung Verträglichkeit zwischen Siedlung und Verkehr (Bsp. in Bezug auf Lärm, Ortsbild, Querungswiderstände), Homogenisierung des Verkehrsflusses mit geeigneten Massnahmen (Bsp. variable Geschwindigkeitsbegrenzungen), um Verkehrszusammenbrüche und Verlagerungen auf das untergeordnete Netz zu vermindern.	mittelfristig	Bund
SV16	Pannestreifenumnutzung N1 Verzw. Zürich Nord - Verzw. Brüttsellen	Permanente Umnutzung des Pannestreifens auf einer Gesamtlänge von 7.3km (beide Richtungen) mit baulichen Massnahmen, mit dem Ziel Verkehrszusammenbrüche auf der A1 und Verlagerungen auf das untergeordnete Netz zu vermindern.	kurzfristig	Bund
SV17	Fahrverbot für Landwirtschaftsverkehr auf Schäfli-grabenstrasse	Umsetzung Fahrverbot für den Landwirtschaftsverkehr auf Schäfli-grabenstrasse, zur Minimierung von Konflikten und Immissionen im Wohnquartier, Erschliessung Gebiet Erlenwis/Rütacher über Alte Winterthurerstrasse.	Kurzfristig	Gemeinde, Kanton

Tabelle 18 Massnahmenübersicht Strassenverkehr

### 6.3 Öffentlicher Verkehr

Beim ÖV liegt der Schwerpunkt der Massnahmen auf einer Optimierung des Busangebotes, insbesondere bei den Ortsbuslinien. Die Erschliessung von einigen Gemeindegebieten wird verbessert und neue Direktverbindungen zum Zentrum geschaffen. Darüber hinaus wird die Bedeutung des Bahnhofs Wallisellen hinsichtlich kombinierter Mobilität und Angeboten ausgebaut. Die folgende Tabelle gibt die geplanten ÖV-Massnahmen wieder.

Nr.	Titel	Kurzbeschreibung	Priorität	Massnah-men-träger
ÖV1	Optimierung Orts-buslinienführung	Optimierung der Linienführung der Ortsbuslinien 771 und 772 zur Verfolgung folgender Zielsetzungen: Direktverbindung von den Gebieten Langacker und Widenholz zum Zentrum von Wallisellen; Verbesserte Erschliessung Sportzentrum; Verbesserte Erschliessung Wallisellen Nord (Schäfli-graben); Erschliessung Wallisellen West; Verbesserte Erschliessung Alterszentrum; Meidung von sensiblen Schulzonen (nach Möglichkeit).	kurzfristig	Gemeinde
ÖV2	Aufhebung der Bedienung der Haltestelle Guyer-Weg	Aufhebung der Bedienung der Haltestelle Guyer-Weg (nur am Abend) zur Vereinheitlichung des Angebots; das Rundkurs-Angebot 771/772 soll ersetzt werden durch eine Weiterführung der normalen Busführung der Ortsbuslinien (auch am Abend).	kurzfristig	Gemeinde
ÖV3	Buslinie nach Bassersdorf	Neue Buslinie vom Bahnhof Wallisellen nach Bassersdorf Zentrum, die nur stark frequentierte Bushaltestellen bedient (kurze Reisedauer)	mittelfristig	Gemeinde, Kanton

Nr.	Titel	Kurzbeschreibung	Priorität	Massnahmenträger
ÖV4	Verlängerung der Buslinie 765	Verlängerung der Buslinie Flughafen – Kloten – Bassersdorf – Dietlikon bis zum Glattzentrum. In Überlagerung zur Buslinie 787 ergibt sich ein 7.5min-Takt.	kurzfristig	Kanton
ÖV5	Taktverdichtung Linie 759	Verdichtung auf 7.5min-Takt zwischen Flughafen und Glattzentrum, Verbesserung der Verbindung zu Opfikon und Kloten	mittelfristig	Kanton
ÖV6	Aufwertung Bushaltestellen	Verbesserung Ausstattung (Witterungsschutz, Sitzgelegenheit etc.) der stark frequentierten Bushaltestellen (> 100 Fahrgäste pro Tag), z.B. Haltestellen Sportzentrum, Ifang, Alte Winterthurerstrasse (u.a. Alterszentrum).	kurzfristig	Gemeinde
ÖV7	Erweiterung Glattalbahn: Flughafen - Kloten Industrie - Bassersdorf	Erweiterung Stadtbahn zu einem wichtigen Zielort (Kloten Industrie), neue Direktverbindung von Wallisellen	langfristig	Kanton
ÖV8	Elektronische Abfahrtstafeln	Elektronische Abfahrtstafeln in wichtigen öffentlichen Gebäuden (Sportzentrum, Hallenbad, Sekundarschulhaus, Glattzentrum etc.) mit Soll- und Ist-Fahrplänen des ÖV unter Berücksichtigung der Länge der Fusswege	sofort	Gemeinde
ÖV9	ÖV-Informationsangebot Bahnhof	Verbessertes Informationsangebot hinsichtlich Umsteigevorgänge am Bahnhof Wallisellen (Anzeigetafeln, Wegweisung, Busabfahrtszeiten in Unterführung etc.)	sofort	Gemeinde, SBB
ÖV10	Regionaler Mobilitätshub Wallisellen	Umbau Bahnhof (im Zusammenhang mit Brüttenertunnel) nutzen zur erhöhten Gestaltung als multimodalen Drehscheibe: attraktiver Ort mit Einkaufen/Gewerbe, optimierte Umsteigebeziehungen ÖV-Fuss-Velo-(MIV)	mittelfristig	Bund (SBB), Gemeinde
ÖV11	Buspriorisierung Weststrasse	Buspriorisierung auf der Weststrasse zwischen Heristrasse und LSA-Knoten West-/Alte Winterthurerstrasse, Buslinie 759	kurzfristig	Kanton
ÖV12	Interessensvertretung ÖV-Angebot Schiene	Verstärkte Interessensvertretung ggü. ZVV (und allenfalls ZPG) hinsichtlich Erhöhung Kapazitäten auf ÖV-Verbindungen in die Städte Zürich und Winterthur sowie in weitere umliegende Regionalzentren. Bahnstrecke Oerlikon - Dübendorf wird vom Kanton als Engpass in Spitzenzeiten ausgewiesen.	kurzfristig	Gemeinde

Tabelle 19 Massnahmenübersicht Strassenverkehr

## 6.4 Fussverkehr

Die Massnahmen im Fussverkehr beziehen sich schwerpunktmässig auf den Alltagsverkehr. Dabei werden wichtige Netzlücken geschlossen, die Sicherheit in Schulbereichen verbessert und die Strassenräume besser auf die Ansprüche von Fussgängerinnen und Fussgänger ausgerichtet (vgl. BGK im Thema Strassenverkehr). Darüber hinaus werden mit dem Fil Bleu und dem Fil Vert die regionalen Freizeitverbindungen auf dem Gemeindegebiet umgesetzt. Die Massnahmen zum Fussverkehr sind in folgender Tabelle aufgeführt.

Nr.	Titel	Kurzbeschreibung	Priorität	Massnahmen-träger
FVV1	Neue Verbindung Neugutstrasse (Zwicky-Areal)	Attraktive und möglichst direkte Fuss-/ Veloverbindung zwischen Zentrum Wallisellen - Neugut/Zwicky	kurzfristig	Gemeinde
FVV4	Neue Verbindung Schönenhofstrasse - Furtbachweg	Neue kurze Verbindung im Fuss- und Veloverkehr zwischen Schönenhofstrasse und Furtbachweg, inkl. Querung des Bahntrassees. Damit kann die Anbindung der Sportanlagen an die Veloverbindung sowie die regionale Verbindung des Fil Vert sichergestellt werden. Zudem kann der Fussweg zur Parkierung Lidl (Grossereignisse Sportanlagen) sichergestellt werden.	mittelfristig	Gemeinde
FVV5	Lückenschluss Bahnhof Süd	Kombinierter Rad-/Gehweg in Ost-West-Richtung, Schliessung bestehende Netzlücke	kurzfristig	Gemeinde
FVV6	Unterführungen Bahntrasse	Alle Unterführungen des Bahntrassees sollen für den Fuss- und Veloverkehr begehbar bzw. befahrbar sein. Entschärfung Konflikte zwischen Fuss- und Veloverkehr mit Separierung der Flächen oder spezieller Signalisation.	Sofort	Gemeinde
FVV8	Anpassung Führung Hofkreuzung	Entflechtung der Verkehrsmittel im Bereich der Hofkreuzung, eigene Infrastruktur für Fuss-/Veloverkehr (Prüfung Kreisel)	mittelfristig	Kanton
FVV10	Fil Bleu	Regionale Freizeitverbindung Fuss-/Veloverkehr entlang Glatt: Ufergestaltung und separate komfortable Veloinfrastruktur	kurzfristig	Kanton, Gemeinde, ZPG
FVV11	Fil Vert	Regionale Freizeitverbindung Fuss-/Veloverkehr Greifensee-Flugplatz Dübendorf-Hardwald-Flughafen Zürich (geringes Verkehrsaufkommen im Alltagsverkehr): Verbindung auf Gemeindegebiet Wallisellen ausscheiden, bestehende Routen nutzen, Netzlücken schliessen. Lückenschluss Unterführung Bahntrasse Schönenhofstrasse.	mittelfristig	Kanton, Gemeinde, ZPG
FVV12	Lückenschluss Grindelwald	Kombinierter Rad-/Gehweg zum Lückenschluss Grindelwald und für Direktverbindung zwischen Bahnhof Wallisellen und Fil Bleu.	kurzfristig	Gemeinde
FV17	Lückenschluss Melchrüti - Stierriet	Realisierung eines neuen Fusswegs, Behebung Schwachstelle, Nutzung hauptsächlich für Erholung/Freizeit.	kurzfristig	Gemeinde
FV18	Lückenschluss Stierriet - Rietgraben	Realisierung eines neuen Fusswegs, Behebung Schwachstelle, Nutzung hauptsächlich für Erholung/Freizeit.	kurzfristig	Gemeinde
FV19	Lückenschluss Engenbüelstrasse - Schützenstrasse	Realisierung eines neuen Fusswegs, Behebung Schwachstelle, Nutzung hauptsächlich für Erholung/Freizeit.	kurzfristig	Gemeinde
FV20	Lückenschluss Grunackerstrasse - Dietlikonerstrasse	Realisierung eines neuen Fusswegs, Behebung Schwachstelle, Nutzung hauptsächlich für Erholung/Freizeit.	kurzfristig	Gemeinde
FV21	Schulzone Bürgli / Mösli	Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Sicherheit der Schulkinder durch Temporeduktion und gestalterische Mittel wie farbliche Bodenmarkierung, «Blumentöpfe» etc.	sofort	Gemeinde

Nr.	Titel	Kurzbeschreibung	Priorität	Massnahmenträger
FV22	Zeitlich begrenzte Durchfahrtsperre Alpen	Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Sicherheit der Schulkinder durch zeitlich begrenzte Durchfahrtsperre während Schulbetrieb (ca. 7 bis 18 Uhr)	sofort	Gemeinde
FV23	Weiterführendes Konzept Sicherheit im Fussverkehr	Fokus Bevölkerungsgruppen mit besonderem Schutzbedarf (Schulwegsicherheit und BetagtenSicherheit): Vertiefte Analyse aller relevanten Fusswege und Überprüfung auf Verkehrssicherheit, Ableitung von weiteren Massnahmen.	kurzfristig	Gemeinde

Tabelle 20 Massnahmenübersicht Fussverkehr (Nummerierung der Massnahmen erfolgt gemeinsam mit Veloverkehrsmassnahmen)

## 6.5 Veloverkehr

Beim Veloverkehr liegt der Fokus einerseits auf der Umsetzung der kantonalen Veloschnellrouten in Wallisellen. Andererseits werden wichtige Netzlücken geschlossen, die Strassenräume besser auf die Ansprüche von Velofahrerinnen und Velofahrer ausgerichtet (vgl. BGK im Thema Strassenverkehr), die regionalen Freizeitverbindungen Fil Bleu/Vert auf dem Gemeindegebiet umgesetzt und die Veloparkierung an Orten mit grossem Nachfragepotenzial ausgebaut. Die Massnahmen zum Veloverkehr sind in folgender Tabelle aufgeführt.

Nr.	Titel	Kurzbeschreibung	Priorität	Massnahmenträger
FVV1	Neue Verbindung Neugutstrasse (Zwicky-Areal)	Attraktive und möglichst direkte Fuss-/ Veloverbindung zwischen Zentrum Wallisellen - Neugut/Zwicky	kurzfristig	Gemeinde
VV2	Veloverbindung Rosenberg-, Eingangstrasse (inkl. Verbindung zur PU Breite)	Signalisation-/Markierungsanpassungen: Velostrasse mit Vortritt Veloverkehr. Dafür notwendig ist auch ein öffentliches Wegrecht zwischen Rotacker- und Rosenbergstrasse. Sicherstellung Anbindung an PU Breite.	Mittelfristig	Gemeinde
VV3	Neue Verbindung Furtbachweg - Dietlikon	Schliessung der Netzlücke auf der kantonalen Hauptverbindung Wallisellen - Dietlikon zwischen Furtbachweg und Quartier Am Bach, genaue Linienführung noch offen. Aus Sicht der Gemeinde ist die Veloroute aus dem Furtbachquartier zu verlegen.	Mittelfristig	Gemeinde
FVV4	Neue Verbindung Schönehofstrasse - Furtbachweg	Neue kurze Verbindung im Fuss- und Veloverkehr zwischen Schönehofstrasse und Furtbachweg, inkl. Querung des Bahntrassees. Damit kann die Anbindung der Sportanlagen an die Veloverbindung sowie die regionale Verbindung des Fil Vert sichergestellt werden. Zudem kann der Fussweg zur Parkierung Lidl (Grossereignisse Sportanlagen) sichergestellt werden.	mittelfristig	Gemeinde
FVV5	Lückenschluss Bahnhof Süd	Kombinierter Rad-/Gehweg in Ost-West-Richtung, Schliessung bestehende Netzlücke	kurzfristig	Gemeinde
FVV6	Unterführungen Bahntrasse	Alle Unterführungen des Bahntrassees sollen für den Fuss- und Veloverkehr begehbar bzw. befahrbar sein. Entschärfung Konflikte zwischen Fuss- und Veloverkehr mit Separierung der Flächen oder spezieller Signalisation.	Sofort	Gemeinde

Nr.	Titel	Kurzbeschreibung	Priorität	Massnahmenträger
VV7	Umsetzung Veloschnellroute Zürich (Stadtgrenze) – Unterführung Breiti	Separate komfortable Veloinfrastruktur entlang Bahntrasse	kurzfristig	Kanton
FVV8	Anpassung Führung Hofkreuzung	Entflechtung der Verkehrsmittel im Bereich der Hofkreuzung, eigene Infrastruktur für Fuss-/Veloverkehr (Prüfung Kreisel)	mittelfristig	Kanton
VV9	Umsetzung Veloschnellroute Unterführung Breiti – Dübendorf (Gemeindegrenze)	Separate komfortable Veloinfrastruktur über Föhrlibuckstrasse	mittelfristig	Kanton
FVV10	Fil Bleu	Regionale Freizeitverbindung Fuss-/Veloverkehr entlang Glatt: Ufergestaltung und separate komfortable Veloinfrastruktur	kurzfristig	Kanton, Gemeinde, ZPG
FVV11	Fil Vert	Regionale Freizeitverbindung Fuss-/Veloverkehr Greifensee-Flugplatz Dübendorf-Hardwald-Flughafen Zürich (geringes Verkehrsaufkommen im Alltagsverkehr): Verbindung auf Gemeindegebiet Wallisellen ausscheiden, bestehende Routen nutzen, Netzlücken schliessen. Lückenschluss Unterführung Bahntrasse Schönenhofstrasse.	mittelfristig	Kanton, Gemeinde, ZPG
FVV12	Lückenschluss Grindelwald	Kombinierter Rad-/Gehweg zum Lückenschluss Grindelwald und für Direktverbindung zwischen Bahnhof Wallisellen und Fil Bleu.	kurzfristig	Gemeinde
VV13	Bike-Sharing im Glattal	Bikesharing-Angebot prüfen und wenn nötig erweitern: an den relevanten Bushaltestellen, bei Einkaufsnutzungen, bei Freizeitanlagen, und eventuell an weiteren Standorten	kurzfristig	Gemeinde
VV14	Veloparkierung an publikumsrelevanten Standorten	Schaffung nachfragegerechter und attraktiver Veloparkierung an publikumsrelevanten Standorten (insbesondere Einkaufs Bahnhof Nord und Bahnhof-/Neugutstrasse). Hoher Ausbaustandard mit Beleuchtung, Überdachung.	sofort	Gemeinde
VV15	Veloparkierung an stark frequentierten ÖV-Haltestellen	An gut frequentierten Bus-/Bahnhaltstellen sind Veloabstellplätze in hoher Qualität bereitzustellen, insbesondere Prüfung Belair (Überdachung), Herti (neue Abstellanlagen), Glattzentrum (neue Abstellanlage)	sofort	Gemeinde
VV16	Private Veloparkierung	Regelungen zur Quantität und Qualität der privaten Veloabstellplätzen in der Bau- und Zonenordnung bzw. im Parkierungsreglement aufnehmen. Grundsätze für Veloabstellplätze: Ausreichende Anzahl (insbesondere gedeckte), direkt bei Eingängen/attraktiven Lagen, evtl. Lademöglichkeiten E-Bike.	kurzfristig	Gemeinde

Tabelle 21 Massnahmenübersicht Veloverkehr (Nummerierung der Massnahmen erfolgt gemeinsam mit Fussverkehrsmassnahmen)

## 6.6 Parkierung

Zur Parkierung werden vor allem Massnahmen festgelegt, welche die gewünschte Lenkung der Verkehrsnachfrage unterstützen. Hier gehören die angepasste Parkplatzerstellungspflicht in der BZO für Neubauten und

Umnutzungen sowie die intensivierete Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze. Darüber wird das Parkplatzangebot am Bahnhof Wallisellen geprüft und verändert. Die Massnahmen zur Parkierung werden in der folgenden Tabelle aufgeführt.

Nr.	Titel	Kurzbeschreibung	Priorität	Massnahmen-träger
P1	P+R-Konzept bzw. neue Nutzungsformen dieser Parkplätze	Bestimmung der Orte und Parkplatz-Anzahl der Park and Ride-Standorte, Prüfung/Überarbeitung Reglement Gebühren und Nutzung.	mittelfristig	Gemeinde, Kanton, SBB
P2	Verschiebung Parkplätze in unterirdische Anlagen am Bahnhof	Aufhebung der oberirdischen Parkplätze Neugutstrasse und Park and Ride, Prüfung der Möglichkeiten im Rahmen des Bahnhofumbaus (Zusammenhang mit Brüttenertunnel).	langfristig	Gemeinde, Kanton, SBB
P3	Gebührenreglement der bewirtschafteten öffentlichen Parkplätze	Erhöhung der Parkgebühren der bewirtschafteten öffentlichen Parkplätze (Parkuhren) in Abhängigkeit ihrer Lage, Integration von Gratisparkplätzen. Parkplatzbewirtschaftung als Teil der Lenkung der Verkehrsmittelwahl.	kurzfristig	Gemeinde
P4	Anpassungen Parkkartengebühren und Parkkartenvergabe	Erhöhung der Parkkartengebühren, restriktivere Parkkartenvergabe. Parkplatzbewirtschaftung als Teil der Lenkung der Verkehrsmittelwahl	kurzfristig	Gemeinde
P5	Parkplatzerstellungspflicht bei Neubauten und Umnutzungen	Parkplatzerstellungspflicht bei Neubauten/Umnutzungen (für Wohnen und Arbeiten) in Abstimmung mit ÖV-Erschliessungsgüte sowie weiteren Faktoren herabsetzen. Integration in Bau- und Zonenordnung.	kurzfristig	Gemeinde
P6	Verlagerung Parkplätze von Sportzentrum zum Lidl	Zur Entlastung der Quartiere sollen am Wochenende und bei Grossereignissen Parkierungsflächen des Lidl bzw. an der Schönenhofstrasse genutzt werden. Mit der neu geplanten Fuss-/ Velounterführung und einem aufgewerteten Fussweg gelangen die Besucherinnen und Besucher zum Sportzentrum.	mittelfristig	Gemeinde

Tabelle 22 Massnahmenübersicht Parkierung

## 6.7 Güterverkehr

In Wallisellen kommt dem Güterverkehr eine untergeordnete Rolle zu. Dementsprechend fokussieren die Massnahmen hierzu auf die Einforderung eines Verkehrskonzeptes bei veränderten Flächennutzungen und konzeptionellen Weiterentwicklungen. Die folgende Tabelle listet die drei Massnahmen zum Güterverkehr auf.

Nr.	Titel	Kurzbeschreibung	Priorität	Massnahmen-träger
GV1	Erschliessungs-/ Verkehrskonzept und verkehrstechnisches Gutachten bei Entwicklung Industrie/Gewerbe	Bei Nutzungsformen, die ein erhöhtes Verkehrsaufkommen zur Folge haben, wird ein Verkehrskonzept mit einem verkehrstechnischen Nachweis der Leistungsfähigkeit verlangt. Dies wird in der Bau- und Zonenordnung aufgenommen.	kurzfristig	Gemeinde
GV2	Verkehrskonzept Güterverkehr Bahnhof	Einforderung eines Verkehrskonzeptes, sofern signifikante Nutzungsänderungen der Retailflächen am Bahnhof (mehr Paketabholdienste etc.) verfolgt werden	mittelfristig	Gemeinde, SBB

Nr.	Titel	Kurzbeschreibung	Priorität	Massnahmen-träger
GV3	Austausch und Konzept City Logistik	Austausch mit anderen Gemeinden/Städten zu vorhandenen Ansätzen in der City-Logistik, Erarbeitung eines kommunalen oder regionalen City-Logistik-Konzeptes.	mittelfristig	Gemeinde, Kanton, Region

Tabelle 23 Massnahmenübersicht Güterverkehr

## 6.8 Fazit

Über alle Themengebiete gemäss Abschnitten 6.1 bis 6.7 wurden insgesamt 64 Massnahmen definiert. Die Wirksamkeit aller Massnahmen wurde hinsichtlich der Zielerreichung qualitativ in den drei Stufen «gering», «mittel», «hoch» eingeschätzt. Darüber hinaus wurde auch eine grobe Kosten-grösse angegeben und die nächsten Vorgehensschritte festgehalten (vgl. Massnahmenliste im Anhang A3).

Das Massnahmenpaket nimmt alle definierten Stossrichtungen gemäss Abschnitt 5 auf. Die detaillierten Bezüge der Massnahmen zu den Stossrichtungen werden in Tabelle 24 und Tabelle 25 dargestellt. Über 20 Massnahmen wurden zu den Stossrichtungen «Ü2: Verbesserung des Fuss- und Veloverkehrs in der Gemeinde» bzw. «FV1: Schliessung von Netzlücken, Behebung der linearen und punktuellen Schwachstellen» formuliert. Dies ist insofern sinnvoll, als dass beim Fuss- und Veloverkehr viele vergleichsweise kleine Massnahmen enthalten sind, die für sich allein eine mittlere oder kleine Wirksamkeit aufweisen, im Paket aber eine grosse Wirksamkeit entfalten können. Auch zur Stossrichtung «SV5: Lenkung des unerwünschten Durchgangsverkehrs in den Quartieren auf die Hauptachsen» wurden zahlreiche Massnahmen (10) formuliert, was dem identifizierten Handlungsbedarf in diesem Themenfeld entspricht.

Alle Stossrichtungen zum übergeordneten Ziel bzgl. Verkehrsmittelwahl werden mit verschiedenen Massnahmen abgedeckt, wovon mindestens eine der mittleren Wirksamkeit zugeordnet werden kann. Einzige Ausnahme bildet die Stossrichtung «Ü5: Erhöhung Kapazitäten auf ÖV-Verbindungen in die Städte Zürich und Winterthur sowie in weitere umliegende Regionalzentren». Hier ist zwar eine Massnahme enthalten (ÖV5: Interessensvertretung ÖV-Angebot Schiene), die Einflussnahme der Gemeinde ist jedoch beschränkt, da der Kanton für die Angebotsplanung auf der Schiene zuständig ist.

Mit der hohen Massnahmenanzahl, der vollständigen Abdeckung der Stossrichtung sowie dem hohen Anteil an Massnahmen mit einer mittleren und hohen Wirksamkeit ist das GVK-Massnahmenpaket umfassend und effektiv.

Stossrichtung	Ü1	Ü2	Ü3	Ü4	Ü5	Ü6	Ü7	S1	S2	S3	S4	S5	SV1	SV2	SV3	SV4	SV5	SV6	SV7	ÖV1	ÖV2	ÖV3	ÖV4	ÖV5	ÖV6	FV1	FV2	FV3	FV4	FV5	FV6	KM1	KM2	KM3	KM4	KM5	KM6	P1	P2	GV1	GV2
64	5	20	6	4	1	3	4	4	1	2	3	2	5	9	7	2	11	3	4	2	5	3	1	4	3	21	6	3	5	8	2	3	2	4	3	2	1	4	2	1	2

Tabelle 24 Summe der Massnahmen und ihre Zuordnung zu den Stossrichtungen





## 7. Weiteres Vorgehen und Umsetzung

Das vorliegende kommunale Gesamtverkehrskonzept bildet zusammen mit dem daraus abgeleiteten kommunalen Richtplan Verkehr den Rahmen für verkehrlichen Massnahmen in Wallisellen. Der Gemeinderat ist gewillt, die erarbeiteten Massnahmen im Interesse der Siedlungs- und Verkehrsqualität schrittweise umzusetzen und die dafür erforderlichen Mittel in die Finanzplanung aufzunehmen. Die Umsetzung 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. Je nach Massnahme werden auch bilaterale Gespräche mit Betroffenen geführt.

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 der Gemeinderat 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 der Massnahmen aus dem GVK erfasst werden. Allfällige Fehlentwicklungen können zeitnah identifiziert und angegangen werden.

# A1 Analysepläne

### Analyseplan Siedlung

#### Bauzonen

- Kernzone
- Zentrumszone
- 2-Geschossige Wohnzone
- 2-Geschossige Wohn-/Gewerbezone
- 3-Geschossige Wohnzone
- 3-Geschossige Wohn-/Gewerbezone
- 4-Geschossige Wohn-/Gewerbezone
- 5-Geschossige Wohn-/Gewerbezone
- Industrie- und Gewerbezone
- Zone für öffentliche Bauten

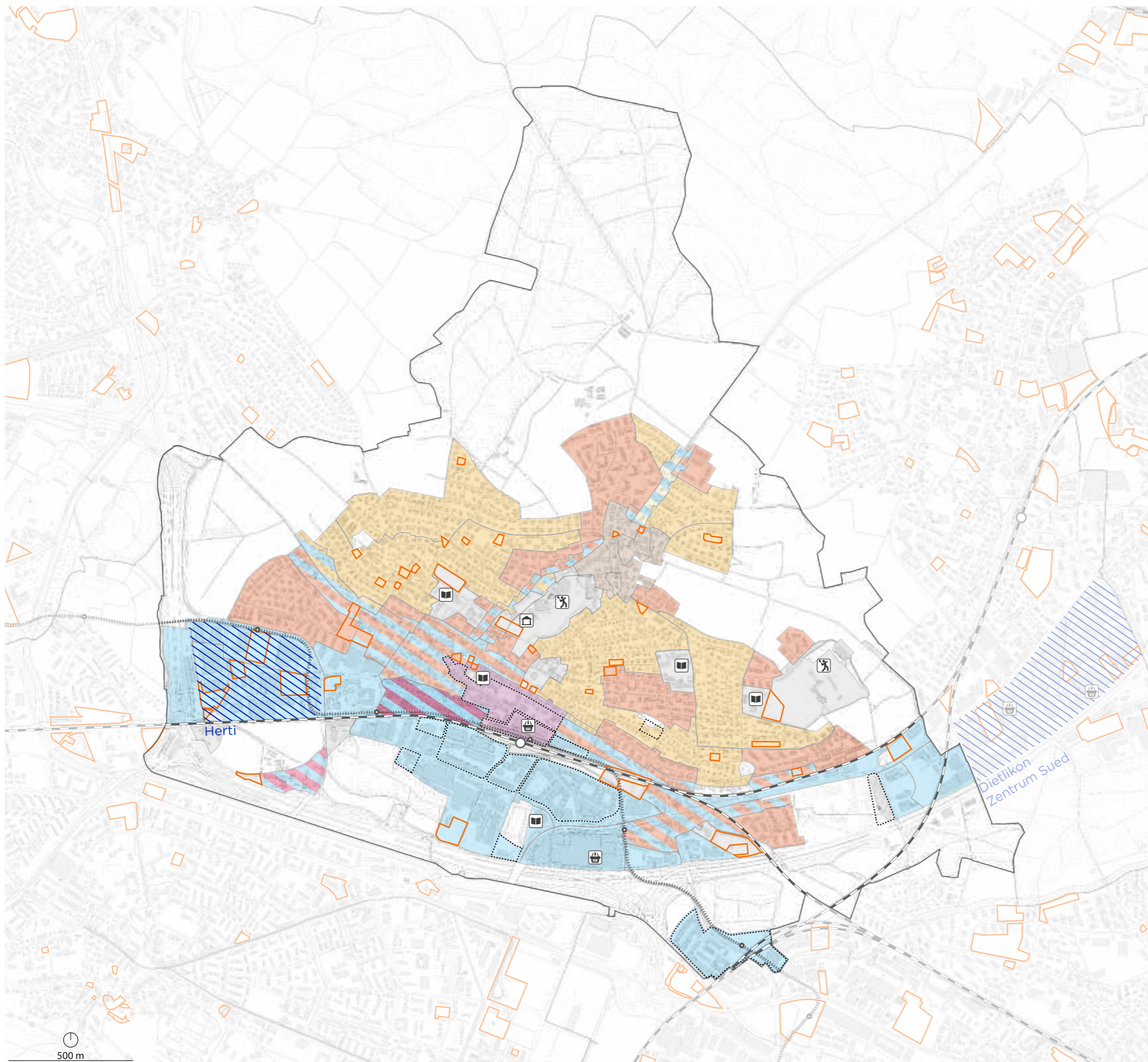
- Gestaltungsplan

#### Entwicklung

- Fokusareal
- Nicht überbaute Bauzone

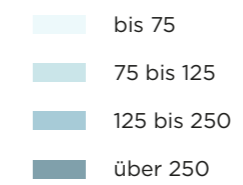
#### Informationsinhalt

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



### Analyseplan Nutzungsdichte

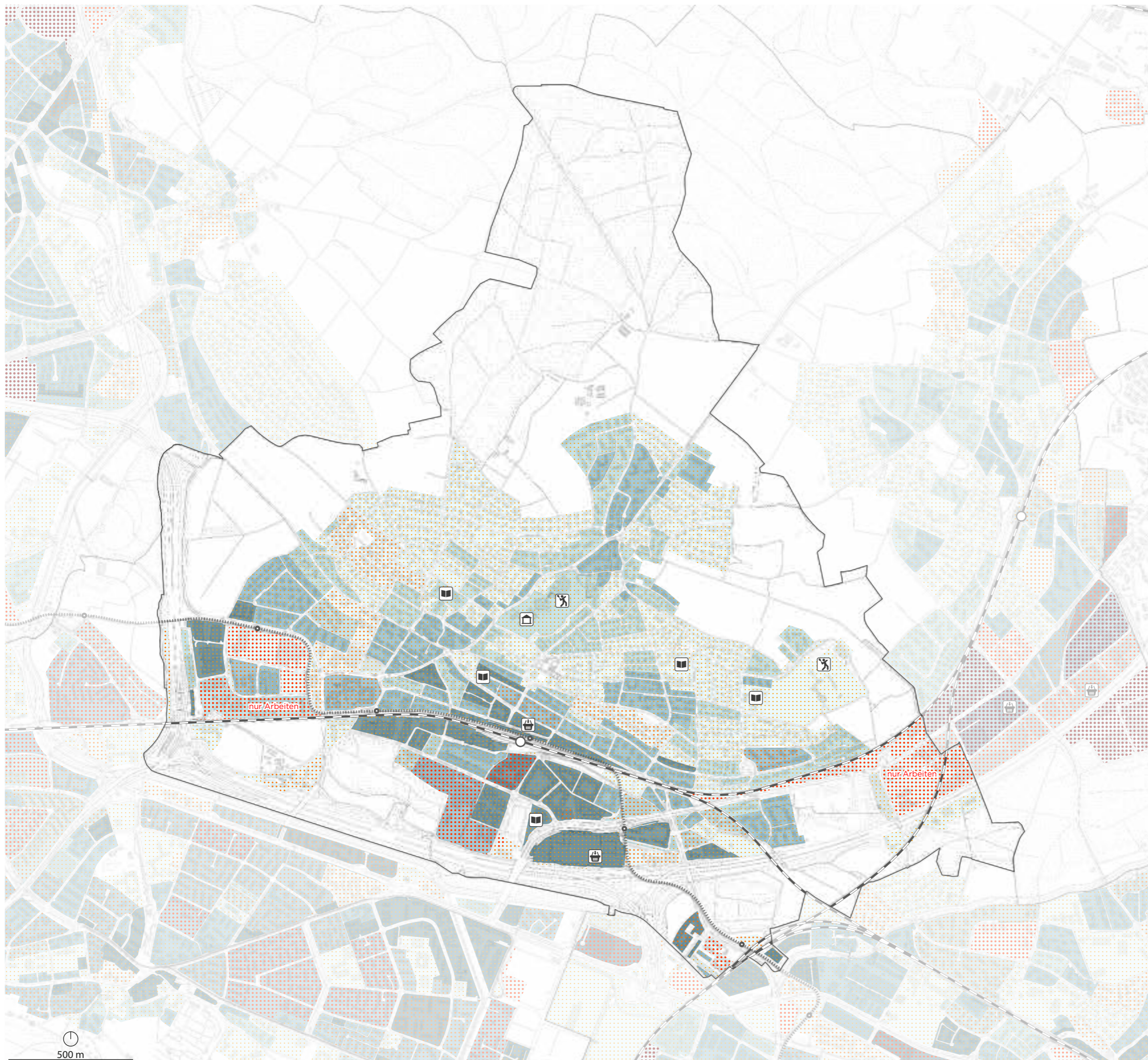
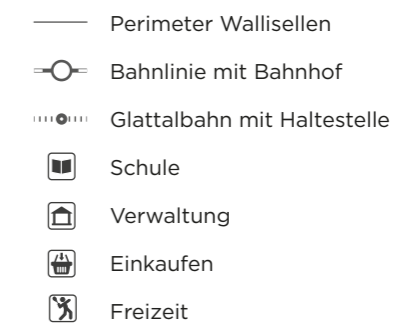
**Nutzungsdichte** (Einwohner und Beschäftigte pro ha)



**Geschossflächenreserven** (m<sup>2</sup>)



**Informationsinhalt**



nur Arbeiten

nur Arbeiten

## Analyseplan Verkehrssicherheit

### Unfälle (2014-2018)

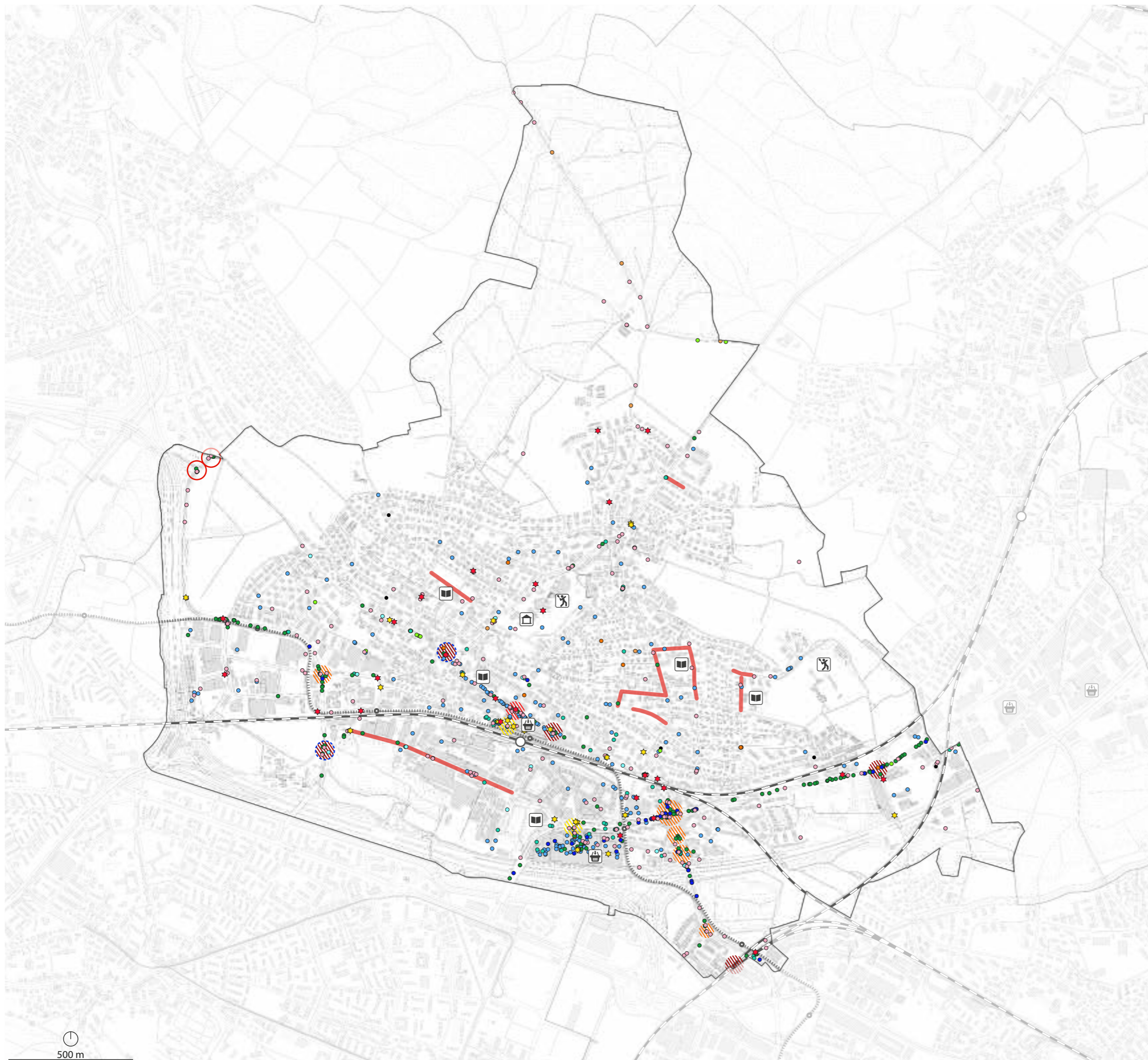
- ★ Velounfall
- ★ Fussgängerunfall
- Schleuder- oder Selbstunfall
- Überholunfall, Fahrstreifenwechsel
- Auffahrunfall
- Abbiegeunfall
- Einbiegeunfall
- Überqueren der Fahrbahn
- Frontalkollision
- Parkierunfall
- Tierunfall
- Andere Unfallursache

### Schwachstellen

- ▨ Unfallschwerpunkt in Nachkontrolle
- ▨ Stelle mit erhöhten Unfallzahlen (mind 10 Unfälle in 5 Jahren)
- ▨ Stelle mit Unfallhäufungen (5-10 Unfälle in 5 Jahren)
- ▨ Stelle mit Unfallhäufungen Fussverkehr
- Überlasteter Vorfahrtsknoten
- Abschnitt mit eingeschränkter subjektiver Verkehrssicherheit
- Veloroute durch Kreisell

### Informationsinhalt

- Perimeter Wallisellen
- Bahnlinie mit Bahnhof
- Glattalbahnen mit Haltestelle
- ▣ Schule
- ▣ Verwaltung
- ▣ Einkaufen
- ▣ Freizeit



### Analyseplan MIV / Strasse

#### Strassennetz

- HLS Bund
- HVS Kanton
- RVS Kanton
- Kommunale VS
- Kommunale SS
- Kommunale ES
- ⋯ Routen mit Ausweichverkehr

#### Auslastung

- Strassenknoten kritisch
- Strassenknoten überlastet
- ▨ Strassenabschnitte kritisch
- ▨ Strassenabschnitte überlastet

#### Siedlungsverträglichkeit Strassenraum

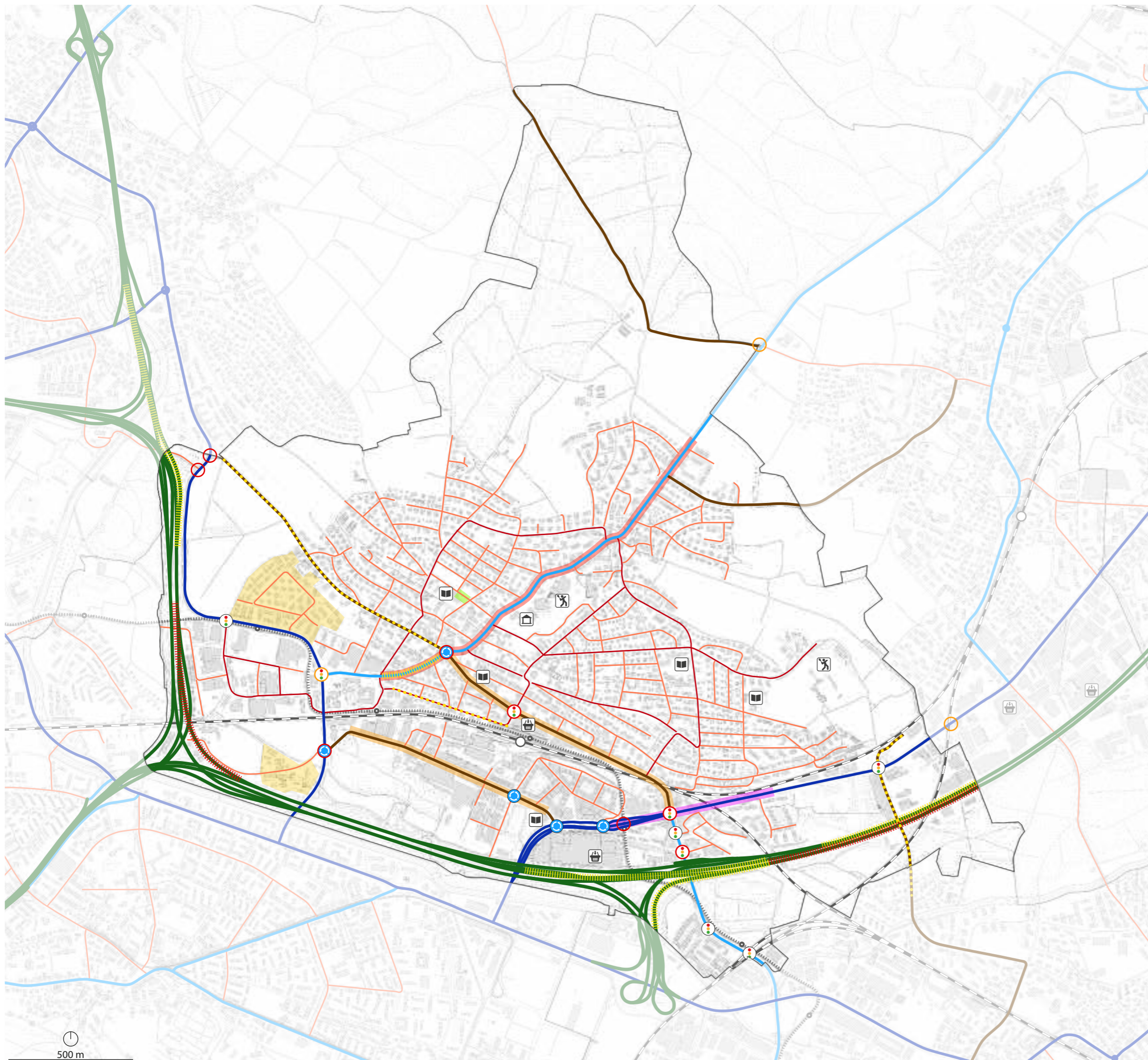
- ▭ Abschnitt mit eingeschränkter Siedlungsqualität gemäss kantonomer Analyse
- ▭ Umgestaltungsbedarf Strassenraum gemäss RRP
- ▭ Kommunale Abschnitte mit eingeschränkter Siedlungsqualität
- ▭ Tempo 30-Zone
- ▭ Begegnungszone

#### Knoten

- ⊙ Mit Lichtsignalanlage
- ⊙ Mit Kreisel







#### Informationsinhalt

- Perimeter Wallisellen
- ⊙ Bahnlinie mit Bahnhof
- ⋯ Glattalbahnhof mit Haltestelle
- ▭ Schule
- ▭ Verwaltung
- ▭ Einkaufen
- ▭ Freizeit








### Analyseplan ÖV




#### ÖV (VBG)

-  Liniennetz Tag
-  Nachtliniennetz
-  12: GlattalBahn
-  9/7: Tram
-  Bus-/Tramhaltestelle
-  Fahrzeitverlust ÖV auf Strasse







#### Bahn

-  S-Bahnlinie
-  Kapazitätsengpass S-Bahn
-  Bahnhof
-  GlattalBahn
-  Haltestelle GlattalBahn



#### Haltestellenfahrgastfrequenzen (Fahrgäste pro Tag)

-  bis 100
-  101 bis 500
-  über 1'000


#### ÖV-Güteklassen (Kanton Zürich)

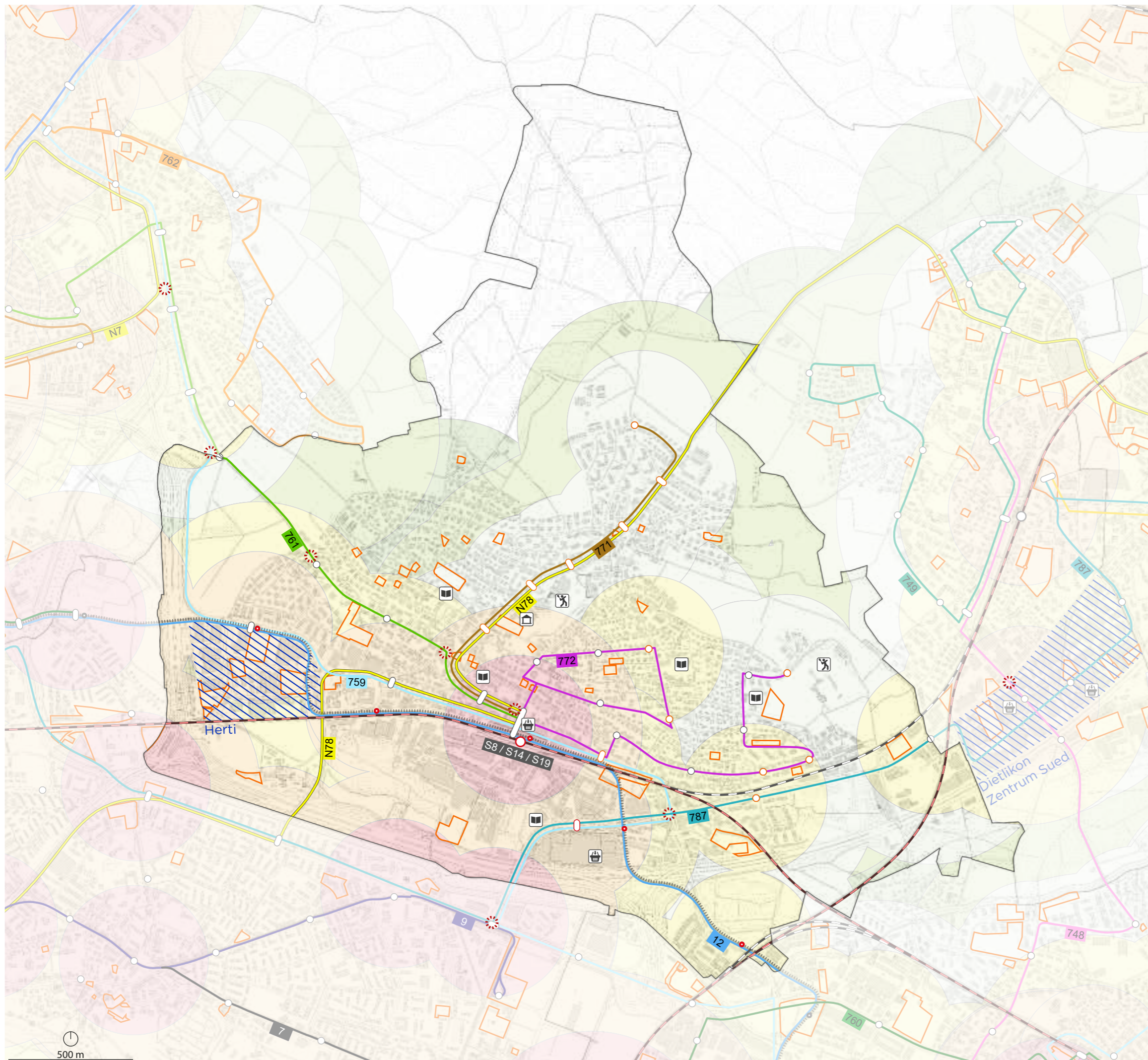
-  A
-  B
-  C
-  D
-  E
-  F

#### Entwicklung

-  Fokusareal
-  Unüberbaute Bauzone

#### Informationsinhalt

-  Perimeter Wallisellen
-  Schule
-  Verwaltung
-  Einkaufen
-  Freizeit





## Analyseplan Fussverkehr

### Fusswegnetz

- Kommunale Hauptverbindung
- Wanderweg

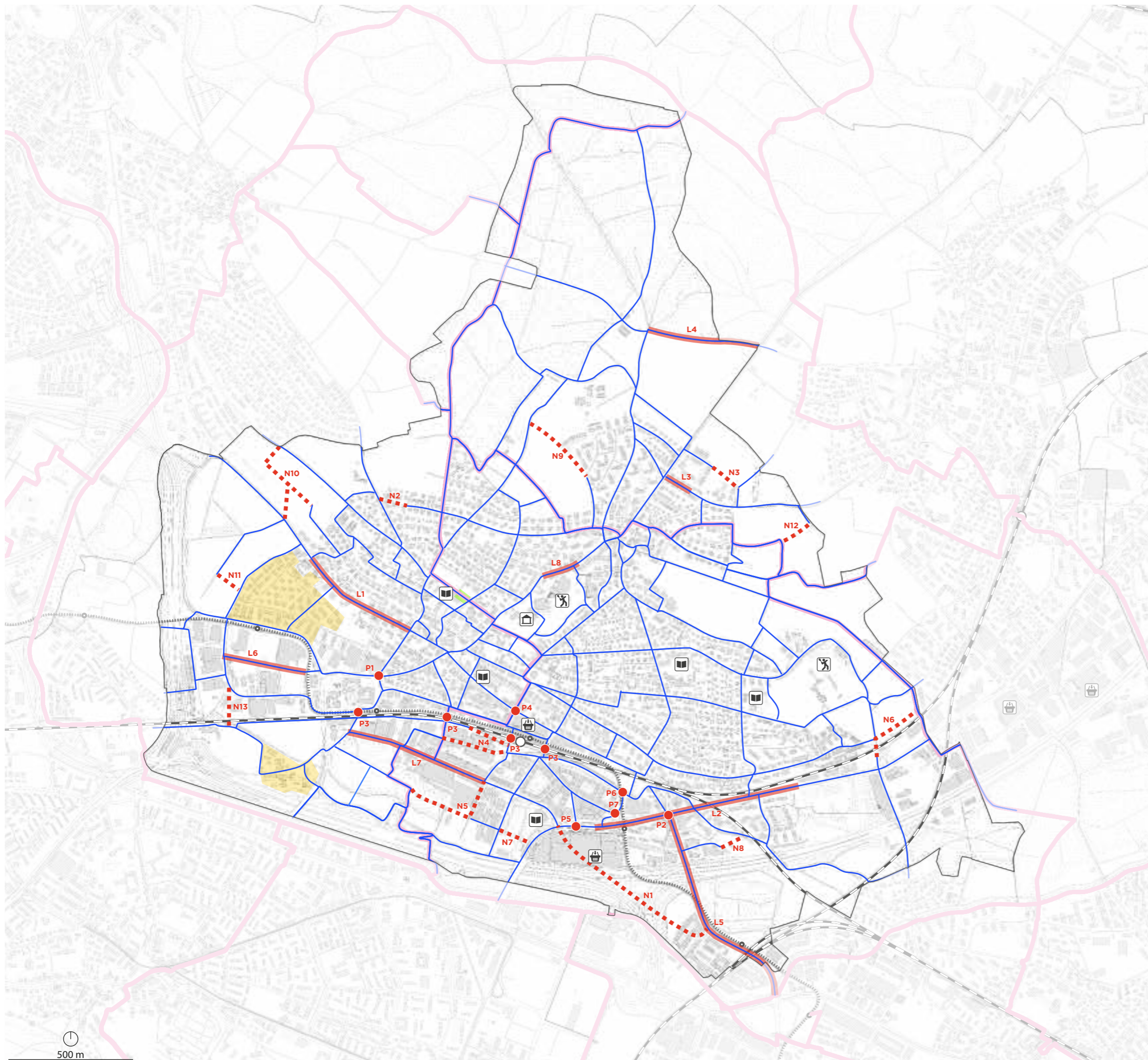
### Schwachstellen / Netzlücken

- - - N1 Netzlücke (Nr.)
- L1 Lineare Schwachstelle (Nr.)
- P1 Punktuelle Schwachstelle (Nr.)

- Tempo 30-Zone
- Begegnungszone

### Informationsinhalt






- Perimeter Wallisellen
- Bahnlinie mit Bahnhof
- Glattalbahn mit Haltestelle
- S Schule
- V Verwaltung
- E Einkaufen
- F Freizeit






500 m

### Analyseplan Veloverkehr




#### Velonetz

-  Kommunale Hauptverbindung
-  Kant. Hauptverbindung
-  Kant. Nebenverbindung
-  Veloschnellroute
-  SchweizMobil-Route



#### Schwachstellen / Netzlücken

-  Netzlücke (Nr.)
-  Lineare Schwachstelle (Nr.)
-  Punktuelle Schwachstelle (Nr.)





#### Velowege

-  Beidseitig
-  Einseitig
-  Kombiniertes Fuss-/Veloweg








#### Velostreifen

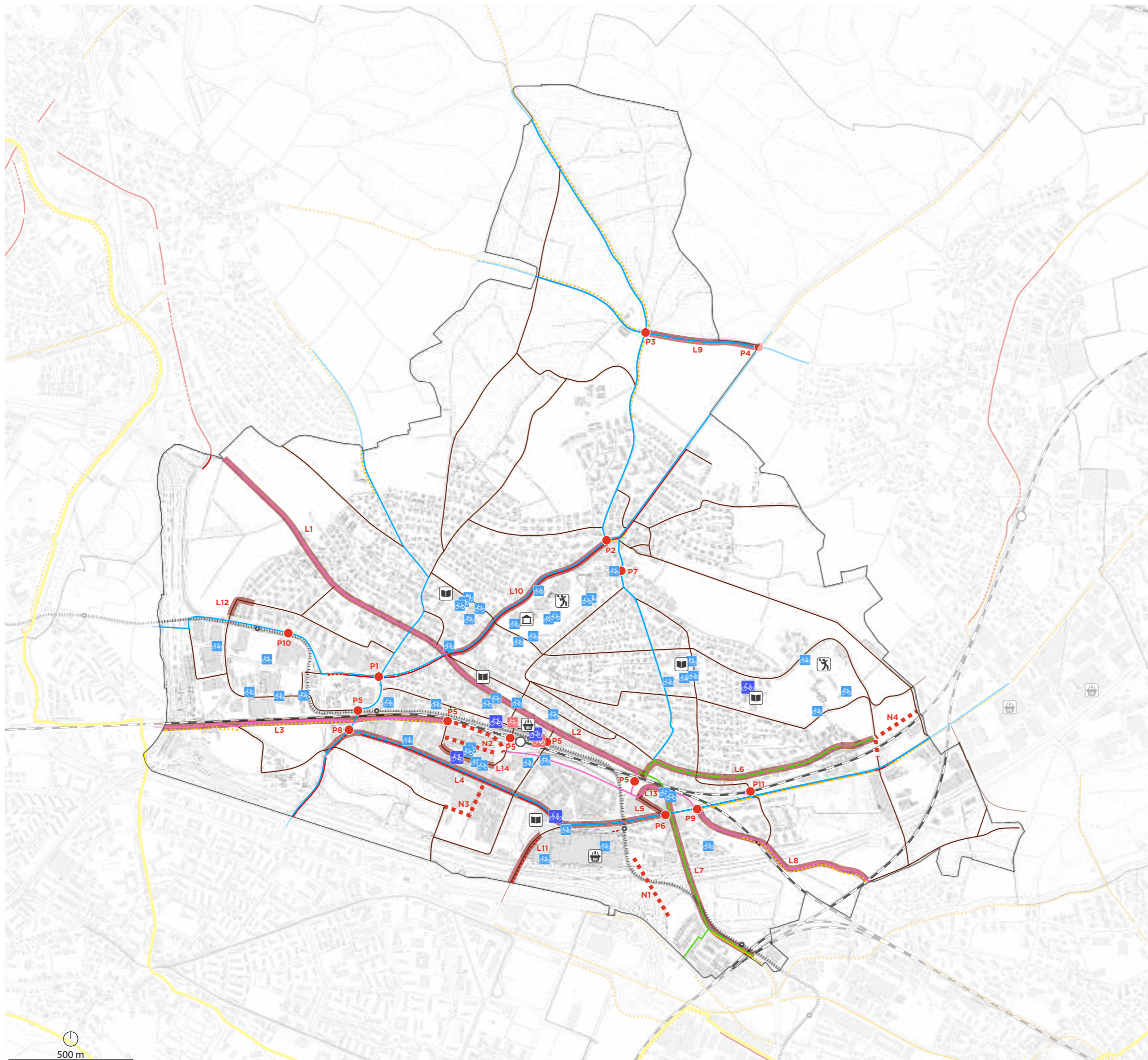
-  Beidseitig
-  Einseitig

#### Veloparkierung


-  Anlage bis 100 PP
-  Anlage über 100 PP
-  Ungenügende Anzahl PP (noch keine PP vorhanden)
-  Ungenügende Anzahl PP bei Anlage über 100 PP

#### Informationsinhalt








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






## Analyseplan Kombinierte Mobilität

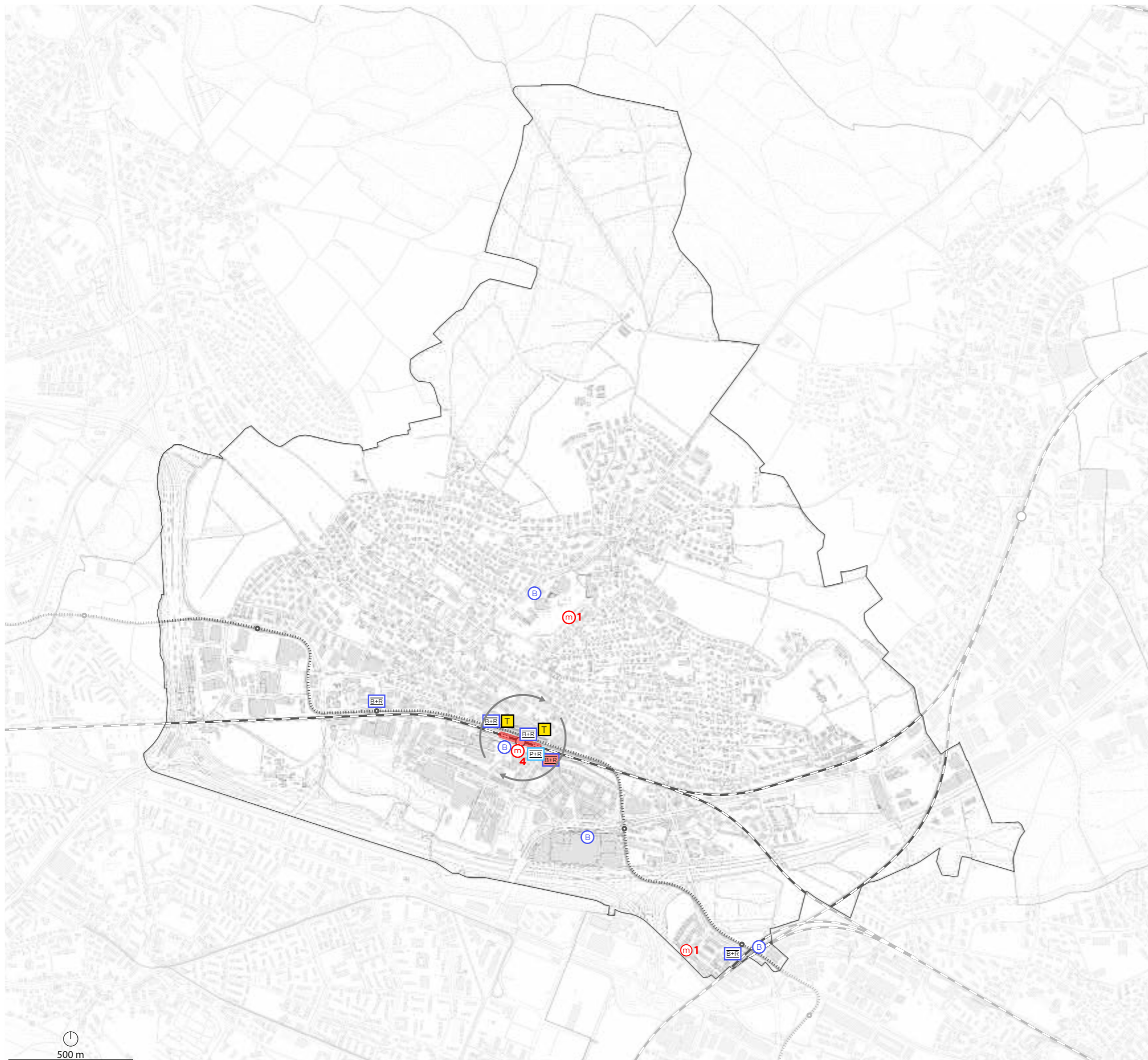
 Multimodale Drehscheibe

### Kombinierte Mobilität

-  Bike-Sharing-Standort
-  Bike&Ride
-  Ungenügende Anzahl Veloparkplätze
-  Park&Ride
-  Taxi-Parkplatz
-  Mobility-Standort (Anzahl Fahrzeuge)
  
-  Ungenügende Dimensionierung des Perrons

### Informationsinhalt

-  Perimeter Wallisellen
-  Bahnlinie mit Bahnhof
-  Glattalbahn mit Haltestelle



### Analyseplan Parkierung

#### Bewirtschaftung Parkplätze, Auslastung (Anzahl)

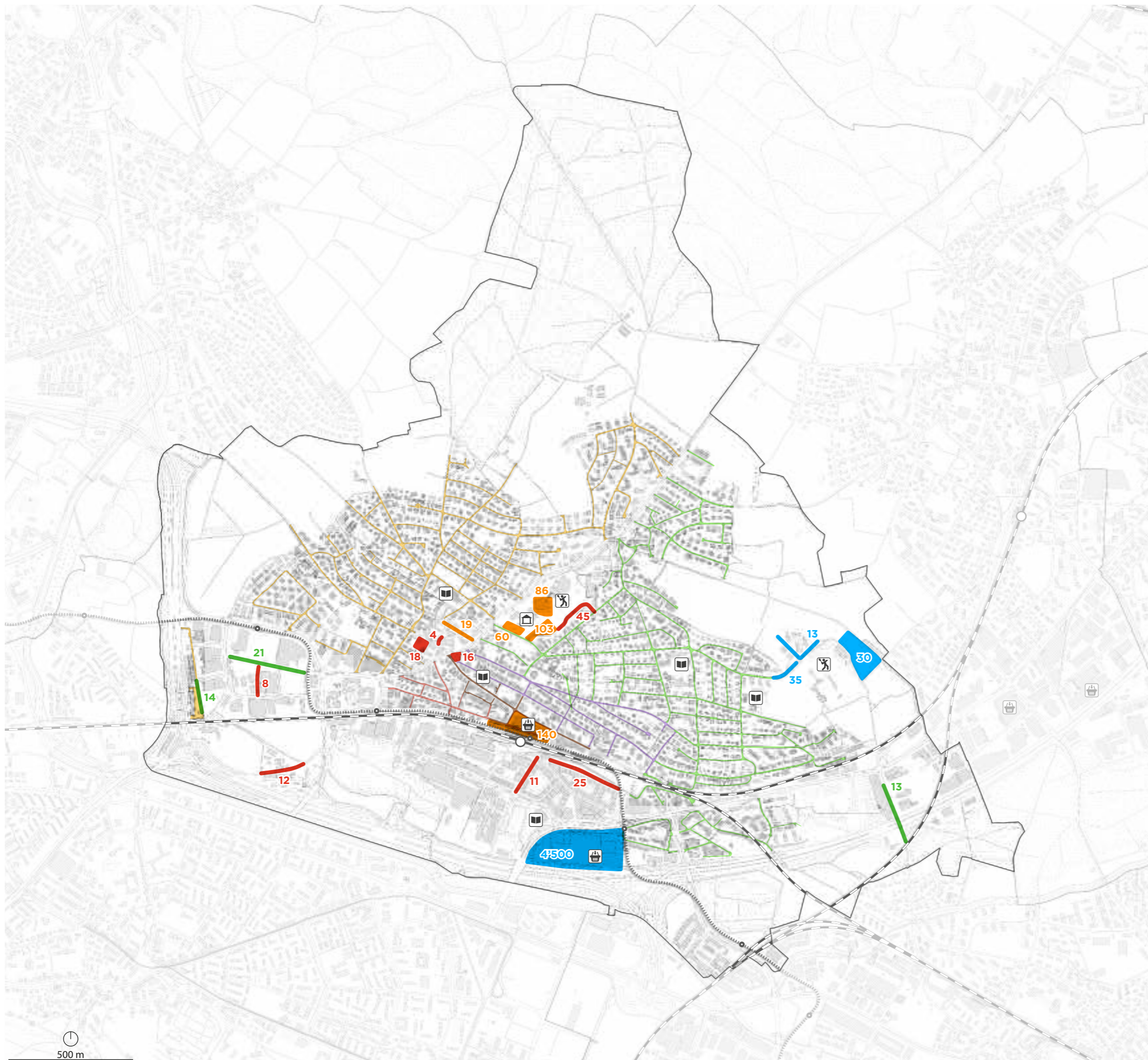
- Mit Parkuhr, hoch ausgelastet
- Mit Parkuhr, mittel ausgelastet
- Mit Parkuhr, schwach ausgelastet
- Ohne Gebühren (max. 4 Stunden)

#### Parkzonen (Parkierungskonzept)

- 1
- 2
- 3
- 4
- Zentrum

#### Informationsinhalt

- Perimeter Wallisellen
- Bahnlinie mit Bahnhof
- - -●- - - Glattalbahnh mit Haltestelle
- Schule
- Verwaltung
- Einkaufen
- Freizeit



## Analyseplan Güterverkehr

### Güterverkehrsanlagen (Kanton Zürich)

- Heizkraftwerk
- Glattzentrum
- Recyclinganlage

### Bauzonen

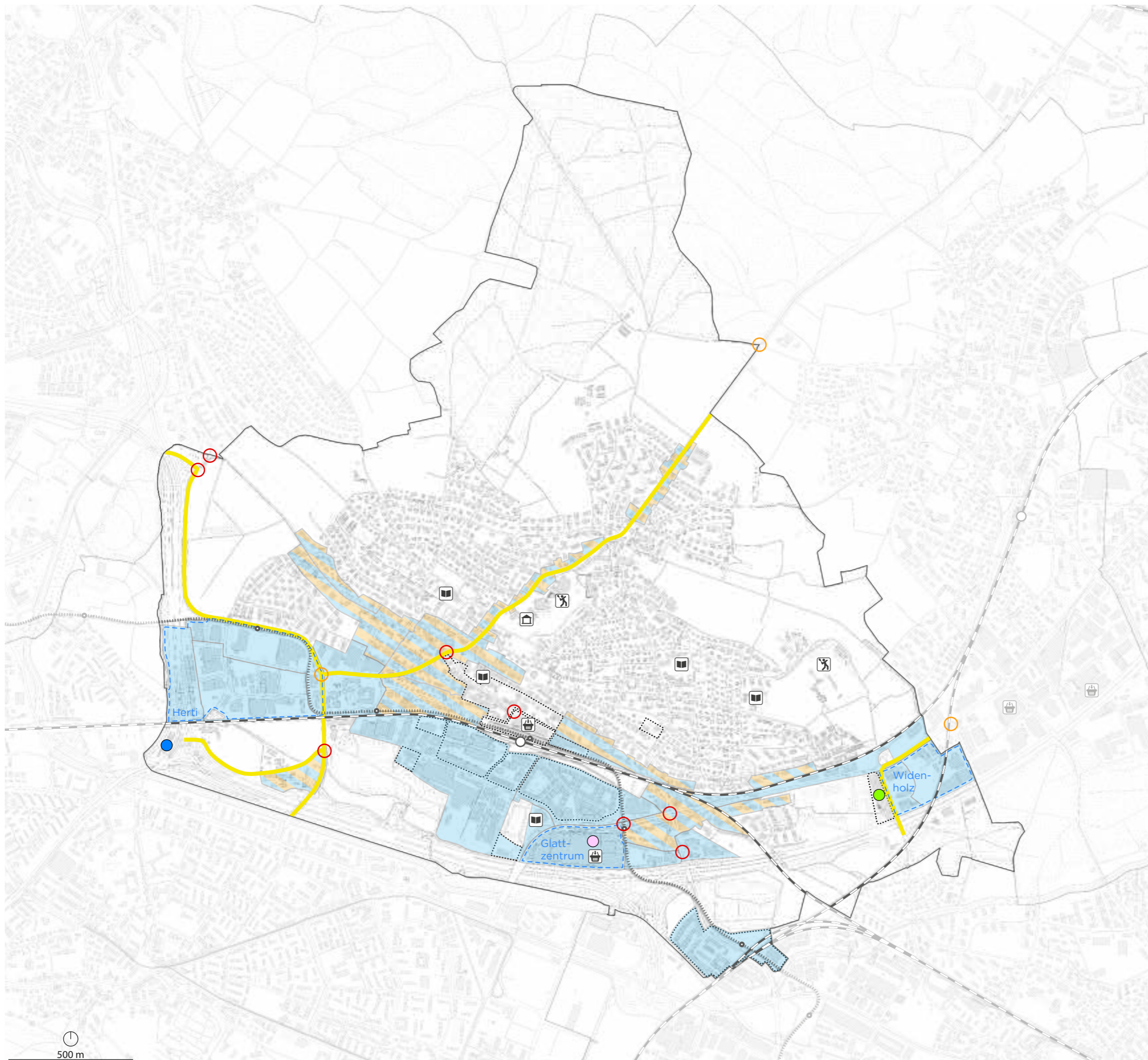
- Reine Industrie- und Gewerbezone
- Wohn- und Gewerbezone
- Stark störende Betriebe zugelassen
- Gestaltungsplan

### Auslastung Strassenknoten

- Strassenknoten kritisch
- Strassenknoten überlastet
- Ausnahmetransportroute

### Informationsinhalt

- Perimeter Wallisellen
- Bahnlinie mit Bahnhof
- Glattalbahn mit Haltestelle



500 m

## A2 Massnahmenpläne

### Massnahmenplan Strassenverkehr

#### Übergeordnetes Netz

- best. gepl.
- HLS Bund
  - HVS Kanton
  - RVS Kanton
  - - - Behebung Schwachstelle

#### Massnahmen:

- SV 1 BGK Alte Winterthurerstrasse
- SV 7 Kreisel Alte Winterthurer-/Loorenstrasse, Dietlikon/Wallisellen
- SV 8 Konzept Verkehrsmanagement
- SV 9 LSA am Knoten West-/Austrasse, Opfikon/Wallisellen (RVS OW1)
- SV 10 Unfallschwerpunkt Betrachtung und -behebung auf Kantonsstrassen
- SV 15 Abschnitt A1 Wallisellen - Dietlikon, Stadtautobahn
- SV 16 Pannstreifenumnutzung N1 Verz. Zürich Nord - Verz. Brütisellen

#### Kommunales Netz

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

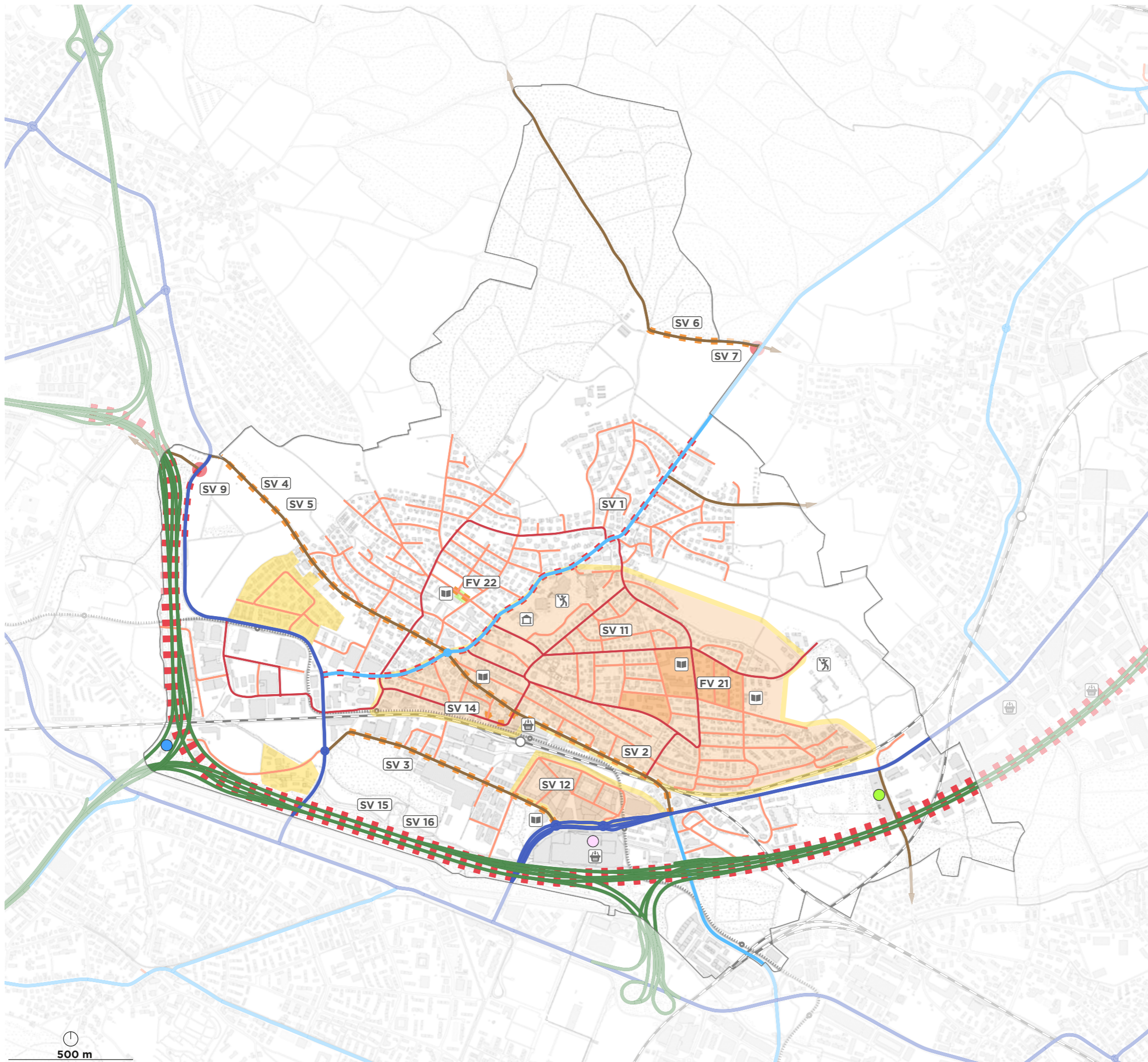
- Heizkraftwerk
- Glattzentrum
- Recyclinganlage

#### Massnahmen:

- SV 2 BGK Bahnhof-/Neugutstrasse
- SV 3 BGK Industriestrasse
- SV 4 BGK Opfikerstrasse
- SV 5 Zeitlich beschränkte Schliessung Opfikerstrasse für Durchgangsverkehr im MIV (Nachtsperre)
- SV 6 Tempo 30 und zeitlich beschränkte Schliessung Erlenholzstrasse für MIV (Sa, So)
- SV 11 Tempo-30-Zone Zentrum
- SV 12 Tempo 30 Richti-Areal
- SV 13 Tempo 30 im Bottom-up Prinzip
- SV 14 Einbahnregime Bahnhof- / Querstrasse, Umgestaltung Bahnhofplatz
- (FV 21) Schulzone Bürgli / Mösl
- (FV 22) Zeitlich begrenzte Durchfahrtsperre Alpen

#### Informationsinhalt







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



### Massnahmenplan ÖV

#### Übergeordnetes Netz

best. gepl.




-  S-Bahnlinie
-  Bahnhof / Multimodale Drehscheibe
-  Glattalbahn
-  Haltestelle Glattalbahn
-  Knoten mit Buspriorisierung
-  Behebung Schwachstelle

Massnahmen:

- ÖV 7 Erweiterung Glattalbahn: Flughafen - Kloten Industrie - Bassersdorf
- ÖV 10 Regionaler Mobilitätshub Wallisellen
- ÖV 11 Buspriorisierung Weststrasse
- (SV 9) LSA am Knoten West-/Austrasse, Opfikon/Wallisellen





#### Kommunale Bestimmungen

best. gepl.






-  Bus-/Tramhaltestelle
-  Knoten mit Buspriorisierung
-  Behebung Schwachstelle

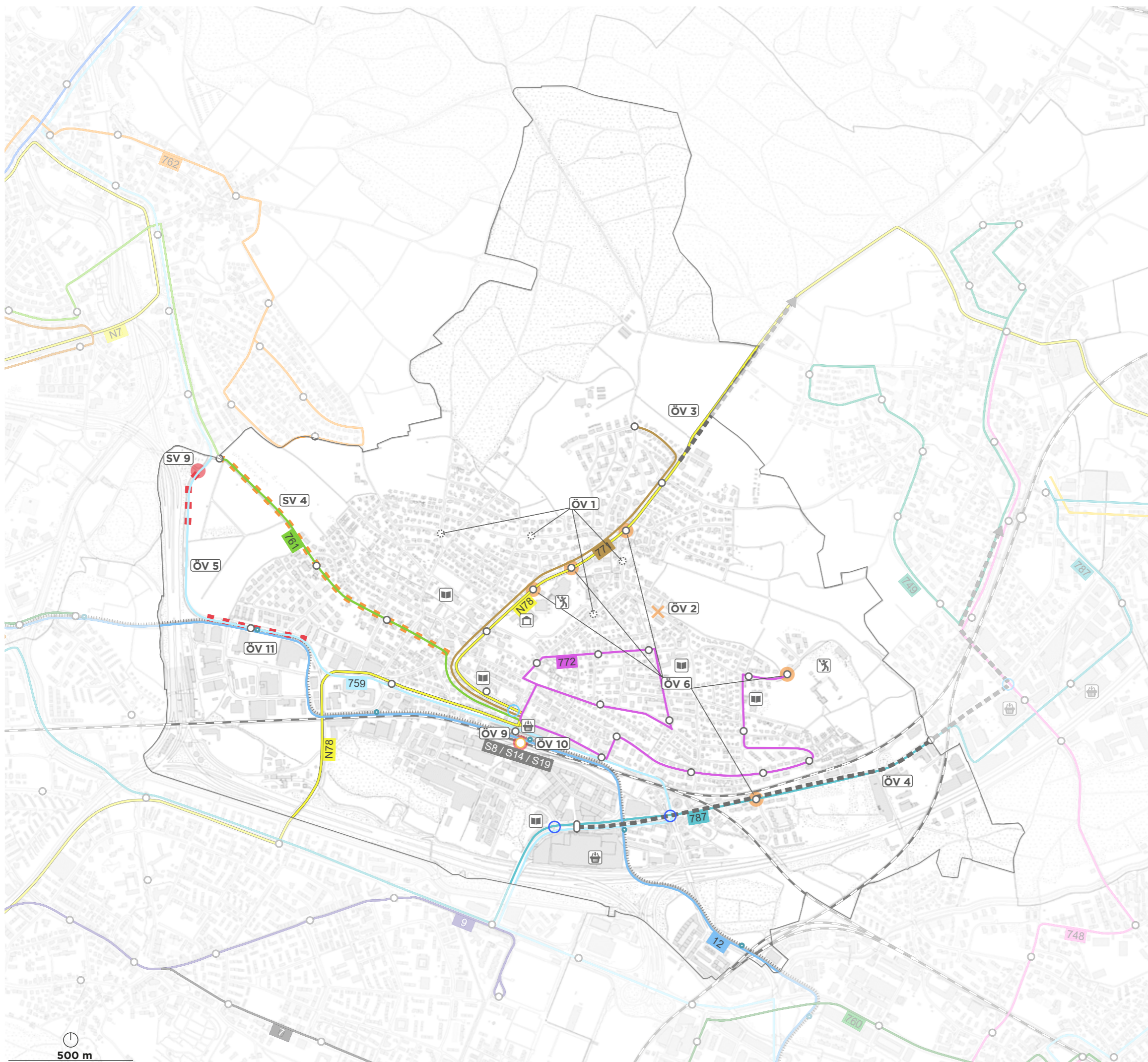
Massnahmen:

- ÖV 1 Optimierung Ortsbuslinienführung
- ÖV 2 Aufhebung der Bedienung der Haltestelle Guyer-Weg
- ÖV 3 Buslinie nach Bassersdorf
- ÖV 4 Verlängerung der Buslinie 765
- ÖV 5 Taktverdichtung Linie 759
- ÖV 6 Aufwertung Bushaltestelle
- ÖV 8 Elektronische Abfahrtstafeln
- ÖV 9 ÖV-Informationsangebot Bahnhof
- ÖV 12 Interessensvertretung ÖV-Angebot Schiene
- (SV 4) BGK Opfikerstrasse

-  Buslinie Tag
-  Buslinie Nacht
-  12: Glattalbahn
-  9/7: Tram

#### Informationsinhalt

-  Perimeter Wallisellen
-  Schule
-  Verwaltung
-  Einkaufen
-  Freizeit





### Massnahmenplan Fussverkehr

#### Übergeordnetes Netz

best. gepl.

- Wanderweg
- Fil Bleu
- Fil Vert
- Behebung Schwachstelle

Massnahmen:

- FVV 8 Anpassung Führung Hofkreuzung
- FVV 10 Fil Bleu
- FVV 11 Fil Vert
- (SV 1) BGK Alte Winterthurerstrasse

#### Kommunales Netz

best. gepl.

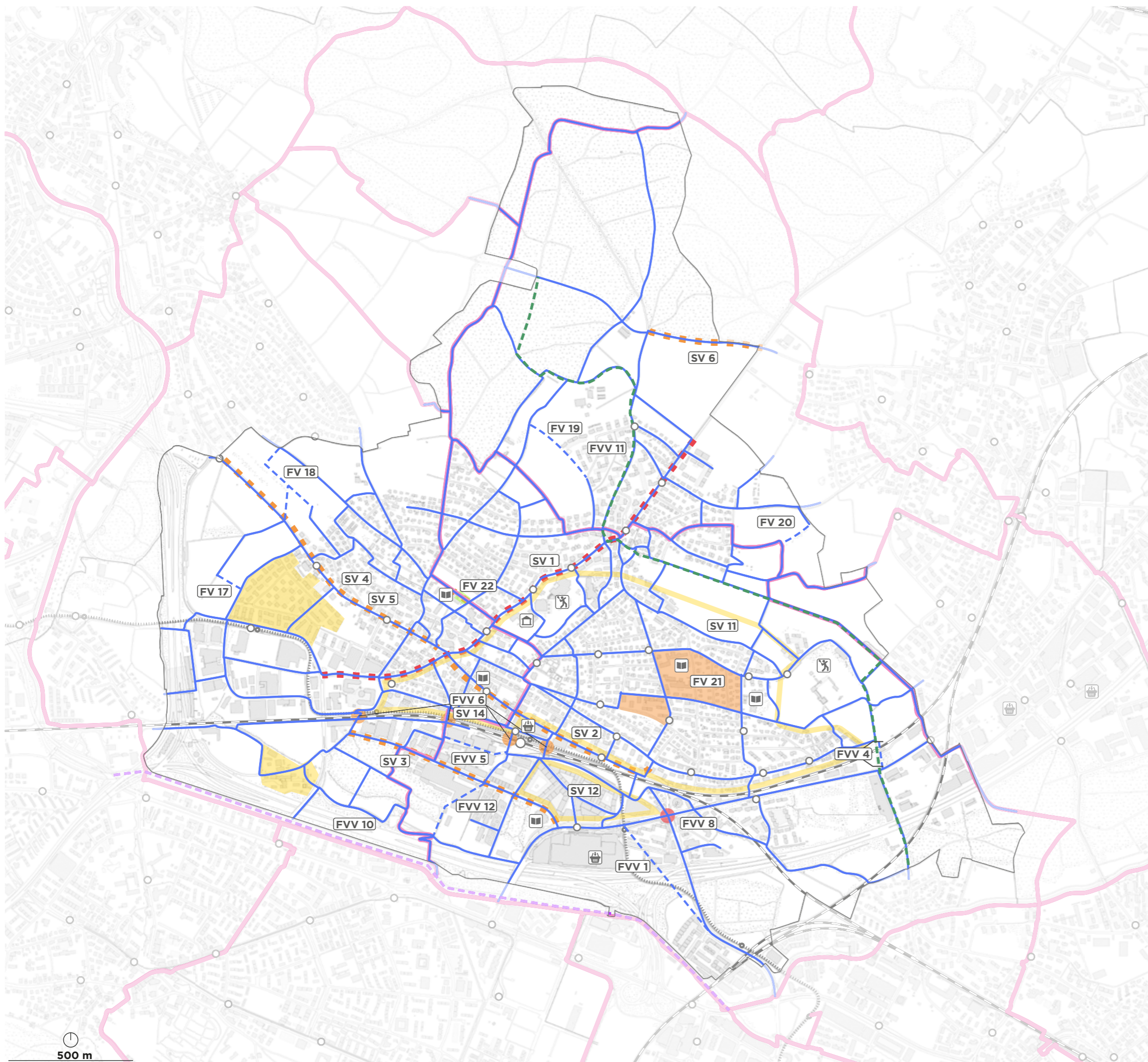
- Wichtige kommunale Verbindung
- Tempo-30 Zone
- Begegnungszone
- Behebung Schwachstelle

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 Melchrüti - Stierriet
- FV 18 Lückenschluss Stierriet - Rietgraben
- FV 19 Lückenschluss Engenbuelstrasse - Schützenstrasse
- FV 20 Lückenschluss Grundackerstrasse - Dietlikonerstrasse
- FV 21 Schulzone Bürgli / Mösli
- FV 22 Zeitlich begrenzte Durchfahrtsperre Alpen
- FV 23 Weiterführendes Konzept Sicherheit im Fussverkehr für Bevölkerungsgruppen mit besonderem Schutzbedarf
- (SV 2) BGK Bahnhof-/Neugutstrasse
- (SV 3) BGK Industriestrasse
- (SV 4) BGK Opfikonerstrasse
- (SV 6) T30 und zeitlich beschränkte Schliessung Erlenholzstrasse für MIV
- (SV 11) Tempo-30-Zone Zentrum
- (SV 12) Tempo 30 Richti-Areal
- (SV 13) Tempo 30 im Bottom-up Prinzip
- (SV 14) Einbahnregime Bahnhof- / Querstrasse, Umgestaltung Bahnhofplatz


#### Informationsinhalt

- Perimeter Wallisellen
- Bahnlinie mit Bahnhof
- Glattalbahnh mit Haltestelle
- Bushaltestelle
- Schule
- Verwaltung
- Einkaufen
- Freizeit



### Massnahmenplan Veloverkehr



#### Übergeordnetes Netz

- best. gepl.
- - - - Kant. Hauptverbindung
  - - - - Kant. Nebenverbindung
  - - - - Veloschnellroute
  - SchweizMobil-Route (keine im Gemeindegebiet)
  - Fil Bleu
  - - - Fil Vert
  -  Bike&Ride
  - Behebung Schwachstelle

#### Massnahmen:

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








#### Kommunales Netz

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

#### Massnahmen:

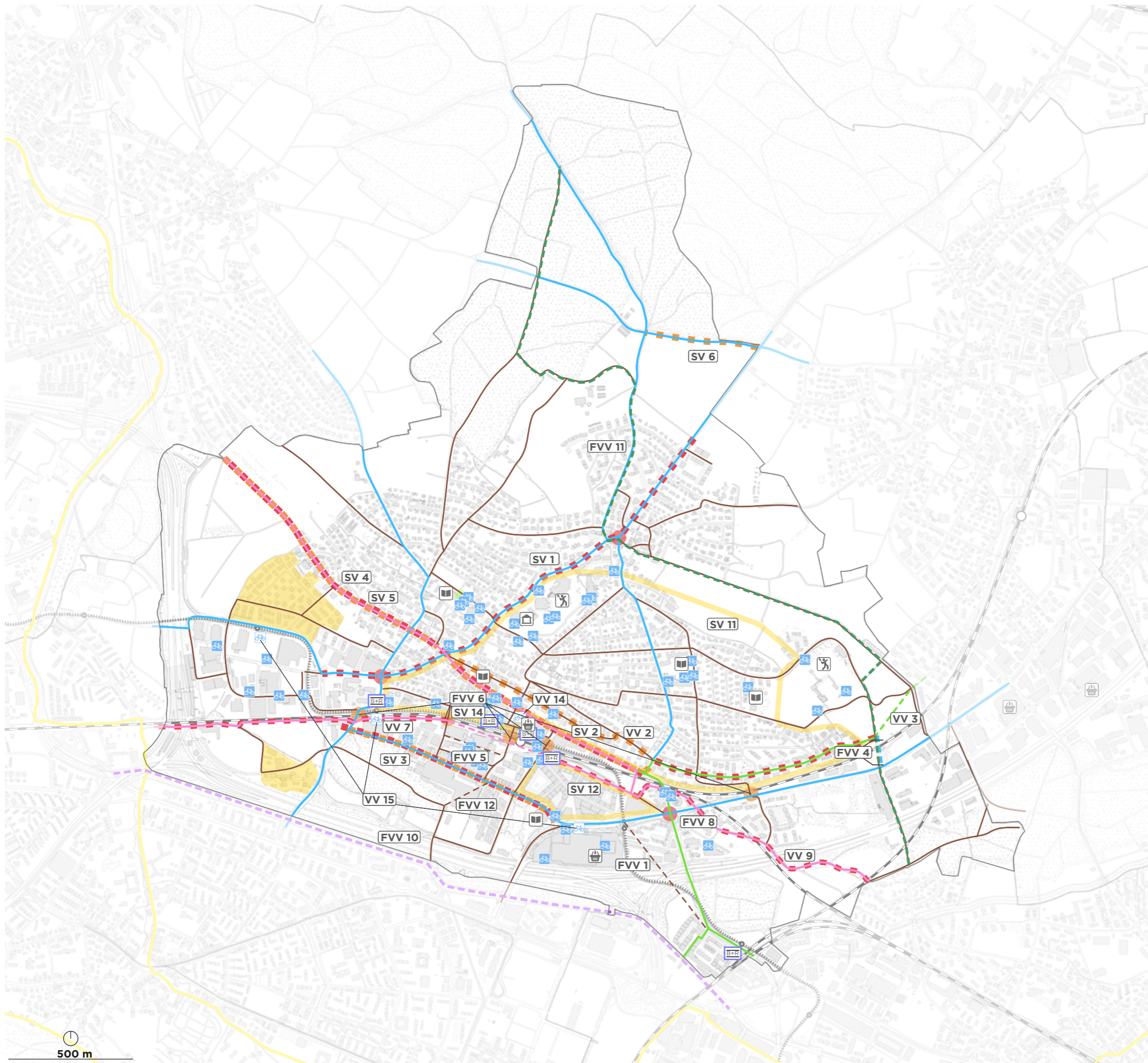
- FVV 1 Neue Verbindung Neugutstrasse (Zwicky-Areal)
- VV 2 Veloverbindung Rosenberg-, Einfangstrasse (inkl. Verbindung zur PU Breite)
- FVV 4 Neue Verbindung Schönenhofstrasse - Furtbachweg
- FVV 5 Lückenschluss Bahnhof Süd
- FVV 6 Unterführungen Bahntrasse
- FVV 12 Lückenschluss Grindelwald
- VV 13 Bike-Sharing im Glattal
- VV 14 Veloparkierung an publikumsrelevanten Standorten
- VV 15 Veloparkierung an stark frequentierten ÖV-Haltestellen
- VV 16 Private Veloparkierung
- (SV 2) BGK Bahnhof-/Neugutstrasse
- (SV 3) BGK Industriestrasse
- (SV 4) BGK Opfikerstrasse
- (SV 6) T30 und zeitlich beschränkte Schliessung Erlenholzstrasse für MIV
- (SV 11) Tempo-30-Zone Zentrum
- (SV 12) Tempo 30 Richti-Areal
- (SV 13) Tempo 30 im Bottom-up Prinzip
- (SV 14) Einbahnregime Bahnhof- / Querstrasse, Umgestaltung Bahnhofplatz

#### Informationsinhalt

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

Stand: 04.06.2020

Kartengrundlage: © Übersichtsplan Kt. Zürich



500 m

### Massnahmenplan Parkierung

#### Übergeordnete Anlagen

best. gepl.

 Park&Ride

#### Kommunale Anlagen

best. gepl.








 Kommunale öffentliche Parkierungsanlage

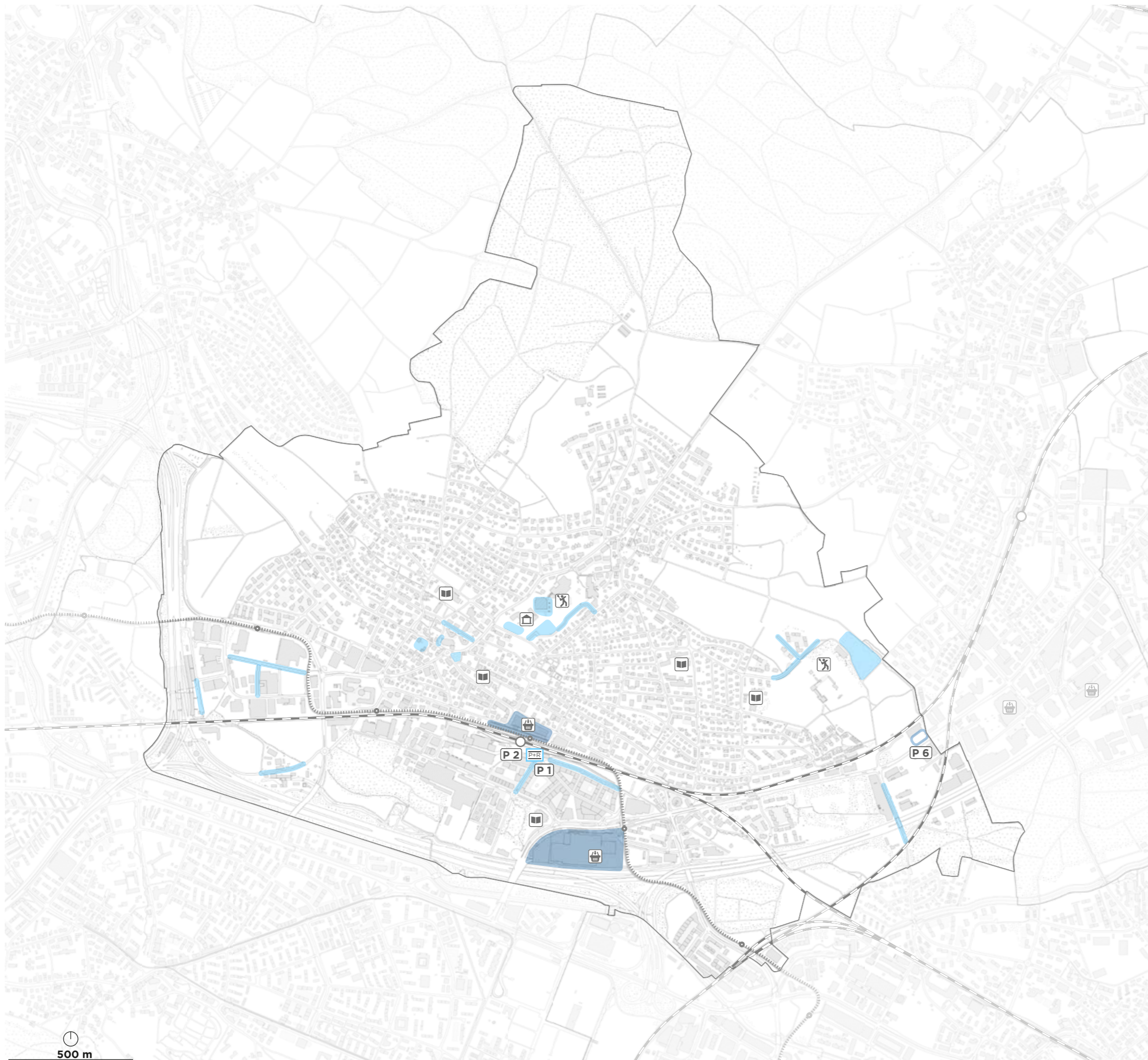
 Öffentlich zugängliche private Parkierungsanlage

Massnahmen:

- P 1 P+R-Konzept bzw. neue Nutzungsformen dieser Parkplätze
- P 2 Verschiebung Parkplätze in unterirdische Anlagen am Bahnhof
- P 3 Gebührenreglement der bewirtschafteten öffentlichen Parkplätze
- P 4 Anpassungen Parkkartengebühren und Parkkartenvergabe
- P 5 Parkplatzerstellungspflicht bei Neu- und Umnutzungen
- P 6 Verlagerung Parkplätze von Sportzentrum zum Lidl (Wochenende, Grossereignisse)

#### Informationsinhalt

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



## A3 Massnahmenliste

**GVK Wallisellen: Massnahmenliste (Arbeitsinstrument der Beratenden Kommission Verkehr)**

EBP, Stand: 23.06.2020

**Attribute**

Nummer (Nr.) Massnahme: nach Themengebiet (Ü: Übergeordnet, SV: Strassenverkehr, ÖV: Öffentlicher Verkehr, FVV: Fuss- und Veloverkehr, VV: Veloverkehr, FV: Fussverkehr, P: Parkierung, GV: Güterverkehr)

Titel der Massnahme

Beschrieb: Kurze Erläuterung

Bemerkungen: Abhängigkeiten, Zielkonflikte, offene Fragen, Diskussion Arbeitsgruppe

Quelle der Massnahme: bereits vorliegend oder aus Erarbeitung GVK/kRPV

Vorschlag Schwerpunkt: Massnahmen von grosser Bedeutung und hoher Wirksamkeit für Gemeinde (BGK, Veloschnellrouten, kombinierte Mobilität, Parkierung)

Wirksamkeit auf das gesamte Verkehrssystem (qualitative Einschätzung): gering, mittel, hoch

Kostengrösse: < 100'000 CHF, 100'000 bis 500'000 CHF, 0.5 - 1 Mio. CHF, 1 bis 5 Mio. CHF, >CHF 5 Mio. CHF

Priorität: Sofort (<1.Jahr), kurzfristig (1-5 Jahre), mittelfristig (5-10 Jahre), langfristig (10-15 Jahre)

GVK/kRPV: Aufnahme im Gesamtverkehrskonzept (GVK), Aufnahme in kommunalen Richtplan Verkehr (kRPV), X=Aufnahme

Erfüllung Stossrichtung: Erreichen der für das Themengebiet definierten Stossrichtungen (X=erfüllt)

Massnahmeträger: Gemeinde, Kanton, andere

Planungsstand der Massnahme

Nächste Schritte: aus Sicht der Gemeinde Wallisellen (Vorschlag)

**Einführung**

Schwerpunktmassnahmen (BGK, Veloschnellrouten, Fil Glattal, Kombinierte Mobilität, Parkierung)

Ausschliesslich kommunale Massnahmen (Massnahmeträger: Gemeinde)

Sofortmassnahmen (Quick-Wins)

Wirksamkeit einer Massnahme aus einem anderen Verkehrsthema

Nr.	Titel	Beschrieb	Bemerkungen	Quelle	Vorschlag Schwerpunkt	Wirksamkeit	Kostengrösse	Priorität	GVK	kRPV	Massnahmeträger	Planungsstand	Vorschlag Nächste Schritte
<b>Übergeordnete Massnahmen</b>													
Ü 1	Mobilitätskonzepte Entwicklungsgebiete (Fokusareale, Areal mit Gestaltungsplänen, grosse Bauvorhaben ab 30 PP)	Festschreibung von Mobilitätskonzepten im Rahmen von Gestaltungsplänen, Planungen von Entwicklungsgebieten und grossen Bauvorhaben (>30 Parkplätze). Darin wird u.a. die Erschliessung mit ÖV/Fuss- und Veloverkehr, Anzahl Parkplätze und Veloabstellplatz festgesetzt. Prüfung durch Gemeinde. Bei Nutzungsformen, die ein erhöhtes Verkehrsaufkommen zur Folge haben, wird eine Bewirtschaftungspflicht für neue private, öffentlich zugängliche Parkplätze vorgeschrieben. Prüfung des Gebührenreglements durch Gemeinde.	Gestaltungspläne müssen bereits heute ein Mobilitätskonzept aufweisen, mit der Massnahme werden auch für weitere Gebiete und grosse Bauvorhaben (>30 PP) Mobilitätskonzepte eingefordert. Darin sollen die Parkplatzgebühren angegeben und durch die Gemeinde geprüft werden.	Erarbeitung GVK/kRPV	ja	hoch	< 100'000 CHF	kurzfristig	X	-	Gemeinde	Strategische Planung	Überarbeitung BZO, Prüfung Erarbeitung eines kommunalen oder regionalen Leitfadens, was ein Mobilitätskonzept enthalten muss
Ü 2	Mobilitätsortplan (digital/analog)	Mobilitätsortplan, der ÖV-Haltestellen, Veloabstellplätze, Mobility-Standorte etc. zeigt und an wichtigen Stellen in der Region aufgehängt wird resp. auch online zugänglich ist.	-	Erarbeitung GVK/kRPV	-	gering	< 100'000 CHF	kurzfristig	X	-	Gemeinde	Strategische Planung	GR-Beschluss für Erarbeitung
Ü 3	Information und Kommunikation zur Mobilität	Die Bewohner/innen und Arbeitenden sowie die Unternehmen werden durch die Gemeinde über die Benutzung und das Angebot von ÖV und Fuss- und Veloverkehr informiert. Bsp. Aktionstage für einzelne Zielgruppen; Mögliche Kampagnen: Bike to Work, Gratis-Veloflicktag, mit dem Velo zur Schule (Weiterführung Veloprüfung), Spielerisches Velofahren z.B. in einem Parcours (Pumptrack), Velo-Check-Tag bei Schulen mit kleinen Reparaturen vor Ort. Auch Bewusstseinsbildung über Gefahrenstellen, insbesondere bei den besonders "gefährdeten" Gruppen (Senioren, Schulkinder).	Abteilung Sicherheit führt bereits Prävention mit Schulkindern durch. Massnahme geht darüber hinaus.	Erarbeitung GVK/kRPV	-	mittel	100'000 - 500'000 CHF	sofort	X	-	Gemeinde	Strategische Planung	Prüfung Einsatz Arbeitsgruppe, Kampagnen in Abstimmung mit wichtigen Akteuren vorbereiten und durchführen.
Ü 4	Reglement Sharing-Angebote	Erarbeitung eines Reglements zu Sharing-Angeboten (E-Scooter, free-floating Velo-Sharing-System etc.) auf Basis von Erfahrungen anderer Gemeinden/Städte. Der öffentliche Raum soll sinnvoll genutzt werden.	-	Erarbeitung GVK/kRPV	-	mittel	< 100'000 CHF	kurzfristig	X	-	Gemeinde	Strategische Planung	GR-Beschluss für Erarbeitung
<b>Strassenverkehr</b>													
SV 1	BGK Alte Winterthurerstrasse	Abstimmung von Betrieb und Gestaltung des Strassenraumes, hinsichtlich: -Inwertsetzung Ortsbauliche Qualitäten -Verbesserung Veloinfrastruktur auf kant. Nebenverbindung (Defizit Nr. L10, zu schmale Radstreifen; Defizit Nr. P9: Knoten Rieden, Velo über Trottoir) -Verbesserung Infrastruktur Fussverkehr (Defizit L8), Erhöhung Aufenthaltsqualität -Anpassungen ÖV-Haltestellen bzgl. Lage und Gestaltung, Ausbaustandard	Die Massnahme betrifft eine Regionale Verbindungsstrasse (Kantonsstrasse) und wird im RRP als "Umgestaltung Strassenraum aufgrund weiterer Kriterien" aufgeführt. Da der Abschnitt im RRP aufgeführt wird und nicht Teil der kritischen Strassenabschnitte gemäss kantonaler Analyse ist, gibt es hierfür keine Grundlage für eine Finanzierung durch den Kanton, mit einer Ausnahme: Zwischen Riedener- und Schäflistrasse gibt es eine Schwachstelle auf dem kantonalen Velonetz. Die Behebung dieser Schwachstelle könnte der Kanton mitfinanzieren.	RRP	ja	hoch	1 - 5 Mio. CHF	mittelfristig	X (als BGK)	X (als Umgestaltung)	Kanton, Gemeinde	Strategische Planung	Gespräch mit AFV suchen hinsichtlich Priorisierung und Finanzierungsmöglichkeiten; Massnahme allenfalls in Agglomerationsprogramm 5G eingeben
SV 2	BGK Bahnhof-/Neugutstrasse	Abstimmung von Betrieb und Gestaltung des Strassenraumes, hinsichtlich: - Verringerung Konflikte zwischen motorisiertem Individualverkehr, (Seitwärts-)Parkierung sowie Fuss- und Veloverkehr - Querungsstellen gemäss Wunschlinien des Fussverkehrs mit hohem Komfort (geringe Wartezeiten, Bsp. LSA) - Realisierung Veloschnellroute Wallisellen - Opfikon (Teil Ost), Verbesserung Bedingungen Veloverkehr (Defizit Nr. L2; keine Veloinfrastruktur vorhanden) - Überprüfung LSA-Anpassungen Knoten Bahnhof-/Kirchstrasse - Erhöhung städtebauliche Qualitäten und Aufenthaltsqualität Fussverkehr - Lärm: Temporeduktion zur Einhaltung der Lärmgrenzwerte (Tempo 30)	Die Arbeitsgruppe Verkehr erachtet eine Veloschnellroute auf der Bahnhofstrasse als schwer umsetzbar. Trotzdem ist diese Teil des kantonalen Velonetzes. Teilfinanzierung des BGK durch Kanton möglich, sofern die Veloschnellroute adäquat umgesetzt werden kann (heute eine Schwachstelle). Nach Möglichkeit Schwachstelle MaPlaFu 69.08 aufnehmen (mittlere Priorität). Im Rahmen des BGK sollen die Möglichkeiten hinsichtlich Optimierung FV-Querungen (Bsp. Wartezeiten an LSA) sowie LSA-Bedarf Bahnhofplatz geklärt werden.	Erarbeitung GVK/kRPV	ja	hoch	1 - 5 Mio. CHF	kurzfristig	X	X	Gemeinde	Strategische Planung	GR-Beschluss Submission BGK
SV 3	BGK Industriestrasse	Abstimmung von Betrieb und Gestaltung des Strassenraumes, hinsichtlich: -Verringerung Konflikte zwischen motorisiertem Individual- und Fussverkehr, Schaffung von Querungsstellen auf Wunschlinien im Fussverkehr -Verbesserung Bedingungen Veloverkehr auf kant. Nebenverbindung (Defizit Nr. L4; bestehende Radstreifen zu schmal) -allenfalls verbesserte Aufenthaltsqualität (abschnittsweise)	Auf der gesamten Industriestrasse wird eine Schwachstelle des kantonalen Velonetzes ausgewiesen. Die Behebung dieser Schwachstelle könnte der Kanton mitfinanzieren. Zudem Behebung der Schwachstelle MaPlaFu 69.43 (hohe Priorität).	Erarbeitung GVK/kRPV	ja	mittel	1 - 5 Mio. CHF	mittelfristig	X	X	Gemeinde	Strategische Planung	GR-Beschluss Submission BGK; Massnahme allenfalls in Agglomerationsprogramm 5G eingeben
SV 4	BGK Opfikerstrasse	Abstimmung von Betrieb und Gestaltung des Strassenraumes, hinsichtlich: - Reduktion Konflikte und Fahrzeitverluste im ÖV-Betrieb, inkl. Zusammenhang mit Anordnung Parkierung - Erhöhter Widerstand hinsichtlich Ausweichverkehr MIV in Fahrtrichtung Opfikon (zur Weststrasse) - allenfalls Temporeduktion (Tempo 30) - Realisierung Veloschnellroute Wallisellen - Opfikon, Verbesserung Bedingungen (Defizit Nr. L1; z.B. separate Ve-loinfrastruktur, Velostrasse oder Temporeduktion) - Erhöhung Aufenthaltsqualität Fussverkehr (Defizit Nr. L1) - evtl. optimierte Erschliessungen Gewerbe	Teilfinanzierung des BGK durch Kanton möglich, sofern die Veloschnellroute adäquat umgesetzt werden kann (heute eine Schwachstelle). Nach Möglichkeit Schwachstelle MaPlaFu 69.09-69.13 aufnehmen (mittlere Priorität).	Erarbeitung GVK/kRPV	ja	hoch	1 - 5 Mio. CHF	mittelfristig	X	X	Gemeinde	Strategische Planung	Koordination Kanton bezüglich Realisierung Veloschnellroute (Input abholen, Beteiligung klären), GR-Beschluss Submission BGK; ; Massnahme allenfalls in Agglomerationsprogramm 5G eingeben
SV 5	Zeitlich beschränkte Schliessung Opfikerstrasse für Durchgangsverkehr im MIV (Nachtsperre)	Opfikerstrasse für Durchgangsverkehr zwischen 20.00 und 6.00 Uhr sperren (nur Zubringerdienst, ÖV sowie Fuss-/ Veloverkehr gestattet): -Reduktion Lärmimmissionen -Verbesserung der Bedingungen für den Veloverkehr -Erhöhung Aufenthaltsqualität Fussverkehr (Defizit Nr. L1)	-	Planungen 2017 (SNZ)	-	gering	< 100'000 CHF	sofort	X	X	Gemeinde	Abklärungen verkehrliche Machbarkeit vorliegend	Festlegung Bestvariante durch AGV, GR-Beschluss Umsetzung
SV 6	T30 und zeitlich beschränkte Schliessung Erlenholzstrasse für MIV	Ausweitung zeitlich beschränkte Schliessung Erlenholzstrasse für den motorisierten Individualverkehr (Samstag und Sonntag) sowie Einführung T30 auf Erlenholzstrasse von Gemeindegrenze mit Dietlikon bis Knoten Erlenholz-/Klotenerstrasse zur Steigerung der Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr (verschiedene Defizite)	Sonntags bereits mit MIV-Fahrverbot belegt	Erarbeitung GVK/kRPV	-	gering	< 100'000 CHF	sofort	X	X	Gemeinde	Strategische Planung	Gespräch mit Kanton und Gemeinde Kloten hinsichtlich Bestvariante

Nr.	Titel	Beschrieb	Bemerkungen	Quelle	Vorschlag Schwerpunkt	Wirksamkeit	Kostengrösse	Priorität	GVK	kRPV	Massnahmenträger	Planungsstand	Vorschlag Nächste Schritte
SV 7	Kreisel Alte Winterthurer-/Loorenstrasse, Dietlikon/Wallisellen	Umbau des Knotens zu einem Kreisel aufgrund der Sicherheit (Unfallzahlen als Auslöser), angepasste Führung des Fuss- und Veloverkehrs	Der Kanton plant Knotenanpassung, diese ist jedoch nicht in übergeordneten Instrumenten verankert und kann daher nicht in den kRPV aufgenommen werden. Keine attraktive/direkte Querungshilfen für den Veloverkehr in Studie enthalten, daher keine Verbesserung für Fuss-/Veloverkehr.	Abklärungen AFV	-	gering	1 - 5 Mio. CHF	mittelfristig	X	-	Kanton (AFV-IP)	Verkehrsstudie vorliegend	Fachliche Beteiligung bei Ausarbeiten Vor-/Bauprojekt beim Kanton beantragen
SV 8	Konzept Regionales Verkehrsmanagement	Mit Verkehrsmanagement wird das optimierte Abwickeln der vorhandenen Verkehrsnachfrage weitgehend in der bestehenden Strasseninfrastruktur verstanden. Die hohe Verkehrsnachfrage im Glattal bedingt eine koordinierte Verkehrssteuerung. Hierzu soll ein Konzept zum flächendeckenden Verkehrsmanagement in Wallisellen und Umgebung (insbesondere Schwamendingen, Dietlikon, Brüttsellen, Dübendorf, Opfikon) erarbeitet werden. Dabei sollen an geeignete Stellen Verkehrsdosierungen auf den Hauptachsen unter Berücksichtigung der vorhandenen Stauräume realisiert werden. Bedeutende Achsen sind dabei die Überlandstrasse, die Neue Winterthurerstrasse und die Weststrasse, wo eine koordinierte LSA-Steuerung umzusetzen ist, um die Siedlungsbereiche zu schützen. Überlastzustände sollen nur ausserhalb des Siedlungsbereichs auftreten. Vom besseren Verkehrsfluss innerorts profitiert sowohl der Gesamtverkehr, insbesondere ÖV und FVV, als auch die Anwohner/Innen. Potenziale und Ansätze sollen im Rahmen des Konzepts untersucht werden.	Konzept über die RVS hinaus ist in übergeordneten Instrumenten nicht verankert und kann nicht in kRPV aufgenommen werden. Kanton hat keine zusätzlichen Planungen aufgenommen bisher, könnte aber mit Regionalplanung eingebracht werden.	Erarbeitung GVK/kRPV	-	mittel	100'000 - 500'000 CHF	kurzfristig	X	-	Kanton	Strategische Planung	Möglichkeiten mit ZPG und Kanton abklären
SV 9	LSA am Knoten West-/Austrasse, Opfikon/Wallisellen (RVS OW1)	Lichtsignalanlage am Knoten West-/Austrasse, Bau einer physischen oder elektronischen Busspur (Bus kann wartende Fahrzeuge überholen) auf der Weststrasse. Ziel: Überlastungsschutz der Wallisellenstrasse in Opfikon, Unterbindung der regionalen Schleichwegroute über die Austrasse, Reduktion ÖV-Verlustzeiten durch Eigentrasse und Priorisierung, Erhöhung der Sicherheit.	Erweiterung des Perimeters um Knoten West-/Opfikerstrasse (hohe Fahrzeitverluste beim ÖV, Überlast, Unfälle) wird gemäss Vorgespräch mit dem AFV in den Planungen geprüft.	RVS, RRP (27)	-	mittel	1 - 5 Mio. CHF	mittelfristig	X	X	Kanton (AFV-IP)	Variantenstudie	Beteiligung bei Ausarbeiten Vor-/Bauprojekt beim Kanton beantragen
SV 10	Unfallschwerpunktbetrachtung und -behebung auf Kantonsstrassen	Jährliche Überprüfung von Unfallschwerpunkten durch die KaPo (Basis: polizeilich erfasste Verkehrsunfälle der vergangenen 3 Jahre), Erarbeitung von kurz-/mittelfristigen Sanierungsmaßnahmen durch den Kanton.	wird bereits umgesetzt	Kanton	-	mittel	- (abhängig von Massnahmen)	kurzfristig	X	X	Kanton (KaPo, AFV-IP)	in Realisierung	Koordination mit Kanton über Abteilung Sicherheit
SV 11	Tempo-30-Zone Zentrum	Einführung einer zusammenhängenden Tempo-30-Zone im Zentrum von Wallisellen zwischen Alter Winterthurerstrasse, Bahntrasse, Neuer Winterthurerstrasse und Rieden. Ziel ist die Erreichung folgender Effekte: - Erreichung Lärmgrenzwerte Bahnhof-/ Rosenbergrasse gemäss vorliegendem T30-Gutachten, Verhinderung von zu vielen Temporegimewechseln ("Flickenteppich") - Erhöhung Schulwegsicherheit Schulhäuser/Kindergärten Bürgli/Mösi - Erhöhung der Sicherheit sowie der Attraktivität von öffentlichen Anlagen/Nutzungen (Gemeindehaus, Kirche, Altersheim etc.) - Reduktion der Konflikte Zu-/Wegfahrt Sportanlagen - Verminderung Ausweichverkehr durch Quartiere und Schwarzackerstrasse - Erhöhung Attraktivität Fuss- und Veloverkehr in Quartieren	Planungen T30 Bahnhof-/Rosenbergrasse laufen bereits, Erweiterung der T30-Zone. Mit Tempo 30 können einige Schwachstelle/Defizite vermindert oder teilweise behoben werden (MaPlaFu 69.02, 69.04, 69.15-69.32, niedrige und mittlere Priorität).	Erarbeitung GVK/kRPV	-	hoch	100'000 - 500'000 CHF	kurzfristig	X	X	Gemeinde	Gutachten T30 hinsichtlich Einhaltung Lärmgrenzwerte Bahnhof-/Rosenbergrasse vorliegend	Erarbeitung Gutachten T30 für gesamte Zone
SV 12	Tempo 30 Richti-Areal	Einführung einer Tempo-30-Zone im Bereich des Richti-Areals (Richti-Ring inkl. Geerenstrasse, ohne Industriestrasse) zur Erhöhung der Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs, auch in Bezug auf subjektive Verkehrssicherheit	gemäss Begehren seitens der Bevölkerung. Mit Tempo 30 können zwei Schwachstelle/Defizite vermindert oder teilweise behoben werden (MaPlaFu 69.37, 69.42; hohe Priorität).	Gemeinde	-	mittel	< 100'000 CHF	sofort	X	X	Gemeinde	T30-Gutachten inkl. Abklärungen mit KaPo liegt vor	Umsetzung, GR-Beschluss
SV 13	Tempo 30 im Bottom-up Prinzip	Überprüfung der Umsetzung von weiteren Tempo-30-Zonen auf Quartierstrassen gemäss Anliegen aus der Bevölkerung (Unterschriftensammlung gemäss kommunaler Wegleitung), Erarbeitung von Umsetzungskonzepten, Realisierung	-	Gemeinde	-	-	< 100'000 CHF	-	X	-	Gemeinde	Leitfaden der Gemeinde liegt vor	Arbeitsgruppe Verkehr prüft eingehende Begehren
(FV21)	Schulzone Bürgli / Mösi	Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Sicherheit der Schulkinder durch Temporeduktion und gestalterische Mittel wie farbliche Bodenmarkierung, "Blumentöpfe" etc.	-	Erarbeitung GVK/kRPV	-	mittel	< 100'000 CHF	sofort	X	X	Gemeinde	Strategische Planung	Gutachten mit Massnahmenvorschlag, Einbezug der Schule
(FV22)	Zeitlich begrenzte Durchfahrtsperre Alpen	Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Sicherheit der Schulkinder durch zeitlich begrenzte Durchfahrtsperre während Schulbetrieb (ca. 7 bis 18 Uhr)	Testbetrieb ist erfolgt	Erarbeitung GVK/kRPV	-	gering	< 100'000 CHF	sofort	X	X	Gemeinde	Pilotversuch	Dauerhafte Umsetzung mit KaPo klären
SV 14	Einbahnregime Bahnhof- / Querstrasse, Umgestaltung Bahnhofplatz	Neue Verkehrsführung des motorisierten Individualverkehrs im Einbahnregime von Quer- zu Bahnhofstrasse (ÖV unverändert), Reduktion der Konflikte im Fuss-/Veloverkehr, weniger Linksabbieger an Lichtsignalanlage, Erhöhung Widerstand für Schleichverkehr Schwarzackerstrasse. Verbunden mit der Massnahme wird auch der Bahnhofplatz hinsichtlich den Anforderungen von ÖV und FVV sowie hinsichtlich einer erhöhten Aufenthaltsqualität umgestaltet.	Behebung Schwachstelle MaPlaFu 69.01 (mittlere Priorität)	Planungen 2017 (SNZ)	ja	hoch	1 - 5 Mio. CHF	mittelfristig	X	X	Gemeinde	Verkehrliche Machbarkeitsstudie	GR-Beschluss für Vorprojektion Einbahnregime und Bahnhofplatz; Massnahme allenfalls in Agglomerationsprogramm 5G eingeben
SV 15	Abschnitt A1 Wallisellen - Dietlikon, Stadtautobahn	Optimierung Verträglichkeit zwischen Siedlung und Verkehr (Bsp. in Bezug auf Lärm, Ortsbild, Querungswiderstände), Homogenisierung des Verkehrsfusses mit geeigneten Massnahmen (Bsp. variable Geschwindigkeitsbegrenzungen), um Verkehrszusammenbrüche und Verlagerungen auf das untergeordnete Netz zu vermindern	-	RRP	-	mittel	> 5 Mio. CHF	mittelfristig	X	X	Bund (ASTRA)	RRP-Eintrag, Idee	Koordination über ZPG, Einbringen von Interessen
SV 16	Pannestreifenumnutzung N1 Verz. Zürich Nord - Verz. Brüttsellen	Permanente Umnutzung des Pannestreifens auf einer Gesamtlänge von 7.3km (beide Richtungen) mit baulichen Massnahmen, mit dem Ziel Verkehrszusammenbrüche auf der A1 und Verlagerungen auf das untergeordnete Netz zu vermindern	-	Sachplan Strasse	-	hoch	> 5 Mio. CHF	kurzfristig	X	X	Bund (ASTRA)	Festsetzung, AP in Erarbeitung	Koordination über Kanton
SV 17	Fahrverbot für Landwirtschaftsverkehr auf Schäfli-Grabenstrasse	Umsetzung Fahrverbot für den Landwirtschaftsverkehr auf Schäfli-Grabenstrasse, zur Minimierung von Konflikten und Immissionen im Wohnquartier, Erschliessung Gebiet Erlenwis/Rütacher über Alte Winterthurerstrasse.	Anschluss an Alte Winterthurerstrasse bereits bestehend, Vorhaben mit Kanton zu koordinieren	Planungen 2017 (SNZ)	-	tief	< 100'000 CHF	kurzfristig	X	-	Gemeinde	Abklärungen sistiert (2018)	Machbarkeit untersuchen (Befahrbarkeit, Fahrzeuganzahl, Bereitschaft Private), Koordination mit Kanton
<b>Öffentlicher Verkehr</b>													
ÖV 1	Optimierung Ortsbuslinienführung	Optimierung der Linienführung der Ortsbuslinien 771 und 772 zur Verfolgung folgender Zielsetzungen: - Direktverbindung von den Gebieten Langacker und Widenholz zum Zentrum von Wallisellen - Verbesserte Erschliessung Sportzentrum - Verbesserte Erschliessung Wallisellen Nord (Schäfli-Graben) - Erschliessung Wallisellen West - Verbesserte Erschliessung Alterszentrum - Meidung von sensiblen Schulzonen (nach Möglichkeit)	Die Führung der Ortsbuslinien soll optimiert werden. Dabei sind primär keine zusätzlichen Linien vorgesehen. Ist allenfalls kostenneutral.	Erarbeitung GVK/kRPV	ja	mittel	100'000 - 500'000 CHF	kurzfristig	X (Angebot)	X (Haltestellen)	Gemeinde	Strategische Planung	Studie in Auftrag geben, GR-Beschluss
ÖV 2	Aufhebung der Bedienung der Haltestelle Guyer-Weg	Aufhebung der Bedienung der Haltestelle Guyer-Weg (nur am Abend) zur Vereinheitlichung des Angebots; das Rundkurs-Angebot 771/772 soll ersetzt werden durch eine Weiterführung der normalen Busführung der Ortsbuslinien (auch am Abend)	Horizont 2021 – 2022 gemäss Einschätzung VBG	VBG	-	gering	< 100'000 CHF	kurzfristig	X (Angebot)	X (Haltestelle)	Gemeinde	Angebotsplanungen VBG	Planung auf Fahrplanwechsel 2021/22
ÖV 3	Buslinie nach Bassersdorf	Neue Buslinie vom Bahnhof Wallisellen nach Bassersdorf Zentrum, die nur stark frequentierte Bushaltestellen bedient (kurze Reisedauer)	Die Führung bis Bassersdorf Dorf bzw. Bahnhof Nord ist einer Bedienung von Bahnhof Süd vorzuziehen (Potenzial nicht mit Bahnhof, sondern mit Gesamtgemeinde). Die Verlängerung der Buslinie 765 ist keine attraktive Verbindung mit Bassersdorf, da sie nicht-direkt geführt wird und nicht das Zentrum von Wallisellen anbindet.	Erarbeitung GVK/kRPV	-	mittel	- (je nach Linienführung,	mittelfristig	X	-	Gemeinde, VBG	Strategische Planung	Koordination mit ZVV, Machbarkeitsstudie, Beteiligung von Bassersdorf und Kanton klären
ÖV 4	Verlängerung der Buslinie 765	Linie 765: Verlängerung der Buslinie Flughafen – Kloten – Bassersdorf – Dietlikon bis zum Glattzentrum. In Überlagerung zur Buslinie 787 ergäbe sich ein 7.5min-Takt.	Horizont 2020 – 2021 gemäss Einschätzung VBG, seitens der Gemeinde Wallisellen nicht prioritär	VBG	-	mittel	- (je nach Linienführung,	kurzfristig	X	-	Kanton (VBG)	Angebotsplanungen VBG	Keine (Gemeinde in passiver Rolle)
ÖV 5	Taktverdichtung Linie 759	Linie 759: Verdichtung auf 7.5min-Takt zwischen Flughafen und Glattzentrum, Verbesserung der Verbindung zu Opfikon und Kloten	Horizont 2023 – 2025 gemäss Einschätzung VBG	VBG	-	mittel	- (je nach Linienführung,	mittelfristig	X	-	Kanton (VBG)	Angebotsplanungen VBG	Keine (Gemeinde in passiver Rolle)
ÖV 6	Aufwertung Bushaltestellen	Verbesserung Ausstattung (Witterungsschutz, Sitzgelegenheit etc.) der stark frequentierten Bushaltestellen (> 100 Fahrgäste pro Tag), z.B. Haltestellen Sportzentrum, Ifang, Alte Winterthurerstrasse (u.a. Alterszentrum).	Alte Winterthurerstrasse: Zeitliche Abhängigkeiten mit Umsetzung BehiG an Bushaltestellen und Strassensanierung mit Kanton klären (Vorgespräch AFV, 12.03.)	Gemeinde	-	mittel	100'000 - 500'000 CHF	kurzfristig	X	X	Gemeinde	Strategische Planung	Haltestellen durch AGV festlegen, GR-Beschluss

Nr.	Titel	Beschrieb	Bemerkungen	Quelle	Vorschlag Schwerpunkt	Wirksamkeit	Kostengrösse	Priorität	GVK	kRPV	Massnahmenträger	Planungsstand	Vorschlag Nächste Schritte
ÖV 7	Erweiterung Glattalbahn: Flughafen - Kloten Industrie - Bassersdorf	Erweiterung Stadtbahn zu einem wichtigen Zielort (Kloten Industrie), neue Direktverbindung von Wallisellen	Verlängerung bis Kloten Industrie innerhalb Horizont von 15 Jahre, Verlängerung bis Bassersdorf ist längerfristig. Bedeutung für Wallisellen eher untergeordnet (Direktverbindung, aber Umweg über Kloten).	KRP	-	mittel	> 5 Mio. CHF	langfristig	X	X	Kanton	Studie	Keine (Gemeinde in passiver Rolle)
ÖV 8	Elektronische Abfahrtstafeln	Elektronische Abfahrtstafeln in wichtigen öffentlichen Gebäuden (Sportzentrum, Hallenbad, Sekundarschulhaus, Glattzentrum etc.) mit Soll- und Ist-Fahrplänen des ÖV unter Berücksichtigung der Länge der Fusswege	-	Erarbeitung GVK/kRPV	-	gering	< 100'000 CHF	sofort	X	-	Gemeinde	Strategische Planung	Möglichkeiten mit ZVV klären (verfügbare Systeme), GR-Beschluss
ÖV 9	ÖV-Informationsangebot Bahnhof	Verbessertes Informationsangebot hinsichtlich Umsteigevorgänge am Bahnhof Wallisellen (Anzeigetafeln, Wegweisung, Busabfahrtszeiten in Unterführung etc.)	Massnahmenträger muss abgeklärt werden (Gemeinde, SBB, ZVV, VBG etc.)	Erarbeitung GVK/kRPV	-	gering	< 100'000 CHF	sofort	X	-	Gemeinde, SBB	Strategische Planung	Gespräch mit SBB suchen und Möglichkeiten abklären
ÖV 10	Regionaler Mobilitätshub Wallisellen	Umbau Bahnhof nutzen zur erhöhten Gestaltung als multimodalen Drehscheibe: attraktiver Ort mit Einkaufen/Gewerbe, optimierte Umsteigebeziehungen ÖV-Fuss-Velo-(MIV)	Abhängigkeit mit Massnahme SV14 Umgestaltung Bahnhofplatz (ein Beitrag der Gemeinde zum Mobilitätshub)	RRP, SBB	ja	hoch	- (abhängig von Planung)	mittelfristig	X	X	Bund (SBB)	Strategische Planung	Gespräch suchen mit SBB hinsichtlich Planungsabsichten (auch in Zusammenhang mit Anpassung Bahnanlagen Brüttenertunnel), Abstimmung mit ZPG
ÖV 11	Buspriorisierung Weststrasse	Buspriorisierung auf der Weststrasse zwischen Hertistrasse und LSA-Knoten West-/Alte Winterthurerstrasse, Buslinie 759	Massnahme wurde nicht gespiegelt mit Begleitgruppe, keine Schwachstelle seitens VBG	RRP	-	gering	1 - 5 Mio. CHF	kurzfristig	-	X	Kanton	Eintrag RRP, Idee	Keine (Gemeinde in passiver Rolle)
(SV 9)	LSA am Knoten West-/Austrasse, Opfikon/Wallisellen (RVS OW1)	Lichtsignalanlage am Knoten West-/Austrasse, Bau einer physischen oder elektronischen Busspur (Bus kann wartende Fahrzeuge überholen) auf der Weststrasse. Ziel: Überlastungsschutz der Wallisellenstrasse in Opfikon, Unterbindung der regionalen Schleichwegroute über die Austrasse, Reduktion ÖV-Verlustzeiten durch Eigenstrassierung und Priorisierung, Erhöhung der Sicherheit.	Erweiterung des Perimeters um Knoten West-/Opfikerstrasse (hohe Fahrzeitverluste beim ÖV, Überlast, Unfälle) wird gemäss Vorgespräch mit dem AFV in den Planungen geprüft.	RVS, RRP (27)	-	mittel	1 - 5 Mio. CHF	mittelfristig	X	X	Kanton (AFV-IP)	Variantenstudie	Beteiligung bei Ausarbeiten Vor-/Bauprojekt beim Kanton beantragen
(SV 4)	BGK Opfikerstrasse	Abstimmung von Betrieb und Gestaltung des Strassenraumes, hinsichtlich: - Reduktion Konflikte und Fahrzeitverluste im ÖV-Betrieb, inkl. Zusammenhang mit Anordnung Parkierung - Erhöhter Widerstand hinsichtlich Ausweichverkehr MIV in Fahrtrichtung Opfikon (zur Weststrasse) - allenfalls Temporeduktion (Tempo 30) - Realisierung Veloschnellroute Wallisellen - Opfikon, Verbesserung Bedingungen (Defizit Nr. L1; z.B. separate Ve-loinfrastruktur, Velostrasse oder Temporeduktion) - Erhöhung Aufenthaltsqualität Fussverkehr (Defizit Nr. L1) - evtl. optimierte Erschliessungen Gewerbe	Teilfinanzierung des BGK durch Kanton möglich, sofern die Veloschnellroute adäquat umgesetzt werden kann (heute eine Schwachstelle). Nach Möglichkeit Schwachstelle MaPlaFu 69.09-69.13 aufnehmen (mittlere Priorität).	Erarbeitung GVK/kRPV	ja	hoch	1 - 5 Mio. CHF	mittelfristig	X	X	Gemeinde	Strategische Planung	Koordination Kanton bezüglich Realisierung Veloschnellroute (Input abholen, Beteiligung klären), GR-Beschluss Submission BGK; ; Massnahme allenfalls in Agglomerationsprogramm 5G eingeben
ÖV 12	Interessensvertretung ÖV-Angebot Schiene	Verstärkte Interessensvertretung ggü. ZVV (und allenfalls ZPG) hinsichtlich Erhöhung Kapazitäten auf ÖV-Verbindungen in die Städte Zürich und Winterthur sowie in weitere umliegende Regionalzentren. Bahnstrecke Oerlikon - Dübendorf wird vom Kanton als Engpass in Spitzenzeiten ausgewiesen.	Zuständig für das ÖV-Angebot auf der Schiene ist der Kanton (Regionalverkehr).	Erarbeitung GVK/kRPV	-	gering	< 100'000 CHF	kurzfristig	X	-	Gemeinde	Strategische Planung	Gespräch mit ZVV hinsichtlich Handlungsbedarf und Möglichkeiten
<b>Fuss- und Veloverkehr</b>													
FVV 1	Neue Verbindung Neugutstrasse (Zwicky-Areal)	Attraktive und möglichst direkte Fuss-/ Veloverbindung zwischen Zentrum Wallisellen - Neugut/Zwicky	MaPlaFu 69.45 (hohe Priorität), Umsetzung durch Infrastruktur A1 massgeblich erschwert, Trasse GTB kann nicht genutzt werden, allenfalls Optimierung über Fil Bleu und Grindelwald	Erarbeitung GVK/kRPV, MaPlaFu	ja	mittel	0.5 - 1 Mio. CHF	kurzfristig	X	X	Gemeinde	Strategische Planung	Machbarkeitsstudie auslösen, GR-Beschluss
VV 2	Veloverbindung Rosenberg-, Einfangstrasse (inkl. Verbindung zur PU Breite)	Signalisation-/Markierungsanpassungen: Velostrasse mit Vortritt Veloverkehr. Dafür notwendig ist auch ein öffentliches Wegrecht zwischen Rotacker- und Rosenbergstrasse. Sicherstellung Anbindung an PU Breite.	Einfangstrasse ist kantonale Hauptverbindung, Behebung Schwachstelle, Ablehnung der Begleitgruppe vor allem infolge Veloroute durch Furtbachquartier	Erarbeitung GVK/kRPV	-	gering	< 100'000 CHF	mittelfristig	X	X	Gemeinde	Strategische Planung	Abstimmung mit geplanter Radwegstudie des Kantons, Eingabe Prüfung Linienführung südlich der Bahngleise (anstatt Furtbach)
VV 3	Neue Verbindung Furtbachweg - Dietlikon	Schliessung der Netzlücke auf der kantonalen Hauptverbindung Wallisellen - Dietlikon zwischen Furtbachweg und Quartier Am Bach, genaue Linienführung noch offen.	Aus Sicht der Gemeinde ist eine Linienführung über die Unterführung Spitzacker (wird für Velofahrer/innen befahrbar gemacht) und entlang der Neuen Winterthurerstrasse (heute bereits eine Nebenverbindung) vorzuziehen. Vermeidung von zusätzlichem Flächenanspruch in Erholungszone und Reduktion der Konflikte im Furtbachquartier zwischen Veloverkehr und Fussverkehr/Aufenthalt (Privatweg mit öffentlichem Wegrecht). Trotzdem muss Massnahme in kRPV aufgenommen werden, da Bestandteil des kantonalen Velonetzplans.	Erarbeitung GVK/kRPV	-	gering	< 100'000 CHF	mittelfristig	X	X	Kanton (AFV-IP)	Strategische Planung	Abstimmung mit geplanter Radwegstudie des Kantons, Eingabe Prüfung Linienführung südlich der Bahngleise (anstatt Furtbach)
FVV 4	Neue Verbindung Schönenhofstrasse - Furtbachweg	Neue kurze Verbindung im Fuss- und Veloverkehr zwischen Schönenhofstrasse und Furtbachweg, inkl. Querung des Bahntrassees. Damit kann die Anbindung der Sportanlagen an die Veloverbindung (VV3) sowie die regionale Verbindung des Fil Vert sichergestellt werden. Zudem kann der Fussweg zur Parkierung Lidl (Grossereignisse Sportanlagen) sichergestellt werden.	Ablehnung der Begleitgruppe vor allem infolge Veloroute durch Furtbachquartier (nicht Bestandteil der Massnahme)	Erarbeitung GVK/kRPV	-	mittel	0.5 - 1 Mio. CHF	mittelfristig	X	X	Gemeinde	Strategische Planung	Weitere Abklärungen mit Planungen SBB (Realisierung Brüttenertunnel)
FVV 5	Lückenschluss Bahnhof Süd	Kombinierter Rad-/Gehweg in Ost-West-Richtung, Schliessung bestehende Netzlücke	MaPlaFu 69.03 (niedrige Priorität), Massnahme bereits Bestandteil des Gestaltungsplans	Erarbeitung GVK/kRPV, MaPlaFu	-	gering	< 100'000 CHF	kurzfristig	X	X	Gemeinde	Massnahme Gestaltungsplan	Prüfung Baueingabe hinsichtlich Lückenschluss
FVV 6	Unterführungen Bahntrasse	Alle Unterführungen des Bahntrassees sollen für den Fuss- und Veloverkehr begehbar bzw. befahrbar sein. Entschärfung Konflikte zwischen Fuss- und Veloverkehr mit Separierung der Flächen oder spezieller Signalisation.	in Planung im Zusammenhang mit Brüttenertunnel	Erarbeitung GVK/kRPV	-	mittel	< 100'000 CHF	sofort	X	X	Gemeinde	Strategische Planung	Umsetzungsvorschlag erarbeiten (Abteilung Sicherheit)
VV 7	Umsetzung Veloschnellroute Zürich (Stadtgrenze) - Unterführung Breiti	Separate komfortable Veloinfrastruktur entlang Bahntrasse	-	Kanton	ja	hoch	1 - 5 Mio. CHF	kurzfristig	X	X	Kanton (AFV-IP)	Vorprojekt	Beteiligung der Gemeinde bei Bauprojekt mit Kanton klären
FVV 8	Anpassung Führung Hofkreuzung	Entflechtung der Verkehrsmittel im Bereich der Hofkreuzung, eigene Infrastruktur für Fuss-/Veloverkehr (Prüfung Kreisel)	Massnahme wurde nicht gespiegelt mit Begleitgruppe, Kanton plant Radwegstudie	Kanton	ja	hoch	1 - 5 Mio. CHF	mittelfristig	X	X	Kanton (AFV-IP)	Korridorstudie	Beteiligung Gemeinde bei Radwegstudie mit Kanton klären, Inputs einbringen
VV 9	Umsetzung Veloschnellroute Unterführung Breiti - Dübendorf (Gemeindegrenze)	Separate komfortable Veloinfrastruktur über Föhrlbuckstrasse	Kanton plant Radwegstudie	Kanton, RRP	ja	hoch	1 - 5 Mio. CHF	mittelfristig	X	X	Kanton (AFV-IP)	Korridorstudie	Beteiligung Gemeinde bei Radwegstudie mit Kanton klären, Inputs einbringen
FVV 10	Fil Bleu	Regionale Freizeitverbindung Fuss-/Veloverkehr entlang Glatt: Ufergestaltung und separate komfortable Veloinfrastruktur	-	RRP	ja	mittel	1 - 5 Mio. CHF	kurzfristig	X	X	Kanton, ZPG, Gemeinden	Projektiertung	Fachliche Beteiligung während Projektiertung wahrnehmen
FVV 11	Fil Vert	Regionale Freizeitverbindung Fuss-/Veloverkehr Greifensee-Flugplatz Dübendorf/Hardwald-Flughafen Zürich (geringes Verkehrsaufkommen im Alltagsverkehr): Verbindung auf Gemeindegebiet Wallisellen ausscheiden, bestehende Routen nutzen, Netzlücken schliessen. Lückenschluss Unterführung Bahntrasse Schönenhofstrasse (FVV4).	Linienführung in GVK/kRPV als erster Vorschlag	ZPG	ja	mittel	1 - 5 Mio. CHF	mittelfristig	X	X	Kanton, ZPG, Gemein	Strategische Planung	Abstimmung Linienführung über ZPG
FVV 12	Lückenschluss Grindelwald	Kombinierter Rad-/Gehweg zum Lückenschluss Grindelwald und für Direktverbindung zwischen Bahnhof Wallisellen und Fil Bleu	-	Erarbeitung GVK/kRPV	-	gering	< 100'000 CHF	kurzfristig	X	X	Gemeinde	Erste Abklärungen	Klärung Möglichkeiten mit Reishauer
VV 13	Bike-Sharing im Glattal	Bikesharing-Angebot prüfen und wenn nötig erweitern: an den relevanten Bushaltestellen, bei Einkaufsnutzungen, bei Freizeitanlagen, und eventuell an weiteren Standorten	Zurzeit gibt es vier Standorte: Bahnhof Wallisellen, Schwimmbad, Zwicky-Areal, Glattzentrum; Erweiterung um mehr Standorte seitens Gemeinde grundsätzlich gewünscht. Abstimmung mit Nachbargemeinden.	Gemeinde	-	gering	< 100'000 CHF	kurzfristig	X	-	Gemeinde	Bike-Sharing in Realisierung	Nutzungsfazit ziehen, Gespräche mit Nachbargemeinden
VV 14	Veloparkierung an publikumsrelevanten Standorten	Schaffung nachfragegerechter und attraktiver Veloparkierung an publikumsrelevanten Standorten (insbesondere Einkaufen Bahnhof Nord und Bahnhof-Neugutstrasse). Hoher Ausbaustandard mit Beleuchtung, Überdachung.	-	Erarbeitung GVK/kRPV	-	mittel	< 100'000 CHF	sofort	X	X	Gemeinde	Strategische Planung	Konkrete Standorte evaluieren (Abteilung Sicherheit), Gespräche mit Privaten führen, Machbarkeiten klären

Nr.	Titel	Beschrieb	Bemerkungen	Quelle	Vorschlag Schwerpunkt	Wirksamkeit	Kostengrösse	Priorität	GVK	kRPV	Massnahmenträger	Planungsstand	Vorschlag Nächste Schritte
VV 15	Veloparkierung an stark frequentierten ÖV-Haltestellen	An gut frequentierten Bus-/Bahnhaltstellen sind Veloabstellplätze in hoher Qualität bereitzustellen, insbesondere Prüfung Belair (Überdachung), Herti (neue Abstellanlagen), Glattzentrum (neue Abstellanlage)	-	RRP, Erarbeitung GVK/kRPV	ja	mittel	< 100'000 CHF	sofort	X	X	Gemeinde	RRP-Eintrag, Idee	Abklärungen Machbarkeit mit VBG, Umsetzungsvorschlag erarbeiten
VV 16	Private Veloparkierung	Regelungen zur Quantität und Qualität der privaten Veloabstellplätzen in der Bau- und Zonenordnung bzw. im Parkierungsreglement aufnehmen. Grundsätze für Veloabstellplätze: - Ausreichende Anzahl, insbesondere gedeckte - direkt bei Eingängen/attraktiven Lagen - evtl. Lademöglichkeiten E-Bikes	-	Erarbeitung GVK/kRPV	-	mittel	< 100'000 CHF	kurzfristig	X	-	Gemeinde	Strategische Planung	Thema aufnehmen für Revision der BZO
FV17	Lückenschluss Melchrüti - Stierriet	Realisierung eines neuen Fusswegs, Behebung Schwachstelle N11, Nutzung hauptsächlich für Erholung/Freizeit	Spiegelung mit Begleitgruppe als Massnahmenpaket	Abteilung Tiefbau	-	gering	< 100'000 CHF	kurzfristig	X	X	Gemeinde	Strategische Planung	Projektierung
FV18	Lückenschluss Stierriet - Rietgraben	Realisierung eines neuen Fusswegs, Behebung Schwachstelle N10, Nutzung hauptsächlich für Erholung/Freizeit	Spiegelung mit Begleitgruppe als Massnahmenpaket	Abteilung Tiefbau	-	gering	< 100'000 CHF	kurzfristig	X	X	Gemeinde	Strategische Planung	Projektierung
FV19	Lückenschluss Engenbühlstrasse - Schützenstrasse	Realisierung eines neuen Fusswegs, Behebung Schwachstelle N9, Nutzung hauptsächlich für Erholung/Freizeit	Spiegelung mit Begleitgruppe als Massnahmenpaket	Abteilung Tiefbau	-	gering	< 100'000 CHF	kurzfristig	X	X	Gemeinde	Strategische Planung	Projektierung
FV20	Lückenschluss Grundackerstrasse - Dietlikonerstrasse	Realisierung eines neuen Fusswegs, Behebung Schwachstelle N12, Nutzung hauptsächlich für Erholung/Freizeit	Spiegelung mit Begleitgruppe als Massnahmenpaket	Abteilung Tiefbau	-	gering	< 100'000 CHF	kurzfristig	X	X	Gemeinde	Strategische Planung	Projektierung
FV21	Schulzone Bürgli / Mösi	Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Sicherheit der Schulkinder durch Temporeduktion und gestalterische Mittel wie farbliche Bodenmarkierung, "Blumentöpfe" etc.	-	Erarbeitung GVK/kRPV	-	mittel	< 100'000 CHF	sofort	X	X	Gemeinde	Strategische Planung	Gutachten mit Massnahmenvorschlag, Einbezug der Schule
FV22	Zeitlich begrenzte Durchfahrtsperre Alpen	Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Sicherheit der Schulkinder durch zeitlich begrenzte Durchfahrtsperre während Schulbetrieb (ca. 7 bis 18 Uhr)	Testbetrieb ist erfolgt	Erarbeitung GVK/kRPV	-	gering	< 100'000 CHF	sofort	X	X	Gemeinde	Pilotversuch	Dauerhafte Umsetzung mit KaPo klären
FV23	Weiterführendes Konzept Sicherheit im Fussverkehr für Bevölkerungsgruppen mit besonderem Schutzbedarf	Fokus Schulwegsicherheit und Betagtenersicherheit: Vertiefte Analyse aller relevanten Fusswege und Überprüfung auf Verkehrssicherheit, Ableitung von weiteren Massnahmen.	Zusammenarbeit mit Interessengruppen (Schule, Senioren etc.)	Erarbeitung GVK/kRPV	-	mittel	< 100'000 CHF	kurzfristig	X	-	Gemeinde	Strategische Planung	GR-Beschluss, Konzeptarbeiten auslösen
(SV 1)	BGK Alte Winterthurerstrasse	Abstimmung von Betrieb und Gestaltung des Strassenraumes, hinsichtlich: -Inwertsetzung Ortsbauliche Qualitäten -Verbesserung Veloinfrastruktur auf kant. Nebenverbindung (Defizit Nr. L10, zu schmale Radstreifen; Defizit Nr. P9; Knoten Rieden, Velo über Trottoir) -Verbesserung Infrastruktur Fussverkehr (Defizit L8), Erhöhung Aufenthaltsqualität -Anpassungen ÖV-Haltestellen bzgl. Lage und Gestaltung, Ausbaustandard	Die Massnahme betrifft eine Regionale Verbindungsstrasse (Kantonsstrasse) und wird im RRP als "Umgestaltung Strassenraum aufgrund weiterer Kriterien" aufgeführt. Da der Abschnitt im RRP aufgeführt wird und nicht Teil der kritischen Strassenabschnitte gemäss kantonalen Analyse ist, gibt es hierfür keine Grundlage für eine Finanzierung durch den Kanton, mit einer Ausnahme: Zwischen Riedener- und Schäflistrasse gibt es eine Schwachstelle auf dem kantonalen Velonetz. Die Behebung dieser Schwachstelle könnte der Kanton mitfinanzieren.	RRP	ja	hoch	1 - 5 Mio. CHF	mittelfristig	X (als BGK)	X (als Umgestaltung)	Kanton, Gemeinde	Strategische Planung	Gespräch mit AFV suchen hinsichtlich Priorisierung und Finanzierungsmöglichkeiten; Massnahme allenfalls in Agglomerationsprogramm 5G eingeben
(SV 2)	BGK Bahnhof-Neugutstrasse	Abstimmung von Betrieb und Gestaltung des Strassenraumes, hinsichtlich: - Verringerung Konflikte zwischen motorisiertem Individualverkehr, (Seitwärts-)Parkierung sowie Fuss- und Veloverkehr - Querungsstellen gemäss Wunschlinien des Fussverkehrs mit hohem Komfort (geringe Wartezeiten, Bsp. LSA) - Realisierung Veloschnellroute Wallisellen - Opfikon (Teil Ost), Verbesserung Bedingungen Veloverkehr (Defizit Nr. L2; keine Veloinfrastruktur vorhanden) - Überprüfung LSA-Anpassungen Knoten Bahnhof-/Kirchstrasse - Erhöhung städtebauliche Qualitäten und Aufenthaltsqualität Fussverkehr - Lärm: Temporeduktion zur Einhaltung der Lärmgrenzwerte (Tempo 30)	Die Arbeitsgruppe Verkehr erachtet eine Veloschnellroute auf der Bahnhofstrasse als schwer umsetzbar. Trotzdem ist diese Teil des kantonalen Velonetzes. Teilfinanzierung des BGK durch Kanton möglich, sofern die Veloschnellroute adäquat umgesetzt werden kann (heute eine Schwachstelle). Nach Möglichkeit Schwachstelle MaPlaFu 69.08 aufnehmen (mittlere Priorität). Im Rahmen des BGK sollen die Möglichkeiten hinsichtlich Optimierung FV-Querungen (Bsp. Wartezeiten an LSA) sowie LSA-Bedarf Bahnhofplatz geklärt werden.	Erarbeitung GVK/kRPV	ja	hoch	1 - 5 Mio. CHF	kurzfristig	X	X	Gemeinde	Strategische Planung	GR-Beschluss Submission BGK
(SV 3)	BGK Industriestrasse	Abstimmung von Betrieb und Gestaltung des Strassenraumes, hinsichtlich: -Verringerung Konflikte zwischen motorisiertem Individual- und Fussverkehr, Schaffung von Querungsstellen auf Wunschlinien im Fussverkehr -Verbesserung Bedingungen Veloverkehr auf kant. Nebenverbindung (Defizit Nr. L4; bestehende Radstreifen zu schmal) -allenfalls verbesserte Aufenthaltsqualität (abschnittsweise)	Auf der gesamten Industriestrasse wird eine Schwachstelle des kantonalen Velonetzes ausgewiesen. Die Behebung dieser Schwachstelle könnte der Kanton mitfinanzieren. Zudem Behebung der Schwachstelle MaPlaFu 69.43 (hohe Priorität).	Erarbeitung GVK/kRPV	ja	mittel	1 - 5 Mio. CHF	mittelfristig	X	X	Gemeinde	Strategische Planung	GR-Beschluss Submission BGK; Massnahme allenfalls in Agglomerationsprogramm 5G eingeben
(SV 4)	BGK Opfikonerstrasse	Abstimmung von Betrieb und Gestaltung des Strassenraumes, hinsichtlich: - Reduktion Konflikte und Fahrzeitverluste im ÖV-Betrieb, inkl. Zusammenhang mit Anordnung Parkierung - Erhöhter Widerstand hinsichtlich Ausweichverkehr MIV in Fahrtrichtung Opfikon (zur Weststrasse) - allenfalls Temporeduktion (Tempo 30) - Realisierung Veloschnellroute Wallisellen - Opfikon, Verbesserung Bedingungen (Defizit Nr. L1; z.B. separate Ve-loinfrastruktur, Velostrasse oder Temporeduktion) - Erhöhung Aufenthaltsqualität Fussverkehr (Defizit Nr. L1) - evtl. optimierte Erschliessungen Gewerbe	Teilfinanzierung des BGK durch Kanton möglich, sofern die Veloschnellroute adäquat umgesetzt werden kann (heute eine Schwachstelle). Nach Möglichkeit Schwachstelle MaPlaFu 69.09-69.13 aufnehmen (mittlere Priorität).	Erarbeitung GVK/kRPV	ja	hoch	1 - 5 Mio. CHF	mittelfristig	X	X	Gemeinde	Strategische Planung	Koordination Kanton bezüglich Realisierung Veloschnellroute (Input abholen, Beteiligung klären), GR-Beschluss Submission BGK; ; Massnahme allenfalls in Agglomerationsprogramm 5G eingeben
(SV 6)	T30 und zeitlich beschränkte Schliessung Erlenholzstrasse für MIV	Ausweitung zeitlich beschränkte Schliessung Erlenholzstrasse für den motorisierten Individualverkehr (Samstag und Sonntag) sowie Einführung T30 auf Erlenholzstrasse von Gemeindegrenze mit Dietlikon bis Knoten Erlenholz-/Klotenerstrasse zur Steigerung der Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr (verschiedene Defizite)	Sonntags bereits mit MIV-Fahrverbot belegt	Erarbeitung GVK/kRPV	-	gering	< 100'000 CHF	sofort	X	X	Gemeinde	Strategische Planung	Gespräch mit Kanton und Gemeinde Kloten hinsichtlich Bestvariante
(SV 11)	Tempo-30-Zone Zentrum	Einführung einer zusammenhängenden Tempo-30-Zone im Zentrum von Wallisellen zwischen Alter Winterthurerstrasse, Bahntrasse, Neuer Winterthurerstrasse und Rieden. Ziel ist die Erreichung folgender Effekte: - Erreichung Lärmgrenzwerte Bahnhof-/ Rosenbergstrasse gemäss vorliegendem T30-Gutachten, Verhinderung von zu vielen Temporegimewechseln ("Flickenteppich") - Erhöhung Schulwegsicherheit Schulhäuser/Kindergärten Bürgli/Mösi - Erhöhung der Sicherheit sowie der Attraktivität von öffentlichen Anlagen/Nutzungen (Gemeindehaus, Kirche, Altersheim etc.) - Reduktion der Konflikte Zu-/Wegfahrt Sportanlagen - Verminderung Ausweichverkehr durch Quartiere und Schwarzackerstrasse - Erhöhung Attraktivität Fuss- und Veloverkehr in Quartieren	Planungen T30 Bahnhof-/Rosenbergstrasse laufen bereits, Erweiterung der T30-Zone. Mit Tempo 30 können einige Schwachstelle/Defizite vermindert oder teilweise behoben werden (MaPlaFu 69.02, 69.04, 69.15-69.32, niedrige und mittlere Priorität).	Erarbeitung GVK/kRPV	-	hoch	100'000 - 500'000 CHF	kurzfristig	X	X	Gemeinde	Gutachten T30 hinsichtlich Einhaltung Lärmgrenzwerte Bahnhof-/Rosenbergstrasse vorliegend	Erarbeitung Gutachten T30 für gesamte Zone
(SV 12)	Tempo 30 Richti-Areal	Einführung einer Tempo-30-Zone im Bereich des Richti-Areals (Richti-Ring inkl. Geerenstrasse, ohne Industriestrasse) zur Erhöhung der Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs, auch in Bezug auf subjektive Verkehrssicherheit	gemäss Begehren seitens der Bevölkerung. Mit Tempo 30 können zwei Schwachstelle/Defizite vermindert oder teilweise behoben werden (MaPlaFu 69.37, 69.42; hohe Priorität).	Gemeinde	-	mittel	< 100'000 CHF	sofort	X	X	Gemeinde	T30-Gutachten inkl. Abklärungen mit KaPo liegt vor	Umsetzung, GR-Beschluss
(SV 13)	Tempo 30 im Bottom-up Prinzip	Überprüfung der Umsetzung von weiteren Tempo-30-Zonen auf Quartierstrassen gemäss Anliegen aus der Bevölkerung (Unterschriftensammlung gemäss kommunaler Wegleitung), Erarbeitung von Umsetzungskonzepten, Realisierung	-	Gemeinde	-	-	< 100'000 CHF	-	X	-	Gemeinde	Leitfaden der Gemeinde liegt vor	Arbeitsgruppe Verkehr prüft eingehende Begehren
(SV 14)	Einbahnregime Bahnhof-/ Querstrasse, Umgestaltung Bahnhofplatz	Neue Verkehrsführung des motorisierten Individualverkehrs im Einbahnregime von Quer- zu Bahnhofstrasse (ÖV unverändert), Reduktion der Konflikte im Fuss-/Veloverkehr, weniger Linksabbieger an Lichtsignalanlage, Erhöhung Widerstand für Schleichverkehr Schwarzackerstrasse. Verbunden mit der Massnahme wird auch der Bahnhofplatz hinsichtlich den Anforderungen von ÖV und FVV sowie hinsichtlich einer erhöhten Aufenthaltsqualität umgestaltet.	Behebung Schwachstelle MaPlaFu 69.01 (mittlere Priorität)	Planungen 2017 (SNZ)	ja	hoch	1 - 5 Mio. CHF	mittelfristig	X	X	Gemeinde	Verkehrliche Machbarkeitsstudie vorliegend	GR-Beschluss für Vorprojektierung Einbahnregime und Bahnhofplatz; Massnahme allenfalls in Agglomerationsprogramm 5G eingeben
<b>Parkierung</b>													
P 1	P+R-Konzept bzw. neue Nutzungsformen dieser Parkplätze	Bestimmung der Orte und Parkplatz-Anzahl der Park and Ride-Standorte, Prüfung/Überarbeitung Reglement Gebühren und Nutzung.	Interessensvertretung zu P+R-Standorte, diese können im RRP auf Antrag der Gemeinde auch gestrichen werden, Zusammenhang mit regionalem Mobilitätshub Wallisellen	ZPG	-	gering	< 100'000 CHF	mittelfristig	X	X	Gemeinde, Kanton, SBB	Strategische Planung	Gespräche ZPG, SBB



Nr.	Titel	Beschrieb	Bemerkungen	Quelle	Vorschlag Schwerpunkt	Wirksamkeit	Kostengrösse	Priorität	GVK	kRPV	Massnahmenträger	Planungsstand	Vorschlag Nächste Schritte
P 2	Verschiebung Parkplätze in unterirdische Anlagen am Bahnhof	Aufhebung der oberirdischen Parkplätze Neugutstrasse und Park and Ride, Prüfung der Möglichkeiten im Rahmen des Bahnhofumbaus	-	Erarbeitung GVK/kRPV	-	mittel	1 - 5 Mio. CHF	langfristig	X	X	Gemeinde, Kanton, SBB	Strategische Planung	Gespräche mit SBB führen, evtl. auch mit Integra (in Zusammenhang mit Planung südlich Bahnhof)
P 3	Gebührenreglement der bewirtschafteten öffentlichen Parkplätze	Erhöhung der Parkgebühren der bewirtschafteten öffentlichen Parkplätze (Parkuhren) in Abhängigkeit ihrer Lage, Integration von Gratisparkplätzen. Parkplatzbewirtschaftung als Teil der Lenkung der Verkehrsmittelwahl.	-	Erarbeitung GVK/kRPV	ja	hoch	< 100'000 CHF	kurzfristig	X	-	Gemeinde	Strategische Planung	Vergleichswerte von anderen Gemeinden prüfen und Anpassungsbedarf festlegen
P 4	Anpassungen Parkkartengebühren und Parkkartenvergabe	Erhöhung der Parkkartengebühren, restriktivere Parkkartenvergabe. Parkplatzbewirtschaftung als Teil der Lenkung der Verkehrsmittelwahl	-	Erarbeitung GVK/kRPV	-	hoch	< 100'000 CHF	kurzfristig	X	-	Gemeinde	Strategische Planung	Vergleichswerte von anderen Gemeinden prüfen und Anpassungsbedarf festlegen
P 5	Parkplatzerstellungspflicht bei Neubauten und Umnutzungen	Parkplatzerstellungspflicht bei Neubauten/Umnutzungen (für Wohnen und Arbeiten) in Abstimmung mit ÖV-Erschliessungsgüte sowie weiteren Faktoren herabsetzen. Integration in Bau- und Zonenordnung.	-	Erarbeitung GVK/kRPV	ja	mittel	< 100'000 CHF	kurzfristig	X	-	Gemeinde	Strategische Planung	Thema aufnehmen für Revision der BZO
P 6	Verlagerung Parkplätze von Sportzentrum zum Lidl	Zur Entlastung der Quartiere sollen am Wochenende und bei Grossereignissen Parkierungsflächen des Lidl bzw. an der Schönenhofstrasse genutzt werden. Mit der neu geplanten Fuss-/ Velounterführung und einem aufgewerteten Fussweg gelangen die Besucherinnen und Besucher zum Sportzentrum.	in Abhängigkeit der Unterführung Schönenhofstrasse - Furtbachweg	Erarbeitung GVK/kRPV	-	gering	< 100'000 CHF	mittelfristig	X	X	Gemeinde	Strategische Planung	Zu-/Abgänge klären, Gespräch mit Lidl
<b>Güterverkehr</b>													
GV 1	Einforderung Erschliessungs-/Verkehrskonzept und verkehrstechnisches Gutachten bei Entwicklung Industrie/Gewerbe	Bei Nutzungsformen, die ein erhöhtes Verkehrsaufkommen zur Folge haben, wird ein Verkehrskonzept mit einem verkehrstechnischen Nachweis der Leistungsfähigkeit verlangt. Dies wird in der Bau- und Zonenordnung aufgenommen.	-	Erarbeitung GVK/kRPV	-	hoch	< 100'000 CHF	kurzfristig	X	-	Gemeinde	Strategische Planung	Thema aufnehmen für Revision der BZO
GV 2	Verkehrskonzept Güterverkehr Bahnhof	Einforderung eines Verkehrskonzeptes, sofern signifikante Nutzungsänderungen der Retailflächen am Bahnhof (mehr Paketabholdienste etc.) verfolgt werden	-	Erarbeitung GVK/kRPV	-	mittel	< 100'000 CHF	mittelfristig	X	-	Gemeinde, SBB	Strategische Planung	Austausch mit SBB suchen
GV 3	Austausch und Konzept City Logistik	Austausch mit anderen Gemeinden/Städten zu vorhandenen Ansätzen in der City-Logistik, Erarbeitung eines kommunalen oder regionalen City-Logistik-Konzeptes.	City Logistik = Bündelung des städtischen Güterverkehrs, damit bei konstanter Versorgungsqualität die städtische Infrastruktur entlastet und die Wirtschaftlichkeit des städtischen Güterverkehrs erhöht wird. Dabei setzt die City Logistik am Zielpunkt der Warenströme an, den Empfängern. Von dort aus werden die Warenströme organisiert und zusammengefasst. Die Anlieferung in der Stadt soll sich auf wenige Fahrzeuge bzw. wo möglich auf Cargo Velos konzentrieren.	Erarbeitung GVK/kRPV	-	gering	< 100'000 CHF	mittelfristig	X	-	Kanton, Region, Gemeinde	Strategische Planung	Austausch mit anderen Gemeinden/Städten suchen, anschliessend Konzept-Erarbeitung