

Bülach, im September 2011

Stellungnahme der SVP Bülach zur Vernehmlassung des Gesamtverkehrskonzepts Bülach

Die SVP Bülach muss mit Befremden feststellen, dass bei der personellen Zusammensetzung der Kommission GVK keinerlei Rücksicht auf die politischen Kräfteverhältnisse in der Stadt Bülach genommen wurde.

Ebenso sind wir enttäuscht, dass nach so vielen Sitzungen und so langer Zeit wohl ein dickes Schriftstück vorliegt, deren Inhalt aber überhaupt nicht überzeugt.

In der Folge nehmen wir zu einigen Punkten des vorgelegten Konzepts konkret Stellung.

Konzept / Massnahmen

5.1.2 Verkehrsführung Zentrum

(Seite 80 + 81)

Die unter diesem Kapitel vorgestellten Lösungsvarianten 2 „Einbahnring Zentrum“ + 3 „Tangente Schwerzgruebstrasse“ sind als gangbare Varianten zu behalten. Diese sind geeignet, bei akut drohendem Verkehrskollaps einzugreifen.

FV Nr. 3 Netzergänzung Kernstrasse

(Seite 99)

Die Notwendigkeit eines speziellen Gehbereichs wird stark bezweifelt. Laut befragten Anwohnern sind lediglich wenige Fussgänger dort unterwegs. Der absolut überwiegende Teil der Fussgänger welche zum Bahnhof resp. Bushaltestelle gehen, wählen den Weg via Frohburgweg und dann über den privaten Verbindungsweg zur Solistrasse. Hinzu kommt, dass die Verschmälerung der ohnehin schon schmalen Strasse Gefahrensituationen produziert als diese aufhebt.

Somit muss ein allfälliger Gehbereich derart gestaltet sein (Bodenmarkierung), dass er jederzeit befahrbar ist. Die Abgrenzung mittels Pollern oder Randsteinen ist nicht „weich“ wie im Bericht behauptet und steht für uns nicht zur Debatte. Ebenso ist auf die Erstellung einer Trottoirüberfahrt zu verzichten, da sich das „Trottoir“ lediglich auf den Bereich der Einmündung erstreckt und anschliessend wieder direkt an die Strasse anstossende Privatgrundstücke sind. Somit ist auch keine Trottoirüberfahrt notwendig.

Gesamtverkehr Nr. 1 Umgestaltung Zentrumsdurchfahrt

(Seite 110)

Die Erhöhung des Durchfahrtswiderstands durch das Ortszentrum ist auf den ersten Blick betrachtet, eine für den Langsamverkehr interessante Massnahme. Der ausweichende MIV wird aber in der Folge zum ohnehin schon überlasteten Verkehrsknoten „Untertor“ geleitet, was wiederum Folgen für die Zürichstrasse haben wird. Eine lediglich moderate Erhöhung des Durchfahrtswiderstands könnte für den Kreisel Untertor noch erträglich sein.

Gesamtverkehr Nr. 2 Umgestaltung Altstadtring

(Seite 112)

Eine Umsetzung der Massnahmen zur Umgestaltung des Altstadtrings gemäss Gesamtverkehr Nr. 2 ist bei einer Umsetzung der Massnahmen gemäss Gesamtverkehr Nr. 1 nicht möglich. Sämtlicher Verkehr, welchen man aus dem Zentrum wegleitet, würde durch die massive Erhöhung des Durchfahrtswiderstands auf dem Altstadtring erneut behindert. Die Umsetzung beider Massnahmen ist schlecht und wird durch uns nicht unterstützt.

Gesamtverkehr Nr. 3 Umgestaltung Hauptverkehrsstrassen

(Seite 114)

Die Massnahmen zur Umgestaltung der Hauptverkehrsstrassen sind zu streichen. Hauptverkehrsstrassen dienen dazu eine möglichst flüssige Zu-, Weg- und Durchfahrt des Zentrums zu ermöglichen und sollen verkehrorientiert sein. Sie dürfen nicht durch Hindernisse wie Baumbepflanzungen und Gestaltungselemente behindert werden.

Gesamtverkehr Nr. 4 Umgestaltung Sammelstrassen

(Seite 115)

Sammelstrassen dienen dazu, den Verkehr zum und von einem Quartier zu führen. Um diese Aufgabe erfüllen zu können, ist möglichst auf Verkehrsbehinderung zu verzichten. Begegnungsfälle PW/PW müssen IMMER ohne anzuhalten möglich sein.

Massnahmen gemäss Gesamtverkehr Nr. 4 dürfen nur auf Sammelstrassen, welche von Ausweich- und Schleichverkehr betroffen sind, zurückhaltend eingesetzt werden.

ÖV Nr. 1 Aufwertung Bushaltestellen

(Seite 129)

Der behindertengerechten Ausgestaltung einer Bushaltestelle steht grundsätzlich nichts entgegen. Führt diese Ausgestaltung aber, wie beim Beispiel Berglistrasse, dazu, dass der Chauffeur sein Fahrzeug weit in den Gegenverkehr lenken muss, um nur einigermaßen richtig in die Haltestelle einfahren zu können oder dass bei einem stehenden Fahrzeug der Rest des Verkehrs nicht mehr weiterfahren kann, dann hat dies nichts mit der Behindertengleichstellung zu tun, sondern stellt lediglich eine weitere Behinderung des übrigen Verkehrs dar, welche nicht akzeptiert werden kann. Nötigenfalls muss über Landkäufe sichergestellt werden, dass nicht Fahrbahnfläche verringert werden muss, um eine Haltestelle behindertengerecht zu gestalten.

ÖV Nr. 5 Fahrbahnhaltestelle Mettmenriet Ost

(Seite 133)

Die Erstellung einer Fahrbahnhaltestelle Mettmenriet Ost für den ÖV stellt ein weiteres Hindernis dar, den MIV flüssig gestalten zu können. Insbesondere in Stosszeiten erzeugt diese Massnahme lediglich Stau, welcher sich weiträumig auswirken kann und sicherlich auch nicht zum Wohnkomfort in den angrenzenden Wohnüberbauungen beiträgt.

Grundsätzlich sollen Haltestellen so ausgestaltet werden, dass der Verkehrsfluss durch das stehende Fahrzeug nicht oder nur wenig beeinträchtigt wird.

MIV Nr. 6 Dosierung Eschenmosen

(Seite 126)

Die Erstellung einer Dosierstelle beim Stadtweiher ist eine völlig verfehlte Massnahme. Diese würde nur dadurch notwendig, wenn die falschen Erhöhungen der Durchfahrtswiderstände und verkehrsbehindernden Umgestaltungen wichtiger Strassen umgesetzt werden. Eine solche Massnahme ist indiskutabel und wird nicht unterstützt.

PI Nr. 1 Erarbeitung flächendeckendes Parkierungskonzept

(Seite 136)

In die Ueberlegungen eines Parkierungskonzepts ist auch die Erstellung eines leistungsfähigen Parkhauses für Langzeitparkierer/Arbeitskräfte miteinzubeziehen. Dieses soll in der Nähe der Altstadt, Bahnhof-fern, seinen Platz finden.

RV Nr. 2 Veloquerung Hochfelderstrasse (Seite 140)

Die heutige Situation wird von uns als sicherer befunden, als die vorgeschlagenen Massnahmen. Die Führung des Radverkehrs quer über die Bushaltestelle stellt unserer Meinung nach ein Sicherheitsrisiko für den Radfahrer dar, vor allem dann, wenn ein Bus in der Haltestelle steht. Die heutige Situation ist zu belassen.

Fazit

Auf den ersten Blick betrachtet wurden viele gute Massnahmen in Erwägung gezogen. Bei genauerem Hinsehen muss aber festgestellt werden, dass diese Massnahmen lediglich dem ÖV und dem Langsamverkehr (Radfahrer und Fussgänger) zugute kommen. Der motorisierte Individualverkehr MIV wurde nicht berücksichtigt oder mit den vorgeschlagenen Massnahmen werden die Verkehrsprobleme lediglich verlagert, meist noch verstärkt. Mit allen Massnahmen wird der MIV meist unnötig beschnitten.

Die vorgeschlagenen, mutlosen und mit geschätzten 24 Mio. Franken trotzdem sehr kostspieligen Massnahmen, zeugen von einer einseitig gefärbten und gewerbefeindlichen Verkehrspolitik.

Die Stadt Bülach hat bereits jetzt ein attraktives ÖV-Angebot, welche zudem auch schon heute deutlich über demjenigen anderer vergleichbarer Gemeinden liegt. Ebenfalls wurden zugunsten des Langsamverkehrs in der letzten Zeit etliche Massnahmen umgesetzt, sodass es hier lediglich noch einiger Ergänzungen bedarf. Der motorisierte Individualverkehr, welcher am meisten Schwierigkeiten hat, sich in Bülach zu bewegen, wird vernachlässigt und behindert, wo es nur geht.

Die Stadt Bülach ist grundsätzlich praktisch fertiggebaut, das heisst, man weiss ziemlich genau, auf wieviele Einwohner Bülach noch anwachsen wird und wo in Bülach diese leben werden. Es ist jetzt an der Zeit, ein mutiges und visionäres Gesamtverkehrskonzept auszuarbeiten, welches die Bedürfnisse des MIV auch wirklich berücksichtigt und nicht nur einseitig diejenigen von ÖV und LV.

Die SVP der Stadt Bülach ist nicht bereit, ein solches Konzept zu unterstützen und fordert eine Ueberarbeitung der vorgelegten Massnahmen durch eine neu besetzte Kommission. Diese ist unter Berücksichtigung der politischen Kräfteverhältnisse zu besetzen und bedarf, da die notwendigen Daten mittlerweile erhoben und vorhanden sind, nicht mehr des Beizugs von teuren externen Experten.

Namens der
Schweizerischen Volkspartei der Stadt Bülach SVP



David Weingartner, Fraktionspräsident