

# Kommunaler Richtplan Verkehr

Gesamtrevision 2021, Mitwirkungsbericht  
Schlussfassung vom 04.05.2021



<b>Prozessschritt</b>	<b>Datum</b> ( <i>kursiv: geplant</i> )
Verabschiedung Entwurf kRPV zur öffentlichen Auflage und Anhörung durch den Gemeinderat	23. Juni 2020
Öffentliche Informationsveranstaltung	26. August 2020
Öffentliche Auflage und Anhörung	31. August bis 30. Oktober 2020
Anhörung der nach- und nebengeordneten Planungsträger (Gemeinden, Regionalplanung)	10. Dezember 2020 bis 13. Januar 2021
Vorprüfung durch den Kanton	Do. 20. August bis Fr. 30. Oktober 2020
Genehmigung Berichtsentwurf durch die Abteilung Sicherheit der Gemeinde Wallisellen	14. Januar 2021
Genehmigung durch den Gemeinderat von Wallisellen	19. Januar 2021 04. Mai 2021
Zustimmende Kenntnisnahme durch die Gemeindeversammlung Wallisellen	<i>Juni 2021</i>

**Beratende Kommission Verkehr**

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

**Projektteam**

Remo Baumberger-Fischer  
 Karin Bächli  
 Andrina Pedrett  
 Lara Thomann

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

## Inhaltsverzeichnis

1.	Ausgangslage	5
1.1	Prozess	5
1.2	Öffentliche Auflage und Anhörung	6
1.3	Anhörung nebengeordnete Planungsträger	6
1.4	Kantonale Vorprüfung	6
2.	Zusammenfassung der berücksichtigten Einwendungen	8
2.1	Tempo 30 auf Quartierstrassen	8
2.2	Erweiterung Massnahme «Opfikonerstrasse, Nachtsperre für den MIV» (SV5)	9
2.3	Flankierende Massnahmen «Durchfahrtsperre Alpen» (FV22)	10
2.4	Ergänzungen im Velonetz	10
2.5	Ergänzungen bei Massnahmen zur Parkierung	11
3.	Zusammenfassung der nicht-berücksichtigten Einwendungen	12
3.1	Lückenschlüsse im Fuss- und Velowegnetz ausserhalb der Bauzonen	12
3.2	Ergänzungen bei Massnahmen zur Parkierung	13
3.3	Massnahme «T30 und zeitlich beschränkte Schliessung Erlenholzstrasse für den MIV» (SV6)	13
4.	Weitere Informationen	14

### Anhang

- A1 Auswertungstabelle aus der öffentlichen Auflage und Anhörung
- A2 Auswertungstabelle Anhörung der nebengeordneten Planungsträger
- A3 Auswertungstabelle der kantonalen Vorprüfung

### Ergänzende Dokumente (zur Mitwirkung abgegeben)

- Kommunaler Richtplan Verkehr, Richtplantext und Richtplankarte, Stand per 23.06.2020
- Kommunales Gesamtverkehrskonzept Wallisellen, Schlussbericht, Stand per 23.06.2020 (im Sinne eines Erläuterungsberichts)

## Verwendete Abkürzungen

BGK	Betriebs- und Gestaltungskonzept
DWV	Durchschnittlicher Werktagsverkehr
ES	Erschliessungsstrasse
FV	Fussverkehr
FVV	Fuss- und Veloverkehr
GR	Gemeinderat
GV	Güterverkehr
GVK	Gesamtverkehrskonzept
HLS	Hochleistungsstrasse
HVS	Hauptverkehrsstrasse
KRP	Kantonaler Richtplan
kRPV	Kommunaler Richtplan Verkehr
KVS	Kommunale Verbindungsstrasse
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park and Ride
PBG	Planungs- und Baugesetz
PP	Parkplatz
ROK	Raumordnungskonzept
RRP	Regionaler Richtplan
RVS	Regionale Verbindungsstrasse
SS	Sammelstrasse
SV	Strassenverkehr
T30	Tempo 30
T50	Tempo 50
VBG	Verkehrsbetriebe Glattal
VS	Verbindungsstrasse
VV	Veloverkehr
ZPG	Zürcher Planungsgruppe Glattal

# 1. Ausgangslage

## 1.1 Prozess

Abgeleitet vom Leitbild der Gemeinde Wallisellen will der Gemeinderat als Legislaturziel 2018-2022 die kommunale Verkehrsplanung erneuern. Der kommunale Richtplan Verkehr aus dem Jahr 2003 ist veraltet und muss den neuen Bedingungen angepasst werden. Er enthält sowohl die verkehrlichen Ziele der Gemeinde als auch konkrete Massnahmen. Im neuen kommunalen Richtplan Verkehr (kRPV) sollen gemäss Leitfaden des Kantons die Themenbereiche Strassenverkehr, ÖV, Fuss- und Veloverkehr, kombinierte Mobilität, Parkierung und Güterverkehr mit einem Zeithorizont von 15 Jahren behandelt werden. Mit der Genehmigung des kommunalen Richtplans Verkehr durch die Gemeindeversammlung und den Kanton wird er behördenverbindlich.

Hintergrund der Gesamtrevision

Als Grundlage für die Überarbeitung des kommunalen Richtplans Verkehr wurde zuerst ein kommunales Gesamtverkehrskonzept (GVK) erarbeitet. Dabei wurde die heutige verkehrliche Situation in Wallisellen ausführlich analysiert und beschrieben, es wurden Ziele und Stossrichtungen festgelegt zur zukünftigen Mobilität und es wurde aufgezeigt, welche Massnahmen zur Erreichung der Ziele notwendig sind. Das GVK ist ein strategisches Planungsinstrument für den Gemeinderat und die Verwaltung, es muss nicht durch die Gemeindeversammlung und den Kanton genehmigt werden. Im Sinne eines Erläuterungsberichts wurde es jedoch zur Information gemeinsam mit dem kommunalen Richtplan Verkehr öffentlich aufgelegt.

Gesamtverkehrskonzept als Grundlage

Der Gemeinderat hat die Bevölkerung eingeladen, die Erarbeitung des GVK aktiv zu begleiten: Alle Einwohner/-innen von Wallisellen wurden über den Anzeiger von Wallisellen sowie der Gemeinde-Homepage von Wallisellen aufgerufen, sich im Rahmen von zwei Workshops mit der verkehrlichen Entwicklung von Wallisellen aktiv auseinanderzusetzen. Auf den Aufruf haben sich rund 75 Personen gemeldet, darunter Vertretungen von Quartiervereinen, politischen Parteien, Schulpflege sowie Elternorganisationen. Ein erster Workshop am Mi. 30.10.2019 hat sich der Auslegeordnung mit Analyse und den Zielen/Stossrichtungen gewidmet. Anlässlich des zweiten Workshops vom Mi. 29.01.2020 wurden Massnahmenvorschläge diskutiert. Die Rückmeldungen wurden gesammelt, ausgewertet und sind in die Überarbeitung der Inhalte eingeflossen.

Partizipationsprozess

Der Gemeinderat Wallisellen hat am 23. Juni 2020 den Entwurf der Gesamtrevision des Kommunalen Richtplans Verkehr im Sinne von §7 PBG zur öffentlichen Auflage und zur Anhörung bei den nebengeordneten Planungsträgern verabschiedet. Am Mi. 26.08.2020 hat eine öffentliche Informationsveranstaltung stattgefunden, um die interessierte Bevölkerung aus erster Hand über die Inhalte in Kenntnis zu setzen. Die Auflage wurde vom 31. August 2020 bis zum 30. Oktober 2020 durchgeführt. Parallel wurden die Dokumente auch dem Kanton zur Vorprüfung eingereicht. Die Nachbargemeinden und die Regionalplanungsgruppe wurden im Anschluss mit Frist bis zum 13. Januar 2021 ebenfalls zur Anhörung eingeladen.

Öffentliche Auflage und Anhörung

## 1.2 Öffentliche Auflage und Anhörung

Insgesamt gingen im Rahmen der öffentlichen Auflage und Anhörung rund 48 Einwendungen ein. Diese stammen von:

- 35 Privatpersonen
- 6 Parteien
- 7 Vereine, Interessensgruppen und Organisationen

Dabei wurden insgesamt über 280 verschiedene Anträge eingebracht und Kommentare abgegeben. Diese wurden zur Kenntnis genommen, ein Teil der Anliegen wurde berücksichtigt und zur Aufnahme empfohlen. Die Schwerpunkte der Einwendungen sowie der Umgang damit werden in den Kapiteln 2 und 3 zusammenfassend erläutert. Zur Dokumentation des Umgangs mit den einzelnen Einwendungen wird auf die Auswertungstabelle im Anhang A1 verwiesen.

Gemäss §7 PBG sind nicht oder nur teilweise aufgenommene Anliegen in einem Bericht der nicht berücksichtigten Einwendungen zu dokumentieren und die Ablehnung ist zu begründen. Im vorliegenden Bericht werden auch die Argumente bzgl. der berücksichtigten Einwendungen aufgeführt. Der Mitwirkungsbericht ist als Teil der Vorlage vom Gemeinderat zur Kenntnis zu nehmen, muss jedoch von der Baudirektion nicht genehmigt werden.

## 1.3 Anhörung nebengeordnete Planungsträger

Im Nachgang zur öffentlichen Auflage wurden auch die nach- und nebengeordneten Planungsträger gemäss §7 PBG zur Anhörung eingeladen. Dazu sind folgende Stellungnahmen bei der Gemeinde Wallisellen eingegangen:

- Bassersdorf mit 2 Anträgen/Kommentaren
- Dietlikon mit 4 Anträgen/Kommentaren
- Dübendorf ohne inhaltliche Anträge/Kommentare
- Kloten mit 1 Antrag/Kommentar
- Opfikon mit 1 Antrag/Kommentar
- Zürich mit 2 Anträgen/Kommentaren
- Zürcher Planungsgruppe Glattal (ZPG) mit 4 Bemerkungen/Empfehlungen

Die Schwerpunkte der Einwendungen sowie der Umgang damit werden gemeinsam mit den Resultaten aus der öffentlichen Auflage und Anhörung in den Kapiteln 2 und 3 zusammenfassend erläutert. Zur Dokumentation des Umgangs mit den einzelnen Einwendungen wird auf die Auswertungstabelle im Anhang A2 verwiesen.

## 1.4 Kantonale Vorprüfung

Die Gemeinde Wallisellen hat den Entwurf des kRPV am 20. August 2020 beim Kanton Zürich zur Vorprüfung eingereicht. Im Rahmen seiner Vorprüfung über die verschiedenen Ämter und Fachstellen ARE, AFV, AWEL, ALN,

TBA-FALS sowie ARE/FS-LA hat der Kanton verschiedene Empfehlungen und Anträge eingereicht (Schreiben vom 30. Oktober 2020).

Insgesamt begrüsst der Kanton, dass der kRPV als zentrale Grundlage in der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aktiv angegangen wird, insbesondere unter Einbezug der Bevölkerung sowie der wichtigen Interessenvertreter. Die Vorlage sei sorgfältig ausgearbeitet und wird grundsätzlich positiv beurteilt. Zur Genehmigung sei der kRPV gemäss den Anträgen und Anmerkung zu überarbeiten.

Wesentliche Punkte aus der kantonalen Vorprüfung werden mit den Schwerpunkten der Einwendungen aus der öffentlichen Auflage und Anhörung angesprochen, die in den Kapiteln 2 und 3 zusammenfassend erläutert werden. Zur Dokumentation des Umgangs mit den einzelnen Anträgen und Empfehlungen des Kantons wird auf die Auswertungstabelle im Anhang A3 verwiesen.

## 2. Zusammenfassung der berücksichtigten Einwendungen

Im Folgenden werden wesentliche Punkte zu den berücksichtigten Einwendungen aufgeführt, der Umgang zu den Detailanträgen wird in den Anhängen A1 bzw. A3 beschrieben.

### 2.1 Tempo 30 auf Quartierstrassen

Zahlreiche Verfasserinnen und Verfasser von Stellungnahmen fordern, dass Tempo 30 nicht nur in den nordöstlichen Quartieren (vgl. Massnahme SV11 «Tempo-30-Zone Zentrum»), sondern flächendeckend, sprich auch in den nordwestlichen Quartieren umgesetzt wird. Es sei insbesondere hinsichtlich der Schulwegsicherheit (v.a. in Bezug zum Schulhaus Alpen) und der Gleichbehandlung der Quartiere wenig verständlich, warum dies nicht bereits vorgesehen sei. Zudem wird argumentiert, dass Tempo 30 eine deutliche Steigerung der Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr mit sich bringt. Einige Antragsstellerinnen und Antragssteller nehmen eine andere Sicht ein. Ihnen geht bereits die Massnahme SV11 «Tempo-30-Zone Zentrum» zu weit. Sie fordern einen Verzicht auf die Umsetzung von Tempo 30 in den Quartieren und begründen diesen mit Freiheitsrechten sowie den erforderlichen Strassenbreiten für Fahrzeuge des Güterverkehrs und der Landwirtschaft. Die Stützpunktfeuerwehr schätzt zudem Tempo 30 bezüglich Fahrten von Rettungsfahrzeugen in Tempo-30-Zonen mit baulicher Umsetzung sowie bezüglich der zeitlich verlängerten Zufahrten von Feuerwehrangehörigen als problematisch ein. Heute besteht zwischen der Gebäudeversicherung des Kantons Zürich (GVZ) und dem Gemeinderat von Wallisellen zur Stützpunktfeuerwehr eine vertragliche Vereinbarung, dass im Gemeindegebiet 10 Einsatzkräfte der Feuerwehr innerhalb von 10 Minuten am Einsatzort sein müssen. Diese Leistung sei bei der Einführung von flächendeckendem Tempo 30 auf Quartierstrassen in Frage gestellt. Der Kanton wiederum empfiehlt in seiner Stellungnahme, auch im nordwestlichen Teil von Wallisellen eine Niedrigtempozone vorzusehen oder inhaltlich zu begründen, warum diese nicht festgelegt werden.

Einwände und Anregungen

Im Entwurf des kRPV wird einerseits die Massnahme SV11 «Tempo-30-Zone Zentrum» aufgeführt. Sie ist begründet durch die lokalen Schulhäuser Bürgli und Mösli, weiteren öffentlichen Anlagen im Gebiet, die Zufahrt zu den Sportanlagen, der Attraktivitätserhöhung im Fuss-/Veloverkehr sowie der geplanten T30-Massnahmen im Bereich Bahnhof-/Rosenbergstrasse, die zur Reduktion von Lärmimmissionen (Einhaltung der Grenzwerte) umgesetzt werden sollen. Ein Niedrigtempoabschnitt auf der kommunalen Verbindungsstrasse bei gleichzeitigem (theoretischen) T50-Regime auf den Quartierstrassen dürfte zu Ausweichverkehr ins Quartier führen und ist darüber hinaus für die Verkehrsteilnehmenden wenig verständlich. Im Entwurf des kRPV wird weiter darauf hingewiesen, dass die Gemeinde ergänzend zu den definierten T30-Massnahmen ein Bottom-up-Prinzip verfolgt. Weitere Niedrigtempozonen werden auf Anliegen aus der Bevölkerung geprüft, Basis hierfür ist die vorhandene kommunale Wegleitung.

Erläuterung



Eine flächendeckende Umsetzung von Tempo 30, dh. auch in den nordwestlichen Quartieren, ist aus fachlicher Sicht sinnvoll und wird entsprechend in den kRPV aufgenommen. Gründe sind die Kanalisierung des Verkehrs auf den Hauptachsen, die Reduktion von Immissionen in den Quartieren, die Erhöhung der Sicherheit (primär subjektiv und in Zusammenhang mit der Schulwegsicherheit), die Einheitlichkeit des Verkehrsregimes sowie die Steigerung der allgemeinen Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs. Bei der Umsetzung der T30-Zonen wird – sofern möglich – auf die Verkehrsregelung ohne bauliche Massnahmen gesetzt. Zur Einhaltung der Anforderungen bzgl. der Zufahrt von Feuerwehrangehörigen erfolgt eine Prüfung zusammen mit der Stützpunktfeuerwehr. Sie wird zudem bei der Massnahmenumsetzung einbezogen.

Umgang im kRPV

## 2.2 Erweiterung Massnahme «Opfikerstrasse, Nachtsperre für den MIV» (SV5)

Die Massnahme SV5 zur zeitlich beschränkten Schliessung für den Durchgangsverkehr im MIV (Nachtsperre) wird mehrheitlich begrüsst. Einige Antragstellerinnen und Antragsteller fordern darüber hinaus ein generelles Durchfahrtsverbot für den Schwerverkehr, vereinzelt Stellungnahmen auch für den gesamten MIV. Begründet wird dies mit den Lärmimmissionen im angrenzenden Wohnquartier sowie den Konflikten mit dem Fuss- und Veloverkehr. Einige Verfasserinnen und Verfasser schlagen vor, die Durchfahrtsperren ab dem Kreisel Doktorhaus (Alte Winterthurerstrasse) umzusetzen, damit der Nutzen möglichst maximiert werden kann. Zudem wird eine Verkehrsberuhigung (Tempo 30) gefordert, um die Konflikte zu reduzieren sowie die Attraktivität der Route zu reduzieren. Weiter werden Vorschläge für die Festlegung der Sperrfenster abgegeben. Die Stadt Opfikon beantragt einen Verzicht auf Sperrzeiten für den Durchgangsverkehr, da sie darin eine Einschränkung für den mit Opfikon verbundenen Verkehr sieht.

Einwände und Anregungen

Auf der Opfikerstrasse sind bisher zwei Massnahmen zum Strassenverkehr vorgesehen: Die Massnahme SV4 beinhaltet ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK, mittelfristig), das unter anderem auch die Defizite im Fuss- und Veloverkehr entfernt, sowie die Massnahme SV5 zur Nachtsperre für den Durchgangsverkehr (Sofortmassnahme). Gemäss Abklärungen der Gemeinde wäre ein zusätzliches generelles Durchfahrtsverbot für den Schwerverkehr grundsätzlich möglich. Die Ausweichroute führt über die Alte Winterthurer und Weststrasse. Die Anlieferung mit Lastwagen im Quartier müsste aber weiterhin zugelassen werden. Eine Geschwindigkeitsreduktion wäre aus fachlicher Sicht grundsätzlich sinnvoll, um die verschiedenen Konflikte mit anderen Verkehrsmitteln zu verringern. Schliesslich ist auf dem Abschnitt auch die Umsetzung einer Veloschnellroute (gemäss kantonalem Velonetzplan) vorgesehen. Diese wird im Rahmen der Massnahme SV4 «BGK Opfikerstrasse» konkretisiert.

Erläuterungen

Ein generelles Durchfahrtsverbot für den Schwerverkehr wird zur weiteren Prüfung aufgenommen. Aufgrund der zahlreichen Ansprüche und einer vergleichsweise hohen gesamtverkehrlichen Komplexität des Abschnittes werden die Massnahmen SV4 und SV5 zu einem umfassenderen BGK zusammengeführt, im Rahmen dessen neben den betrieblichen (Geschwindigkeit,

Umgang im kRPV

Durchfahrtsverbot LW, Nachtsperre) auch die gestalterischen Elemente detailliert erarbeitet werden. Aufgrund der beschränkten Zeitfenster bzw. den Bezug zum Schwerverkehr dürfte die Stadt Opfikon nur in geringem Masse betroffen sein. Das Geschwindigkeitsregime ist in Abstimmung mit der flächendeckenden Umsetzung von Tempo 30 (vgl. Abschnitt 2.1) festzulegen. Der Zeithorizont des BGK wird aufgrund des grossen Handlungsbedarfs auf «kurzfristig» gesetzt, so dass möglichst bald die Ergebnisse aus dem BGK umgesetzt werden können.

### 2.3 Flankierende Massnahmen «Durchfahrtssperre Alpen» (FV22)

Die Durchfahrtssperre auf der Alpenstrasse wird von vielen Stellungnehmenden hinsichtlich Verkehrssicherheit um Schulen positiv beurteilt. Von Anwohnerinnen und Anwohnern werden jedoch flankierende Massnahmen zur Umsetzung der zeitlich begrenzten Durchfahrtssperre auf der Alpenstrasse während Unterrichtszeiten (Massnahme FV22) gefordert. Insbesondere die Bevölkerung an der Erikastrasse ist der Ansicht, dass bei einer Durchfahrtssperre die Verkehrsbelastungen auf der Erikastrasse durch Ausweichverkehr sowie Eltern-Taxis zunehmen werden. Zudem werden verschiedene Hinweise zur Ausdehnung der Sperrfenster sowie zur baulichen Umsetzung der Durchfahrtssperre abgegeben. Vereinzelt Stellungnehmende fordern eine dauerhafte Durchfahrtssperre und die Realisierung eines Pausenplatzes zwischen den Schulgebäuden.

Einwände und Anregungen

Die Massnahme FV22 geht auf ein Defizit hinsichtlich Schulwegsicherheit und Querungssicherheit von Kindern zurück. Heute ist eine Begegnungszone auf dem Abschnitt eingerichtet, trotzdem kommt es zu Konflikten zwischen dem MIV und Schülerinnen sowie Schülern. Zur Evaluation der Durchfahrtssperre wurde durch die Gemeinde Wallisellen zwischen Oktober und Dezember 2019 bereits ein Pilotversuch durchgeführt. Die Erfahrungen dabei waren positiv. Der Verkehr auf der benachbarten Erikastrasse hat dabei nicht zugenommen. Trotzdem nimmt die Gemeinde die Bedenken aus dem Quartier ernst.

Erläuterung

Die Massnahme FV22 wird grundsätzlich unverändert im kRPV belassen. Die genauen Sperrzeiten müssen im kRPV nicht festgehalten werden. Als flankierende Massnahme wird jedoch einerseits Tempo 30 in den benachbarten Quartieren ergänzt, und zwar im Rahmen der flächendeckenden Umsetzung vom Tempo 30 (vgl. Abschnitt 2.1). Andererseits wird ein Monitoring von Verkehrsbelastungen und Geschwindigkeiten in den benachbarten Quartierstrassen durchgeführt. Sollte sich entgegen der bisherigen Erfahrung ein bedeutender Ausweichverkehr zur gesperrten Alpenstrasse einstellen, werden weitere flankierende Massnahmen geprüft. Ein dauerhafter Pausenplatz auf der Alpenstrasse mit Sperrung für den MIV wird derzeit nicht verfolgt. Für die Umsetzung der Sperre sind Schranken vorgesehen, die genaue bauliche Umsetzung ist jedoch nicht im kRPV festzusetzen.

Umgang im kRPV

### 2.4 Ergänzungen im Velonetz

Im Rahmen der öffentlichen Anhörung wurden Vorschläge für Ergänzungen im kommunalen Velonetz abgegeben. Dazu gehören die Rosenbergstrasse (zwischen der Alten Winterthurerstrasse und der Oberen Kirchstrasse) und

Einwände und Anregungen

eine Diagonale von der östlichen Personenunterführung am Bahnhof über das Richti-Areal zum Glattzentrum. Der Kanton weist zudem in seiner Stellungnahme darauf hin, dass die Linienführung zur Veloschnellroute Wallisellen – Dübendorf auf Basis einer Radwegstudie angepasst wurde. Zudem empfiehlt er, die Anbindungen an den Fil Bleu gemäss Anregung der Region Glattal sowie gemäss der zwischenzeitlich durchgeführten Anpassung des kantonalen Velonetzplanes aufzunehmen. Schwachstellen, zu denen keine Massnahmen vorliegen, sind im Teilplan Veloverkehr ebenfalls aufzuführen. Die SBB weisen darauf hin, dass aufgrund der hohen Komplexität bisher im Rahmen des Umbauprojektes zum Bahnhof Wallisellen (im Zusammenhang mit dem Brüttenertunnel) keine separate Führung des Veloverkehrs in den Personenunterführungen vorgesehen ist. Eine solche würde zu bedeutenden Mehrkosten führen.

Das kommunale Velonetz wurde mit Fokus Alltagsverkehr in Bezug auf die wichtigen Attraktoren im Veloverkehr ausgeschieden. Die vorgeschlagenen Ergänzungen auf der Rosenbergstrasse und über das Richti-Areal entsprechen dieser Ausrichtung und verdichten das Netz sinnvoll, auch hinsichtlich der topografischen Gegebenheiten. Für das übergeordnete Velonetz ist eine Festsetzung im kantonalen Velonetzplan notwendig. In Bezug auf die neuen Anbindungen an den Fil Bleu wurde diese bereits vorgenommen, in Bezug auf die veränderte Linienführung zur Veloschnellroute Wallisellen – Dübendorf steht eine Festsetzung unmittelbar bevor. Die zentralen Personenunterführungen am Bahnhof Wallisellen werden bisher als Teil des kommunalen Velonetzes aufgeführt. Die Dichte der Gleisquerungen für den Veloverkehr ist im Allgemeinen hoch.

Erläuterung

Das Netz der kommunalen Verbindungen im Veloverkehr wird um die beiden Abschnitte der Rosenbergstrasse und über das Richti-Areal ergänzt und entsprechend im Teilplan Veloverkehr aufgeführt. Die vom Kanton empfohlenen Ergänzungen und Anpassungen zu den übergeordneten Veloverbindungen werden in Rücksprache mit der Fachstelle Veloverkehr des Kantons aufgenommen. Alle Schwachstellen des kantonalen Velonetzplanes werden im Teilplan Veloverkehr aufgeführt. Die kommunalen Velorouten bei den Personenunterführungen am Bahnhof Wallisellen werden als solche aufgehoben, da die bauliche Komplexität im Zusammenhang mit den Zu-/Abgängen zu den Perrons sehr hoch ist und drei weitere Querungsmöglichkeiten des Bahntrassees für den Veloverkehr bestehen (Herti, Oberwiesenstrasse, Breite).

Umgang im kRPV

## 2.5 Ergänzungen bei Massnahmen zur Parkierung

Sowohl von Seiten der Bevölkerung als auch des Kantons wird darauf hingewiesen, dass die Parkierungsanlage beim Curlingcenter Wallisellen auf dem Teilplan Parkierung so eingezeichnet ist, dass auch Fruchtfolgeflächen beansprucht würden. Dies sei entsprechend zu prüfen bzw. sei die Parkierungsanlage mit der heutigen Ausdehnung einzuzeichnen.

Einwände und Anregungen

Im kRPV sind die öffentlichen sowie die privaten, öffentlich zugänglichen Parkierungsanlagen aufzuführen. Eine Festsetzung der Anzahl Parkfelder ist nicht zwingend. Die Signaturen im Teilplan Parkierung sind jedoch auf die tatsächlichen Dimensionen der Parkierungsanlagen zu beziehen.

Erläuterungen

Beim entsprechenden Eintrag im Entwurf zum Teilplan Verkehr handelt es sich um einen Signaturfehler. Die Gemeinde beabsichtigt keine Ausdehnung der öffentlichen Parkierungsfläche gegenüber dem heutigen Zustand. Dementsprechend wird der Eintrag im Teilplan Parkierung angepasst.

Umgang im kRPV

### 3. Zusammenfassung der nicht-berücksichtigten Einwendungen

Im Folgenden werden wesentliche Punkte zu den nicht-berücksichtigten Einwendungen aufgeführt, der Umgang zu den Detailanträgen wird in den Anhängen A1 bzw. A3 beschrieben.

#### 3.1 Lückenschlüsse im Fuss- und Velowegnetz ausserhalb der Bauzonen

Die vorgesehenen Netzergänzungen im Fuss- und Velowegnetz (Massnahmen FV17-FV20 sowie FVV4 und VV3) werden von den Landwirtschaftsvertretern teils heftig kritisiert. Sie argumentieren, dass mit dem heutigen Netz bereits ausreichend Verbindungen vorhanden seien und die Beeinträchtigung von Fruchtfolgefächern, Landschaften sowie Lebensräumen von Kleintieren zu minimieren sei. Der Kanton weist darauf hin, dass die Massnahme FVV4 potenziell inventarisierte Reptilienschutzräume tangiert und die Massnahme FV18 ein bisher relativ ungestörtes Gebiet mit vielfältigem Lebensraummosaik und kommunal geschützter Hecke erschliesst. Zudem beschreibt er, dass für Lückenschlüsse ausserhalb der Bauzonen hohe Anforderungen hinsichtlich Standortgebundenheit im Baugesuchsverfahren bestehen.

Einwände und Anregungen

Die Massnahmen FV17-FV20 stellen Lückenschlüsse im Fusswegnetz mit Fokus Freizeitverkehr dar. Sie wurden anhand der Netzstruktur hergeleitet. An vielen Stellen bestehen bereits heute Trampelpfade, welche auf die vorhandene Nachfrage hinweisen. Die Nutzung der Landschaft für die Erholung der Menschen in den Agglomerationsräumen ist aus Sicht der Gemeinde wichtig, ebenso wie der Schutz von Fruchtfolgefächern und natürlichen Lebensräumen von Tieren und Pflanzen. Die Massnahme FVV4 mit der Querung des Bahntrassees nimmt die erhöhte Bedeutung der Nord-Süd-Verbindung zwischen Sportanlagen und Kriesbachstrasse (von/nach Dübendorf) auf. Die Massnahme VV3 ist eine Hauptverbindung des Veloverkehrs und entspricht dem Eintrag im kantonalen Velonetzplan.

Erläuterung

Die Massnahmen FV18-FV20, FVV4 und VV3 werden weiterhin im kRPV aufgeführt. Eine Interessensabwägung durch die Gemeinde hat stattgefunden. Im Richtplantext werden Koordinationshinweise zu den Inventaren von Reptilienlebensräumen sowie zu Lebensräumen von Kleintieren ergänzt. Auf die Massnahme FV17 wird verzichtet, da sie aus Sicht der Gemeinde hinsichtlich der Netzfunktion sowie der Schutzinteressen die geringste Priorität aufweist. Bei den Massnahmen FV18 und FV19 wird im Beschrieb ergänzend aufgeführt, dass unbefestigte (Wiesen-)Wege im Vordergrund stehen.

Umgang im kRPV

### 3.2 Ergänzungen bei Massnahmen zur Parkierung

Zur Parkierung werden von verschiedenen Stellungnehmenden zusätzliche Massnahmen gefordert. Die betreffen unterschiedliche Themen wie Unterbindung Park&Ride auf den öffentlichen Parkplätzen auf der Rotacker-, Rosenberg- und Schwarzackerstrasse, die Bereitstellung von mehr öffentlichen Parkplätzen im Süden des Bahntrassees, die Nutzung von Lehrerparkplätzen ausserhalb der Schulzeiten, die aktivere Bewirtschaftung von allen öffentlichen Parkplätzen, stärkere Kontrollen sowie die Förderung von unterirdischen Parkplätzen bei privaten Bauvorhaben.

Einwände und Anregungen

Im Rahmen des kRPV werden nur die öffentlichen und privaten, öffentlich zugänglichen Parkierungsanlagen aufgeführt. Viele der angesprochenen Themen betreffen dementsprechend das GVK und nicht den kRPV. Die Gemeinde plant keine öffentlichen Parkplätze abzubauen, aber das Angebot auch nicht zu erweitern. Die Bewirtschaftung wird im kommunalen Parkkartenreglement festgelegt, dieses wird gemäss GVK-Massnahme P4 überprüft. Park&Ride auf zentrumsnahen PP stellt gemäss Einschätzung der Gemeinde seit Einführung des Parkkartenreglementes kein Problem mehr dar. Die Bewirtschaftung der Parkplätze im «Spöde» erfolgt bisher rein zeitlich. Der Gemeinderat möchte die Bewirtschaftung nur anpassen, wenn ein erhöhter Bedarf für die Nachfragelenkung besteht und so ein aufwändiger Ausbau der Parkierungsanlage im «Spöde» vermieden werden kann.

Erläuterung

Im Rahmen des kRPV erfolgt keine Anpassung der Inhalte. Die Gemeinde nimmt die Vorschläge aus der öffentlichen Anhörung zur Kenntnis. Viele genannte Aspekte zur Parkplatzerstellung werden zum grossen Teil im Rahmen der Massnahmen P2 – P5, die im GVK aufgeführt werden und nicht im kRPV festgesetzt werden müssen, sowie im Rahmen der BZO bereits abgedeckt.

Umgang im kRPV

### 3.3 Massnahme «T30 und zeitlich beschränkte Schliessung Erlenholzstrasse für den MIV» (SV6)

Einige Stellungnehmende fordern einen Verzicht auf Umsetzung von Tempo 30 sowie einer zeitlich ausgedehnten Schliessung für den MIV auf dem Abschnitt der Erlenholzstrasse zwischen der Alten Winterthurerstrasse und der Klotenerstrasse. Sie argumentieren, dass die Konflikte mit dem Fuss- und Veloverkehr gering seien, im Waldinnern Wege für den Fuss- und Veloverkehr vorhanden seien oder die Verkehrssicherheit heute nicht kritisch sei. Wenige Stellungnehmende sind anderer Meinung: Aus ihrer Sicht kann die Erlenholzstrasse für den MIV dauerhaft gesperrt werden, um die Erlenholzstrasse für den Fuss- und Veloverkehr zu reservieren und den Hardwald als wichtiges Naherholungsgebiet autofrei zu machen. Der Kanton nimmt eine ähnliche Perspektive ein: Er begrüsst zwar die Massnahme SV6, weist aber darauf hin, dass eine Vollsperrung der Erlenholzstrasse den kantonalen und regionalen Verkehrszielen besser Rechnung trägt. Die Gemeinden Kloten, Bassersdorf und Dietlikon äussern sich kritisch zur Massnahme, insbesondere beantragen sie, auf eine Auswertung der MIV-Sperrfenster vom Sonntag auf das ganze Wochenende (Sa/So) zu verzichten. Begründet wird dies mit der Funktion der Strasse für die umliegenden Gemeinden.

Einwände und Anregungen

Die Erlenholzstrasse ist eine kommunale Verbindungsstrasse, eine Nebenverbindung gemäss kantonalen Velonetzplan sowie Teil des kommunalen Netzes von wichtigen Fussverkehrsverbindungen. Die Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln sind erkannt, da eine separate Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr fehlt. Mit der Massnahme SV6 will die Gemeinde die bereits vorhandene Sperrung für den MIV am Sonntag auf den Samstag ausweiten, da am Wochenende die freizeitliche Nutzung im Fuss- und Veloverkehr am grössten ist. Mit Tempo 30 werden die Konflikte auf der Erlenholzstrasse während der anderen Zeitfenster reduziert, ohne dass bauliche Anpassungen zulasten von Fruchtfolge- oder Waldflächen notwendig werden. Die Gemeinde teilt die Ansicht des Kantons, dass ohne MIV-Massnahmen ein Fuss-/Radweg realisiert werden müsste.

Erläuterung

Die Massnahme SV6 wird im kRPV hinsichtlich des Hauptbestandteils (Tempo 30) nicht angepasst. Der Handlungsbedarf ist gegeben. Die Ausweitung der Sperrzeiten vom Sonntag auf den Samstag wird aus dem kRPV gestrichen, jedoch weiter geprüft. Die Massnahme ist fachlich grundsätzlich sinnvoll (Freizeitverkehr am Wochenende), es braucht jedoch zuerst eine Wirkungsabschätzung. Derzeit fehlen aktuelle Zählwerte zum MIV und zum Fuss-/Veloverkehr auf diesem Abschnitt am Samstag. Bei der Konkretisierung der Massnahmen auf der Erlenholzstrasse wird das Gespräch mit den Nachbargemeinden gesucht. Die Argumente für eine vollständige Sperrung der Erlenholzstrasse sind für die Gemeinde verständlich. Sie führt jedoch zu Beeinträchtigungen im MIV-Netz, die regional derzeit nicht gestützt werden.

Umgang im kRPV

## 4. Weitere Informationen

Für weiterführende Erklärungen zu diesem Mitwirkungsbericht steht der Gemeinderat und Ressortvorsteher Sicherheit Thomas Eckereder unter der E-Mail-Adresse [sicherheit@wallisellen.ch](mailto:sicherheit@wallisellen.ch) gerne zur Verfügung. Für Parteien, Vereine und Organisationen besteht die Möglichkeit, sich die Ergebnisse an einer Mitgliederversammlung aufzeigen und erläutern zu lassen. Terminanfragen bitte über die gleiche E-Mail-Adresse.

## A1 Auswertungstabelle aus der öffentlichen Auflage und Anhörung

Kommunaler Richtplan Verkehr Wallisellen, Anhörung und öffentliche Auflage

Zeitraum: Mo. 31.08.2020 – Fr. 30.10.2020 (60 Tage)

Optionen:

- Kennntnisnahme
- berücksichtigen
- teilweise berücksichtigen
- nicht berücksichtigen

EBP, Stand: 04.05.2021

Kursiv: Zuordnung/Ergänzung durch EBP

Nr.	Vertretung	Eingang	Kap.	Seite	Thema/Betreff	Konkreter Änderungs-/Ergänzungsvorschlag	Begründung/Bemerkungen	Vorschlag Umgang	Begründung
1	Privatperson	27.09.2020	5.1	19	Tempo 30	Tempo 30 auch in den Quartieren westlich der Alten Winterthurerstrasse.	Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb nicht alle Quartiere gleichbehandelt werden.	berücksichtigen	Tempo 30 in den Quartieren war bisher über die kommunale Wegleitung grundsätzlich möglich. Die Gemeinde wird nun jedoch eine flächendeckende Umsetzung von Tempo 30 in den Quartieren in den kRPV aufnehmen.
2	Privatperson	27.09.2020	5.1	18	Massnahme SV4: BGK Opfikerstrasse	In Ergänzung zu den baulichen Massnahmen sollte an der Opfikerstrasse im bewohnten Teil Tempo 30 eingeführt werden.	Die Opfikerstrasse ist stark befahren. Die Strasse muss auch von Kindern, die in den Kindergarten und in die Schule gehen überquert werden. Tempo 30 erhöht die Sicherheit.	teilweise berücksichtigen	Aufgrund der zahlreichen Ansprüche und einer vergleichsweise hohen gesamtverkehrlichen Komplexität des Abschnittes werden die Massnahmen SV4 und SV5 zu einem umfassenderen BGK zusammengeführt. Das Geschwindigkeitsregime ist in Abstimmung mit der flächendeckenden Umsetzung von Tempo 30 festzulegen.
3	Privatperson	27.09.2020	5.1	18	Massnahme SV4: BGK Opfikerstrasse	In Ergänzung zu den baulichen Massnahmen sollte an der Opfikerstrasse für Lastwagen ein generelles Durchfahrtsverbot erlassen werden. Der Zulieferdienst mit Lastwagen soll nicht beeinträchtigt werden.	Ein immer grösserer Anteil des vielen Durchgangsverkehrs besteht aus Lastwagen, welche lautstark durch das Quartier «donnern». Besonders unter der Woche, teils früh am Morgen, fahren viele Lastwagen durch die Opfikerstrasse. Es ist zudem nicht einzusehen, wieso Lastwagen sich den Weg durch ein Quartier suchen und sich nicht auf den normalen Durchgangsrouten bewegen.	teilweise berücksichtigen	Ein generelles Durchfahrtsverbot für den Schwerverkehr wird zur weiteren Prüfung aufgenommen. Aufgrund der zahlreichen Ansprüche und einer vergleichsweise hohen gesamtverkehrlichen Komplexität des Abschnittes werden die Massnahmen SV4 und SV5 zu einem umfassenderen BGK zusammengeführt, im Rahmen dessen neben den betrieblichen (Geschwindigkeit, Durchfahrtsverbot LW) auch die gestalterischen Elemente detailliert erarbeitet werden.
4	Privatperson	27.09.2020	5.1	18	Massnahme SV5: Nachtsperre Opfikerstrasse	Nachtsperre Durchgangsverkehr: Die Sperre für den Durchgangsverkehr sollte möglichst nahe beim Kreisel am Kreuzplatz platziert werden.	Um den grösstmöglichen Effekt mit der geplanten Nachtsperre zu erzielen, muss der Durchgangsverkehr so früh wie möglich - nahe beim Kreisel beim Doktorhaus - gestoppt werden.	berücksichtigen	Die Massnahme wird auf die ganze Opfikerstrasse bezogen, genauer Abschnitt im Rahmen der Massnahmenumsetzung festzulegen.
5	Privatperson	08.10.2020	5.1	19	Begegnungszone Bahnhof	Begegnungszone untere Bahnhofstrasse	Um fussläufig von der durch das Dorf führenden Bahnhofstrasse zum Bahnhof zu gelangen, muss der untere Bereich der Bahnhofstrasse gequert werden. Hierzu sollte der Fussgängerstreifen bei der Lichtsignalanlage benutzt werden (unter Inkaufnahme entsprechender Wartezeiten). Im Allgemeinen wird jedoch entsprechend der Wunschlinie die Strasse näher beim Bahnhof gequert. Dies dürfte aber gemäss Verkehrsregelnverordnung nur 50 m abseits des Fussgängerstreifens geschehen. Dies wird aber häufig missachtet. Um dieses Verhalten aber zu legitimieren und für Fussgänger eine Verbesserung zu erreichen, ist in diesem Bereich eine Begegnungszone zu schaffen	teilweise berücksichtigen	Die beschriebenen Konflikte im Fussverkehr auf der Bahnhofstrasse sind bekannt. Die Umsetzung einer Niedrigtempozone wird im Rahmen des geplanten BGK Bahnhof-/Neugutstrasse (Massnahme SV2) geprüft.
6	Privatperson	08.10.2020	5.2	19	Massnahmen ÖV: Zusätzlicher Handlungsbedarf	Durchbindung von bestehenden Buslinien am Flughafen für die Relation Wallisellen - Bülach	Wallisellen sollte mit dem ÖV direkt mit dem Bezirkshauptort verbunden sein. Dies speziell da Spital so wie auch Kantons- und Berufsschule dort stationiert ist. Die Gemeinde sollte sich einsetzen, dass dieses Kundenbedürfnis, trotz wahrscheinlichem Widerstand der VBG und Postauto AG, befriedigt wird.	teilweise berücksichtigen	Ergänzung Analyse-Kapitel im GVK. Die genannte Relation ist gemäss Verkehrsanalyse von untergeordneter Bedeutung (ÖV und MIV). Im kRPV ist das ÖV-Angebot, sprich die Buslinien, nicht aufzuführen.
7	Privatperson	08.10.2020	5.2	19	Massnahmen ÖV: Zusätzlicher Handlungsbedarf	Durchbringung der Glattallinie 12 in die Tramlinie 7 in Stettbach	Dadurch kann der Stadtmarkt umsteigefrei erreicht werden. Auch hier ist mit Widerstand der betroffenen marktverantwortlichen Verkehrsunternehmen zu rechnen. Das Kundenbedürfnis ist jedoch voranzustellen. Obwohl sich Wallisellen intensiv für die Realisierung der Glattalbahn eingesetzt hat, hat Wallisellen, im Gegensatz zu anderen Gemeinden im Glattal, keine Direktverbindung in die Stadt Zürich.	nicht berücksichtigen	Im kRPV wird einerseits das ÖV-Angebot, sprich die Linien, nicht aufgeführt. Andererseits bestehen mit der S-Bahn verschiedene (schnellere) Direktverbindungen in die Stadt Zürich.
8	Privatperson	08.10.2020	5.3	21	Massnahmen ÖV: Zusätzlicher Handlungsbedarf	Dritter Perronzugang im Westen des Bahnhofes	Mit der Umgestaltung des Bahnhofgebietes im Rahmen der Realisierung der Glattalbahn wurde wohl die zentrale Unterführung verbreitert. Die Zugänge zum Perron bilden aber nach wie vor Engpässe. Diese werden durch die gegenläufigen Pendlerströme akzentuiert. Mittelfristig ist deshalb ein dritter, westseitiger Perronzugang zu realisieren. Dabei ist auch eine Lösung mit einer Passerelle, welche die nordseitige Hanglage nutzt und den Veloraum erschliesst, zu prüfen.	nicht berücksichtigen	Das Kosten-/Nutzenverhältnis eines dritten Perronzugangs im Westen ist aus Sicht der Gemeinde ungünstig.
9	Privatperson	08.10.2020	5.3	21	Massnahmen FVV: Zusätzlicher Handlungsbedarf	Reduktion der Wartezeiten der Fussgänger bei Lichtsignalanlagen	Die Gemeinde setzt sich bei den kantonalen Stellen dafür ein, dass die Wartezeiten der Fussgänger an Lichtsignalanlagen minimal werden.  Es lässt sich am Beispiel LSA Bahnhof-/Kirchstrasse, LSA 82 zeigen, dass die durchschnittliche Wartezeiten des MIV relativ gering sind. Demgegenüber müssen Fussgänger bis zu 5x längere Wartezeiten in Kauf nehmen. Diese Wartezeiten können insbesondere ausserhalb der Hauptverkehrszeiten wesentlich reduziert werden.  Die langen Wartezeiten führen zu häufigen Missachtungen der LSA seitens der Fussgänger. Dies kann exemplarisch bei der Haltestelle Herti beobachtet werden. Für den Fussgängerübergang (LSA 78) wurde vor Jahren die Programmierung für eine wesentliche Verbesserung entwickelt (2 Fussgänger-Grünphasen je Umlauf). Die Umsetzung wurde aber von der kantonalen Behörde ohne sachliche Begründung abgelehnt. Es ist wichtig, dass sich die Gemeinde für das Anliegen einsetzt.  Übrigens, diese LSA (Nr. 78), wie auch andere, fehlen in den Plänen.	teilweise berücksichtigen	Das Defizit von hohen Wartezeiten an LSA ist erkannt. Eigentümer des Knotens Bahnhof-/Kirchstrasse ist die Gemeinde. Von der Massnahme SV2 BGK Bahnhof-/Neugutstrasse ist auch diese LSA betroffen. Die Möglichkeiten hinsichtlich Fussgängerattraktivität sind dabei zu prüfen. Es muss eine gesamtverkehrliche Abwägung unter Berücksichtigung der Ziele erfolgen.  Die FV-Schwachstelle am Knoten Alte Winterthurer-/Schwarzackerstrasse ist erkannt. Die Gemeinde kann sich einbringen beim Kanton, aber nicht für ihn planen.  LSA werden nur in den Analysepläne des GVK aufgeführt. Dort Einträge prüfen/ergänzen.
10	Privatperson	08.10.2020	5.4	24	Massnahme SV4: BGK Opfikerstrasse	Kurzfristige Verbesserungen für Radfahrer im Ausserortsbereich der Opfikerstrasse	In der Opfikerstrasse ausserorts: Längs dem Strassenzug bestehen keinerlei Massnahmen für Radfahrer. Der Bereich darf vom MIV mit 80 km/h befahren werden. Er weist ein sehr grosses Sicherheitsdefizit auf. Es ist kurzfristig ein Radstreifen in Fahrtrichtung Opfikon zu markieren. SV4 als mittelfristige Massnahme bleibt damit bestehen.	teilweise berücksichtigen	Aufgrund der zahlreichen Ansprüche und einer vergleichsweise hohen gesamtverkehrlichen Komplexität des Abschnittes werden die Massnahmen SV4 und SV5 zu einem umfassenderen BGK zusammengeführt. Dabei wird auch der Veloverkehr ausserorts betrachtet. Der Zeithorizont des BGK wird aufgrund des grossen Handlungsbedarfs auf «kurzfristig» gesetzt.
11	Privatperson	08.10.2020	5.4	24	Massnahmen FVV: Zusätzlicher Handlungsbedarf	Kurzfristige Verbesserungen für Radfahrer in der Austrasse	Um via Glattpark nach Oerlikon zu gelangen, führt eine Veloroute durch die Austrasse. Zur Verbesserung der Situation für Radfahrer sind geeignete Massnahmen kurzfristig umzusetzen (Radstreifen oder Nutzung Gehweg).	nicht berücksichtigen	Auf dem Abschnitt ist keine ausgewiesene Veloroute vorhanden, zudem bestehen keine Sicherheitsdefizite.



Nr.	Vertretung	Eingang	Kap.	Seite	Thema/Betreff	Konkreter Änderungs-/Ergänzungsvorschlag	Begründung/Bemerkungen	Vorschlag Umgang	Begründung
12	Privatperson	08.10.2020	5.4	24	Massnahmen FVV: Zusätzlicher Handlungsbedarf	Kurzfristige Lösung für Velofahrer bei der Kreuzung Au- und Weststrasse	Das Einbiegen von der Au- in die Weststrasse nach links ist sehr problematisch. Dies ist eine Folge der erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h. Zur Verbesserung der Reaktionszeiten ist in der Weststrasse zwischen den Einmündungen der Opfkoner- und der Austrasse die Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h zu reduzieren. Die Gemeinde setzt sich hierfür bei den kantonalen Stellen ein.	teilweise berücksichtigen	Auf dem Abschnitt ist keine ausgewiesene Veloroute vorhanden, zudem bestehen keine Sicherheitsdefizite. Für die kantonalen Planungen zur Massnahme SV9 LSA am Knoten West-/Austrasse wird die Gemeinde jedoch einen entsprechenden Hinweis zur Verbesserung am Knoten einreichen.
13	Privatperson	02.10.2020	5.3	22	Massnahme FV19: Lückenschluss Engenbühlstr. - Schützenstr.	Dieser muss gestrichen werden.	Der geplante Fussweg von der Engenbühlstrasse zum Schiesstandweg geht über mein Eigentum, Grundstück Kat. Nr.10084 und Kat. Nr. 1579, dieses Land wird landwirtschaftlich genutzt.	nicht berücksichtigen	Die Verbindung wurde anhand der Netzstruktur hergeleitet, der Bedarf ist aus Sicht der Gemeinde gegeben. Eine Interessensabwägung hat stattgefunden. Der kRPV ist behördenverbindlich und nicht grundeigentümerverbindlich.
14	Privatperson	02.10.2020	A1	32	Netz Fussverkehr	Feldweg zwischen Alter Winterthurerstrasse und Klotenerstrasse darf nicht eingezeichnet sein.	Der Feldweg von der alten Winterthurerstrasse zur Klotenerstrasse geht über mein Grundstück Kat. Nr. 6927. Dieser Weg ist Plan eingezeichnet, bis zur grossen Eiche die Fortsetzung zur Klotenerstrasse geht über mein Eigentum und darf nicht im Plan eingezeichnet sein.	nicht berücksichtigen	Der Abschnitt ist bereits heute ein befestigter Feldweg, welcher mit dem Traktor befahren werden kann. Der kRPV ist behörden- und nicht grundeigentümerverbindlich.
15	Privatperson	02.10.2020	5.3	22	Massnahme FV20: Grundackerstr. - Dietlikonerstr.	Muss gestrichen werden.	Der Trampelpfad unten vom Rebberg zum Bachtelwiesenbach ist nie ein Weg gewesen, er wurde von den Hundehalter angetrampelt. Dieser Weg wurde über mein Grundstück Kat. Nr. 6883 eingezeichnet.	nicht berücksichtigen	Die Verbindung wurde anhand der Netzstruktur hergeleitet, der Bedarf ist aus Sicht der Gemeinde gegeben. Eine Interessensabwägung hat stattgefunden. Der kRPV ist behörden- und nicht grundeigentümerverbindlich.
16	Privatperson	02.10.2020	A1	32	Netz Fussverkehr	Die Hecke beim Brunnen unterhalb des Rebberges muss gerodet werden und darf nur neu angepflanzt werden, wenn die gesetzlichen Abstands Vorschriften eingehalten werden.	-	Kenntnisnahme	Hinweis für Gemeinde.
17	Privatperson	02.10.2020	A1	32	Netz Fussverkehr	Die Sträucher und Bäume an dem Hochrütweg, bei den Besitzern der Kat. Nr. 6458 /7501 müssen gerodet werden, weil sie jedes Jahr die Durchfahrt behindern.	-	Kenntnisnahme	Hinweis für Gemeinde.
18	Privatperson	02.10.2020	5.1	18	Massnahme SV6: Sperrung/T30 Erlenholzstrasse	Die Erlenholzstrasse darf nicht auf 30 kmh begrenzt werden.	Bei der Abzweigung nach rechts Richtung Kloten ist es 60 kmh.	nicht berücksichtigen	T30 mit Konfliktpotenzial begründet, angrenzende T60-Strecke ist möglich.
19	Privatperson	02.10.2020	5.1	18	Massnahme SV6: Sperrung/T30 Erlenholzstrasse	Der erste Drittel des Fussweges von der alten Winterthurerstrasse bis zum Waldweg gehört der Gemeinde Dietlikon, dieser Weg muss besser bezeichnet werden.	Es gibt immer wieder Leute die auf der Strasse gehen.	Kenntnisnahme	Signalisation/Markierung im Rahmen der Massnahmenumsetzung zu prüfen.
20	Privatperson	02.10.2020	A1	32	Netz Fussverkehr	Der Hörnligabenweg muss vor dem Furtbach wieder in das ursprüngliche gerade Trasse verlegt werden, es darf keine Kurven haben.	Es wurden die Strassenmieteigentümer nie angefragt, deswegen ist diese Ausführung illegal.	nicht berücksichtigen	Die Arbeiten der Gemeinde zum Bachöffnungskonzept Hörnligaben laufen.
21	Gewerbeverein Wallisellen	05.10.2020	5.5	25/26	Parkierung	Parkplatzanzahl in der Zentrumszone: An der Rotackerstrasse sollte das gleiche Regime gelten wie an der Bahnhof- und Neugutstrasse.	Im Zentrum Wallisellen wurden in den letzten 20 Jahren immer mehr Parkplätze liquidiert. Mit der Einführung Parkkartenreglementes (2009) und der Teilrevision (2017) wurde die Nutzung von blauen Zonenparkplätzen für Kunden weiter reduziert. Besonders gut zu erkennen ist das an der Rotackerstrasse, welche als Park- & Ride Flächen missbraucht werden und potentielle Kundschaft, der Geschäfte an der Bahnhofstrasse, bei der Parkplatzsuche oftmals erfolglos sind.	teilweise berücksichtigen	Die Zonierung des Parkkartenreglements ist nicht direkt Bestandteil des kRPV. Das Anliegen, die Zentrumszone, in der mit einer Parkkarte nicht unbeschränkt parkiert werden darf, zu erweitern, wird zur Prüfung in die GVK-Massnahme P4 aufgenommen.
22	Gewerbeverein Wallisellen	05.10.2020	4.2	16	Stossrichtungen	Übergeordnetes Ziel "Die Gemeinde nimmt Einfluss auf das Mobilitätsverhalten der Menschen." (Spalte 1) streichen.	Diese Aussage steht für staatliche Kontrolle und entmündigt den Bürger. Autofahrer werden zu Menschen 2.Klasse gemacht, ungeachtet der wirtschaftlichen Gründe, welche das Autofahren (zB. Schichtarbeitende) notwendig machen.	nicht berücksichtigen	Das Mobilitätsverhalten soll mittels verschiedenen Massnahmen gelenkt werden.
23	Gewerbeverein Wallisellen	05.10.2020	4.2	16	Stossrichtungen	Ziele und Stossrichtungen Siedlung und Verkehr: Stossrichtungen S1-S5 streichen (Spalte 2).	Die verkehrstechnische Anbindung bei Siedlungsverdichtung nur mit dem Ausbau des ÖV und Bauen von Velofahrstreifen anzustreben ist falsch, nicht zu gewährleisten und ist u.E. nicht zielführend. Der MIV ist Teil der schweizerischen Mobilitätskultur und soll nicht noch mehr benachteiligt werden. Ebenso ist der Gewerbeverein entschieden gegen eine reduzierte Parkplatzerstellungspflicht (S3), welche durch die Gemeinde als Bauaufgabe durchgesetzt werden könnte. Die reduzierte Parkplatzerstellung sollte nur auf Wunsch der Bauherrschaften erlaubt sein und keinesfalls zum neuen Standart bei der Erstellung von Häusern werden. Ebenso ist die Stossrichtung (S5) Veloabstellinfrastrukturen auf privatem Grund als bauliche Auflage nicht korrekt und führt de facto zu einer Teilenteignung von Privatgrund.	nicht berücksichtigen	Stossrichtungen schaffen Voraussetzungen für eine bessere Abstimmung von Siedlung und Verkehr. MIV wird nicht ausgeschlossen. Im Rahmen der BZO-Revision können entsprechende Stossrichtungen aufgenommen werden.
24	Gewerbeverein Wallisellen	05.10.2020	4.2	16	Stossrichtungen	Ziele/Stossrichtungen ÖV: Keine Blockadewirkung der Bushaltestellen und keine zusätzlichen Behinderungen des MIV. (Spalte 6)	Der öffentliche Verkehr soll gefördert werden, aber es ist darauf zu achten, dass der MIV durch die Blockadewirkung der Bushaltestellen nicht komplett verunmöglicht und zusätzlich behindert wird. Die meisten Menschen machen die grösseren Einkäufe mit dem Auto. Ist dies nicht mehr möglich, besteht die Gefahr, dass die Menschen vermehrt online einkaufen und sich die Waren nach Hause liefern lassen; auch dies verursacht Verkehr. Deshalb ist dies bei der Umsetzung von zusätzlichen Angeboten des ÖV zu berücksichtigen.	nicht berücksichtigen	Bei der Priorisierung des ÖV werden gesamtverkehrlich abgestimmte Lösungen verfolgt. Dabei kann es teilweise zur tieferen Priorisierung des MIV kommen. Dies ist aber gemäss Gesamtverkehrsstrategie der Gemeinde sinnvoll.
25	Gewerbeverein Wallisellen	05.10.2020	4.2	16	Stossrichtungen	Ziele/Stossrichtungen FVV: Durch die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs soll der MIV nicht noch stärker behindert werden. Die baulichen Massnahmen sind dahingehend zu planen. (Spalte 7)	ohne direkte Begründung	nicht berücksichtigen	Beim Fuss-/Veloverkehr werden im Sinne der Ziele gesamtverkehrlich abgestimmte Lösungen verfolgt.
26	Gewerbeverein Wallisellen	05.10.2020	4.2	16	Stossrichtungen	Ziele/Stossrichtung Kombinierte Mobilität: Die Parkierungsdauer soll konsumentenfreundlich angelegt sein. Park- & Ride in der Zentrumszone ist zu vermeiden. (Spalte 9)	ohne direkte Begründung	teilweise berücksichtigen	Die Zonierung des Parkkartenreglements ist nicht direkt Bestandteil des kRPV. Das Anliegen, die Zentrumszone, in der mit einer Parkkarte nicht unbeschränkt parkiert werden darf, zu erweitern, wird zur Prüfung in die GVK-Massnahme P4 aufgenommen.
27	Gewerbeverein Wallisellen	05.10.2020	4.2	16	Stossrichtungen	Ziele/Stossrichtungen Güterverkehr: Auf einen verkehrlichen Kapazitätsnachweis für Güterverkehr in der Industriezone ist zu verzichten.	Der Güterverkehr trägt grundsätzlich nur minimal zur Überlastung des kommunalen Verkehrssystems bei.	nicht berücksichtigen	Bei der hochausgelasteten Verkehrssystemen müssen alle Nachfrageanteile betrachtet werden.
28	Gewerbeverein Wallisellen	05.10.2020	4.2	16	Stossrichtungen	Ziele/Stossrichtungen Güterverkehr: Die Industriestrasse soll als kommunale Umfahrungsstrasse gefördert werden. Dies durch die Beibehaltung von Tempo 50 auf der ganzen Länge der Industriestrasse.	ohne direkte Begründung	nicht berücksichtigen	Das direkte Umfeld der Industriestrasse hat sich gewandelt. An der Industriestrasse gibt es verschiedene innerörtliche Anforderungen, unter anderem auch von den angrenzenden Beschäftigten und BewohnerInnen.
29	Privatperson	05.10.2020	5.3	22	Massnahme FV22: Durchfahrtsperre Alpenstrasse	Die Durchfahrtsperre der Alpenstrasse soll sich auf 07:30 - 12:00 und 13:45 - 16:20 Mo. - Fr. beschränken. Mittagspausen 12:00 - 13:45 sowie Ferien und Feiertagen soll es unbeschränkt sein.	Um die Verkehrsstörung, Gefahr für kleine Kinder sowie Senioren auf der engen Wohnstrasse, Erikastrasse, zu minimieren. Wie im kommunalen Gesamtverkehrskonzept (Seite 43) ausdrücklich und mit Recht erwähnt ist, wird der Fussweg auf der Erikastrasse subjektiv als nicht sicher wahrgenommen. Diese subjektive Unsicherheit wird sich mit der Sperrung der Alpenstrasse noch weiter verschlechtern, weil diesfalls die Erikastrasse unweigerlich zur Ausweichroute degradiert werden wird.	teilweise berücksichtigen	Die Durchfahrtsperre soll während des Schulbetriebs erfolgen (vgl. Beschrieb im Kapitel 5.3). Eine detaillierte Festlegung der Sperrfenster ist im kRPV nicht stufengerecht.

Nr.	Vertretung	Eingang	Kap.	Seite	Thema/Betreff	Konkreter Änderungs-/Ergänzungsvorschlag	Begründung/Bemerkungen	Vorschlag Umgang	Begründung
30	Privatperson	05.10.2020	5.3	22	Massnahme FV22: Durchfahrtsperre Alpenstrasse	Die Durchfahrtsperre soll mittels leichten, tragbaren Dreieckschildern, wie heute, errichtet werden.	Eine günstigere Lösung als programmierbare, elektrische, begrabene hydraulische Barrikaden auf beide Enden des Strassenabschnittes teuer zu bauen, unterhalten und reparieren.	Kenntnisnahme	Hinweis für die Umsetzung der Massnahme
31	Privatperson	05.10.2020	5.3	22	Massnahme FV22: Durchfahrtsperre Alpenstrasse	Verkehr auf die Erikastrasse, als nächst gelegener Strasse zur Schule, soll auf Einwohner und Lieferanten eingeschränkt werden. Dafür sollen Strassenschilder bei den Kreuzungen mit Schützenstrasse, Turnhallenstrasse und Reservoirstrasse aufgestellt werden.	Flankierende Massnahme gegen die Umleitung von Elterntaxis und sonst Fremdverkehr wegen Sperrung der Alpenstrasse. siehe oben: die subjektive Unsicherheit auf der Erikastrasse würde sich noch weiter verschlechtern.	teilweise berücksichtigen	Situation in Erikastrasse wird nach Sperrung der Alpenstrasse beobachtet und dann allenfalls Massnahmen ergriffen.
32	Privatperson	09.09.2020	5.1	17	Tempo 30	Die Tempo 30 Zone sollte meines Erachtens auch auf das Quartier rund um das Schulhaus Alpen erweitert/ergänzt werden (siehe Bild, rot eingekreist).	Als Anwohnerin kann ich täglich feststellen, dass auf der Reservoirstrasse zu schnell gefahren wird. Es hat parkierte Autos und Querstrassen. Auf der Kreuzung Alpenstrasse/Reservoirstrasse wird regelmässig beim Abbiegen „geschnitten“. Der Weg wird von den Kindern zu Fuss, auf Kickboards (auf dem Trottoir, zu schnell) und per Fahrrad stark genutzt. Daneben ist die Kreuzung bei der Katholischen Kirche eine rege Benutzte Auf- und Abladzone der Elterntaxis. Ich vermute, an der Schützenstrasse ist ein ähnliches Bild. Die Quartier-Querstrassen sind alle ohne Trottoir, aber mit vielen parkierten Autos.  50 km/h ist in diesem Bereich meines Erachtens zu schnell. Ich kann nicht nachvollziehen, dass man den Schulweg um die Schulhäuser Mösli und Bürgli sichern will (was ich sehr begrüsse), jedoch um das Schulhaus Alpen nicht. Ich denke, die Bevölkerung ist bereit und wird den Richtplan auch annehmen, wenn die 30er Zone erweitert wird. Oder vielleicht gerade deswegen.	berücksichtigen	Tempo 30 in den Quartieren war bisher über die kommunale Wegleitung grundsätzlich möglich. Die Gemeinde wird nun jedoch eine flächendeckende Umsetzung von Tempo 30 in den Quartieren in den KRPV aufnehmen.
33	Privatperson	09.09.2020	5.1	18	Massnahme SV4: BGK Opfikonerstrasse	Folgende Massnahmen sind zu prüfen (siehe nachfolgend):  Umgestaltung Strassenraum mit Bevorzugung Verkehr ortseinwärts	Die Opfikonerstrasse wird durch den MIV intensiv, besonders während den Stosszeiten, als Ausweichroute zur Verbindung Alte Winterthurerstrasse/Weststrasse verwendet. Dadurch wird der lokale MIV benachteiligt und die Schulwege gefährdet. Der ÖV ist verlangsamt.  Während den Stosszeiten wurden Fahrzeiten von der Einmündung Steinackerstrasse bis zum Kreisel beim Doktorhaus von bis zu 7 Minuten gemessen. Dies aufgrund der ungünstigen Anordnung der Parkplätze, welche den MIV ortseinwärts benachteiligen. Die Verkehrsverengung Opfikonerstrasse 22 ist ungenügend und führt zu Ausweichfahrten über das Trottoir.	teilweise berücksichtigen	Im Rahmen der Massnahme SV4 BGK Opfikonerstrasse soll die betrieblichen und gestalterischen Möglichkeiten geprüft und umgesetzt werden.
34	Privatperson	09.09.2020	5.1	18	Massnahme SV5: Nachtsperre Opfikonerstrasse	Fahrverbot für MIV ab Opfikonerstrasse 64 (ÖV, landwirtschaftlicher Verkehr ausgenommen)  wenn rechtlich nicht zulässig, evt.:  Zeitliche Beschränkung Nachtsperre sowie Sonn- und Feiertage  Ausweitung der Nachtsperre auf die Stosszeiten  generelles Fahrverbot für Lastwagen  Tempo 30 Zone; Aufhebung Ausserorts (80)	Opfikonerstrasse ist kürzere Wegstrecke als die Umfahrung; Vermeidung von „Transit“-Verkehr.  Lärmverursachung erfolgt nicht nur in der Nacht sondern vor allem auch an Sonn- und Feiertagen  Schulwegsicherung, Bevorzugung ÖV/Anwohner  Lastwagen mit Tempo 50 gefährden Schulweg  Tempo 30-Zone vermindert Zeitersparnis für „Transit“	teilweise berücksichtigen	Ein generelles Durchfahrtsverbot für den Schwerverkehr wird zur weiteren Prüfung aufgenommen. Aufgrund der zahlreichen Ansprüche und einer vergleichsweise hohen gesamtverkehrlichen Komplexität des Abschnittes werden die Massnahmen SV4 und SV5 zu einem umfassenderen BGK zusammengeführt, im Rahmen dessen neben den betrieblichen (Geschwindigkeit, Durchfahrtsverbot LW) auch die gestalterischen Elemente detailliert erarbeitet werden.
35	Privatperson	26.09.2020	5.1	18	Massnahme SV5: Nachtsperre Opfikonerstrasse	Nachtsperre nicht einführen	Ist eine wichtige Verbindung von Dietlikon/Wallisellen nach Opfikon. Höchstens im Bereich des Siedlungsgebietes mit Tempo 30 die Durchfahrt unattraktiver gestalten.	nicht berücksichtigen	Die Massnahme ist begründet durch die Lärmmissionen. Längerfristig ist ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (SV4) vorgesehen.
36	Privatperson	26.09.2020	5.1	18	Massnahme SV6: Sperrung/T30 Erlenholzstrasse	Fahrverbot für MIV nicht einführen	Zugang zu Parkplätzen ermöglichen.	nicht berücksichtigen	Die Massnahme geht insbesondere auf die Konflikte mit dem Veloverkehr zurück. Zugang grundsätzlich sichergestellt.
37	Privatperson	26.09.2020	5.1	19	Massnahme SV11: T30-Zone Zentrum	Verzicht	Die vorherrschenden Verhältnisse erlauben keine grösseren Geschwindigkeiten also kann auf spezielle Massnahmen verzichtet werden.	nicht berücksichtigen	Der Perimeter der T30-Zone Zentrum ist begründet durch die Schulhäuser, die weiteren öffentlichen Anlagen, die Zufahrt zu den Sportanlagen, die geplanten T30-Massnahmen auf Bahnhof-/Rosenbergstrasse zur Lärmreduktion (Verhinderung Ausweichverkehr ins Quartier) sowie den Fuss-/Veloverkehr.
38	Privatperson	26.09.2020	5.1	19	Massnahme SV6: Sperrung/T30 Erlenholzstrasse	Verzicht Nachtsperre	Sperrung unnötig. Im Waldinneren ist bereits ein separater Veloweg vorhanden.	nicht berücksichtigen	Auf der Erlenholzstrasse befindet sich eine kantonale Veloroute des Typs Nebenverbindung. Es bestehen Konflikte mit dem Veloverkehr und teilweise mit dem Fussverkehr.
39	Privatperson	26.09.2020	5.2	21	Massnahme ÖV1: Optimierung Ortsbuslinien	Buslinie Richtung Bahnhof führen		nicht berücksichtigen	unklarer Bezug
40	Privatperson	26.09.2020	5.3	22	Massnahme FV17: Lückenschluss Melchrüti - Stierriet	Streichung des Vorhabens	Es hat genügend Fusswege: Wer gehen will geht auch gerne länger. Schonung landwirtschaftlicher Flächen, Respektierung Eigentumsverhältnisse und Bodenqualität: ein neuer Weg ergibt immer Bodenverdichtung und mindert die Bodenqualität.	berücksichtigen	Die Nutzung der Landschaft für die Erholung der Menschen in den Agglomerationsräumen ist aus Sicht der Gemeinde wichtig, ebenso wie der Schutz von Fruchtfolgefächern und natürlichen Lebensräumen von Tieren und Pflanzen. Auf die Massnahme FV17 wird aber verzichtet, da sie aus Sicht der Gemeinde hinsichtlich der Netzfunktion sowie der Schutzinteressen die geringste Priorität hat.
41	Privatperson	26.09.2020	5.3	22	Massnahme FV18: Lückenschluss Stierriet - Rietgraben	Streichung des Vorhabens	Es hat genügend Fusswege: Wer gehen will geht auch gerne länger. Schonung landwirtschaftlicher Flächen, Respektierung Eigentumsverhältnisse und Bodenqualität: ein neuer Weg ergibt immer Bodenverdichtung und mindert die Bodenqualität.	nicht berücksichtigen	Die Nutzung der Landschaft für die Erholung der Menschen in den Agglomerationsräumen ist aus Sicht der Gemeinde wichtig, ebenso wie der Schutz von Fruchtfolgefächern und natürlichen Lebensräumen von Tieren und Pflanzen. Die Verbindung wurde anhand der Netzstruktur hergeleitet, der Bedarf ist aus Sicht der Gemeinde gegeben. Eine Interessensabwägung hat stattgefunden. Es steht ein unbefestigter (Wiesen-)Weg im Vordergrund.



Nr.	Vertretung	Eingang	Kap.	Seite	Thema/Betreff	Konkreter Änderungs-/Ergänzungsvorschlag	Begründung/Bemerkungen	Vorschlag Umgang	Begründung
42	Privatperson	26.09.2020	5.3	22	Massnahme FV19: Lückenschluss Engenbühlstr. - Schützenstr.	Streichung des Vorhabens	Es hat genügend Fusswege: Wer gehen will geht auch gerne länger. Schonung landwirtschaftlicher Flächen, Respektierung Eigentumsverhältnisse und Bodenqualität: ein neuer Weg ergibt immer Bodenverdichtung und mindert die Bodenqualität. Haushälterischer Umgang mit Boden heisst auch, nicht immer mehr zu nutzen. Humus ist ein CO2 Speicher, es gilt diesen zu schonen!	nicht berücksichtigen	Die Nutzung der Landschaft für die Erholung der Menschen in den Agglomerationsräumen ist aus Sicht der Gemeinde wichtig, ebenso wie der Schutz von Fruchtfolgefleichen und natürlichen Lebensräumen von Tieren und Pflanzen. Die Verbindung wurde anhand der Netzstruktur hergeleitet, der Bedarf ist aus Sicht der Gemeinde gegeben. Eine Interessensabwägung hat stattgefunden. Es steht ein unbefestigter (Wiesen-)Weg im Vordergrund.
43	Privatperson	26.09.2020	5.3	22	Massnahme FV22: Durchfahrtsperre Alpenstrasse	Barriere anstatt Pollern	Poller sind teurer und fehleranfälliger	Kenntnisnahme	Sache der baulichen Umsetzung
44	Privatperson	26.09.2020	5.4	24	Massnahme FVV10: Fil Bleu	Überdenken des Vorhabens	Veloverkehr den Glattufnern entlang ist extrem gefährlich, da viel zu schnell gefahren wird. In den Zeiten des Geschäftsverkehrs sind Fussgänger dort besser nicht unterwegs.	nicht berücksichtigen	Massnahme ist eine übergeordnete Festlegung aus der Richtplanung.
45	Privatperson	04.10.2020	5.3	22	Massnahme FV22: Durchfahrtsperre Alpenstrasse	während tatsächlicher Unterrichtszeiten	Unterrichtszeiten sind nicht – wie im kommunalen Gesamtverkehrskonzept (S. 69) angetönt – von 7 bis 18 Uhr! Demzufolge ist die Durchfahrtsperre auf die tatsächlichen Unterrichtszeiten zu beschränken.	teilweise berücksichtigen	Entspricht der Absicht der Gemeinde. Im Rahmen der Umsetzung genauer zu definieren, Sperrzeiten werden nicht im kRPV festgesetzt.
46	Privatperson	04.10.2020	5.3	22	Massnahme FV22: Durchfahrtsperre Alpenstrasse	Begleitmassnahmen an der Erikastrasse	Die Sperrung der Alpenstrasse wird die Erikastrasse zur Ausweichroute degradieren, was inakzeptabel ist. Insbesondere wird der Elterntaxiverkehr von ganz Wallisellen West neu die Schleife Schützenstrasse – Alpenstrasse – Turnhallenstrasse – Erikastrasse nutzen, was nicht hingenommen werden kann, zumal die subjektive Verkehrssicherheit an der Erikastrasse bereits heute schlecht ist (so ausdrücklich S. 43 des kommunalen Gesamtverkehrskonzepts). Die Erikastrasse hat im Unterschied zur Alpenstrasse bekanntlich kein Trottoir. Während der Sperrzeiten der Alpenstrasse ist daher mittels amtlichen Verbots (Tafeln installieren) die Befahrung der Erikastrasse zu untersagen respektiv nur Anwohnern, Besuchern und Notfalldiensten zu gestatten.	teilweise berücksichtigen	Situation in Erikastrasse wird nach Sperrung der Alpenstrasse beobachtet und dann allenfalls Massnahmen ergriffen. Ausserdem wird im kRPV für die Erikastrasse sowie die umliegenden Quartierstrassen Tempo 30 aufgenommen.
47	Privatperson	24.09.2020	5.1	19	Tempo 30	Tempo 30 Nicht nur östlich, sondern auch westlich der alten Winterthurerstrasse !	Sind die Kinder westlich der alten Winterthurerstrasse aus Eisen oder sonstwie überfahrtest ? Viele Strassen westlich sind ebenso schmal wie östlich.  1. 1987 zogen wir mit 4 kleinen Kindern an die Frohheimstr. 3. Sehr schnell merkten wir, dass das Gärtnerlastwägeli von der hinteren Frohheimstrasse nach „Ueberwindung“ der Reservoirstrassenkreuzung von Ausserortsgefühlen befallen wird, denn die vordere Frohheimstrasse ist ja etwas breiter als die hintere. Also platzierten wir regelmässig Kindervelos, Plastictraktörli etc so auf die Strassengrenze, dass etwa 40 cm davon in die Strasse hinausragten. Und am gegenüberliegenden Gartentor F6 montierte ich eine sich bei Toröffnung sich senkende orange Signalkelle, denn trotz Instruktion unserer Kinder waren wir dennoch beunruhigt. Heute ist es nicht besser.  2. Mehr als 2x monatlich komme ich per Velo von Alt-Opfikon her über den „Passübergang“ zurück nach Wallisellen in Richtung Frohheimstr. und habe regelmässig Gelegenheit, mich über die gefahrenen Geschwindigkeiten auf Hard- und Schützenstrasse zu wundern.  3. Schon vor 50 Jahren war in den USA in Wohnquartieren 25 mph selbstverständlich. Das sind 40 kmh - aber wieviel breiter sind die Strassen dort als bei uns ?	berücksichtigen	Tempo 30 in den Quartieren war bisher über die kommunale Wegleitung grundsätzlich möglich. Die Gemeinde wird nun jedoch eine flächendeckende Umsetzung von Tempo 30 in den Quartieren in den kRPV aufnehmen.
48	Privatperson	03.09.2020	4.2	16	Ziele	Die Ziele sind stimmig und die formulierten Stossrichtungen für die Umsetzung der Ziele förderlich; sie werden vollumfänglich unterstützt (kein Änderungsvorschlag). Ergänzungsvorschlag: Bei Neu- und Umbauprojekten wird die in der Bauordnung vorgeschriebene Anzahl Pflicht-Autoabstellplätze reduziert.	Mit der Möglichkeit der Bauherrschaften, die Autoabstellplätze auf ein Minimum (z.B. Besucherparkplätze) zu reduzieren, wird der öV, Fuss- und Veloverkehr zusätzlich gefördert und der angestrebte Modal-Split kann besser erreicht werden. Zudem kann damit ein weiteres Ziel der Gemeinde Wallisellen, der Erhalt der Biodiversität und der Durchgrünung, erreicht werden. Denn durch die vorgeschriebene Minimalanzahl an Autoabstellplätzen werden bei Neu- und Umbauten laufend Grünflächen versiegelt. In der Konsequenz gehen ökologische Trittschritte verloren und das Oberflächenwasser muss als Meteorwasser gesammelt werden, statt ökonomisch und ökologisch sinnvoll vor Ort versickern zu lassen.	teilweise berücksichtigen	Kenntnisnahme zur Zustimmung.  Entspricht Planung der Gemeinde: Zur reduzierten Parkplatzerstellungspflicht ist bereits die Massnahme P5 im GVK vorgesehen und soll im Rahmen der BZO-Revision umgesetzt werden. Die Massnahme muss nicht im kRPV aufgeführt werden.
49	Privatperson	04.09.2020	5.1	19	Massnahmen SV11 / SV12: Tempo 30 Zonen Zentrum / Richti-Areal	Die rasche Umsetzung dieser beiden Massnahmen wird stark unterstützt, damit die Verkehrssicherheit erhöht und die Wohnqualität erhöht werden kann.	Wichtig ist dabei, dass neben den Erschliessungsstrassen (ES) auch die Sammelstrassen (SS) mit Tempo 30 signalisiert werden. Damit kann die Wirkung erhöht werden. Letztlich sind ein Grossteil dieser SS bereits heute auf ein Tempo 30 Regime ausgelegt, womit es aktuell mit Tempo 50 vielfach zu gefährlichen Situationen kommt.	Kenntnisnahme	Entspricht den beiden Vorhaben.
50	Privatperson	05.09.2020	5.3	22	Massnahme FVV8: Anpassung Führung Hofkreuzung	Auf dem Massnahmenplan Velo ist die FVV8 – 'Anpassung Führung Hofkreuzung' erwähnt. Die kantonale Hauptverbindung ist als bestehend in hellgrün auf der Neugutstrasse ab Breitstrasse bis Zwicky-Areal eingezeichnet. Dies ist wünschenswert und löblich, allerdings ist diese Verbindung – nicht nur an der Hofkreuzung – für den Veloverkehr sehr gefährlich da jegliche Veloinfrastruktur fehlt. Ergänzungsvorschlag: Kurzfristige (von der Ertüchtigung der Hofkreuzung unabhängige und der Massnahme vorgelagerte) Ertüchtigung dieser Hauptverbindung durch Abtrennung von Radstreifen (z.B. durch Spurreduktion, Signalisation resp. Umnutzung der Gehwege zu Rad-/Gehwegen).	Diese Verbindung ist für die Fuss- und Veloanbindung des Zentrums von Wallisellen mit dem Zwicky-Areal, aber auch vom Zentrum Wallisellen zum Stettbach resp. nach Dübendorf sehr zentral.	teilweise berücksichtigen	Handlungsbedarf auf der Neugutstrasse ist anerkannt und wird im Teilplan Veloverkehr ergänzt. Die Ausarbeitung von Massnahmen obliegt dem Kanton, da es sich um eine Kantonsstrasse handelt. Gemeinde kann im Rahmen der Planungen darauf hinweisen.
51	Privatperson	06.09.2020	5.3	22	Begegnungszonen	Weder in den Massnahmenplänen Fuss- noch Veloverkehr werden geplante Begegnungszonen aufgeführt. Ergänzungsvorschlag: Auf vom öV nicht befahrenen Strassen (z.B. Guggenbühlstrasse, Glärnisstrasse, Bürglistrasse, Bachofenstrasse, Escherweg, Favreweg, etc.) wird die Einführung von Begegnungszonen beantragt.	Insbesondere bei Stichstrassen und in Strassen ohne Durchgangsverkehr kann damit die Wohnqualität noch einmal massgeblich gesteigert und der Fuss- und Langsamverkehr gestärkt werden.	nicht berücksichtigen	Zur Verkehrsberuhigung in den Quartieren ist bereits eine Massnahme vorgesehen (SV11), die weitgehend einem politischen Konsens entspricht.

Nr.	Vertretung	Eingang	Kap.	Seite	Thema/Betreff	Konkreter Änderungs-/Ergänzungsvorschlag	Begründung/Bemerkungen	Vorschlag Umgang	Begründung
52	Privatperson	06.10.2020			Generelle Bemerkung	In den beiden von der Gemeinde durchgeführten Workshops waren die Verkehrswege innerhalb des Siedlungsgebietes das Thema. Der nun aufliegende kommunale Richtplan Verkehr zeigt, dass auch das landwirtschaftlich genutzte Land außerhalb des besiedelten Gebietes Teil dieses Planungsaktes ist. Auch diesmal, wie schon 2013 bei der Erarbeitung des Freiraumkonzeptes, sind keine Bewirtschafter einbezogen worden, obwohl es um die Lebensgrundlage dieser Berufsgruppe geht. Ja, es ist tatsächlich so, dass wir auf den Fruchtfolgefleichen rund um Wallisellen noch Lebensmittel produzieren. Mit Erstaunen müssen wir einmal mehr erkennen, dass die Landwirtschaft offenbar aus Sicht des Planungsunternehmens und der gemeinderätlichen Mitglieder der Arbeitsgruppe nur noch da ist, um Flächen für die Erholung, Sport und Freizeit zur Verfügung zu stellen. Wir tragen die negativen Folgen wie Littering, nicht angelegte Hunde in landwirtschaftlichen Kulturen, Beschimpfungen durch Spaziergänger und Sporttreibende und den Ärger mit von breiten Karossen blockierte Zufahrtsstrassen zu unseren Feldern.	Wir tragen Sorge zu unserem Land und möchten dies auch in Zukunft so machen; wir bewirtschaften es mit unterschiedlichen Kulturen und sorgen damit für einer abwechslungsreiche und sich immer wieder ändernde Umgebung, und wie erwähnt: wir produzieren darauf auch noch Lebensmittel für die Bevölkerung. Zum Dank werden jetzt in unserer bereits dicht mit Verbindungswegen durchwobenen Gemeinde noch ein paar weitere Wege auf Privatland geplant. Wir könnten uns dann juristisch wehren, heisst es. Nein, diese zusätzlichen Wege gehören nicht in diesen Kommunalen Richtplan, es braucht sie nicht und wir nehmen schon genug Rücksicht auf alle anderen - wir wollen unsere Felder bewirtschaften wie bis anhier.	Kenntnisnahme	Die Nutzung der Landschaft für die Erholung der Menschen in den Agglomerationsräumen ist aus Sicht der Gemeinde wichtig, ebenso wie der Schutz von Fruchtfolgefleichen und natürlichen Lebensräumen von Tieren und Pflanzen. Es wird jeweils eine Interessensabwägung durchgeführt.
53	Privatperson	06.10.2020	5.1	18	Massnahme SV5: Nachtsperre Opfikonerstrasse	Opfikonerstrasse: Zeitlich beschränkte Schliessung Opfikonerstrasse für Durchgangsverkehr im MIV (Nachtsperre von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr). Durchgehendes Lastwagenverbot. Geltung ab Doktorhauskreisel."	Hingegen sollte den besonders lärmverursachenden Lastwagen mit einem allgemeinen Durchfahrtsverbot begegnet werden. Massnahmen müssen schon am Doktorhauskreisel greifen, Friedenstrasse und Wiesgasse dürfen nicht noch mehr belastet werden.	berücksichtigen	Ein generelles Durchfahrtsverbot für den Schwerverkehr wird zur weiteren Prüfung aufgenommen. Massnahme ist bereits ab Doktorhauskreisel vorgesehen.
54	Privatperson	08.10.2020	5.1	18	Massnahme SV6: Sperrung/T30 Erlenholzstrasse	Vollständige Streichung	Offenbar waren die Mitglieder der Arbeitsgruppe nicht vor Ort um sich die Situation anzuschauen. T30 ist sachlich nicht begründbar. Es besteht kein erhöhtes Unfallrisiko und mangels Anwohner auch keine Lärmschutzproblematik. Der Abschnitt der Erlenholzstrasse befindet sich ausserhalb des Siedlungsgebietes und ist überdies sehr übersichtlich. Zudem muss der Fuss- und Veloverkehr in seiner Attraktivität gerade nicht auf einer Hauptstrasse gesteigert werden. die Begründung ist insbesondere bezüglich Fussgänger absurd. Für den Fuss- und Veloverkehr steht bekanntlich ein parallel im Wald verlaufender Weg zur Verfügung, der bereits äusserst attraktiv ist.	nicht berücksichtigen	Auf der Erlenholzstrasse befindet sich eine kantonale Veloroute des Typs Nebenverbindung. Es bestehen Konflikte mit dem Veloverkehr und teilweise mit dem Fussverkehr. T30 bringt eine Minderung der Konflikte ohne bauliche Anpassungen (zulasten von Wald- oder Fruchtfolgefleichen).
55	Privatperson	09.10.2020	5.1	19	Massnahme SV11: T30-Zone Zentrum	Vollständige Streichung oder massive Redimensionalisierung auf den wirklich relevanten Bereich rund um Schulhäuser	Eine T30-Zone über das halbe Gemeindegebiet von Wallisellen ist viel zu gross und undifferenziert und ein massiver Eingriff in die Freiheitsrechte der MIV-Benutzer. Erforderlich ist eine Reduktion auf die Bereiche, wo dies wirklich sinnvoll ist (insbesondere im Umfeld der Schulhäuser). Landwirtschaftliche Maschinen (Mähdrescher) mit einer Transsoortbreite von 3.5m kommen nicht mehr auf die Felder. Es braucht eine Strasse von 4.00m - 4.20m Breite, um durchfahren zu können.	nicht berücksichtigen	Der Perimeter der T30-Zone Zentrum ist begründet durch die Schulhäuser, die weiteren öffentlichen Anlagen, die Zufahrt zu den Sportanlagen, die geplanten T30-Massnahmen auf Bahnhof-/Rosenbergstrasse zur Lärmreduktion (Verhinderung Ausweichverkehr ins Quartier) sowie den Fuss-/Veloverkehr.
56	Privatperson	10.10.2020	5.3	22	Massnahme FVV1: Neue Verbindung Neugutstrasse (Zwicky-Areal)	Vollständige Streichung	Mache auf Gesamtverkehrskonzept Ziel 4.4 aufmerksam bzw. 2.3 Leitbild des Gemeinderates. Unnötige Luxusvariante: kein Bedarf. Auf keinen Fall dürfen neue Bodenversiegelungen entstehen oder landwirtschaftliche Zugänglichkeit (zum Beispiel mit Mähdreschern) bzw. Bestellbarkeit der Felder usw. eingeschränkt werden. Planung auf Privatland ist unhaltbar.	nicht berücksichtigen	Der Handlungsbedarf ist gegeben, insbesondere durch die Entwicklung des Zwicky-Areals. Eine Berücksichtigung der genannten Aspekte muss im Rahmen der Projektierung erfolgen.
57	Privatperson	11.10.2020	5.3	22	Massnahme FVV4: Neue Verbindung Schönenhofstr. - Furtbachweg	Vollständige Streichung	Schon vorhanden, unnötig: Wenn schon, dann abzustimmen auf den Brüttenertunnel. Nächste Unterführung ist 205m entfernt. Überflüssig. Ebenso wie VV3. Die nachhaltige Zerstörung von Kulturland durch neue Velowege kann nicht hingenommen werden. Steht auch gegen das Leitbild des Gemeinderates. Sowie der Grundeigentümer. Machte auf das Gesamtverkehrskonzept Ziel 4.4 aufmerksam wie 2.3 Leitbild des Gemeinderates.	nicht berücksichtigen	Der Bedarf ist aus Sicht der Gemeinde gegeben. Durch die Massnahme FVV4 werden keine oder nur wenige Fruchtfolgefleichen beansprucht. Die Massnahme VV3 ist eine übergeordnete Festlegung gem. kantonalen Velonetzplan. Die Linienführung wird in den weiteren Planungen geprüft.
58	Privatperson	12.10.2020	5.3	22	Massnahme FV17: Lückenschluss Melchrüti - Stierriet	Vollständige Streichung	Unnötig, der bestehende Trampelpfad reicht! Eine Zusätzliche Bodenversiegelung oder Einschränkungen bei der landwirtschaftlichen Nutzung der Grundstücke müssen unbedingt vermieden werden. Zurzeit wird der Trampelpfad vom Eigentümer noch geduldet.	berücksichtigen	Die Nutzung der Landschaft für die Erholung der Menschen in den Agglomerationsräumen ist aus Sicht der Gemeinde wichtig, ebenso wie der Schutz von Fruchtfolgefleichen und natürlichen Lebensräumen von Tieren und Pflanzen. Auf die Massnahme FV17 wird aber verzichtet, da sie aus Sicht der Gemeinde hinsichtlich der Netzfunktion sowie der Schutzinteressen die geringste Priorität hat.
59	Privatperson	13.10.2020	5.3	22	Massnahme FV18: Lückenschluss Stierriet - Rietgraben	Vollständige Streichung	Dito. Gesteigert wird damit nur die Unfallgefahr auf der Opfikonerstrasse. Fuss und Veloweg in 180m erreichbar	nicht berücksichtigen	Die Nutzung der Landschaft für die Erholung der Menschen in den Agglomerationsräumen ist aus Sicht der Gemeinde wichtig, ebenso wie der Schutz von Fruchtfolgefleichen und natürlichen Lebensräumen von Tieren und Pflanzen. Die Verbindung wurde anhand der Netzstruktur hergeleitet, der Bedarf ist aus Sicht der Gemeinde gegeben. Eine Interessensabwägung hat stattgefunden. Es steht ein unbefestigter (Wiesen-)Weg im Vordergrund.
60	Privatperson	14.10.2020	5.3	22	Massnahme FV19: Lückenschluss Engenbuelstr. - Schützenstr.	Vollständige Streichung	Ebenso. Nächster Fuss und Veloweg ist in 138m erreichbar.	nicht berücksichtigen	Die Verbindung wurde anhand der Netzstruktur hergeleitet, der Bedarf ist aus Sicht der Gemeinde gegeben. Eine Interessensabwägung hat stattgefunden. Es steht ein unbefestigter (Wiesen-)Weg im Vordergrund.
61	Privatperson	15.10.2020	5.3	22	Massnahme FV20: Grundackerstr. - Dietlikonerstr.	Vollständige Streichung	Unnötig. Eine zusätzliche Bodenversiegelung oder Einschränkungen bei der landwirtschaftlichen Nutzung der Grundstücke müssen unbedingt vermieden werden. Vögel und Kleinlebewesen dürfen auf Gemeindeland nicht noch mehr gestört werden. Machte auf Gesamtverkehrskonzept Ziel 4.4 aufmerksam wie 2.3 Leitbild des Gemeinderates.	nicht berücksichtigen	Die Nutzung der Landschaft für die Erholung der Menschen in den Agglomerationsräumen ist aus Sicht der Gemeinde wichtig, ebenso wie der Schutz von Fruchtfolgefleichen und natürlichen Lebensräumen von Tieren und Pflanzen. Die Verbindung wurde anhand der Netzstruktur hergeleitet, der Bedarf ist aus Sicht der Gemeinde gegeben. Eine Interessensabwägung hat stattgefunden.
62	Privatperson	16.10.2020	5.4	24	Massnahme VV3: Neue Verbindung Furtbachweg - Dietlikon	Vollständige Streichung	Strasse vorhanden. Unnötig. Eine zusätzliche Bodenversiegelung oder Einschränkungen bei der landwirtschaftlichen Nutzung der Grundstücke müssen dingt vermieden werden. Machte auf Gesamtverkehrskonzept Ziel 4.4 aufmerksam wie 2.3 Leitbild des Gemeinderates. Partikularinteresse: Furtbachquartier will keine durchfahrenden Velos.	nicht berücksichtigen	Verbindung gemäss übergeordneten Festlegungen (Velonetzplan Kanton Zürich). Inhaltlich wird das Vorhaben im Rahmen einer Radwegstudie durch den Kanton geprüft. Neue Wege werden möglichst landschaftsverträglich realisiert.

Nr.	Vertretung	Eingang	Kap.	Seite	Thema/Betreff	Konkreter Änderungs-/Ergänzungsvorschlag	Begründung/Bemerkungen	Vorschlag Umgang	Begründung
63	Privatperson	16.10.2020	A	34	Teilplan Parkierung	Korrektur der Pläne	Achtung: der bestehende Parkplatz bei der Curlinghalle ist im "Teilplan Parkierung" viel zu gross eingezeichnet! Dies ist zu korrigieren. Hingegen sind die bestehenden PP auf der Verlängerung der Hochrütstrasse zu Unrecht nicht eingezeichnet. Auch dies ist zu korrigieren	teilweise berücksichtigen	Fehler zu korrigieren (zu grosser PP eingezeichnet bei Curlinghalle). PP Hochrütstrasse werden bereits im Plan aufgeführt.
64	Privatperson	16.10.2020	5.4	24	Massnahme VV3: Neue Verbindung Furtbachweg - Dietlikon	Vollständige Streichung	Strasse vorhanden. Unnötig, Eine zusätzliche Bodenversiegelung oder Einschränkungen bei der landwirtschaftlichen Nutzung der Grundstücke müssen unbedingt vermieden werden. Mache auf Gesamtverkehrskonzept Ziel 4.4 aufmerksam wie 2.3 Leitbild des Gemeinderates Partikularinteresse: Furtbachquartier will keine durchfahrenden Velos!	nicht berücksichtigen	Verbindung gemäss übergeordneten Festlegungen (Velonetzplan Kanton Zürich). Inhaltlich wird das Vorhaben im Rahmen einer Radwegstudie durch den Kanton geprüft. Neue Wege werden möglichst landschaftsverträglich realisiert.
65	Privatperson	16.10.2020	5.5	26	Massnahme P6: Verlagerung PP von Sportzentrum zum Lidl (Wochenende, Grossereignisse)	Korrektur	Achtung: der bestehende Parkplatz bei der Curlinghalle ist im "Teilplan Parkierung" viel zu gross eingezeichnet! Dies ist zu korrigieren. Hingegen sind die bestehenden PP auf der Verlängerung der Hochrütstrasse zu Unrecht nicht eingezeichnet. Auch dies ist zu korrigieren.	teilweise berücksichtigen	Fehler zu korrigieren (zu grosser PP eingezeichnet bei Curlinghalle). PP Hochrütstrasse werden bereits im Plan aufgeführt.
66	Privatperson	06.10.2020	5.3	20	Petition neue Bushaltestelle Höhenstrasse	Bau einer neuen Bushaltestelle an der Höhenstrasse. Damit eine neue Buslinie oder Anschluss an bestehende Linie in Richtung Bahnhof.	Also, die Straßen rundherum, das heißt Höhen-Hard-Pfadhag-Eigenheim- Beetli... etc. haben keine Verbindung. Sie können ja sehen wo und wie das Busnetz verläuft. Hat es doch viel Zuwachs an MFH gegeben, sind auch sehr viele Kinder, alte Leute und Kranke in diesem Bereich. Wichtig ist natürlich, dass dieser Bus direkt zum Bahnhof und in die Stadt fährt. Wäre vermutlich nicht schlimm diese Verbindung via Höhen-Hardstrasse zu erschließen, könnte auch ein kleinerer Bus sein. Wir haben fast 10 bis 15 Minuten an eine Bushaltestelle und immer bergauf und bergab, Krücken, Rollator nicht so günstig. Glaube wir haben auch eine Verbindung an das ÖV-Netz verdient.	berücksichtigen	Auf der Höhenstrasse ist mit der Massnahme ÖV1 Optimierung Ortsbuslinien eine Bushaltestelle vorgesehen und im KRPV bereits enthalten.
67	Privatperson	15.10.2020	5.3	22	Massnahme FV18: Lückenschluss Stierriet - Rietgraben	Auf die Erstellung dieses neuen Fussweges ist zu verzichten. Die bestehenden Fusswege in diesem Gebiet sind ausreichend. Der Begriff Lückenschluss ist falsch, da es gar keine Lücke zu schliessen gilt. Dies gilt im speziellen für die nördliche Weggabelung hin zur Sandgru-benstrasse, auf welche auf alle Fälle gänzlich zu verzichten ist.	- Der Zilhang ist mit den bestehenden Wegen, im speziellen mit dem Fussweg 9873, bereits gut erschlossen. - Der Zilhang ist in der vorliegenden Form als Grüngürtel für Natur und Tierwelt zu erhalten. - Ein zusätzlicher Fussweg, der von nur wenigen Personen tatsächlich benutzt würde, rechtfertigt nicht die Zerstückelung des Zilhangens - Der Zilhang kann kaum als Naherholungsgebiet definiert werden. - Einer Verunreinigung durch Littering, Vandalen und Hundekot ist entgegen zu treten.	nicht berücksichtigen	Die Nutzung der Landschaft für die Erholung der Menschen in den Agglomerationsräumen ist aus Sicht der Gemeinde wichtig, ebenso wie der Schutz von Fruchtfolgeflächen und natürlichen Lebensräumen von Tieren und Pflanzen. Die Verbindung wurde anhand der Netzstruktur hergeleitet, der Bedarf ist aus Sicht der Gemeinde gegeben. Eine Interessensabwägung hat stattgefunden. Es steht ein unbefestigter (Wiesen-)Weg im Vordergrund.
68	Privatperson	16.10.2020	5	18	Massnahme SV5: Nachtsperre Opfikonerstrasse	Fahrverbot für alle Lastwagen	Wir haben eine Umfahrungsstrasse für x Millionen Steuergeldern vor Jahren erbaut. Wir hoffen, dass endlich eine Verkehrsentlastung sowie Lärmentlastung und Verkehrsberuhigung an der Opfikonerstrasse Einzug haltet. Leider mussten auch schon viel zu viele Tiere an der Opfikonerstrasse ihr Leben lassen, schuld ist der immer mehr zunehmende Verkehr. Muss wirklich noch ein Mensch sterben an der Opfikonerstrasse wegen dem Gefährlichem Verkehr? Wir haben viele Schulkinder, die täglich Ihren Schulweg an der Opfikonerstrasse entlang laufen müssen und diesen auch überqueren.	teilweise berücksichtigen	Ein generelles Durchfahrtsverbot für den Schwerverkehr wird zur weiteren Prüfung aufgenommen. Aufgrund der zahlreichen Ansprüche und einer vergleichsweise hohen gesamtverkehrlichen Komplexität des Abschnittes werden die Massnahmen SV4 und SV5 zu einem umfassenderen BGK zusammengeführt.
69	Privatperson	17.10.2020	5	19	Massnahme SV4: BGK Opfikonerstrasse	Sofortige 30 zone oder gesamtes fahrverbot und nur für Anwohner und/oder Zubringerdienst gestattet.	Wir hoffen, dass endlich eine Verkehrsentlastung sowie Lärmentlastung und Verkehrsberuhigung an der Opfikonerstrasse Einzug haltet. Leider mussten auch schon viel zu viele Tiere an der Opfikonerstrasse ihr Leben lassen, schuld ist der immer mehr zunehmende Verkehr. Muss wirklich noch ein Mensch sterben an der Opfikonerstrasse wegen dem Gefährlichem Verkehr? Wir haben viele Schulkinder, die täglich Ihren Schulweg an der Opfikonerstrasse entlang laufen müssen und diesen auch überqueren.	teilweise berücksichtigen	Aufgrund der zahlreichen Ansprüche und einer vergleichsweise hohen gesamtverkehrlichen Komplexität des Abschnittes werden die Massnahmen SV4 und SV5 zu einem umfassenderen BGK zusammengeführt, im Rahmen dessen neben den betrieblichen (Geschwindigkeit, Durchfahrtsverbot LW) auch die gestalterischen Elemente detailliert erarbeitet werden. Das Geschwindigkeitsregime ist in Abstimmung mit der flächendeckenden Umsetzung von Tempo 30 festzulegen.
70	Fachgeschäfte Wallisellen	12.10.2020	5.5	26	Massnahme P2: Verschiebung Parkplätze in unterirdische Anlagen am Bahnhof	Wir stören uns vor allem an zwei Punkten: 1. Entfernen bzw. Verschieben der Kurzzeitparkplätze in die Tiefgarage	Die Kurzzeitparkplätze sind für die Gewerbetreibenden im Dorf-Zentrum essentiell wichtig. Es ist für uns unverständlich, dass das Glattzentrum mehrere tausend Gratisparkplätze betreiben kann, während wir hier im Dorf in Wallisellen um jeden einzelnen Parkplatz kämpfen müssen. Man bedauert von Ihrer Seite das "Lädelsterben" und fördert es aber mit solchen Massnahmen.	nicht berücksichtigen	Im KRPV ist mit der Massnahme P2 kein Abbau von PP enthalten, sondern eine Verlagerung in unterirdische Anlagen, sodass der öffentliche Strassenraum besser genutzt werden kann und attraktiver wird.
71	Fachgeschäfte Wallisellen	13.10.2020	5.1	18	Massnahme SV3: BGK Industriestrasse	Wir stören uns vor allem an zwei Punkten: 2. Temporeduktion auf der Industriestrasse	Es war einmal gedacht, den Hauptverkehr über die Industriestrasse "umzuleiten". Sollte jedoch dort Tempo 30 eingeführt werden, werden viele Automobilisten Schleichwege durch die Wohnquartiere suchen.	Kenntnisnahme	Im KRPV ist ein Betriebs- und Gestaltungskonzept enthalten. Ob dies mit T30 einhergeht, ist genauer zu prüfen. Mit der angrenzenden Bevölkerung sowie Beschäftigten hat die Industriestrasse keinen ausschliesslich verkehrsorientierten Charakter mehr.
72	Privatperson	26.10.2020	-	-	Allgemein	-	Der aufliegende kommunale Richtplan Verkehr zeigt eindeutig, dass die vom Gemeinderat eingesetzten Planer und leider auch der Gemeinderat nur noch mehr Flächen (davon auch viel Privatland) für Erholung, Sport und Freizeit zur Verfügung zu stellen wollen. Dies ist aus meiner Sicht, so wie dargestellt im Richtplan, nicht wünschenswert und auch nicht tragbar. Die daraus, und heute schon bestehenden Folgen tragen bekanntlich nicht die Nutzer sondern primär die Privaten Land- und Waldbesitzer (siehe bereits heute was im Hardwald entsorgt wird und wie es entlang der vielen bereits bestehenden Wanderwege aussieht). Tragen wir und auch der Gemeinderat mit seiner Verwaltung, Sorge zu den bestehenden, zweckmässig und schön angelegten Fuss-, Wander- und Velowege auf unserem Gemeindegebiet.	Kenntnisnahme	Die Gemeinde nimmt eine Abwägung von Interessen vor. Sie verfolgt einen haushälterischen Umgang mit der Nutzung von Flächen.
73	Privatperson	26.10.2020	5.1	18	Massnahme SV5: Nachtsperre Opfikonerstrasse	Durchgehendes Lastwagenverbot	Hingegen sollte den besonders lärmverursachenden Lastwagen mit einem allgemeinen Durchfahrtsverbot begegnet werden.	teilweise berücksichtigen	Ein generelles Durchfahrtsverbot für den Schwerverkehr wird zur weiteren Prüfung aufgenommen.
74	Privatperson	26.10.2020	5.1	18	Massnahme SV5: Nachtsperre Opfikonerstrasse	Geltung ab Doktorhauskreisel	Massnahmen müssen schon am Doktorhauskreisel greifen. Friedenstrasse und Wiesgasse dürfen nicht noch mehr belastet werden.	berücksichtigen	Massnahme ist ab Doktorhauskreisel vorgesehen.

Nr.	Vertretung	Eingang	Kap.	Seite	Thema/Betreff	Konkreter Änderungs-/Ergänzungsvorschlag	Begründung/Bemerkungen	Vorschlag Umgang	Begründung
75	Privatperson	26.10.2020.	5.1	18	Massnahme SV6: Sperrung/T30 Erlenholzstrasse	Vollständige Streichung	Offenbar waren die Mitglieder der Arbeitsgruppe nicht vor Ort um sich die Situation anzuschauen. T30 ist sachlich nicht begründbar. Es besteht kein erhöhtes Unfallrisiko und mangels Anwohner auch keine Lärmschutzproblematik. Der Abschnitt der Erlenholzstrasse befindet sich ausserhalb des Siedlungsgebiets und ist überdies sehr übersichtlich. Zudem muss der Fuss- und Veloverkehr in seiner Attraktivität gerade nicht auf einer Hauptstrasse gesteigert werden; die Begründung ist insbesondere bezüglich Fussgänger absurd, da diese die Strasse grundsätzlich gar nicht zu betreten haben. Für den Fuss- und Veloverkehr steht bekanntlich ein parallel im Wald verlaufender Weg zur Verfügung, der bereits äusserst attraktiv ist.	nicht berücksichtigen	Auf der Erlenholzstrasse befindet sich eine kantonale Veloroute des Typs Nebenverbindung. Es bestehen Konflikte mit dem Veloverkehr und teilweise mit dem Fussverkehr. T30 bringt eine Minderung der Konflikte ohne bauliche Anpassungen (zulasten von Wald- oder Fruchtfolgefächern).
76	Privatperson	26.10.2020.	5.1	19	Massnahme SV11: T30-Zone Zentrum	Vollständige Streichung oder massive Redimensionierung auf den wirklich relevanten Bereich rund um Schulhäuser usw.	Eine T30-Zone über das halbe Gemeindegebiet von Wallisellen ist viel zu gross und undifferenziert und ein massiver Eingriff in die Freiheitsrechte der MIV-Benutzer. Erforderlich ist eine Reduktion auf die Bereiche, wo dies wirklich sinnvoll ist (insbesondere im Umfeld der Schulhäuser). Landwirtschaftliche Maschinen (Mähdrescher) mit einer Transportbreite von 3.5m kommen nicht mehr auf die Felder. Es braucht eine Strasse von 4.00 – 4.20m Breite, um durchfahren zu können.	nicht berücksichtigen	Der Perimeter der T30-Zone Zentrum ist begründet durch die Schulhäuser, die weiteren öffentlichen Anlagen, die Zufahrt zu den Sportanlagen, die geplanten T30-Massnahmen auf Bahnhof-/Rosenbergstrasse zur Lärmreduktion (Verhinderung Ausweichverkehr ins Quartier) sowie den Fuss-/Veloverkehr.
77	Privatperson	26.10.2020.	5.3	22	Massnahme FVV1: Neue Verbindung Neugutstrasse (Zwicky-Areal)	Vollständige Streichung	Mache auf Gesamtverkehrskonzept Ziel 4.4 aufmerksam wie 2.3 Leitbild des Gemeinderates Unnötige Luxusvariante; kein Bedarf. Auf keinen Fall dürfen neue Bodenversiegelungen entstehen oder die landwirtschaftliche Zugänglichkeit (zum Beispiel mit Mähdreschern) bzw. Bestellbarkeit der Felder usw. eingeschränkt werden. Planung auf Privatland ist unhaltbar.	nicht berücksichtigen	Der Handlungsbedarf ist gegeben, insbesondere durch die Entwicklung des Zwicky-Areals. Eine Berücksichtigung der genannten Aspekte muss im Rahmen der Projektierung erfolgen.
78	Privatperson	26.10.2020.	5.3	22	Massnahme FVV4: Neue Verbindung Schönenhofstr. - Furtbachweg	Vollständige Streichung	Schon vorhanden. Unnötig; wenn schon, dann abzustimmen auf den Brüttenertunnel. Nächste Unterführung ist 205m entfernt. Überflüssig, ebenso wie VV3. Die nachhaltige Zerstörung von Kulturland durch neue Velowege kann nicht hingenommen werden. Steht auch gegen das Leitbild des Gemeinderates. Sowie der Grundeigentümer. Machen auf Gesamtverkehrskonzept Ziel 4.4 aufmerksam wie 2.3 Leitbild des Gemeinderates	nicht berücksichtigen	Der Bedarf ist aus Sicht der Gemeinde gegeben. Durch die Massnahme FVV4 werden keine oder nur wenige Fruchtfolgefächern beansprucht. Sie ist zudem abgestimmt mit den Planungen zum Brüttenertunnel. Die Massnahme VV3 ist eine übergeordnete Festlegung gem. kantonalem Velonetzplan. Die Linienführung wird in den weiteren Planungen geprüft.
79	Privatperson	26.10.2020.	5.3	22	Massnahme FV17: Lückenschluss Melchrüti - Stierriet	Vollständige Streichung	Unnötig, der bestehende Trampelpfad reicht! Eine zu-sätzliche Bodenversiegelung oder Einschränkungen bei der landwirtschaftlichen Nutzung der Grundstücke müssen unbedingt vermieden werden. Zurzeit wird der Trampelpfad vom Eigentümer noch geduldet.	berücksichtigen	Die Nutzung der Landschaft für die Erholung der Menschen in den Agglomerationsräumen ist aus Sicht der Gemeinde wichtig, ebenso wie der Schutz von Fruchtfolgefächern und natürlichen Lebensräumen von Tieren und Pflanzen. Auf die Massnahme FV17 wird aber verzichtet, da sie aus Sicht der Gemeinde hinsichtlich der Netzfunktion sowie der Schutzinteressen die geringste Priorität hat.
80	Privatperson	26.10.2020.	5.3	22	Massnahme FV18: Lückenschluss Stierriet - Rietgraben	Vollständige Streichung	Dito. Gesteigert wird damit nur die Unfallgefahr auf der Opfikerstrasse. Fuss und Veloweg in 180m erreichbar. Die bestehenden Fusswege im Raum des bebauten genügen vollauf und decken die Bedürfnisse der Fussgänger und sind somit unnötig	nicht berücksichtigen	Die Verbindung wurde anhand der Netzstruktur hergeleitet, der Bedarf ist aus Sicht der Gemeinde gegeben. Eine Interessensabwägung hat stattgefunden. Es steht ein unbefestigter (Wiesen-)Weg im Vordergrund.
81	Privatperson	26.10.2020.	5.3	22	Massnahme FV19: Lückenschluss Engenbühlstr. - Schützenstr.	Vollständige Streichung	Ebenso. Nächster Fuss und Veloweg ist in 138m erreichbar. Die bestehenden Fusswege genügen und müssen nicht erweitert werden und sind somit unnötig.	nicht berücksichtigen	Die Verbindung wurde anhand der Netzstruktur hergeleitet, der Bedarf ist aus Sicht der Gemeinde gegeben. Eine Interessensabwägung hat stattgefunden. Es steht ein unbefestigter (Wiesen-)Weg im Vordergrund.
82	Privatperson	26.10.2020.	5.3	22	Massnahme FV20: Grundackerstr. - Dietlikonerstr.	Vollständige Streichung	Unnötig. Eine zusätzliche Bodenversiegelung oder Einschränkungen bei der landwirtschaftlichen Nutzung der Grundstücke müssen unbedingt vermieden werden. Vögel und Kleinlebewesen dürfen auf Gemeindeland nicht noch mehr gestört werden. Machen auf Gesamtverkehrskonzept Ziel 4.4 aufmerksam wie 2.3 Leitbild des Gemeinderates	nicht berücksichtigen	Die Nutzung der Landschaft für die Erholung der Menschen in den Agglomerationsräumen ist aus Sicht der Gemeinde wichtig, ebenso wie der Schutz von Fruchtfolgefächern und natürlichen Lebensräumen von Tieren und Pflanzen. Die Verbindung wurde anhand der Netzstruktur hergeleitet, der Bedarf ist aus Sicht der Gemeinde gegeben. Eine Interessensabwägung hat
83	Privatperson	26.10.2020.	5.4	24	Massnahme VV3: Neue Verbindung Furtbachweg - Dietlikon	Vollständige Streichung	Strasse vorhanden. Unnötig, Eine zusätzliche Bodenversiegelung oder Einschränkungen bei der landwirtschaftlichen Nutzung der Grundstücke müssen unbedingt vermieden werden. Machen auf Gesamtverkehrs-konzept Ziel 4.4 aufmerksam wie 2.3 Leitbild des Gemeinderates Partikularinteresse: Furtbachquartier will keine durchfahrenden Velos!	nicht berücksichtigen	Verbindung gemäss übergeordneten Festlegungen (Velonetzplan Kanton Zürich). Inhaltlich wird das Vorhaben im Rahmen einer Radwegstudie durch den Kanton geprüft. Neue Wege werden möglichst landschaftsverträglich realisiert.
84	Privatperson	26.10.2020.	5.5	26	Teilplan Parkierung	Korrektur der Pläne	Achtung: der bestehende Parkplatz bei der Curlinghalle ist im "Teilplan Parkierung" viel zu gross eingezeichnet! Dies ist zu korrigieren. Hingegen sind die bestehenden PP auf der Verlängerung der Hochrütistrasse zu Unrecht nicht eingezeichnet. Auch dies ist zu korrigieren.	teilweise berücksichtigen	Fehler zu korrigieren (zu grosser PP eingezeichnet bei Curlinghalle). PP Hochrütistrasse werden bereits im Plan aufgeführt.

Nr.	Vertretung	Eingang	Kap.	Seite	Thema/Betreff	Konkreter Änderungs-/Ergänzungsvorschlag	Begründung/Bemerkungen	Vorschlag Umgang	Begründung
85	Privatperson	22.10.2020	5.1	19	Tempo 30	Ausweitung der Tempo 30 Zone auf Wallisellen West	<p>Als wir das erste Mal den visualisierten Ortsplan der geplanten Tempo 30 Zonen sahen, dachten wir, dass ein Fehler vorliegt. Bei genauerem Lesen wurde uns dann aber bewusst, dass Wallisellen grob gesagt in zwei Zonen geteilt wurde: Ost und West. Im Kommunalen Gesamtverkehrskonzept ist für uns als Wallisellen-West Bewohner der Punkt SV11 höchst interessant, da steht warum der Bereich Zentrum (und Schulzone Bürgli/Mösl) zur Zone 30 wird. Folgende Aussagen lesen wir da: Einführung einer zusammenhängenden Tempo 30 Zone. Ziel: Verhinderung von zu vielen Temporegimewechseln (Flickenteppich); Erhöhung Schulwegsicherheit Schulhäuser /Kindergärten Bürgli/Mösl; Erhöhung Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs in den Quartieren.</p> <p>Wir als Wallisellen-Westler haben die Möglichkeit mit einer Unterschriftensammlung eventuell eine weitere Strasse zur Tempo 30 Zone zu erklären.</p> <p>Wir verstehen nicht, warum wir Westler diskriminiert werden und nur mit einem massiven Mehraufwand die Möglichkeit haben zu einer Tempo 30 Zone zu kommen. Wo liegt der Unterschied zwischen den beiden Gebieten. Für uns sind folgende Punkte relevant bzw. unverständlich:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Eine Strasse ohne Trottoir müsste per se Tempo 30 sein, da sie gleichzeitig von Fussgängern, Velo- und Autofahrern benützt wird. Wir haben uns mal die Mühe gemacht die beiden Zonen miteinander zu vergleichen und sind zum Schluss gekommen, dass es in beiden Gebieten etwa gleich viele Strassen ohne Trottoir gibt.</li> <li>2. Schulwegsicherheit: in Wallisellen West haben wir zwar nur ein Schulhaus, aber immerhin die grösste Schuleinheit. Die meisten Kinder müssen auf ihrem Schulweg mindestes eine Strasse durchlaufen, die über kein Trottoir verfügt. Wir denken nicht, dass die Gemeinde Wallisellen nur einen Teil der Walliseller-Kinder auf dem Schulweg besser sichern möchte.</li> <li>3. Erhöhung der Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs – gerade die letzten Monate haben gezeigt, wie gross der Velo- und Fussgängerverkehr bei uns ist (Beispiel unsere Strasse: Oberrebenweg)</li> <li>4. Sie möchten ein Flickwerk verhindern – genau dies wird aber in Wallisellen-West geschehen, wenn Ost und West unterschiedlich behandelt werden.</li> </ol> <p>Wir bitten Sie um eine Erklärung, wie es zu dieser Unterteilung von Wallisellen kommt und um Beantwortung der Frage, warum es in Wallisellen nicht möglich ist (wie ganz viele andere Gemeinden) alle Strassen, ausser den Kantonsstrassen Tempo 30 einzuführen. Dies wäre nicht eine Wiedervorlage von 2001, damals sprach man von einer flächendeckenden Tempo 30 Zone in Wallisellen.</p>	berücksichtigen	Tempo 30 in den Quartieren war bisher über die kommunale Wegleitung grundsätzlich möglich. Die Gemeinde wird nun jedoch eine flächendeckende Umsetzung von Tempo 30 in den Quartieren in den kRPV aufnehmen.
86	Stützpunktfeuerwehr Wallisellen	26.10.2020.	5.1	19	Massnahme SV11: T30-Zone Zentrum	Korridore T50, damit die Feuerwehreute ohne Zeitverlust einrücken können!	<p>Die Stützpunktfeuerwehr Wallisellen ist eine Miliz-Feuerwehr. Die gesamte Mannschaft muss bei einem Einsatz von ihrem Wohn- oder Arbeitsort mit ihrem privaten Fahrzeug ins Feuerwehrdepot einrücken.</p> <p>Für die einrückende Mannschaft gilt beim Einrücken ins Depot keine Sonderrechte. Für die Feuerwehren im Kanton Zürich gilt die Richtlinie; 10 Feuerwehrangehörige in 10 min. am Einsatzort.</p> <p>Die Zeit, welche die Mannschaft beim Einrücken durch die T30 verliert, wird bei den Einsätzen eine spürbare Verzögerung auslösen und den Ausrückmodus verzögern. Mit T50 Korridoren aus den T30 Zonen könnten die Zufahrt der Rettungskräfte und das Einrücken der Mannschaft gleichbleibende Bedingungen beibehalten werden.</p>	nicht berücksichtigen	Abwägung von Interessen: Der Betrieb des Strassennetzes hat verschiedenen Ansprüchen zu genügen. Für die Anfahrt der Feuerwehrangehörigen entstehen nur geringe Veränderungen. Zudem sind vor allem Knoten für die Reisezeiten massgebend und nicht die Streckensignalisation.
87	Stützpunktfeuerwehr Wallisellen	26.10.2020.	4.2	16	Massnahme SV11: T30-Zone Zentrum	Auf bauliche Massnahmen verzichten denn sie behindern Rettungsfahrzeuge	<p>Die baulichen Massnahmen behindern die Feuerwehr Lastwagen beim Ausrücken und beim Ausführen von Rettungen. Die zivilen Fahrzeuge können noch weniger den Platz, für die in den Einsatz fahrenden Rettungsfahrzeuge, machen.</p> <p>Jede bauliche Schikane bremst nicht nur den zivilen Verkehr, sondern behindert auch die Einsatzkräfte beim Ausüben ihrer Pflicht.</p>	teilweise berücksichtigen	Abwägung von Interessen: Bei der Gestaltung des untergeordneten Strassennetzes müssen verschiedene Ansprüche berücksichtigt werden. T30 soll - wenn möglich - ohne bauliche Anpassungen erfolgen (vgl. Stossrichtungen der Gesamtverkehrsstrategie).
88	Stützpunktfeuerwehr Wallisellen	26.10.2020.	5.1	18	Begegnungszonen, Strassensperrungen	Durchfahrt bei Begegnungszonen und Strassensperrungen muss für Einsatzfahrzeuge immer werkzeuglos gewährleistet sein.	Bei sämtlichen Strassen, die zeitlich oder dauernd gesperrt werden, muss die Sperrung von den Einsatzfahrzeugen überrollbar sein. Für die Einsatzkräfte ist es wichtig, dass der Weg ohne Zeitverlust, über den vom Einsatzleiter taktisch ausgewählten Weg, speditiv zum Einsatzort kommen	teilweise berücksichtigen	Bei Sperrungen stehen allgemein Verbotsschilder im Vordergrund. Sollten bauliche Anpassungen notwendig sein, sind die Interessen der Blaulichtorganisationen bei der Umsetzung selbstverständlich zu berücksichtigen.
89	SP Wallisellen	26.10.2020.	2	8	Kommunales Gesamtverkehrskonzept	Kommunales Gesamtverkehrskonzept fehlt, Einordnung unklar.		nicht berücksichtigen	GVK nicht Teil des kRPV, als Beilage aber aufgelegt. Verhältnis zum GVK wird bereits in Kapitel 1.3 des kRPV beschrieben.
90	SP Wallisellen	26.10.2020.	2	8	Abstimmung mit übergeordneten Planungen	Weitere Grundlagen wie Agglomerationsprogramm 4. Generation, die BZO Wallisellen, Raumentwicklungskonzept müssten eigentlich VOR dem kRPV revidiert werden.	Das Vorgehen erscheint hier unlogisch	nicht berücksichtigen	Das AP 4G wird derzeit parallel vom Kanton erarbeitet, eine Abstimmung findet über die Gemeinde statt. Mit dem parallelen REK hat eine Koordinationssitzung stattgefunden, die BZO wird nachgelagert revidiert.
91	SP Wallisellen	26.10.2020.	4.1	13	Übergeordnete Zielsetzung	Die Stadt Wallisellen setzt sich dafür ein, dass der heutige sehr hohe Anteil des MIV zu Gunsten von ÖV und Langsamverkehr reduziert wird.	Wir finden das heutige Ausmass des MIV längerfristig für die Bevölkerung unzumutbar. Eine Plafonierung ist deshalb ein zu wenig ambitioniertes Ziel. Wir schlagen vor, den MIV absolut zu reduzieren und ein konkretes Ziel dafür zu definieren (z.Bp. 0.5 %/Jahr).	nicht berücksichtigen	Bereits eine Plafonierung der MIV-Wege stellt angesichts des Wachstums von Bevölkerung und Beschäftigten ein ambitioniertes Ziel dar.
92	SP Wallisellen	26.10.2020.	4.1	14	Übergeordnete Zielsetzung	ÖV-Anteil, Langsamverkehr: Gemäss obiger Ziffer zu erhöhen	siehe oben	nicht berücksichtigen	Die Anteile von ÖV und FVV müssen sich auch bei einer Plafonierung der MIV-Wege erhöhen. Bereits eine Plafonierung der MIV-Wege stellt angesichts des Wachstums von Bevölkerung und Beschäftigten ein ambitioniertes Ziel dar.
93	SP Wallisellen	26.10.2020.	4.2	16	Stossrichtungen	Das Handeln ist nebst den 'Verkehrsthemen' auch auf die ändern im Zusammenhang stehenden Themen wie Umwelt, Natur und Klimapolitik auszurichten.	Die Verkehrsentwicklung beeinflusst die Klimaentwicklung stark (heute ca. 30%). Deshalb kann dieser Faktor nicht einfach ignoriert werden. Wir erwarten mindestens im Verkehrskonzept eine Beurteilung zum Thema Emissionen, insbesondere der klimarelevanten wie CO2 Gegebenenfalls sind Massnahmen zur Förderung des nicht fossilen MIV einzuführen.	teilweise berücksichtigen	Einwand berechtigt. Die angestrebte Verkehrsmittelwahl ist klimapolitisch von grosser Bedeutung für die Gemeinde. Darüber hinaus werden keine Ergänzungen in den Stossrichtungen vorgenommen. Prüfung Ergänzung des Themas Ladestationen bei privaten PP (im Rahmen der BZO-Revision).
94	SP Wallisellen	26.10.2020.	4.2	16	Ziele	Grundsätzlich einverstanden. Anpassungen gemäss Änderungsvorschlag in 4.1		nicht berücksichtigen	Die Anteile von ÖV und FVV müssen sich auch bei einer Plafonierung der MIV-Wege erhöhen. Bereits eine Plafonierung der MIV-Wege stellt angesichts des Wachstums von Bevölkerung und Beschäftigten ein ambitioniertes Ziel dar.

Nr.	Vertretung	Eingang	Kap.	Seite	Thema/Betreff	Konkreter Änderungs-/Ergänzungsvorschlag	Begründung/Bemerkungen	Vorschlag Umgang	Begründung
95	SP Wallisellen	26.10.2020.	4.2	16	Stossrichtungen	Grundsätzlich einverstanden. Anpassungen gemäss Ergänzungsvorschlag in 4.2		nicht berücksichtigen	Einwand berechtigt. Die angestrebte Verkehrsmittelwahl ist klimapolitisch von grosser Bedeutung für die Gemeinde. Darüber hinaus werden keine Ergänzungen in den Stossrichtungen vorgenommen.
96	SP Wallisellen	26.10.2020.	4.2	16	Stossrichtungen	-	Gleiche Bezeichnungen wie Massnahmen im kGVK verwirren.	berücksichtigen	Unterscheidung der Bezeichnungen von Stossrichtungen und Massnahmen
97	SP Wallisellen	26.10.2020.	4.2	16	Stossrichtung S5		S5 Realisierung von privaten Veloabstellinfrastrukturen bei Vorhaben zur Siedlungsverdichtung: ist dies nicht bereits übergeordnet geregelt?	Kenntnisnahme	Nein, dies geschieht primär über die BZO und ist dementsprechend Sache der Gemeinde.
98	SP Wallisellen	26.10.2020.	4.2	16	Stossrichtung SV1		SV1 Hauptachsen im Siedlungsgebiet unter Berücksichtigung aller Verkehrsmittel, der Sicherheit, der Umwelt, des Stadtklimas sowie der ortsbaulichen Qualität gestalten. Wir gehen davon aus, dass damit Parkfeldanordnungen wie an der Bahnhofstrasse neu gebaut nicht mehr möglich sein werden.	Kenntnisnahme	Mit dieser Stossrichtungen werden andere Ansprüche an den Strassenraum stärker aufgenommen. Bezüglich Parkplätzen muss also eine bessere Abstimmung stattfinden. Die Abstimmung findet bei jedem Projekt separat ab.
99	SP Wallisellen	26.10.2020.	4.2	16	Sofortmassnahmen gemäss GVK	Die Sofortmassnahmen aus dem Verkehrskonzept müssen in der laufenden Legislatur budgetiert und umgesetzt werden		Kenntnisnahme	Der Horizont der Sofortmassnahmen im GVK beträgt rund 1 Jahr. Die Umsetzung des GVK obliegt dem GR bzw. der Mittelsprechung durch die Gemeindeversammlung.
100	SP Wallisellen	26.10.2020.	5.1	17	Stadttunnel Brunau-Neugut (übergeordnete Festlegung in KRP)	Unter «Bemerkung» soll die negative Beurteilung durch die Gemeinde festgehalten werden.	Wallisellen muss sich gegen dieses Projekt mit allen Mitteln wehren. Portal kommt genau neben Zwicky-Areal zu liegen!	nicht berücksichtigen	Der "Stadttunnel Zürich Anschluss Zürich-Brunau - Anschluss Dübendorf-Neugut" wird im kRPV aufgrund des Planungshorizontes nicht aufgeführt.
101	SP Wallisellen	26.10.2020.	5.1	18/19	Massnahme SV6: Sperrung/T30 Erlenholzstrasse	Wir begrüßen die Festlegung ausdrücklich. Verbindungsstrasse Erlenholzstrasse/Klotenerstrasse soll in Absprache mit der Stadt Kloten aufgehoben werden.	Der Hardwald als grösstes Naherholungsgebiet und Wildlebensraum soll autofrei werden.	nicht berücksichtigen	Auf der Erlenholz-/Klotenerstrasse wird eine Minderung von Konflikten, aber keine Aufhebung der Verbindungsstrasse durch die Gemeinde verfolgt.
102	SP Wallisellen	26.10.2020.	5.1	18	Massnahme SV5: Nachtsperre Opfikonerstrasse	Wir begrüßen die Festlegung grundsätzlich. Sperre nachts und zusätzlich an Wochenenden	Die Opfikonerstrasse soll nur dann offen sein, wenn es sie braucht, also werktags.	teilweise berücksichtigen	Aufgrund der zahlreichen Ansprüche und einer vergleichsweise hohen gesamtverkehrlichen Komplexität des Abschnittes werden die Massnahmen SV4 und SV5 zu einem umfassenderen BGK zusammengeführt, im Rahmen dessen neben den betrieblichen (Geschwindigkeit, Durchfahrtsverbot LW) auch die gestalterischen Elemente detailliert erarbeitet werden.
103	SP Wallisellen	26.10.2020.	5.1	18	Massnahme SV14: Einbahnregime Bahnhof-/Querstrasse	Wir begrüßen die Festlegung grundsätzlich. Die untere Bahnhofstrasse soll aber ausdrücklich zur Begegnungszone werden.	Durch eine Verschmälerung der unteren Bahnhofstrasse und die Aufhebung der Parkplätze soll ein grosszügiger Stadtplatz geschaffen werden.	teilweise berücksichtigen	Die Aufwertung des Bahnhofplatzes ist mit Massnahme SV14 bereits abgedeckt und auch im Rahmen der BZO-Revision vorgesehen. Eine explizite Festsetzung als Begegnungszone im kRPV ist seitens Gemeinde nicht vorgesehen.
104	SP Wallisellen	26.10.2020.	5.1	18	Massnahme FV22: Durchfahrtsperre Alpenstrasse	Die Festlegung geht in die richtige Richtung, ist aber zuwenig konsequent. Der W-Teil der Alpenstrasse und der angrenzende unterste Teil der Turnhallenstrasse sollen aufgehoben und zum Pausenplatzareal geschlagen werden. Der Lehrerparkplatz soll in Richtung Schützenstrasse verschoben werden.	Wir fänden einen permanenten Pausenplatz zwischen den Schulhäusern besser. Für zukünftige Schulbauten würden so ausserdem neue Optionen geschaffen.	nicht berücksichtigen	Ein dauerhafter Pausenplatz auf der Alpenstrasse mit Sperrung für den MIV wird derzeit durch die Gemeinde nicht verfolgt. Mit der Massnahme FV22 werden bereits viele Konflikte reduziert.
105	SP Wallisellen	26.10.2020.	5.1	18	Einbahnregime und Begegnungszonen	In Wohnzonen mit einer Baumassenziffer <2, die durch Quartierstrassen ohne Trottoirs erschlossen werden, sollen Einbahn-Regimes eingeführt werden, wie sie in Einzelfällen schon heute bestehen (Fuchsrain, Bellariastrasse, Bergliweg). Auf Antrag aus den Quartieren können kleinere Quartierstrassen, z.B. Sackgassen, auch zu Begegnungszonen umgestaltet werden.	Die Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr wird durch Einbahnsysteme erhöht. In diesen Strassen verkehren hauptsächlich Ortskundige, die sich ihre Fahrwege gut eingeprägt haben.	nicht berücksichtigen	Mit der Massnahme SV11 Tempo-30-Zone Zentrum wird auf eine Verkehrsberuhigung und nicht auf Einbahnbetrieb von Quartierstrassen gesetzt.
106	SP Wallisellen	26.10.2020.	5.1	19	Massnahme SV11: T30-Zone Zentrum	Wir begrüßen die Festlegung, sie ist aber zu wenig konsequent und zu kompliziert. Tempo 30 soll innerorts flächendeckend gelten. Ausnahmen sind möglich bei Kantons-, Verbindungs- und Sammelstrassen. Kriterien für Tempo 50 sind: Kein Schulweg, Buslinien, beidseitige Trottoirs, Längsparkierung, kein Unfallschwerpunkt an Kreuzungen, grosser Abstand von Einmündungen	Tempo 30 in einem grossen Teil des Siedlungsgebiets der Eigeninitiative der Bevölkerung zu überlassen, schafft Unsicherheiten und Konflikte in den Quartieren. Es müsste dann auch jedes Mal der kRPV teilrevidiert werden, mit einer Abstimmung unter allen Stimmberechtigten. Flächendeckendes T30 ist einfacher zu realisieren und zu signalisieren als ein Flickenteppich. Zumutbare Schulwege werden noch auf lange Zeit ein Problem bilden, das dank T30 gemildert wird und bekanntlich werden in Wallisellen (so gut wie) alle Strassen als Schulweg genutzt.	teilweise berücksichtigen	Tempo 30 in den Quartieren war bisher über die kommunale Wegleitung grundsätzlich möglich. Die Gemeinde wird nun jedoch eine flächendeckende Umsetzung von Tempo 30 in den Quartieren in den kRPV aufnehmen.
107	SP Wallisellen	26.10.2020.	5.1	18	Massnahme SV6: Sperrung/T30 Erlenholzstrasse	Die Klotenerstrasse ist für den Fuss- und Veloverkehr zu reservieren. Für Grossveranstaltung können Ausnahmen bewilligt werden. Die Kreuzung Klotener/Opfikoner/Walliseller/Bassersdorferstrasse ist per sofort zu entschärfen (z.B. Temporeduktion)	Der Hardwald als zentrales Naherholungsgebiet soll autofrei werden. Das bestehende Sonntagsfahrverbot wird zuwenig konsequent durchgesetzt.	nicht berücksichtigen	Auf der Erlenholz-/Klotenerstrasse wird eine Minderung von Konflikten, aber keine Aufhebung der Verbindungsstrasse durch die Gemeinde verfolgt.
108	SP Wallisellen	26.10.2020.	5.2	21	Massnahme ÖV1: Optimierung Ortsbuslinien	Wir finden diese kleinen Optimierungen grundsätzlich gut.	Im Rahmen der Schulwegsicherung sollte auch die Ortsbuslinie Führung betrachtet werden (z.Bp. Blumenweg, Bubental).	Kenntnisnahme	
109	SP Wallisellen	26.10.2020.	5.2	21	Massnahme ÖV2: Aufhebung Haltestelle Guyer-Weg	Grundsätzlich ist eine Aufhebung einer Haltestelle eher schlecht aber mit dem Ersatz können wir Leben.		Kenntnisnahme	
110	SP Wallisellen	26.10.2020.	5.2	21	Massnahme ÖV3: Buslinie nach Bassersdorf	Wichtig ist, dass die Frequenz der neuen Buslinie gut genug ist	Fahrzeit muss attraktiv sein (möglichst direkt).	Kenntnisnahme	ÖV-Angebot ist Teil des GVK, ausserhalb des kRPV
111	SP Wallisellen	26.10.2020.	5.2	20	Massnahme ÖV4: Verlängerung der Buslinie 765	-	Dass sich so der 7.5 Minuten Takt ergibt, ist gut.	Kenntnisnahme	ÖV-Angebot ist Teil des GVK, ausserhalb des kRPV
112	SP Wallisellen	26.10.2020.	5.2	20	Massnahme ÖV5: Taktverdichtung Linie 759		Finden wir sehr gut	Kenntnisnahme	ÖV-Angebot ist Teil des GVK, ausserhalb des kRPV
113	SP Wallisellen	26.10.2020.	5.2	21	Massnahme ÖV6: Aufwertungen der Bushaltestellen	Wichtig ist dass wenn möglich alle Haltestellen betroffen sind; das heißt auch nicht so stark frequentierte Haltestellen bei denen dann halt "nur" eine Bank zum sitzen ohne Witterungsschutz und nach bedarf einen Veloständer	Veloständer nach Bedarf zum Beispiel dort wo schon Velos stehen	nicht berücksichtigen	Die Gemeinde verfolgt hier einen effizienten Mitteleinsatz. Veloständer an ÖV-Haltestellen werden mit Massnahme VV15 geplant.
114	SP Wallisellen	26.10.2020.	5.2	20	Massnahme ÖV7: Erweiterung Glattalbahn: Flughafen Kloten Industrie - Bassersdorf		Finden wir sehr gut.	Kenntnisnahme	



Nr.	Vertretung	Eingang	Kap.	Seite	Thema/Betreff	Konkreter Änderungs-/Ergänzungsvorschlag	Begründung/Bemerkungen	Vorschlag Umgang	Begründung
115	SP Wallisellen	26.10.2020.	5.2	20	Massnahme ÖV8: Elektronische Abfahrtstafeln	Es sollten auch möglichst viele Haltestellen mit elektronischen Abfahrtstafeln ausgerüstet werden. Wichtig ist, dass die Ist Zeit und nicht der Fahrplan gezeigt wird		Kenntnisnahme	Massnahme ist Teil des GVK, ausserhalb des kRPV
116	SP Wallisellen	26.10.2020.	5.2	20	Massnahme ÖV10: Regionaler Mobilitätshub Wallisellen	Erst wenn Pläne konkreter sind		nicht berücksichtigen	Übergeordnete Festlegung und Teil der Planungen mit SBB.
117	SP Wallisellen	26.10.2020.	5.2	20	Massnahme ÖV11: Buspriorisierung Weststrasse	Dies solle am besten mit eine eigen Buslinie gemacht werden		nicht berücksichtigen	Konkreter Antrag unklar
118	SP Wallisellen	26.10.2020.	5.2	20	Massnahme ÖV12: Interessenvertretung ÖV-Angebot Schiene		Finden wir sehr Gut	Kenntnisnahme	Massnahme ist Teil des GVK, ausserhalb des kRPV
119	SP Wallisellen	26.10.2020.	5.3	22	Massnahme FV8: Anpassung Führung Hofkreuzung	Es sollte auf eine attraktive oberirdische Lösung für alle Verkehrsteilnehmer hingearbeitet werden.		Kenntnisnahme	Wird im Rahmen der Massnahmenausarbeitung berücksichtigt.
120	SP Wallisellen	26.10.2020.	5.3	22	Massnahme FV11: Neue Verbindung Neugutstrasse (Zwicky-Areal)	Mit dieser neuen Verbindung soll nicht nur der Weg Richtung Glattzentrum und Bahnhof, sondern unbedingt auch sichere Fußwege zu Schule und Kindergarten gewährleistet werden.	5 unabhängige Fußgängerampeln sind momentan zu passieren.	teilweise berücksichtigen	Auf Abstimmung mit Massnahme FV23 weiterführendes Konzept Sicherheit Fussverkehr hinweisen.
121	SP Wallisellen	26.10.2020.	5.3	22	Massnahmen FV: Zusätzlicher Handlungsbedarf	Überquerung der Neugutstrasse zwischen Hofkreuzung und Zwicky Areal: Oberirdische sichere Überquerung der Neugutstrasse ermöglichen als Verbindung von Schwanen und Husacher Quartier ohne lange Umwege.		teilweise berücksichtigen	Betrifft eine kantonale Strasse, daher keine Aufnahme von weiteren Massnahmen im kRPV möglich. Bei der Diskussion zur Planungszone Südost wird aber ein entsprechender Hinweis
122	SP Wallisellen	26.10.2020.	5.3	22	Massnahmen FV: Zusätzlicher Handlungsbedarf	Geerenstrasse ohne Trottoir: Die beiden engen Kurven der Geerenstrasse sind unübersichtlich und ohne geschützte Fußgängerbereiche. Das Trottoir nach der Unterführung Breite endet vor der ersten Kurve.		teilweise berücksichtigen	Die Defizite auf der Geerenstrasse sind erkannt. Die Massnahme SV12 T30 Richti-Areal betrifft auch die Geerenstrasse.
123	SP Wallisellen	26.10.2020.	5.3	22	Massnahmen FV: Zusätzlicher Handlungsbedarf	Bahnhof Unterführung, Ausgang Richtiareal: Klare Führung des Haupt Fußgänger Stroms in die Richtiarkade oder Umwandlung des Platzes in eine Begegnungszone.	Die Überquerung der Richtiring Strasse ist unübersichtlich. Es existiert eine Verkehrsinsel als Orientierungspunkt ohne Fußgängerstreifen, doch deren Überquerung endet in einer Strassenverzweigung	teilweise berücksichtigen	Die Defizite auf der Geerenstrasse sind erkannt. Die Massnahme SV12 T30 Richti-Areal betrifft auch die Geerenstrasse.
124	SP Wallisellen	26.10.2020.	5.3	22	Massnahmen FV: Zusätzlicher Handlungsbedarf	Parkfelder auf dem Trottoir in der Bahnhofstraße: Klare Trennung des Trottoirs vom MIV	Gefährliche Parkmanöver auf dem Trottoir	Kenntnisnahme	Der Handlungsbedarf auf der Bahnhofstrasse ist erkannt und wird mit der Massnahme SV2: BGK Bahnhof-/Neugutstrasse angegangen.
125	SP Wallisellen	26.10.2020.	5.3	22	Massnahmen FV: Zusätzlicher Handlungsbedarf	Fußgängerstreifen Neugutstrasse bei Bellariastrasse: Gefährlicher unübersichtlicher Übergang der sicheren gemacht werden muss	Schulwegsicherheit! Das Problem ist, dass das Signal nur durch den Bus eingeschaltet wird, es für Fußgänger*innen aber nicht angesteuert wird, und die Autofahrer*innen der Meinung sind, solange das Signal nicht rot leuchtet, sollen sie durchfahren.	Kenntnisnahme	Der Handlungsbedarf auf der Bahnhofstrasse ist erkannt und wird mit der Massnahme SV2: BGK Bahnhof-/Neugutstrasse angegangen.
126	SP Wallisellen	26.10.2020.	5.4	24	Massnahmen VV: Zusätzlicher Handlungsbedarf	Neue Massnahme: Einbahnstrassen für Velos öffnen: Sämtliche Einbahnstrassen sofort für Velos öffnen, ausser wenn Sicherheitsrisiken nicht einfach (d.h. mit Signalisierung z.B. für MIV) in den Griff zu bekommen sind. Beispiele: Parkstrasse, Verbindung von Richtiplatz zum Signal vor dem Glatt.	Seit 2016 müssen die Behörden Strassen mit "Einfahrt verboten" (im Volksmund "Einbahnstrassen") für den Veloverkehr öffnen, wenn nicht die Platzverhältnisse oder andere Gründe dagegensprechen. In Wallisellen gibt es zahlreiche solche Fälle, aber nach meinem subjektiven Empfinden wurde keine geöffnet - das scheint mir ein eklatante Unterlassung in Wallisellen	nicht berücksichtigen	Unklar, welche Einbahnstrassen gemeint sind. Die Gemeinde hat den Handlungsbedarf im Veloverkehr analysiert und einige Massnahmen erarbeitet.
127	SP Wallisellen	26.10.2020.	5.4	24	Massnahmen FV11: Zusätzlicher Handlungsbedarf	Neue Massnahme: Strassensanierungen auch FVV betreffen. Bei jeder Strassensanierung (gebundene Ausgaben, Werkleitungen etc.) sind gleichzeitig die Situation für Velo- und Fußgängerverkehr zu verbessern	keine Doppelspurigkeiten, sondern zügige Umsetzung der Richtplanmassnahmen bei jeder sich bietenden Gelegenheit	teilweise berücksichtigen	Betrifft die Umsetzung. Beim Controlling auf die Synergien mit Sanierungen hinweisen.
128	SP Wallisellen	26.10.2020.	5.4	24	Massnahmen VV: Zusätzlicher Handlungsbedarf	Neue Massnahme: Velostreifen bei Kreiseln. Velostreifen sollten ca. 20 m vor einem Kreiseln in die Mitte der Strasse geführt werden	die Markierung soll das von der Polizei empfohlene korrekte Befahren des Kreisels sichtbar machen statt verschleiern	nicht berücksichtigen	Ziel der kommunalen Verkehrsplanung ist es, den Veloverkehr nach Möglichkeit nicht durch sicherheitskritische Kreisel zu führen. Genaue Signalisation nicht Gegenstand des kRPV.
129	SP Wallisellen	26.10.2020.	5.4	24	Massnahmen VV: Zusätzlicher Handlungsbedarf	Neue Massnahme: Unterführung Churfürstenstr. - im Langacker: - sofortige Ergänzung des allgemeinen Fahrverbots durch "Velofahren im Schrittempo gestattet" - Integration in VV9/VV2 und entsprechende bauliche Verbesserungen	diese Unterführung ist schon in der Velokarte Wallisellen von 2009 als Velounterführung eingezeichnet. Sie ist eine wichtige Verbindung von VV2 und VV9 und von Wallisellen Nord Richtung Südost	nicht berücksichtigen	Zur genannten Unterführung besteht bereits eine Massnahme, FVV6 Unterführungen Bahntrasse.
130	SP Wallisellen	26.10.2020.	5.4	24	Massnahme VV9: Umsetzung Veloschnellroute Unterführung Breite - Dübendorf	Veloschnellroute entlang der Bahnlinie (oder via Neugut) statt über den Föhrlibuck.	Eine Veloschnellroute über den Buck nach Dübendorf, so wie im Richtplan eingezeichnet, erscheint wenig sinnvoll.	nicht berücksichtigen	Veloschnellrouten sind übergeordnete Festlegungen gemäss kantonalem Velonetplan.
131	SP Wallisellen	26.10.2020.	5.4	24	Massnahmen VV: Zusätzlicher Handlungsbedarf	Neue Massnahme: neue Fuss/Velo-Verbindung Belair - Gewerbehallen - Auzelg Ost nördlich der Bahnlinie. Diese Verbindung soll direkt neben der Bahnlinie verlaufen, als Verlängerung/Verbindung des beliebten Fuss/Velowegs von Örlikon (Andreasstr.) nordseitig der Bahnlinie	Die Gewerbehallen/Autobahn blockieren die Verbindung von Ost nach West nördlich der Bahnlinie. Da die Schnellroute VV7 südlich verläuft, genügt ein schmaler Weg, der bei den da anstehenden Umbauten auch noch Platz finden sollte.	nicht berücksichtigen	Mit der Veloschnellroute Zürich (Stadtgrenze) - Unterführung Breite (VV7), der kant. Nebenverbindung Herti - Auzelg sowie den kommunalen Ergänzungen wird ein dichtes Netz vorhanden sein.
132	SP Wallisellen	26.10.2020.	5.4	24	Massnahmen VV: Zusätzlicher Handlungsbedarf	Neue Massnahme: Abzweigung nach Austrasse aus Veloroute Opfikonstrasse. V2/SV4: von Zil neben der Abzweigung Richtung Wallisellerstrasse auch die Querung Weststrasse und Abzweigung in die Austrasse velogerecht gestalten	Die Austrasse ist eine Veloverbindung zu Glatt, Glattpark, den Bahnhöfen Opfikon/Glattbrugg, Chatzensee usw..	teilweise berücksichtigen	Auf dem Abschnitt ist keine ausgewiesene Veloroute vorhanden, zudem bestehen keine Sicherheitsdefizite. Für die kantonalen Planungen zur Massnahme SV9 LSA am Knoten West-/Austrasse wird die Gemeinde jedoch einen entsprechenden Hinweis zur Verbesserung am Knoten einreichen.
133	SP Wallisellen	26.10.2020.	5.4	24	Massnahmen VV: Zusätzlicher Handlungsbedarf	Neue Massnahme: Diagonale Bahnhof/Glattzentrum: Direkte Veloverbindung Bahnhof (S und N) über den Richtiplatz zum Glattzentrum, mit naher Veloparkierung an beiden Endpunkten	Dies ist die natürlich Verbindung der beiden Einkaufsschwerpunkte von Wallisellen und im Rahen der 30erZone SV12 mit kleinem Aufwand zu realisieren	teilweise berücksichtigen	Aufnahme der Verbindung ins kommunale Velowegnetz (bezieht sich auf Attraktoren im Alltagsverkehr), Abstellanlagen bereits vorhanden.
134	SP Wallisellen	26.10.2020.	5.4	24	Massnahmen VV: Zusätzlicher Handlungsbedarf	Neue Massnahme: Buckweg für Velos öffnen 1. Den Buckweg sofort für Velos erlauben, zumindest im Schrittempo 2. überprüfen, ob der Buckweg so umgestaltet werden kann, dass auch die kantonale Nebeverbindung Riedener- / Bubental- / Neugutstrasse über den Buckweg geführt werden kann	der Buckweg ist die direkteste Verbindung von der Bubentalstr. zur Neugutstrasse ohne Gegensteigung.	nicht berücksichtigen	Infolge der beschränkten Breite würden zu viele Konflikte mit dem Fussverkehr entstehen, bauliche Anpassungen im bestehenden Querschnitt nicht ausreichend für konfliktfreies Passieren.

Nr.	Vertretung	Eingang	Kap.	Seite	Thema/Betreff	Konkreter Änderungs-/Ergänzungsvorschlag	Begründung/Bemerkungen	Vorschlag Umgang	Begründung
135	SP Wallisellen	26.10.2020.	5.4	25	Massnahmen VV: Zusätzlicher Handlungsbedarf	Neue Massnahme: Direkte Verbindungen zu Autobahnbrücke. Direkte Verbindungen ab den Unterführungen Belair und Oberwiesenstr. zu Autobahnbrücke FVV12	Nach der entsprechende Karte sieht das nach unattraktivem ZickZack aus	nicht berücksichtigen	Von der Unterführung Belair bestehen verschiedene Verbindungen auf dem Velonetz in Richtung Süden, von der Oberwiesenstrasse wird die neue Verbindung der Massnahme FVV12 eine direktere Führung ermöglichen.
136	SP Wallisellen	26.10.2020.	5.4	25	Massnahme VV14: Veloparkierung an publikumsrelevante n Standorten	Veloparkplätze müssen nahe bei den Geschäftseingängen stehen, inkl. Platz für Veloanhänger - deutlich näher und komfortabler als MIV Parkplätze	In der letzten Zeit wurden verschiedene Veloparkplätze von den Eingängen wegbewegt (Mittim, Glatt - aus verschiedenen Gründen). Da Wallisellen i.a. zu klein ist, um mit dem ÖV einzukaufen, muss der Komfort für Einkauf für Velos gegenüber MIV gesteigert werden um einen UmsteigeEffekt zu erreichen	teilweise berücksichtigen	Entspricht den Projektzielen der Massnahme.
137	SP Wallisellen	26.10.2020.	5.4	25	Massnahme FVV1: Neue Verbindung Neugutstrasse (Zwicky-Areal) Massnahme SV2: BGK Bahnhof-/Neugutstrasse Massnahme SV4: BGK Opfikerstrasse	Diese Achse wäre für viele Walliseller*innen der ideale Veloweg zum Einkauf ins Zentrum. Der Strassenraum ist deshalb nicht nur für die Veloschnellverbindungen zu planen, sondern auch für den langsamen Einkaufsverkehr (Zuladung, ohne Helm etc..)	Opfiker/Bahnhof/Neugutstr (bis Zwicky) sind die natürlich Ost-West-Achse in Wallisellen, aber zurzeit sehr velo feindlich gestaltet. Um für das lokale Einkaufen einen Umsteigeeffekt aufs Velo zu erreichen, müssen sich auch langsamere Velofahrer*innen ink. Schulkinder sicher und willkommen fühlen. Ziel ist eine Achse Zwicky/Neugut-/Bahnhof-/Opfikerstrasse attraktiv für Einkaufen/Wohnen/Fussgänger/Velo/Auto	teilweise berücksichtigen	Veloschnellrouten sind übergeordnete Festlegungen gemäss kantonalem Velonetzplan. Für die genannten Achsen soll aber auch der langsamere Veloverkehr berücksichtigt werden, insbesondere im Rahmen der genannten BGK.
138	SP Wallisellen	26.10.2020.	5.4	25	Massnahmen VV: Zusätzlicher Handlungsbedarf	Neue Massnahme: Aufwertung der Veloparkierung Spöde. Veloparkplätze rund um den Spöde attraktiver gestalten.	Wallisellen soll ehrgeizige Ziele zur Reduktion des MIV-Anteils bei Benutzern des Spöde setzen und z.B. Elterntaxis reduziert werden. Dazu sind genügend komfortable Veloparkplätze nahe bei den Garderoben realisiert werden.	teilweise berücksichtigen	Ergänzung der Massnahme FVV14 Veloparkierung an publikumsrelevanten Standorten um den "Spöde"
139	SP Wallisellen	26.10.2020.	5.4	25	Massnahmen VV: Zusätzlicher Handlungsbedarf	Neue Massnahme, Verbindung Bodenacker - Spöde: Die Veloroute Spöde-Bachhofen-Kirche soll einen Zweig Rosenberg-/Park-/Bodenackerstrasse erhalten	direkte Verbindung zum Spöde aus den tiefer gelegenen Quartieren von Wallisellen West. Zumindest als Provisorium, bis die Opfikerstrasse und der Doktorhauskreisel so velofreundlich gestaltet sind, dass auch Unterstufenschüler*innen darauf selbstständig ins Fussballtraining pedalen können.	teilweise berücksichtigen	Ergänzung des kommunalen Velowegnetzes mit dem westlichen Abschnitt der Rosenbergstrasse (zwischen Oberen Kirchstrasse und Alten Winterthurerstrasse), keine weiteren Massnahmen notwendig.
140	SP Wallisellen	26.10.2020.	5.5	25	Park & Ride Bahnhof	Die P+R Anlage beim Bahnhof ist aufzuheben und ggf. an der Peripherie (Stettbach oder Zwicky Areal) neu zu prüfen. Die Fläche beim Bahnhof soll verkleinert und für 'Sharing' Angebote reserviert werden.	Das P+R Konzept ist für Wallisellen sinnlos, da mitten im besiedelten Gebiet. Die Verkehrssituation für MIV rund um den Bahnhof ist heute schon kritisch belastet und sollte nicht zusätzlich durch P+R Nutzer genutzt werden.	nicht berücksichtigen	Die P+R-Anlage ist im Regionalen Richtplan festgesetzt. Flexiblere Nutzung entspricht grundsätzlich den SBB-Planungen (noch vage).
141	SP Wallisellen	26.10.2020.	5.5	25	Parkierung	Bitte Liste mit der Anzahl vorhandener Parkfelder ergänzen.	Warum sind die unterirdischen PP beim Hallenbad/MZH privat?	nicht berücksichtigen	Im kRPV müssen nur die Parkierungsanlagen, aber nicht die Anzahl Parkfelder aufgeführt werden. Die Parkierungsanlage des "Schwimm-/Hallenbads" wird aufgrund des Betreibermodells als private Anlage aufgeführt.
142	SP Wallisellen	26.10.2020.	5.5	26	Parkierung	Parkkartenreglement: Heutiges Reglement erscheint zweckmässig.	Es sollte jedoch häufiger vor Ort geprüft werden, ob die erforderlichen Karten auch vorhanden sind bei den abgestellten Fahrzeugen (Polizei-Aufgabe).Insbesondere fällt auf, dass grosse Handwerkerfahrzeuge oft auch an Wochenenden und in der Nacht mit Parkkarten in den Anwohnerparkplätzen stehen (auch ausserkantonale).	Kenntnisnahme	Hinweise für Kontrollen durch Verwaltung.
143	SP Wallisellen	26.10.2020.	5.5	26	Massnahme P4: Anpassung Parkkartengebühren und Parkkartenvergabe	Die Massnahme P4 aus dem Konzept sollte ebenfalls festgelegt werden	Parken im Zentrum soll weniger attraktiv werden.	nicht berücksichtigen	Massnahmen zur konkreten Bewirtschaftung der öffentlichen Parkierungsanlagen sind nicht im kRPV aufzuführen.
144	SP Wallisellen	26.10.2020.	5.5	26	Massnahmen P: Zusätzlicher Handlungsbedarf	Die Liste der kommunalen öffentlichen PP ist mindestens einmal pro Legislatur hinsichtlich Zweckmässigkeit und Fussgängersicherheit zu prüfen, nicht mehr notwendige oder gefährliche PP sind schrittweise abzubauen.	Besonders störend sind die oberirdischen PP vor dem Gemeindehaus.	nicht berücksichtigen	Die Gemeinde plant keine öffentlichen Parkplätze abzubauen, aber das Angebot auch nicht zu erweitern. Ausserdem werden die Parkplätze im Rahmen des Gemeindehaus-Neubaus neu gestaltet. Die Planungen hierzu laufen aktuell.
145	SP Wallisellen	26.10.2020.	5.5	26	Massnahmen P: Zusätzlicher Handlungsbedarf	Sämtliche kommunalen öff. PP sind aktiv zu bewirtschaften.		teilweise berücksichtigen	Alle kommunalen PP sind bewirtschaftet, im Spöde aber nur über die Zeit. Die Gemeinde möchte die Bewirtschaftung nur anpassen, falls die PP nicht ausreichen. Ein Ausbau ist zur Zeit nicht geplant.
146	SP Wallisellen	26.10.2020.	5.5	26	Massnahmen P: Zusätzlicher Handlungsbedarf	Beim Bau von Ersatzneubauten wird jeweils geprüft, ob in der Nähe vorhandene oberirdische öffentlich PP der blauen Zone im Gebäude unterirdisch erstellt werden können.	Damit können die unsicheren und Ortsbild-störenden PP verlagert werden, was gemäss GVK ein wichtiges Ziel ist.	teilweise berücksichtigen	Im Rahmen der GVK-Massnahmen bzw. der BZO-Revision zu prüfen. Keine Aufführung im kRPV.
147	SP Wallisellen	26.10.2020.	5.5	26	Massnahmen P: Zusätzlicher Handlungsbedarf	Beim Bau von Parkplätzen und bei Strassensanierungen ist jeweils die Situation bezüglich Sicherheit von Velofahrern und Fussgängern und insbesondere auch Kindern zu beurteilen und zu berücksichtigen. - Parkplätze, die nur markiert, aber nicht durch eine Kante abgetrennt sind (wie an der Bahnhofstr und vor Mittim) fördern gefährliche Rangiermanöver in den Fussgängerbereich - nicht markierte Parkfelder sind für Kinder schwieriger zu lernen	Parkplätze wie die an der Bahnhofstrasse neu entstanden sind für den Langsamverkehr gefährlich und müssen zukünftig verhindert werden.	teilweise berücksichtigen	Bei der Umsetzung von BGK sowie bei der Sanierung von Strassenabschnitten sind die verkehrlichen Funktionen gemäss kRPV über alle Verkehrsmittel zu berücksichtigen.
148	SP Wallisellen	26.10.2020.	6	28	Umsetzung und Controlling	Die öffentliche Mitwirkung soll in der Frühphase von Umsetzungen gestärkt werden - nicht erst bei der Kreditgenehmigung. Dafür soll eine beratende Verkehrskommission mit Vertreter*innen aus verschiedenen Interessengruppen und Behörden gebildet werden	Die Mitwirkung am Anfang einer Planungsphase ist besonders wichtig und effizient. Bis ein Geschäft an die Gemeindeversammlung kommt, sind die wichtigen Weichen meist schon gestellt.	Kenntnisnahme	Keine Festsetzung im kRPV, Einbezug wird je nach Vorhaben gestaltet.
149	SP Wallisellen	26.10.2020.	6	28	Umsetzung und Controlling	Öffentliche Berichterstattung: Der Gemeinderat berichtet mindestens jährlich, ob, wie, und wann welche der Vorschläge umgesetzt werden. Das beschriebenen Vollzugs- und Wirkungscontrolling wird zeitnah veröffentlicht	Es ist wichtig, dass sich die Öffentlichkeit ein detailliertes Bild über die Umsetzung der Massnahmen machen kann.	teilweise berücksichtigen	Der Stand der wichtigsten Massnahmenumsetzungen soll jeweils im Jahresbericht der Gemeinde aufgeführt werden. Die Abteilung Sicherheit führt eine detaillierte Controlling-Liste.
150	SP Wallisellen	26.10.2020.	6	28	Umsetzung und Controlling	Rahmenkredit: Zur Umsetzung von kleineren Massnahmen wird ein Rahmenkredit gesprochen	Diese ermöglicht bei kurzfristigen Gelegenheiten, kleinere Massnahmen unter Ausnutzung von Synergieeffekten rasch und kostengünstig umzusetzen	Kenntnisnahme	Keine Festsetzung im kRPV, Budgetierung wird geprüft.
151	Grünliberale Partei Wallisellen	26.10.2020.			Generelle Bemerkung	Die GLP Wallisellen unterstützt den Entwurf vom 23. Juni 2020 für einen neuen kommunalen Verkehrsrichtplan. Insbesondere begrüsst die GLP die grossräumige Einführung von Tempo 30 in der Gemeinde. Die GLP erachtet den Entwurf als ausgewogen; er trägt allen Bedürfnissen Rechnung.		Kenntnisnahme	
152	Grünliberale Partei Wallisellen	26.10.2020.	5.1	18	Massnahmen SV: Zusätzlicher Handlungsbedarf	Die GLP Wallisellen ist der Auffassung, dass die geltenden Tempolimits auf den Ein- und Ausfahrtsstrassen von Wallisellen konsequenter kontrolliert werden müssen.		Kenntnisnahme	Hinweise für Kontrollen durch Verwaltung bzw. KaPo.

Nr.	Vertretung	Eingang	Kap.	Seite	Thema/Betreff	Konkreter Änderungs-/Ergänzungsvorschlag	Begründung/Bemerkungen	Vorschlag Umgang	Begründung
153	Grünliberale Partei Wallisellen	26.10.2020.	5.1	18	Massnahmen SV: Zusätzlicher Handlungsbedarf	Autoposer: Auch sollten die zuständigen Stellen Massnahmen gegen unnötig lärmende Fahrzeuge ergreifen.		Kenntnisnahme	Hinweise für Kontrollen durch Verwaltung bzw. KaPo.
154	Anwohner Erikastrasse Wallisellen	24.10.2020	-	-	Allgemein	-	Die verkehrstechnische Situation ums Schulhaus Alpenstrasse ist unbefriedigend. Siehe hierzu auch das Schreiben v. 22.11.19. Leider kam es bisher nicht zu einer gemeinsamen Besprechung der Situation. Die Anwohner erwarteten deshalb gespannt die mündlichen Ausführungen vom August zum vorgesehenen kommunalen Richtplan und dessen anschliessender öffentlicher Auflage.  Das Studium dieser umfangreichen Unterlagen ist schwierig. Der Inhalt der beiliegenden Eingaben bezieht sich daher auf das Schulhaus Alpenstrasse und das umliegende Quartier. Bezüglich der Sicherheit für Schüler, Fussgänger und Velofahrer konnten keine entsprechenden Massnahmen festgestellt werden. Die geplanten «Polder» alleine erfüllen den notwendigen Sicherheitsaspekt nicht, würden sie sich doch nur auf den Pausenplatz auswirken. Hingegen konnten wir feststellen, dass im Osten von Wallisellen in vergleichbaren Zonen T30 geplant ist!  Wir Anwohner sind immer wieder mit den «skurrilsten» gefährlichen Verkehrssituationen ums Schulhaus Alpenstrasse und dem umliegenden Quartier konfrontiert. Jeder von uns hat hierzu seine eigenen wünschbaren Änderungs-/Ergänzungsvorschläge formuliert. Wir bitten Sie, diese zu prüfen und wenn möglich auch zu realisieren. Die Unterzeichneten senden Ihnen die ausgefüllten Formulare als «Gesamtpaket» eingeschrieben zu.  Anlässlich der Präsentation im August wurde betont, dass der Gemeinde das Gespräch mit der Bevölkerung wichtig ist - wir sind dazu gerne bereit.	teilweise berücksichtigen	Als flankierende Massnahme wird einerseits Tempo 30 in den benachbarten Quartieren ergänzt, und zwar im Rahmen der flächendeckenden Umsetzung vom Tempo 30. Andererseits wird ein Monitoring von Verkehrsbelastungen und Geschwindigkeiten in den benachbarten Quartierstrassen durchgeführt. Die Gemeinde plant eine Information des Quartiers.
155	Privatperson	18.10.2020	5.1	19	Tempo 30	Ausweitung der T30 Zone auf die Erikastrasse	Der Alpenstrasse entlang führt ein Trottoir, teilweise sogar beidseitig, während die Erikastrasse mit vielen unübersichtlichen Garagenausfahrten viel gefährlicher ist, ebenso die Kreuzung Turnhallen-/Erikastrasse mit Zäunen und Hecken. Warum wird nicht die Frontseite des Schulhauses als Begegnungsstätte genutzt? Es ist dort auch sonniger, hat aber im Sommer unter den Bäumen genug Schatten. Am sichersten wäre Tempo 30, wie es auch bei vielen anderen Schulhäusern seit einiger Zeit gemacht wird.	berücksichtigen	Tempo 30 in den Quartieren war bisher über die kommunale Wegleitung grundsätzlich möglich. Die Gemeinde wird nun jedoch eine flächendeckende Umsetzung von Tempo 30 in den Quartieren in den kRPV aufnehmen.
156	Privatperson	16.09.2020	5.1	18	Massnahme FV22: Durchfahrtsperre Alpenstrasse	Poller dürfen nur während der Pausenzeit ausgefahren werden.	Zeitangabe über ausgefahrene Poller fehlt. Umleitungsverkehr wollen wir nicht.	nicht berücksichtigen	Die genauen Sperrzeiten werden nicht im kRPV festgelegt.
157	Privatperson	17.09.2020	5.1	19	Tempo 30	Tempo 30 zwischen Alpenstrasse und Tambel wäre wünschenswert	Es sind alles schmale Quartierstrassen mit gefährlichen unübersichtlichen Kreuzungen, die keinen Zusatzverkehr dulden.	berücksichtigen	Tempo 30 in den Quartieren war bisher über die kommunale Wegleitung grundsätzlich möglich. Die Gemeinde wird nun jedoch eine flächendeckende Umsetzung von Tempo 30 in den Quartieren in den kRPV aufnehmen.
158	Privatperson	28.09.2020	5.1	19	Tempo 30	Einführung 30er Zone Erikastrasse	Schulhaus, Schulweg	berücksichtigen	Tempo 30 in den Quartieren war bisher über die kommunale Wegleitung grundsätzlich möglich. Die Gemeinde wird nun jedoch eine flächendeckende Umsetzung von Tempo 30 in den Quartieren in den kRPV aufnehmen.
159	Privatperson	03.10.2020	5.1	18	Massnahme FV22: Durchfahrtsperre Alpenstrasse	Zone 30 analog Schulzonen Bürgli/Möslil für Erika-, Alpen-, Froheim und Eigenheimstrasse	Die im Richtplan vorgeschlagene Lösung (zeitlich begrenzte Durchfahrtsperre) ist für das Quartier nicht nachhaltig und gefährdet Kinder, die sich auf dem Schulweg befinden. Es wird von der Schule immer wieder kommuniziert, wie wichtig der Schulweg zu Fuss ist. Helfen wir unseren Kindern diesen Sicher zu meistern.	teilweise berücksichtigen	Als flankierende Massnahme wird Tempo 30 in den benachbarten Quartieren ergänzt, und zwar im Rahmen der flächendeckenden Umsetzung vom Tempo 30.
160	Privatperson	04.10.2020	5.1	19	Massnahme FV22: Durchfahrtsperre Alpenstrasse	Poller während Pausen	Die im Richtplan vorgeschlagene Lösung (zeitlich begrenzte Durchfahrtsperre) ist für das Quartier nicht nachhaltig und gefährdet Kinder, die sich auf dem Schulweg befinden. Es wird von der Schule immer wieder kommuniziert, wie wichtig der Schulweg zu Fuss ist. Helfen wir unseren Kindern diesen Sicher zu meistern.	nicht berücksichtigen	Die genauen Sperrzeiten werden nicht im kRPV festgelegt.
161	Privatperson	05.10.2020	5.1	19	Massnahme FV22: Durchfahrtsperre Alpenstrasse	Zeitlich begrenztes Halteverbot für Alpen- und Erikastrasse	Die im Richtplan vorgeschlagene Lösung (zeitlich begrenzte Durchfahrtsperre) ist für das Quartier nicht nachhaltig und gefährdet Kinder, die sich auf dem Schulweg befinden. Es wird von der Schule immer wieder kommuniziert, wie wichtig der Schulweg zu Fuss ist. Helfen wir unseren Kindern diesen Sicher zu meistern.	nicht berücksichtigen	Mit Tempo 30 wird eine flankierende Massnahme umgesetzt, die Wirkungen der Massnahme FV22 werden mit einem Monitoring begleitet.
162	Privatperson	19.10.2020	5.1	19	Massnahme FV22: Durchfahrtsperre Alpenstrasse	Anstelle von Poller während der grossen Pause Durchfahrt mit Dreiecken beidseitig verwehren. Durch Pausenaufsicht kontrolliert, durch Schüler ausgeführt.	Einfach, kostengünstig und wirkungsvoll	Kenntnisnahme	Sache der baulichen Umsetzung
163	Privatperson	20.10.2020	5.1	18	Tempo 30	Quartier nördlich der Alpenstrasse Tempo 30	Verlagerung Durchgänge Verkehr = Mehrverkehr in engen Quartierstrassen	berücksichtigen	Tempo 30 in den Quartieren war bisher über die kommunale Wegleitung grundsätzlich möglich. Die Gemeinde wird nun jedoch eine flächendeckende Umsetzung von Tempo 30 in den Quartieren in den kRPV aufnehmen.
164	SVP Wallisellen	27.10.2020	5.1	18	Massnahme SV5: Nachtsperre Opfikonerstrasse	"Opfikonerstrasse: Zeitlich beschränkte Schliessung Opfikonerstrasse für Durchgangsverkehr im MIV (Nachtsperre von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr). Durchgehendes Lastwagenverbot. Geltung ab Doktorhauskreisel."	Die im kommunalen Gesamtverkehrskonzept mit "zwischen 20.00 Uhr und 06.00 Uhr" zeitlich umschriebene Nachtsperre für den Durchgangsverkehr im MIV ist erst ab 22.00 Uhr anzusetzen. Dies deshalb, weil das alleinmassgebliche Bundeslärmschutzrecht den Beginn der Nachtruhe in Bezug auf Strassenverkehrslärm (und damit die lärmrechtlich besonders schützenswerte Zeit) ebenfalls erst ab 22.00 Uhr definiert (LSV, Anhang 3). Es besteht kein Grund, diesbezüglich eine Inkongruenz zu schaffen; von 20.00 Uhr bis 22.00 Uhr gelten noch die Tagesgrenzwerte. Eine Durchgangssperre im MIV bereits ab 20.00 Uhr ist ein zu grosser Eingriff in private Freiheitsrechte und lärmschutzrechtlich wie erwähnt auch nicht angezeigt. Hingegen sollte den besonders lärmverursachenden Lastwagen mit einem allgemeinen Durchfahrtsverbot begegnet werden. Die Massnahmen sollen bereits ab dem Doktorhauskreisel greifen.	teilweise berücksichtigen	Im kRPV wird die genaue Dauer der Nachtsperre nicht festgeschrieben, dies ist im Rahmen der Massnahmenumsetzung festzulegen. Die Massnahme ist bereits auf den Abschnitt bis Doktorhauskreisel bezogen. Ein generelles Durchfahrtsverbot für den Schwerverkehr wird zur weiteren Prüfung aufgenommen.

Nr.	Vertretung	Eingang	Kap.	Seite	Thema/Betreff	Konkreter Änderungs-/Ergänzungsvorschlag	Begründung/Bemerkungen	Vorschlag Umgang	Begründung
165	SVP Wallisellen	27.10.2020	5.1	18	Massnahme SV6: Sperrung/T30 Erlenholzstrasse	Vollständige Streichung	T30 ist sachlich nicht begründbar. Es besteht kein erhöhtes Unfallrisiko und mangels Anwohnern auch keine Lärmschutzproblematik. Der Abschnitt der Erlenholzstrasse befindet sich ausserhalb des Siedlungsgebiets und ist überdies sehr übersichtlich. Zudem muss der Fuss- und Veloverkehr in seiner Attraktivität gerade nicht auf einer Hauptstrasse gesteigert werden; die Begründung ist insbesondere bezüglich Fussgängern absurd, da diese die Strasse grundsätzlich gar nicht zu betreten haben. Für den Fuss- und Veloverkehr steht bekanntlich ein parallel im Wald verlaufender Weg zur Verfügung, der bereits äusserst attraktiv ist.  Der Samstag ist ein Werktag und kein Ruhetag. Der Parkplatz beim Forsthaus muss jederzeit erreichbar bleiben, sonst macht er keinen Sinn mehr. Eine Ausweitung der zeitlich beschränkten Schliessung für den MIV erstens auf den Sonntag und zweitens – wie offenbar angedacht – bis zur Einmündung in die Alte Winterthurerstrasse ist ein massiver Eingriff in die Freiheitsrechte der MIV-Benützer, der sachlich nicht nachvollziehbar ist und auch bei der Interessenabwägung im Rahmen eines hierfür noch erforderlich werdenden Strassenprojekts kaum rechtsgenügend begründet werden könnte, was bereits an dieser Stelle anzumerken ist. Eine solche Planung ist unrealistisch und sollte daher auch nicht im Richtplan als realistisch vorgegault werden. Strassen sind grundsätzlich zur Benützung und nicht zur Sperrung erbaut worden. Eine komplette Sperrung für den MIV an Samstagen und Sonntagen würde ein äusserst starkes öffentliches Interesse bedingen, um ein allfälliges Rechtsmittelverfahren erfolgreich zu bestehen. Alleine die Steigerung der Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr ist kein solches Interesse, das eine komplette Sperrung einer Strasse für den MIV an zwei von sieben Wochentagen rechtfertigen könnte.	nicht berücksichtigen	Auf der Erlenholzstrasse befindet sich eine kantonale Veloroute des Typs Nebenverbindung. Es bestehen Konflikte mit dem Veloverkehr und teilweise mit dem Fussverkehr. T30 bringt eine Minderung der Konflikte ohne bauliche Anpassungen (zulasten von Wald- oder Fruchtfolgefächern).
166	SVP Wallisellen	27.10.2020	5.1	18/22	Massnahme FV22: Durchfahrtsperre Alpenstrasse	...	Wie der Versuch mit der Blumenkiste Ende 2019 gezeigt hat, führt der unselbige Elterntaxiverkehr von Wallisellen West bei Sperrung der Alpenstrasse jeden Morgen unweigerlich via Turnhallenstrasse und Erikastrasse auf die Schützenstrasse zurück. Mit anderen Worten sind die Anwohner der Erikastrasse auf dem Abschnitt Turnhallenstrasse bis Schützenstrasse diejenigen, welche die Sperrung der Alpenstrasse in der Zukunft jeden Morgen "auszubaden" hätten. Dementsprechend sind Begleitmassnahmen (nämlich ein Durchfahrtsverbot für die Elterntaxis) an der Erikastrasse während der Betriebszeiten der Durchfahrtsperre zwingend. Ebenso scheint ein allgemeines Halteverbot auf der Alpenstrasse zwingend, und zwar während des ganzen Unterrichtsjahres (nicht nur in den ersten paar Wochen nach Schulbeginn, so wie jetzt praktiziert), um den Elterntaxiverkehr endlich wirksam zu unterbinden. Zu bemerken ist schliesslich bereits im jetzigen Zeitpunkt, dass eine Barriere deutlich günstiger wäre als ein Pollersystem und die gleiche Wirkung entfalten würde.	teilweise berücksichtigen	Gemeint ist Massnahme FV22, Tippfehler im kRPV korrigieren.  Als flankierende Massnahme wird Tempo 30 in den benachbarten Quartieren ergänzt, und zwar im Rahmen der flächendeckenden Umsetzung vom Tempo 30.
167	SVP Wallisellen	27.10.2020	5.1	19	Massnahme SV11: T30-Zone Zentrum	Vollständige Streichung oder massive Redimensionierung auf den wirklich relevanten Bereich rund um Schulhäuser usw.	Eine T30-Zone über das halbe Gemeindegebiet von Wallisellen ist viel zu gross und undifferenziert und ein massiver Eingriff in die Freiheitsrechte der MIV-Benützer. Erforderlich ist eine Reduktion auf die Bereiche, wo dies wirklich sinnvoll ist (insbesondere im Umfeld der Schulhäuser).	nicht berücksichtigen	Der Perimeter der T30-Zone Zentrum ist begründet durch die Schulhäuser, die weiteren öffentlichen Anlagen, die Zufahrt zu den Sportanlagen, die geplanten T30-Massnahmen auf Bahnhof-/Rosenbergstrasse zur Lärmreduktion (Verhinderung Ausweichverkehr ins Quartier) sowie den Fuss-/Veloverkehr.
168	SVP Wallisellen	27.10.2020	5.1	19	Massnahme SV12: T30-Zone Richti-Areal	Vollständige Streichung	Urbanes Wohnen - Kein Wohnen auf dem Ballenberg! Eine T30-Zone im Richti-Areal ist sachlich nicht ansatzweise begründbar und komplett unangebracht.	nicht berücksichtigen	Anliegen aus der Bevölkerung (gemäss Wegleitung der Gemeinde bzw. bottom-up-Prinzip), T30-Gutachten liegt vor.
169	SVP Wallisellen	27.10.2020	5.2	21	Massnahme ÖV1: Optimierung Ortsbuslinien	Vollständige Streichung	Es besteht kein hinreichendes Bedürfnis an einer Optimierung der Ortsbuslinienführung. Ein Ortsbus in Wallisellen West ist kaum finanzierbar, weshalb die Haltestelle Frohheimstrasse mit der letzten Fahrplanänderung bekanntlich aufgegeben wurde. Falls überhaupt etwas zu optimieren wäre in Wallisellen West, müsste jedenfalls darauf geachtet werden, dass eine solche Verbindung ins Zentrum von Wallisellen (an den Bahnhof!) und nicht wie früher nach Opfikon führen würde.	teilweise berücksichtigen	Die Defizite beim ÖV-Angebot wurden in der Analyse zusammengetragen (auch abgestützt auf die Workshops der Begleitgruppe). Das Thema Wallisellen West ist im angedeuteten Sinn aufgenommen (v.a. GVK).
170	SVP Wallisellen	27.10.2020	5.3	22	Massnahme FVV1: Neue Verbindung Neugutstrasse (Zwicky-Areal)	Vollständige Streichung	Unnötige Luxusvariante; kein Bedarf. Auf keinen Fall dürfen neue Bodenversiegelungen entstehen oder die landwirtschaftliche Zugänglichkeit (zum Beispiel mit Mähreschern) bzw. Bestellbarkeit der Felder usw. eingeschränkt werden. Planung auf Privatland ist unhaltbar.	nicht berücksichtigen	Der Handlungsbedarf ist gegeben, insbesondere durch die Entwicklung des Zwicky-Areals. Eine Berücksichtigung der genannten Aspekte muss im Rahmen der Projektierung erfolgen.
171	SVP Wallisellen	27.10.2020	5.3	22	Massnahme FVV4: Neue Verbindung Schönenhofstr. - Furtbachweg	Vollständige Streichung	Unnötig; wenn schon, dann abzustimmen auf den Brüttenertunnel	nicht berücksichtigen	Der Bedarf ist aus Sicht der Gemeinde gegeben. Die Massnahme ist abgestimmt mit den Planungen zum Brüttenertunnel.
172	SVP Wallisellen	27.10.2020	5.3	22	Massnahme FV17: Lückenschluss Melchrüti - Stierriet	Vollständige Streichung	Unnötig, der bestehende Trampelpfad reicht! Eine zusätzliche Bodenversiegelung oder Einschränkungen bei der landwirtschaftlichen Nutzung der Grundstücke müssen unbedingt vermieden werden. Planung auf Privatland ist unhaltbar.	berücksichtigen	Die Nutzung der Landschaft für die Erholung der Menschen in den Agglomerationsräumen ist aus Sicht der Gemeinde wichtig, ebenso wie der Schutz von Fruchtfolgefächern und natürlichen Lebensräumen von Tieren und Pflanzen. Auf die Massnahme FV17 wird aber verzichtet, da sie aus Sicht der Gemeinde hinsichtlich der Netzfunktion sowie der Schutzinteressen die geringste Priorität hat. Die Nutzung der Landschaft für die Erholung der Menschen in den Agglomerationsräumen ist aus Sicht der Gemeinde wichtig, ebenso wie der Schutz von Fruchtfolgefächern und natürlichen Lebensräumen von Tieren und Pflanzen. Die Verbindung wurde anhand der Netzstruktur hergeleitet, der Bedarf ist aus Sicht der Gemeinde gegeben. Eine Interessensabwägung hat stattgefunden. Es steht ein unbefestigter (Wiesen-)Weg im Vordergrund.
173	SVP Wallisellen	27.10.2020	5.3	22	Massnahme FV18: Lückenschluss Stierriet - Rietgraben	Vollständige Streichung	Unnötig, der bestehende Trampelpfad reicht! Eine zusätzliche Bodenversiegelung oder Einschränkungen bei der landwirtschaftlichen Nutzung der Grundstücke müssen unbedingt vermieden werden. Zudem wird damit die Unfallgefahr auf der Opfikerstrasse gesteigert. Planung auf Privatland ist unhaltbar.	nicht berücksichtigen	Die Nutzung der Landschaft für die Erholung der Menschen in den Agglomerationsräumen ist aus Sicht der Gemeinde wichtig, ebenso wie der Schutz von Fruchtfolgefächern und natürlichen Lebensräumen von Tieren und Pflanzen. Die Verbindung wurde anhand der Netzstruktur hergeleitet, der Bedarf ist aus Sicht der Gemeinde gegeben. Eine Interessensabwägung hat stattgefunden. Es steht ein unbefestigter (Wiesen-)Weg im Vordergrund.
174	SVP Wallisellen	27.10.2020	5.3	22	Massnahme FV19: Lückenschluss Engenbühlstr. - Schützenstr.	Vollständige Streichung	Unnötig, eine zusätzliche Bodenversiegelung oder Einschränkungen bei der landwirtschaftlichen Nutzung der Grundstücke müssen unbedingt vermieden werden. Planung auf Privatland ist unhaltbar.	nicht berücksichtigen	Die Nutzung der Landschaft für die Erholung der Menschen in den Agglomerationsräumen ist aus Sicht der Gemeinde wichtig, ebenso wie der Schutz von Fruchtfolgefächern und natürlichen Lebensräumen von Tieren und Pflanzen. Der kRPV ist behördenverbindlich und nicht grundeigentümergebunden. Es steht ein unbefestigter (Wiesen-)Weg im Vordergrund.

Nr.	Vertretung	Eingang	Kap.	Seite	Thema/Betreff	Konkreter Änderungs-/Ergänzungsvorschlag	Begründung/Bemerkungen	Vorschlag Umgang	Begründung
175	SVP Wallisellen	27.10.2020	5.4	24	Massnahme FVV4: Neue Verbindung Schönenhofstr. - Furtbachweg	Vollständige Streichung	Überflüssig, ebenso wie VV3. Die nachhaltige Zerstörung von Kulturland durch neue Velowege kann nicht hingenommen werden.	nicht berücksichtigen	Der Bedarf ist aus Sicht der Gemeinde gegeben. Durch die Massnahme FVV4 werden keine oder nur wenige Fruchtfolgeflächen beansprucht. Sie ist zudem abgestimmt mit den Planungen zum Brüttenertunnel. Die Massnahme VV3 ist eine übergeordnete Festlegung gem. kantonalen Velonetzplan. Die Linienführung wird in den weiteren
176	SVP Wallisellen	27.10.2020	5.5	26	Massnahme P6: Verlagerung PP von Sportzentrum zum Lidl (Wochenende, Grossereignisse)	Korrektur	Achtung: der bestehende Parkplatz bei der Curlinghalle ist im "Teilplan Parkierung" viel zu gross eingezeichnet! Dies ist zu korrigieren. Hingegen sind die bestehenden PP auf der Verlängerung der Hochrütistrasse zu Unrecht nicht eingezeichnet. Auch dies ist zu korrigieren.	teilweise berücksichtigen	Fehler zu korrigieren (zu grosser PP eingezeichnet bei Curlinghalle). PP Hochrütistrasse werden bereits im Plan aufgeführt.
177	Privatperson	27.10.2020	5.1	18	Massnahme SV5: Nachtsperre Opfikonerstrasse	"Opfikonerstrasse: Zeitlich beschränkte Schliessung Opfikonerstrasse für Durchgangsverkehr im MIV (Nachtsperre von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr). Durchgehendes Lastwagenverbot. Geltung ab Doktorhauskreisel."	Hingegen sollte den besonders lärmverursachenden Lastwagen mit einem allgemeinen Durchfahrtsverbot begegnet werden. Massnahmen müssen schon am Doktorhauskreisel greifen. Friedenstrasse und Wiesgasse dürfen nicht noch mehr belastet werden.	berücksichtigen	Ein generelles Durchfahrtsverbot für den Schwerverkehr wird zur weiteren Prüfung aufgenommen. Die Massnahme bezieht sich bereits auf den Abschnitt ab Doktorhauskreisel.
178	Privatperson	27.10.2020	5.1	18	Massnahme SV6: Sperrung/T30 Erlenholzstrasse	Vollständige Streichung	Offenbar waren die Mitglieder der Arbeitsgruppe nicht vor Ort um sich die Situation anzuschauen. T30 ist sachlich nicht begründbar. Es besteht kein erhöhtes Unfallrisiko und mangels Anwohner auch keine Lärmschutzproblematik. Der Abschnitt der Erlenholzstrasse befindet sich ausserhalb des Siedlungsgebiets und ist überdies sehr übersichtlich. Zudem muss der Fuss- und Veloverkehr in seiner Attraktivität gerade nicht auf einer Hauptstrasse gesteigert werden; die Begründung ist insbe-sondere bezüglich Fussgänger absurd, da diese die Stras-se grundsätzlich gar nicht zu betreten haben. Für den Fuss- und Veloverkehr steht bekanntlich ein parallel im Wald verlaufender Weg zur Verfügung, der bereits äusserst attraktiv ist.	nicht berücksichtigen	Auf der Erlenholzstrasse befindet sich eine kantonale Veloroute des Typs Nebenverbindung. Es bestehen Konflikte mit dem Veloverkehr und teilweise mit dem Fussverkehr. T30 bringt eine Minderung der Konflikte ohne bauliche Anpassungen (zulasten von Wald- oder Fruchtfolgeflächen).
179	Privatperson	27.10.2020	5.1	19	Massnahme SV11: T30-Zone Zentrum	Vollständige Streichung oder massive Redimensionierung auf den wirklich relevanten Bereich rund um Schulhäuser usw.	Eine T30-Zone über das halbe Gemeindegebiet von Wallisellen ist viel zu gross und undifferenziert und ein massiver Eingriff in die Freiheitsrechte der MIV-Benützer. Erforderlich ist eine Reduktion auf die Bereiche, wo dies wirklich sinnvoll ist (insbesondere im Umfeld der Schulhäuser). Landwirtschaftliche Maschinen (Mährescher) mit einer Transportbreite von 3.5m kommen nicht mehr auf die Felder. Es braucht eine Strasse von 4.00 – 4.20m Breite, um durchfahren zu können.	nicht berücksichtigen	Der Perimeter der T30-Zone Zentrum ist begründet durch die Schulhäuser, die weiteren öffentlichen Anlagen, die Zufahrt zu den Sportanlagen, die geplanten T30-Massnahmen auf Bahnhof-/Rosenbergstrasse zur Lärmreduktion (Verhinderung Ausweichverkehr ins Quartier) sowie den Fuss-/Veloverkehr.
180	Privatperson	27.10.2020	5.3	22	Massnahme FVV1: Neue Verbindung Neugutstrasse (Zwicky-Areal)	Vollständige Streichung	Mache auf Gesamtverkehrskonzept Ziel 4.4 aufmerksam wie 2.3 Leitbild des Gemeinderates Unnötige Luxusvariante; kein Bedarf. Auf keinen Fall dürfen neue Bodenversiegelungen entstehen oder die landwirtschaftliche Zugänglichkeit (zum Beispiel mit Mähreschern) bzw. Bestellbarkeit der Felder usw. eingeschränkt werden. Planung auf Privatland ist unhaltbar.	nicht berücksichtigen	Der Handlungsbedarf ist gegeben, insbesondere durch die Entwicklung des Zwicky-Areals. Eine Berücksichtigung der genannten Aspekte muss im Rahmen der Projektierung erfolgen.
181	Privatperson	27.10.2020	5.3	22	Massnahme FVV4: Neue Verbindung Schönenhofstr. - Furtbachweg	Vollständige Streichung	Schon vorhanden. Unnötig; wenn schon, dann abzustimmen auf den Brüttenertunnel. Nächste Unterführung ist 205m entfernt. Überflüssig, ebenso wie VV3. Die nachhaltige Zerstörung von Kulturland durch neue Velowege kann nicht hingenommen werden. Steht auch gegen das Leitbild des Gemeinderates. Sowie der Grundeigentümer. Machte auf Gesamtverkehrskonzept Ziel 4.4 aufmerksam wie 2.3 Leitbild des Gemeinderates	nicht berücksichtigen	Der Bedarf ist aus Sicht der Gemeinde gegeben. Durch die Massnahme FVV4 werden keine oder nur wenige Fruchtfolgeflächen beansprucht. Sie ist zudem abgestimmt mit den Planungen zum Brüttenertunnel. Die Massnahme VV3 ist eine übergeordnete Festlegung gem. kantonalen Velonetzplan. Die Linienführung wird in den weiteren
182	Privatperson	27.10.2020	5.3	22	Massnahme FV17: Lückenschluss Melchrüti - Stierriet	Vollständige Streichung	Unnötig, der bestehende Trampelpfad reicht! Eine zusätzliche Bodenversiegelung oder Einschränkungen bei der landwirtschaftlichen Nutzung der Grundstücke müssen unbedingt vermieden werden. Zurzeit wird der Trampelpfad vom Eigentümer noch geduldet.	berücksichtigen	Die Nutzung der Landschaft für die Erholung der Menschen in den Agglomerationsräumen ist aus Sicht der Gemeinde wichtig, ebenso wie der Schutz von Fruchtfolgeflächen und natürlichen Lebensräumen von Tieren und Pflanzen. Auf die Massnahme FV17 wird aber verzichtet, da sie aus Sicht der Gemeinde hinsichtlich der Netzfunktion sowie der Schutzinteressen die geringste Priorität hat.
183	Privatperson	27.10.2020	5.3	22	Massnahme FV18: Lückenschluss Stierriet - Rietgraben	Vollständige Streichung	Dito. Gesteigert wird damit nur die Unfallgefahr auf der Opfikonerstrasse. Fuss und Veloweg in 180m erreichbar	nicht berücksichtigen	Die Verbindung wurde anhand der Netzstruktur hergeleitet, der Bedarf ist aus Sicht der Gemeinde gegeben. Eine Interessensabwägung hat stattgefunden. Es steht ein unbefestigter (Wiesen-)Weg im Vordergrund.
184	Privatperson	27.10.2020	5.3	22	Massnahme FV19: Lückenschluss Engenbühlstr. - Schützenstr.	Vollständige Streichung	Ebenso. Nächster Fuss und Veloweg ist in 138m erreichbar.	nicht berücksichtigen	Die Verbindung wurde anhand der Netzstruktur hergeleitet, der Bedarf ist aus Sicht der Gemeinde gegeben. Eine Interessensabwägung hat stattgefunden. Es steht ein unbefestigter (Wiesen-)Weg im Vordergrund.
185	Privatperson	27.10.2020	5.3	22	Massnahme FV20: Grundackerstr. - Dietlikonerstr.	Vollständige Streichung	Unnötig, Eine zusätzliche Bodenversiegelung oder Einschränkungen bei der landwirtschaftlichen Nutzung der Grundstücke müssen unbedingt vermieden werden. Vögel und Kleinlebewesen dürfen auf Gemeindeland nicht noch mehr gestört werden. Machte auf Gesamtverkehrskonzept Ziel 4.4 aufmerksam wie 2.3 Leitbild des Gemeinderates	nicht berücksichtigen	Die Nutzung der Landschaft für die Erholung der Menschen in den Agglomerationsräumen ist aus Sicht der Gemeinde wichtig, ebenso wie der Schutz von Fruchtfolgeflächen und natürlichen Lebensräumen von Tieren und Pflanzen. Die Verbindung wurde anhand der Netzstruktur hergeleitet, der Bedarf ist aus Sicht der Gemeinde gegeben. Eine Interessensabwägung hat stattgefunden.
186	Privatperson	27.10.2020	5.4	24	Massnahme VV3: Neue Verbindung Furtbachweg - Dietlikon	Vollständige Streichung	Strasse vorhanden. Unnötig, Eine zusätzliche Bodenversiegelung oder Einschränkungen bei der landwirtschaftlichen Nutzung der Grundstücke müssen unbedingt vermieden werden. Machte auf Gesamtverkehrskonzept Ziel 4.4 aufmerksam wie 2.3 Leitbild des Gemeinderates Partikularinteresse: Furtbachquartier will keine durchfahrenden Velos!	nicht berücksichtigen	Verbindung gemäss übergeordneten Festlegungen (Velonetzplan Kanton Zürich). Inhaltlich wird das Vorhaben im Rahmen einer Radwegstudie durch den Kanton geprüft. Neue Wege werden möglichst landschaftsverträglich realisiert.
187	Privatperson	27.10.2020	5.5	26	Massnahme P6: Verlagerung PP von Sportzentrum zum Lidl (Wochenende, Grossereignisse)	Korrektur	Achtung: der bestehende Parkplatz bei der Curlinghalle ist im "Teilplan Parkierung" viel zu gross eingezeichnet! Dies ist zu korrigieren. Hingegen sind die bestehenden PP auf der Verlängerung der Hochrütistrasse zu Unrecht nicht eingezeichnet. Auch dies ist zu korrigieren.	teilweise berücksichtigen	Fehler zu korrigieren (zu grosser PP eingezeichnet bei Curlinghalle). PP Hochrütistrasse werden bereits im Plan aufgeführt.

Nr.	Vertretung	Eingang	Kap.	Seite	Thema/Betreff	Konkreter Änderungs-/Ergänzungsvorschlag	Begründung/Bemerkungen	Vorschlag Umgang	Begründung
188	Privatperson / Vertretung der Landwirtschaft	25.10.2020	5.1	19	Massnahme SV11: T30-Zone Zentrum	Korridore auf den Sammelstrassen für Zu- und Wegfahrt von Erntemaschinen einplanen.	Die Sammelstrassen werden auch in Zukunft für die Erschliessung der Ortsteile, für die Ausfahrt und die Zufahrt der Anwohner genutzt, denn es gibt keine andere Möglichkeit. Ausweichverkehr gibt es nicht - wo sollen die Anwohner und Lieferanten, den sonst die Gebiete verlassen. Für die Landwirtschaft ist es wichtig, dass wir zu jeder Zeit ungehindert zu den Feldern gelangen. Unsere Arbeitszeit können wir nicht nach Zeitvorgaben gestalten, wir müssen uns dem Wetter und dem saisonalen Arbeitsaufkommen anpassen. Die Erntemaschinen haben Transportbreiten von 3,5 Meter, brauchen also mindestens 4 Meter Breite und 4 Meter Höhe.	teilweise berücksichtigen	Im Rahmen der Umsetzung T30 hat eine Abstimmung mit den Zu-/Wegfahrten von Fruchtfolgeflächen zu erfolgen.
189	Privatperson / Vertretung der Landwirtschaft	25.10.2020	5.1	18	Massnahme SV5: Nachtsperre Opfikonerstrasse	Opfikonerstrasse LKW Fahrverbot	Die Opfikonerstrasse kann für den LKW-Verkehr geschlossen werden. Die baulichen Massnahmen dürfen den Landwirtschaftlichen Verkehr nicht beeinträchtigen.	teilweise berücksichtigen	Ein generelles Durchfahrtsverbot für den Schwerverkehr wird zur weiteren Prüfung aufgenommen.
190	Privatperson / Vertretung der Landwirtschaft	25.10.2020	5.1	18	Massnahme SV5: Nachtsperre Opfikonerstrasse	Bei der zeitlichen Schliessung der Opfikonerstrasse darf der Landwirtschaftliche Verkehr zu keiner Zeit behindert werden.	Für die Bewirtschaftung der Flächen im Westen brauchen wir die Zu- und Wegfahrt via Opfikonerstrasse.	Kenntnisnahme	Aufgrund der zahlreichen Ansprüche und einer vergleichsweise hohen gesamtverkehrlichen Komplexität des Abschnittes werden die Massnahmen SV4 und SV5 zu einem umfassenderen BGK zusammengeführt, im Rahmen dessen auch die Bedeutung für den Landwirtschaftsverkehr betrachtet wird.
191	Privatperson / Vertretung der Landwirtschaft	25.10.2020	5.1	18	Massnahme SV6: Sperrung/T30 Erlenholzstrasse	Vollständige Streichung	Das Kreuzen mit Landwirtschaftlichen Erntefahrzeugen, Holztransportern und LKW-Zulieferer ist jetzt schon eine Herausforderung. Für Fuss und Veloverkehr gibt es einen ausgebauten Waldweg!	nicht berücksichtigen	Auf der Erlenholzstrasse befindet sich eine kantonale Veloroute des Typs Nebenverbindung. Es bestehen Konflikte mit dem Veloverkehr und teilweise mit dem Fussverkehr.
192	Privatperson / Vertretung der Landwirtschaft	25.10.2020	5.5	26	Massnahme P6: Verlagerung PP von Sportzentrum zum Lidl (Wochenende, Grossereignisse)	Streichung der zusätzlichen Parkfläche	Ich bin Pächter des landwirtschaftlichen Betriebes der Gemeinde Wallisellen. Mir wird laufend Fläche für Renaturierungen, öffentliche Pärke, Familiengärten, Bauprojekte und Verkehrsflächen entzogen. Die Parkflächen in der Region Sportplatz würden bei einer korrekten Organisation und Beschilderung ausreichen.	berücksichtigen	Wir gehen davon aus, dass sich der Antrag auf die zu gross eingezeichnete Fläche beim Curling-Center bezieht. Dies ist ein Fehler und wird korrigiert. Es ist keine Erweiterung der Parkierungsfläche geplant.
193	Privatperson / Vertretung der Landwirtschaft	25.10.2020	5.3	22	Massnahme VV3: Neue Verbindung Furtbachweg - Dietlikon	Vollständige Streichung	Es gibt ein ausgebautes und funktionierendes Wegnetz für Fussgänger- und den Veloverkehr. Es ist eine arrogante Zerstörung der Landwirtschaftlichen Nutzfläche. Und Zerstörung und Trennung der wirtschaftlichen Parzellengrösse – was eine vernünftige und wirtschaftliche produzierende Landwirtschaft langsam unmöglich macht.	nicht berücksichtigen	Verbindung gemäss übergeordneten Festlegungen (Velonetzplan Kanton Zürich). Inhaltlich wird das Vorhaben im Rahmen einer Radwegstudie durch den Kanton geprüft. Neue Wege werden möglichst landschaftsverträglich realisiert.
194	Privatperson / Vertretung der Landwirtschaft	25.10.2020	5.3	22	Massnahme FVV4: Neue Verbindung Schönenhofstr. - Furtbachweg	Vollständige Streichung	Es gibt ein ausgebautes und funktionierendes Wegnetz für Fussgänger- und den Veloverkehr. Es ist eine arrogante Zerstörung der Landwirtschaftlichen Nutzfläche. Und Zerstörung und Trennung der wirtschaftlichen Parzellengrösse – was eine vernünftige und wirtschaftliche produzierende Landwirtschaft langsam unmöglich macht.	nicht berücksichtigen	Der Bedarf ist aus Sicht der Gemeinde gegeben. Durch die Massnahme FVV4 werden keine oder nur wenige Fruchtfolgeflächen beansprucht.
195	Privatperson / Vertretung der Landwirtschaft	25.10.2020	5.4	24	Massnahme VV7: Veloschnellroute Wallisellen – Zürich (südlich Bahntrasse)	Velorouten den Ausbau der Velowege in der Relevation zur Benützung stellen.	Der Ausbau der Radwege ist sinnvoll, um den Rad- und eBikeverkehr vom Strassenverkehr zu trennen. Der Ausbau von einem 2 Meter breiten Kiesweg zu einer 6-8m breiten asphaltieren Strasse ist jedoch eindeutig überdimensioniert und eine weitere Verschwendung von fruchtbaren Boden, der für die Nahrungsmittelproduktion genutzt wird.	nicht berücksichtigen	Die Dimensionierung von Veloschnellrouten erfolgt unter Berücksichtigung einer flächeneffizienten Nutzung.
196	Privatperson / Vertretung der Landwirtschaft	25.10.2020	5.4	24	Massnahme VV9: Umsetzung Veloschnellroute Unterführung Breiti - Dübendorf	Velorouten den Ausbau der Velowege in der Relevation zur Benützung stellen.	Der Ausbau der Radwege ist sinnvoll, um den Rad- und eBikeverkehr vom Strassenverkehr zu trennen. Der Ausbau von einem 2 Meter breiten Kiesweg zu einer 6-8m breiten asphaltieren Strasse ist jedoch eindeutig überdimensioniert und eine weitere Verschwendung von frucht-baren Boden, der für die Nahrungsmittelproduktion genutzt wird. Es bestehen genügend Trampelpfade.	nicht berücksichtigen	Die Dimensionierung von Veloschnellrouten erfolgt unter Berücksichtigung einer flächeneffizienten Nutzung.
197	Privatperson / Vertretung der Landwirtschaft	25.10.2020	5.3	22	Massnahmen FV17 - FV20 (Lückenschluss peripher)	Vollständige Streichung	Kein Trampelpfad muss ausgebaut werden, die Trampelpfade müssen keine Strassen werden! Eine zusätzliche Bodenversiegelung oder Einschränkungen bei der landwirtschaftlichen Nutzung der Grundstücke müssen unbedingt vermieden werden. Zurzeit wird der Trampelpfad vom Eigentümer noch geduldet. So lange die Gemeinde Wallisellen das Littering, die Hunde ohne Leine, den liegengelassenen Hundekot, das wilde Picknicken und Spielen im hohen Gras nicht bekämpft und sanktioniert, werden die Erholungszonen zu einem Saustall und jeder macht, was er will, ohne Einschränkungen. Das sehen wir tagtäglich auf unserem Betrieb oder auf den Wiesen. Die Menschen erachten all das als ihr Gut und benutzen es ungefragt. Wir laden Sie gerne einen Tag ein mit uns mitzukommen und u.a. den Abfall zusammensammeln, die Gräben der Hunde wieder zu füllen etc.	nicht berücksichtigen	Die bauliche Umsetzung der Verbindung wird im kRPV nicht festgesetzt. Bei den Massnahmen FV18 und FV19 steht ein unbefestigter (Wiesen-)Weg im Vordergrund.
198	Privatperson	30.09.2020	5.1	18	Massnahme FV22: Durchfahrtsperre Alpenstrasse	Tempo 30 Alpenstrasse	Verkehrssicherheit	berücksichtigen	Tempo 30 in den Quartieren war bisher über die kommunale Wegleitung grundsätzlich möglich. Die Gemeinde wird nun jedoch eine flächendeckende Umsetzung von Tempo 30 in den Quartieren in den kRPV aufnehmen.
199	Privatperson	30.09.2020	5.1	18	Massnahme FV22: Durchfahrtsperre Alpenstrasse	Parkier- und Anhalteverbot Alpenstrasse	Viele Elterntaxis	nicht berücksichtigen	Als flankierende Massnahme zu FV22 wird Tempo 30 in den benachbarten Quartieren ergänzt, und zwar im Rahmen der flächendeckenden Umsetzung vom Tempo 30 in den Quartieren.
200	Privatperson	30.09.2020	5.1	18	Massnahme FV22: Durchfahrtsperre Alpenstrasse	Pausenplatz Alpenschulhaus nur in Pausen sperren	Ausweichverkehr in die Quartierstrassen	nicht berücksichtigen	Die genauen Sperrzeiten werden nicht im kRPV festgelegt.
201	Privatperson	16.10.2020	5.1	19	Tempo 30	T30 für das gesamte Gemeindegebiet von Wallisellen, ausgenommen Kantonsstrassen	Der Gemeinderat will insbesondere Fussgänger und Velofahrer besser schützen. T30 ist hierzu eine geeignete Massnahme. Die Reduktion von T50 auf T30 bringt nachweislich keine grosse Veränderung. Sie kann für die Sicherheit der Strassenbenützer aber von grosser Bedeutung sein.	berücksichtigen	Tempo 30 in den Quartieren war bisher über die kommunale Wegleitung grundsätzlich möglich. Die Gemeinde wird nun jedoch eine flächendeckende Umsetzung von Tempo 30 in den Quartieren in den kRPV aufnehmen.
202	Privatperson	16.10.2020	5.1	19	Tempo 30	Sollte T30 auf dem gesamten Gemeindegebiet von Wallisellen aus nachvollziehbaren Gründen nicht möglich sein, sollen für gleiche Zonen gleiche Massstäbe gelten. T30 bei allen Schulhäusern in Wallisellen samt umliegenden Quartierstrassen	Die Gemeinde plant T30 bei den Schulhäusern im Osten von Wallisellen. Es fällt uns keine Begründung ein, warum dies für das Schulhaus Alpenstrasse anders sein soll. Die Schulwege rund ums Alpenschulhaus haben mehrheitlich keine Trottoirs, sind eng und unübersichtlich, was durch sog. Elterntaxis noch zusätzlich belastet wird. Siehe hierzu auch Schreiben der Anwohner Erikastrasse v.22.11.19 samt Fotos. T30 ist daher auch hier unbedingt zu realisieren	teilweise berücksichtigen	Handlungsbedarf bzgl. Schulwegsicherheit ist anerkannt. Die Gemeinde wird eine flächendeckende Umsetzung von Tempo 30 in den Quartieren in den kRPV aufnehmen.
203	Privatperson	16.10.2020	5.1	18	Massnahme FV22: Durchfahrtsperre Alpenstrasse	Generelles Halteverbot, wie es jeweils vor dem jährlichen neuen Schuljahresbeginn praktiziert wird, mit Geltungsbereich auch in den angrenzenden Quartierstrassen	Durch diese Massnahme können parkierte «Elterntaxis» vermieden werden. Eine Erweiterung dieser Massnahme in das Umfeld des Schulhauses würde die Sicherheit des Schulweges vieler Kinder und Fussgänger erhöhen	nicht berücksichtigen	Als flankierende Massnahme zu FV22 wird Tempo 30 in den benachbarten Quartieren ergänzt, und zwar im Rahmen der flächendeckenden Umsetzung vom Tempo 30 in den Quartieren.

Nr.	Vertretung	Eingang	Kap.	Seite	Thema/Betreff	Konkreter Änderungs-/Ergänzungsvorschlag	Begründung/Bemerkungen	Vorschlag Umgang	Begründung
204	Privatperson	16.10.2020	5.1	18	Massnahme FV22: Durchfahrtsperre Alpenstrasse	Einbahnverkehr auf der Alpenstrasse	Indem kein Gegenverkehr stattfindet, verbessert sich die Übersichtlichkeit und entsprechend die Sicherheit für die Fussgänger	nicht berücksichtigen	Einbahnverkehr auf der Alpenstrasse bedingt eine grossräumigere Betrachtung. In den Quartieren wird derzeit kein Ansatz von Einrichtungsverkehr verfolgt.
205	Privatperson	16.10.2020	5.1	18	Massnahme FV22: Durchfahrtsperre Alpenstrasse	Keine teuren Polder; Aufstellen von Faltsignalen	Die bisherige Praxis hat gezeigt, dass die vorhandenen Massnahmen einen gefahrlosen Pausenbetrieb gewährleisten. Das Aufstellen der Faltsignale ist eine geeignete Massnahme, die Sicherheit zu den erforderlichen Zeiten effektiv zu gewährleisten. Das Aufstellen der Signale durch die Schüler/ Pausenaufsicht ist zeitlich absolut machbar und im Sinne der Eigenverantwortung zumutbar; der Einbau teurer Polder völlig unnötig. Ein solcher Einbau ist offenbar geplant. Deren Betrieb bringt jedoch den Schulwegen und dem umliegenden Quartier unnötigen Mehrverkehr und Gefahren, wie der Versuch mit dem Blumentrog gezeigt hat. Eine täglich durchgehende Sperrung ist unsinnig und daher auf ein sinnvolles Mass zu begrenzen: Montag bis Freitag jeweils 5 Min. vor und nach der Pause 15 Min. vor und nach dem Schulbetrieb. Zu allen übrigen Zeiten, wie Schulfrei, Wochenende, Ferien, Sonn- und Feiertage soll die Alpenstrasse als bewährte Durchgangsstrasse genutzt werden können	Kenntnisnahme	Die bauliche Umsetzung wird im kRPV nicht festgelegt, sondern erfolgt im Rahmen der Massnahmenumsetzung.
206	Privatperson	16.10.2020	5.5	26	Parkierung	Allgemeine Benützung dieser Parkplätze	Wie bereits mehrfach erwähnt, ist das allgemeine Parkieren im Quartier des Alpenschulhauses schwierig. Die offizielle Benützung der Parkplätze durch die Allgemeinheit ausserhalb der Schulzeiten erscheint sinnvoll.	nicht berücksichtigen	Grundsätzlich ist es nicht Aufgabe der Gemeinde, ausreichend Parkplätze für Private bereitzustellen.
207	Privatperson	20.10.2020	5.1	19	Tempo 30	Tempo 30 für die gesamte Gemeinde Wallisellen	Um Fussgänger & Velofahrer zu schützen. Tempo 50 in Wohngebieten ist viel zu gefährlich und Tempo 30 ist eine kleine Veränderung.	teilweise berücksichtigen	Die Gemeinde wird eine flächendeckende Umsetzung von Tempo 30 in den Quartieren in den kRPV aufnehmen, auf Hauptachsen ist eine Temporeduktion situativ zu prüfen.
208	Privatperson	20.10.2020	5.1	19	Tempo 30	Tempo 30 bei den Schulhäusern und den umliegenden Quartieren	Die Schulhäuser haben Tempo 30 geplant, das muss auch für das Alpenschulhaus gelten, ins besondere da es vermehrt keine Trottoir im Quartier gibt.	teilweise berücksichtigen	Handlungsbedarf bzgl. Schulwegsicherheit ist anerkannt. Die Gemeinde wird eine flächendeckende Umsetzung von Tempo 30 in den Quartieren in den kRPV aufnehmen.
209	Privatperson	20.10.2020	5.1	19	Massnahme FV22: Durchfahrtsperre Alpenstrasse	Generelles Halteverbot	Ein Halteverbot erhöht die Sicherheit, da es auch weniger Elterntaxis usw. geben würde.	nicht berücksichtigen	Als flankierende Massnahme zu FV22 wird Tempo 30 in den benachbarten Quartieren ergänzt, und zwar im Rahmen der flächendeckenden Umsetzung vom Tempo 30 in den Quartieren.
210	Privatperson	20.10.2020	5.1	19	Massnahme FV22: Durchfahrtsperre Alpenstrasse	Keine Poller	Es ist nicht nötig solche Poller anzubringen, da diese nur den Verkehr im Quartier einteilen und keine zusätzliche Sicherheit bringen. Abzusehen von den unnötigen Mehrkosten	Kenntnisnahme	Die bauliche Umsetzung wird im kRPV nicht festgelegt, sondern erfolgt im Rahmen der Massnahmenumsetzung.
211	Privatperson	20.10.2020	5.1	19	Tempo 30	Flächendeckende Einführung von T30 in allen Quartieren, mit Ausnahme der Kantonsstrassen.	1. Die Stossrichtung SV7 «Sicherheit in den Quartieren insb. die Schulwegsicherung» (S.16) muss für alle Quartiere und Schulzonen identisch umgesetzt werden. 2. Die Schulen und Kindergärten sind in der ganzen Gemeinde nach dem gleichen Konzept zu schützen. 3. Für motorisierte Verkehrsteilnehmer (insb. Auswärtige) ist ein klares und simples Tempokonzept mit lediglich zwei Zonen - T30 in Quartieren und T50/T60 auf Kantonsstrassen - einfach erkenn- und auch umsetzbar. Ein über die ganze Gemeinde gelegter «Flickenteppich» mit unterschiedlichen Tempozonen ist zu kompliziert und trägt zu wenig zur angestrebten Verkehrssicherheit bei.	berücksichtigen	Tempo 30 in den Quartieren war bisher über die kommunale Wegleitung grundsätzlich möglich. Die Gemeinde wird nun jedoch eine flächendeckende Umsetzung von Tempo 30 in den Quartieren in den kRPV aufnehmen.
212	Privatperson	20.10.2020	5.1	19	Tempo 30	Falls die flächendeckende Einführung von T30 mit nachvollziehbarer Argumentation seitens der Behörde nicht eingeführt werden kann, so müssen das SH Alpenstrasse und auch sämtliche umliegenden Quartierstrassen zwingend in T30-Zonen umgewandelt werden.	1. Die Stossrichtung SV7 «Sicherheit in den Quartieren insb. die Schulwegsicherung» (S.16) muss für alle Quartiere und Schulzonen identisch umgesetzt werden. 2. Diese Massnahme vermindert den motorisierten Verkehr in den angrenzenden Quartierstrassen. Die Sicherheit der Schulkinder auf ihrem Schulweg und der Anwohner wird verbessert.	teilweise berücksichtigen	Handlungsbedarf bzgl. Schulwegsicherheit ist anerkannt. Die Gemeinde wird eine flächendeckende Umsetzung von Tempo 30 in den Quartieren in den kRPV aufnehmen.
213	Privatperson	20.10.2020	5.1	18	Massnahme FV22: Durchfahrtsperre Alpenstrasse	Die geplante, zeitlich begrenzte Durchfahrtsperre beim SH Alpenstrasse ist analog der bisherigen Praxis umzusetzen. Keine durchgehende Sperrung, wie z.B. von 7:00 bis 17:00 Uhr. Der Vorplatz soll jeweils wie folgt gesperrt sein: - Pausenzeiten (-5 Minuten / +5 Minuten) - Vor dem Unterricht (-30 Minuten) - Nach dem Unterricht (+15 Minuten)	Diese Massnahme vermindert den motorisierten Verkehr in den angrenzenden Quartierstrassen und sie erhöht die Sicherheit der Kinder auf dem Schulweg, sowie der Anwohner.	nicht berücksichtigen	Die genauen Sperrzeiten werden nicht im kRPV festgelegt.
214	Privatperson	20.10.2020	5.1	18	Massnahmen SV: Zusätzlicher Handlungsbedarf	Die Zufahrt zu Erika- und Frohheimstrasse soll ausschliesslich den Anwohnern dieser Strassen, sowie Besuchern, Lieferanten und Handwerkern in Verbindung mit den Liegenschaften dieser Strassen gestattet sein.	Diese Massnahme vermindert den motorisierten Verkehr in den genannten Quartierstrassen und sie erhöht die Sicherheit der Kinder auf ihrem Schulweg, sowie der Anwohner.	teilweise berücksichtigen	Die Gemeinde prüft flankierende Massnahmen zur Massnahme FV22, sofern diese im Betrieb nötig werden. Ein Durchfahrtsverbot ist aus heutiger Sicht gesamtverkehrlich wenig sinnvoll.
215	Privatperson	20.10.2020	5.5	26	Parkierung	Die Parkplätze im Bereich der Schulhäuser Mösl, Bürgli und Alpen stehen während der unterrichtsfreien Zeit (Samstage, Sonntage, allg. Feiertage, Schulferien) sämtlichen Teilnehmern des Individualverkehrs (motorisiert/nicht motorisiert) unentgeltlich zur Verfügung.	Freie Parkierungsflächen sollen allen Verkehrsteilnehmern zur Verfügung stehen und deren (Aus-)Nutzung wird generell erhöht.	nicht berücksichtigen	Grundsätzlich ist es nicht Aufgabe der Gemeinde, ausreichend Parkplätze für Private bereitzustellen.
216	Privatperson	21.10.2020	5.3	22	Massnahmen SV: Zusätzlicher Handlungsbedarf	Der Verkehr auf der Erikastrasse soll unter der Woche auf Einwohner und Zubringer/Lieferanten beschränkt werden.	Durch die Einschränkung des Verkehrs auf der Erikastrasse unter der Woche wird verhindert, dass der Verkehr von der Alpenstrasse auf die Erikastrasse ausweicht und dort eine Mehrbelastung verursacht. Die Erikastrasse bewohnen eine Vielzahl von Kinder und Senioren, welche unverhältnismässig gefährdet würden. Dies auch aus dem Grund, dass die Erikastrasse sehr schmal ist und über kein Trottoir verfügt. Im Kommunalen Gesamtverkehrskonzept auf Seite 43 wird denn auch darauf hingewiesen, dass die Erikastrasse bereits heute «als subjektiv nicht sicher» wahrgenommen wird. Ausserdem würde die Lebensqualität auf der heutigen Erikastrasse durch zusätzliche Lärmmissionen stark beeinträchtigt. Eine entsprechende Beschilderung ist anzubringen (z.B. an den Kreuzungen zu den Strassen Schützenstrasse, Turnhallenstrasse und Reservoirstrasse).	teilweise berücksichtigen	Die Gemeinde prüft flankierende Massnahmen zur Massnahme FV22, sofern diese im Betrieb nötig werden. Ein Durchfahrtsverbot ist aus heutiger Sicht gesamtverkehrlich wenig sinnvoll.
217	Privatperson	21.10.2020	5.1	19	Massnahme FV22: Durchfahrtsperre Alpenstrasse	Die zeitliche Durchfahrtsperre der Alpenstrasse soll günstig und reversibel implementiert werden.	Eine Implementierung der zeitlichen Durchfahrtsperre mittels z.B. "Poller" sollte vermieden werden. Die Sperre sollte durch einfache Beschilderung bzw. Barrieren implementiert werden, welche kostengünstig und reversibel sind. Die Kosten für eine vollautomatische und irreversible Implementierung sind aus Sicht des Steuerzahlers nicht begründbar und bieten keinen Zusatznutzen. Ausserdem ist es nicht verantwortbar, dass ein substantieller Betrag (bis zu CHF 100'000) dafür aufgewendet wird, wenn die Wirksamkeit der Massnahme im Kommunalen Gesamtverkehrskonzept selbst explizit als «gering» deklariert wird (Kapitel A3. «Massnahmenliste»).	Kenntnisnahme	Die bauliche Umsetzung wird im kRPV nicht festgelegt, sondern erfolgt im Rahmen der Massnahmenumsetzung.
218	Privatperson	23.09.2020	5.1	18	Massnahme FV22: Durchfahrtsperre Alpenstrasse	Sperrung Mo-Fr 7:00-17:00, ausgenommen Mittwoch Nachmittag. Keine Sperrung an Wochenenden und Feiertagen, sowohl während Ferien.		nicht berücksichtigen	Die genauen Sperrzeiten werden nicht im kRPV festgelegt.
219	Privatperson	23.09.2020	5.1	19	Massnahme FV22: Durchfahrtsperre Alpenstrasse	Tempolimit 30 in angrenzenden Quartieren (an Alpenschulhaus) inklusive Alpenstrasse.		berücksichtigen	Als flankierende Massnahme wird Tempo 30 in den benachbarten Quartieren ergänzt, und zwar im Rahmen der flächendeckenden Umsetzung vom Tempo 30.

Nr.	Vertretung	Eingang	Kap.	Seite	Thema/Betreff	Konkreter Änderungs-/Ergänzungsvorschlag	Begründung/Bemerkungen	Vorschlag Umgang	Begründung
220	Privatperson	23.10.2020	5.1	18	Tempo 30	Tempo 30 Zonen rund um alle Schulhäuser von Wallisellen (SS, ES)	Es sind Tempo 30 Zonen bei den Schulhäusern im Osten von Wallisellen, Bürgli + Mösli geplant. Wieso wir das Schulhaus Alpenstrasse in die Planung nicht mit einbezogen? Die Schulwege rund um das Schulhaus Alpenstrasse sind teils unübersichtlich und nicht überall sind Trottoirs vorhanden.	teilweise berücksichtigen	Handlungsbedarf bzgl. Schulwegsicherheit ist anerkannt. Die Gemeinde wird eine flächendeckende Umsetzung von Tempo 30 in den Quartieren in den kRPV aufnehmen.
221	Privatperson	23.10.2020	5.1	19	Massnahme FV22: Durchfahrtsperre Alpenstrasse	Die geplante zeitliche Durchgangssperre auf der Alpenstrasse soll günstig und reversibel implementiert werden.	Es ist auf die Implementation von teuren automatischen «Pollern» zu verzichten. Die Sperre soll durch Aufstellen von Faltsignalen allenfalls Barrieren in den Fahrweg sowie einer geeigneten Beschriftung erfolgen. Die Sperrung der Durchfahrt soll eine gewisse Zeit vor dem Schulbeginn, während den Pausen und eine gewisse Zeit nach Beendigung des Schulbetriebes erfolgen. Zu allen übrigen Zeiten, Nachts, an Wochenenden, Ferien, Sonn- und Feiertagen sowie an schulfreien Tagen soll die Durchfahrt gewährleistet sein.	Kenntnisnahme	Die bauliche Umsetzung wird im kRPV nicht festgelegt, sondern erfolgt im Rahmen der Massnahmenumsetzung.
222	Privatperson	23.10.2020	5.1	19	Massnahme FV22: Durchfahrtsperre Alpenstrasse	Generelles Halteverbot rund um das Schulhaus Alpenstrasse	Fernhalten von «Elterntaxis» was zur Sicherheit des Schulwegs vieler Kinder und Fussgänger führen wird.	nicht berücksichtigen	Als flankierende Massnahme zu FV22 wird Tempo 30 in den benachbarten Quartieren ergänzt, und zwar im Rahmen der flächendeckenden Umsetzung vom Tempo 30 in den Quartieren.
223	Privatperson	23.10.2020	5.5	26	Parkierung	Benutzung der "Lehrerparkplätze": Allgemeine Benutzung der Parkplätze beim Schulhaus Alpenstrasse	Die Benutzung dieser Parkplätze soll ausserhalb der Schulzeit für Anwohner und Besucher möglich sein und hilft zur Eindämmung der allgemein prekären Parksituation in den Quartieren rund um das Schulhaus Alpenstrasse	nicht berücksichtigen	Grundsätzlich ist es nicht Aufgabe der Gemeinde, ausreichend Parkplätze für Private bereitzustellen.
224	Privatperson	23.10.2020	5.1	19	Massnahmen SV: Zusätzlicher Handlungsbedarf	Beschränkung des Verkehrs auf der Erikastrasse, Zufahrt gestattet für Anwohner, Zubringer und Lieferanten	Durch diese Einschränkung wird verhindert, dass der Verkehr von der Alpenstrasse auf die Erikastrasse ausweicht und dort zu einer Mehrbelastung führt. Die in der Erikastrasse wohnhaften Kinder und Senioren sollen durch diese Massnahme geschützt werden. Die Erikastrasse ist sehr schmal und verfügt über kein Trottoir. Auf Seite 43 im kommunalen Gesamtverkehrskonzept wird darauf hingewiesen, dass die Erikastrasse bereits heute als «subjektiv nicht sicher» wahrgenommen wird. Die Lebensqualität für die Bewohner der Erikastrasse würde durch zusätzliche Lärmemissionen stark beeinträchtigt werden. Eine entsprechende Beschilderung ist an folgenden Strassenkreuzungen anzubringen: Schützenstrasse/Erikastrasse, Turnhallenstrasse/Erikastrasse, Reservoirstrasse/Erikastrasse.	teilweise berücksichtigen	Die Gemeinde prüft flankierende Massnahmen zur Massnahme FV22, sofern diese im Betrieb nötig werden. Ein Durchfahrtsverbot ist aus heutiger Sicht gesamtverkehrlich wenig sinnvoll.
225	Initiative für Schulwegsicherheit	20.10.2020	-	-	Schulwegsicherheit	-	Letztes Jahr hatten wir unsere Initiative für mehr Schulwegsicherheit zurück gezogen und haben anschliessend die Möglichkeit genutzt, uns an den beiden Workshops einzubringen. Gerne möchten wir Sie informieren, dass wir die vorgeschlagenen Massnahmen im Entwurf des kommunalen Verkehrsrichtplans begrüssen und wir das Gefühl haben, dass viele unserer Anliegen eingeflossen sind. Allfällige zusätzliche Änderungs- und Ergänzungsvorschläge konnten wir im Rahmen der Eingaben von Forum pro Wallisellen und SP Wallisellen einbringen.	Kenntnisnahme	
226	FDP Wallisellen	28.10.2020	5.5	26	Allgemein	-	Nebst dem kommunalen Richtplan Verkehr Wallisellen bildet das kommunale Gesamtverkehrskonzept (Entwurf Schlussbericht – Stand 23.06.20, zuhanden der öffentlichen Auflage) das Kernstück für den Verkehr in Wallisellen in den nächsten Jahren. Zu diesem soll und will die FDP sich offiziell äussern. 1 Die Entwicklung von Wallisellen als Wohn- und Arbeitsgemeinde macht ein Verkehrskonzept unumgänglich. 2. Das kommunale Gesamtverkehrskonzept ist sehr detailliert und enthält sehr viele Massnahmen, zu denen die FDP sich nicht einzeln äussern will. Vielmehr wurden 4 Grundsätze definiert:	Kenntnisnahme	
227	FDP Wallisellen	28.10.2020	5.5	26	Parkierung	Das Parkplatzkonzept soll wie folgt aussehen: - keine Reduktion von Oberflächen-Parkplätzen im Dorfzentrum - die Geschäfte im Dorfzentrum müssen ausreichend oberflächige Kurzzeitparkplätze bis 1 Stunde zur Verfügung haben, um der Konkurrenzierung durch das Glattzentrum mit Gratisparkplätzen begegnen zu können - Dauerparkieren als «Park-and-ride» in Schwarzackerstrasse, Rotackerstrasse, Rosenbergstrasse unterbinden (= Zuschlag zur Zentrumszone) - auch für die Firmen im Süden ausserhalb des Glattzentrums müssen ausreichend Kurzzeit-Parkplätze zur Verfügung gestellt werden	Gemäss Konzept wird der MIV um 25% zunehmen. Die Plafonierung auf dem Niveau heute bedeutet, dass diese Verkehrszunahme durch öffentlichen Verkehr (ÖV) sowie individuellen Fuss- und Veloverkehr (FVV) aufgefangen werden soll.  Für die FDP sind PP im Zentrum von Wallisellen und im Süden essentiell (Geschäfts- und Güterverkehr).	nicht berücksichtigen	Die Gemeinde plant keine öffentlichen Parkplätze abzubauen, aber das Angebot auch nicht zu erweitern. Die Bewirtschaftung wird im kommunalen Parkkartenreglement festgelegt, dieses wird gemäss GVK-Massnahme P4 überprüft (ausserhalb kRPV). Park&Ride auf zentrumsnahen PP stellt gemäss Erfahrungen der Gemeinde seit Einführung des Parkkartenreglementes kein Problem mehr dar.
228	FDP Wallisellen	28.10.2020	5.2	20	Massnahme ÖV1: Optimierung Ortsbuslinien	Die FDP begrüsst diese Massnahmen.		Kenntnisnahme	
229	FDP Wallisellen	28.10.2020	5.1	19	Tempo 30	Keine generelle 30er Zone in Wallisellen. 30er Zone in Wohnquartieren wird von uns unterstützt. Wir fordern jedoch 50-er Zonen auf Quartiersammelstrassen, z.B. Bürglistrasse – Zentralstrasse, Schützenstrasse, Rosenbergstrasse (falls Quartierstrassen auf Tempo 30 umgestellt werden) als Zubringer von und zur alten Winterthurerstrasse.		nicht berücksichtigen	Auf dem Abschnitt der Bahnhof-/Neugutstrasse ist eine Massnahme zu T30 aus Lärmschutzgründen enthalten. Auf kantonalen Hauptachsen ist kein T30 vorgesehen. Auf kommunalen Sammelstrassen wird T30 gemäss den auftretenden Konflikten sowie den Begehren aus den Quartieren umgesetzt.
230	FDP Wallisellen	28.10.2020	5.1	18	Massnahme SV3: BGK Industriestrasse	Die Industriestrasse muss 50-er Zone bleiben.	Die Industriestrasse wurde als Umfahrung des Dorfkerns ausgebaut und übernimmt zahlreiche Fahrten zu den Autobahnzubringern im Osten und Lastwagenfahrten. Die Sicherheit der Industriestrasse muss durch andere Massnahmen als eine Temporeduktion verbessert werden.	nicht berücksichtigen	Im kRPV ist keine explizite Temporeduktion enthalten, sondern die Erarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes. An der Industriestrasse wurden in der Zwischenzeit Wohnnutzungen realisiert und auch die Beschäftigtenzahlen haben zugenommen. Sie weist keinen "klassischen" Umfahrungsstrassencharakter mehr auf.
231	FDP Wallisellen	28.10.2020	5.1	18	Massnahme SV5: Nachtsperre Opfikonerstrasse	Die FDP unterstützt das Nachtfahrverbot der Opfikonerstrasse.		Kenntnisnahme	
232	FDP Wallisellen	28.10.2020	5.1	18	Massnahme FV22: Durchfahrtsperre Alpenstrasse	Die Sperre der Alpenstrasse während dem Schulbetrieb durch versenkbare Poller ist sinnvoll. Die Schliessung hat aber nur zu den Zeiten zu erfolgen, wenn sich Kinder im Aussenbereich der Schule aufhalten, also morgens, mittags und abends bei Schulbeginn/-ende und während den Pausen	Die Sperrung darf nicht den ganzen Tag über wie im Konzept dauern (das wäre praktisch eine Vollsperrung der Strasse! Und dafür braucht es keine automatisch bedienbaren, versenkbaren Poller. Die Auswirkungen der Sperre wären zudem für die Quartierbewohner enorm).	nicht berücksichtigen	Der Aussenbereich der Schulanlage wird nicht nur zu kurzen Zeitfenstern benutzt.
233	FDP Wallisellen	28.10.2020			Finanzierung	Die Einzelmassnahmen müssen auf jedem Fall über das Budget bzw. Kreditvorlagen vorgelegt werden und die Umsetzung des Verkehrskonzepts auch im Hinblick auf die Massnahmen im Zusammenhang mit dem Brüttener-Tunnel zeitlich ist so zu staffeln, dass sie nicht zu einer zusätzlichen Verschuldung führen.		Kenntnisnahme	Hinweis für die Umsetzung (Gemeinde)



Nr.	Vertretung	Eingang	Kap.	Seite	Thema/Betreff	Konkreter Änderungs-/Ergänzungsvorschlag	Begründung/Bemerkungen	Vorschlag Umgang	Begründung
234	Grüne Wallisellen	30.10.2020	5.1	18	Massnahme SV5: Nachtsperre Opfikonerstrasse	Änderung Festlegung in «Sperrung Opfikonerstrasse für den Durchgangsverkehr im MIV»	Die Opfikonerstrasse ist heute stark befahren (beim Kreisel Doktorhaus ca. 6'000 Fahrten werktags). Eine Sperrung für den Durchgangsverkehr in beide Richtungen würde die Belastung auch tagsüber reduzieren (heute sind es in der gesperrten Richtung ca. 1'000 Fahrten werktags, in der nicht-gesperrten Richtung ca. 5'000 Fahrten) und die geplante Veloschnellroute attraktiver machen.	nicht berücksichtigen	Eine Sperrung der Opfikonerstrasse für den Durchgangsverkehr ist nicht vorgesehen, eine Reduktion der Konflikte wird aber mit der Massnahme SV4 BGK verfolgt.
235	Grüne Wallisellen	30.10.2020	5.1	18	Massnahme SV6: Sperrung/T30 Erlenholzstrasse	Änderung der Festlegung in «Sperrung Erlenholz-/Klotenerstrasse für den MIV»	Die Erlenholz- und Klotenerstrasse führen durch ein wichtiges Naherholungsgebiet von Wallisellen (und des gesamten mittleren Glattals) und beeinträchtigen dessen Qualität. Mit Massnahmen auf der Erlenholzstrasse alleine (ohne Einbezug der Klotenerstrasse) kann die Attraktivität des Naherholungsgebietes Hardwald kaum gesteigert werden (Ziel Fil Vert, RegioROK Glattal 2017).	nicht berücksichtigen	Mit der Massnahme SV6 will die Gemeinde die Konfliktsituationen zwischen MIV und VV sowie teilweise FV auf der Erlenholzstrasse zwischen der alten Winterthurerstrasse und Klotenerstrasse entschärfen. Eine funktionale Änderung der Klotenerstrasse wird nicht verfolgt.
236	Grüne Wallisellen	30.10.2020	5.1	18	Massnahmen SV: Zusätzlicher Handlungsbedarf	Zusätzliche Festlegung: Aufhebung Wägelwiesenstrasse	Die Wägelwiesenstrasse sollte aufgehoben und der gewonnene Raum zur Erweiterung der kommunalen Grünflächen (Freibad oder Park) genutzt werden. Damit wird ein Mehrwert für die Freizeitnutzung geschaffen. Mit der Oberen Kirchstrasse steht eine ebenso direkte Alternative für den Strassenverkehr zur Verfügung.	nicht berücksichtigen	Bedürfnis grundsätzlich anerkannt, Vorhaben aber von untergeordneter Bedeutung. Kann auch ausserhalb kRPV umgesetzt werden.
237	Grüne Wallisellen	30.10.2020	5.1	19	Tempo 30	Ergänzung zusätzliche Tempo-30-Zone Wallisellen West	Zur Erhöhung der Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs, auch in Bezug auf subjektive Verkehrssicherheit, ist ebenso in den Wohnquartieren westlich der Alten Winterthurerstrasse die Einrichtung einer Tempo-30-Zone sinnvoll.	berücksichtigen	Tempo 30 in den Quartieren war bisher über die kommunale Wegleitung grundsätzlich möglich. Die Gemeinde wird nun jedoch eine flächendeckende Umsetzung von Tempo 30 in den Quartieren in den kRPV aufnehmen.
238	Grüne Wallisellen	30.10.2020	5.2	21	Massnahme ÖV2: Aufhebung Haltestelle Guyer-Weg	Umbenennung Festlegung in «Vereinheitlichung ÖV-Angebot in RVZ»	Der jetzige Name der Festlegung ist irreführend: Das Hauptziel der Festlegung/Massnahme ist die Vereinheitlichung des ÖV-Angebots auf den Linien 771 und 772 zur Randverkehrszeit. Die Aufhebung der Haltestelle Guyer-Weg ist lediglich eine logische, aber nicht zwingend angestrebte Folge davon.	teilweise berücksichtigen	Im kRPV sind die ÖV-Haltestellen und nicht das Angebot aufzuführen. Die Massnahme wird nicht umbenannt, aber mit einem ergänzenden Hinweis versehen.
239	Grüne Wallisellen	30.10.2020	5.3	22	Massnahme FV22: Durchfahrtsperre Alpenstrasse	Änderung der Festlegung in «Durchfahrtsperre Alpenstrasse»	Schulkinder halten sich auch ausserhalb der Unterrichtszeiten beim Schulhausplatz auf, weshalb eine zeitlich unabhängige Lösung sinnvoller ist.	nicht berücksichtigen	Die Durchfahrtsperre soll während des Schulbetriebs erfolgen, um Umwegfahrten in Randzeiten zu vermeiden.
240	Forum Pro Wallisellen	30.10.2020	5.1	17	Massnahmen SV: Zusätzlicher Handlungsbedarf	Bauliche Anpassung Hofkreuzung zur Gesamtentlastung der Verbindung Richtung Dietlikon/Dübendorf.	Rückstau durch Einkaufstouristen bis nach Dübendorf. Allfällige Option: zeitlicher Einsatz von Verkehrspolizei / Lotsen auf Hofkreuzung (bei Überbelastung oder starker Frequentierung).	nicht berücksichtigen	Eigentümer der Hofkreuzung ist der Kanton. Es sind keine übergeordneten Festlegungen verfügbar.
241	Forum Pro Wallisellen	30.10.2020	5.1	18	Massnahme SV5: Nachtsperre Opfikonerstrasse	Vollsperrung Opfikonerstrasse ab Dorfende für MIV Durchfahrt.	- Eine Nachtsperre hat wenig Einfluss (auf den Durchgangsverkehr), da sich die Hauptverkehrsbelastung während den Pendlerzeiten abspielt (06:00 - 08:30 & 16:30 - 19:00). - Bei den Zeiten am Morgen und über den Mittag handelt es sich gleichzeitig um den Schulweg für alle Kinder aus dem Melchrütliquartier (Querung Opfikonerstrasse). - Bei einer Vollsperrung könnte der Punkt 5.4 "Veloroute" im Sinn von Blue/Green - Line effektiver umgesetzt werden.	nicht berücksichtigen	Eine Sperrung der Opfikonerstrasse für den Durchgangsverkehr ist nicht vorgesehen, eine Reduktion der Konflikte wird aber mit der Massnahme SV4 BGK verfolgt. Nachtsperre ist durch Reduktion Lärmimmissionen begründet und nicht auf die Verkehrsspitzen ausgerichtet.
242	Forum Pro Wallisellen	30.10.2020	5.1	18	Massnahme FV22: Durchfahrtsperre Alpenstrasse	Umsetzung einer Vollsperrung, nicht nur eine zeitlich begrenzte Durchfahrtsperre (Schule Alpen).	Es handelt sich hier nicht um eine zwingende Verbindungsstrasse. Es handelt sich um ein Schulareal und die Nutzung als Durchgangsstrasse ist ein Partikularinteresse.	nicht berücksichtigen	Die Durchfahrtsperre soll während des Schulbetriebs erfolgen, um Umwegfahrten in Randzeiten zu vermeiden.
243	Forum Pro Wallisellen	30.10.2020	5.1	19	Tempo 30	1) Erweiterung Tempo 30 auf alle Strassen ohne Trottoire. 2) Erweiterung Tempo 30 auf Neugutstrasse / Bahnhofstrasse. 3) Regelmässige Signalisation "Zone 30" innerhalb der Quartiere	1) Sicherheit von Fussgängern und Velofahrern. 2) Fussgängerstreifen bei Neugutstr/Bahnhofstr. zwingend belassen. 3) Signalisation nicht nur am Anfang der "grossen" 30er Zone	teilweise berücksichtigen	1) Tempo 30 in den Quartieren war bisher über die kommunale Wegleitung grundsätzlich möglich. Die Gemeinde wird nun jedoch eine flächendeckende Umsetzung von Tempo 30 in den Quartieren in den kRPV aufnehmen. 2) Bereits enthalten. 3) Sache der Projektierung/Umsetzung.
244	Forum Pro Wallisellen	30.10.2020	5.1	19	Massnahmen SV: Zusätzlicher Handlungsbedarf	Sperrung Wägelwiesstr. zwischen Alterszentrum Wägelwies und dem neuen Gemeindehaus	Sperrung bringt mehr Sicherheit für die Bewohner Wägelwies und Schüler, die zum Schwimmunterricht gehen. Die Strasse hinter dem Freibad kann ohne weiteres grössere Einschränkungen gesperrt werden. Aktuell befinden sich ca. 46 Parkplätze, welche nur im Hochsommer an Sonntagen benötigt werden oder bei wenigen Grossanlässen.	nicht berücksichtigen	Bedürfnis grundsätzlich anerkannt, Vorhaben aber von untergeordneter Bedeutung. Kann auch ausserhalb kRPV umgesetzt werden.
245	Forum Pro Wallisellen	30.10.2020	5.1	19	Massnahmen SV: Zusätzlicher Handlungsbedarf	Einführung einer Begegnungszone (Tempo 20) auf der Im Bachofen zwischen Südstrasse-Bubentalstrasse	Dort ist Zone 30 geplant, aber weil das Kindergartenareal ohne Trottoir direkt auf der Strasse landet, ist die Sicherheit nicht/nur z.T. gewährleistet.	nicht berücksichtigen	Es ist bereits eine Massnahme zur Verkehrsberuhigung vorgesehen (SV11), die weitgehend einem politischen Konsens entspricht.
246	Forum Pro Wallisellen	30.10.2020	5.1	19	Massnahmen SV: Zusätzlicher Handlungsbedarf	Zusätzlicher Fussgängerstreifen oder Bodenmarkierung nötig auf Kreuzung Breitestr/Rosengartenstr.	Auch wenn diese Kreuzung im neuen Plan innerhalb der 30er Zone ist, sind zusätzliche Sicherheitsmassnahmen auf dieser Kreuzung angebracht. Es ist davon auszugehen, dass viele Kinder über diese Kreuzung gehen werden, weil sie unten an der Neugutstrasse dann die Unterführung nehmen werden, um auf die andere Bahngleisseite zu gelangen.	nicht berücksichtigen	Es ist bereits eine Massnahme zur Verkehrsberuhigung vorgesehen. Dabei werden Massnahmen für den Fussverkehr geprüft.
247	Forum Pro Wallisellen	30.10.2020	5.1	19	Massnahmen FV: Zusätzlicher Handlungsbedarf	Fussgängerzone an der Bahnhofstrasse - Zwischen Schwarzackerstr. und Neugutstrasse	Grosszügige Fussgängerzone wertet das Stadtzentrum auf.	nicht berücksichtigen	Eine Fussgängerzone ist nicht vorgesehen, mit der Massnahme SV14 wird jedoch ein verändertes Verkehrsregime und eine Aufwertung des Bahnhofplatzes verfolgt.
248	Forum Pro Wallisellen	30.10.2020	5.2	21	Massnahme ÖV6: Aufwertungen der Bushaltestellen	Anbringen von Witterungsschutz bei allen Bushaltestellen (Dach / Sitzgelegenheit)	-	nicht berücksichtigen	Bedürfnis anerkannt. Wird je nach vorhandenen, finanziellen Mitteln ab 2021 laufend umgesetzt.
249	Forum Pro Wallisellen	30.10.2020	5.2	21	Massnahmen ÖV: Zusätzlicher Handlungsbedarf	zusätzliche lokale Buslinie zur Erschliessung der Quartiere zwischen Alte Winterthurerstr. und Opfikonerstr.	Das Quartier zwischen Opfikonerstrasse und Alte Winterthurerstrasse verfügt über keinen ÖV. Eine neue Buslinie würde zur Reduktion des MIV und Kurzstrecken-Fahrten beitragen.	nicht berücksichtigen	Im kRPV ist das ÖV-Angebot, sprich die Buslinien, nicht aufzuführen. Eine Massnahme zur Optimierung der Ortsbuslinien ist bereits enthalten.
250	Forum Pro Wallisellen	30.10.2020	5.3	22	Massnahme FVV1: Neue Verbindung Neugutstrasse (Zwicky-Areal)	Realisierung Velo- / Fussgängerbrücke für die Anbindung des Zwicky-Quartiers.	Strassenüberquerung für Fussgänger ab Kreuzung Neugutstrasse, Zwickyquartier kann erst wieder bei der Hofkreuzung erfolgen	teilweise berücksichtigen	Im kRPV ist bereits eine Massnahme (FVV1) enthalten, welche das Anliegen aufnimmt.
251	Forum Pro Wallisellen	30.10.2020	5.4	25	Massnahme VV14: Veloparkierung an publikumsrelevante n Standorten	Abstellmöglichkeiten Velos nahe bei den Läden	Für die Velofahrer sollten genügend Abstellplätze, in unmittelbarer Nähe der Eingänge (womöglich gedeckt) vorhanden sein, um das unmotorisierte Einkaufen / Arztbesuche zu fördern. Die Gemeinde soll das Gespräch mit der Eigentümerschaft führen, um Kurzzeit-Veloparkplätze zu ermöglichen. (Rund um das Mittim und das Bahnhofgebäude, sind Velos nicht/oder nur geduldet.)	teilweise berücksichtigen	Im kRPV ist bereits eine Massnahme (VV14) enthalten, welche das Anliegen aufnimmt.
252	Forum Pro Wallisellen	30.10.2020	5.5	26	Massnahmen P: Zusätzlicher Handlungsbedarf	Parkierung nur auf einer Seite der Bahnhofstrasse.	Mehr Fussgänger Sicherheit durch weniger Blaue Zonen PP und bauliche Massnahmen (z.B. Trottoir Erhöhung oder Sicherheitspfosten).	teilweise berücksichtigen	Im kRPV sind bereits zwei Massnahmen zum Thema enthalten: P2 Verschiebung Parkplätze in unterirdische Anlagen; SV1: BGK Bahnhof-/Neugutstrasse.
253	Forum Pro Wallisellen	30.10.2020	5.5	26	Massnahmen P: Zusätzlicher Handlungsbedarf	Parkierung Quartierstrasse (z.B. im "Blüemli-Quartier"): Nur einseitiges Parkieren erlauben.	Durchfahrt für Abfallentsorgung, Feuerwehr gewährleisten Erhöhung der Übersichtlichkeit für Fussgänger.	nicht berücksichtigen	Die Anordnung der Parkfelder hat verschiedenen verkehrlichen Anforderungen zu genügen.
254	Forum Pro Wallisellen	30.10.2020	5.5	26	Massnahmen P: Zusätzlicher Handlungsbedarf	Private Parkplätze: Förderung von Baueingaben mit unterirdischen Parkplätzen.	Grünflächen werden durch die Verdichtung für PP zubetoniert.	teilweise berücksichtigen	Im Rahmen der GVK-Massnahme P5 zu prüfen (ausserhalb des kRPV).

Nr.	Vertretung	Eingang	Kap.	Seite	Thema/Betreff	Konkreter Änderungs-/Ergänzungsvorschlag	Begründung/Bemerkungen	Vorschlag Umgang	Begründung
255	Forum Pro Wallisellen	30.10.2020	-	-	Allgemein	Anpassungen sollten für die Zukunft sein und dürfen somit auch etwas mutig ausfallen.	Lieber einen Schritt weiter Richtung eingeschränkter Strassenverkehr. Dafür den Öffentlichen Verkehr, die Fussgänger und die Velofahrer etwas stärken. Es gibt bereits genügend Gemeinden in der Schweiz, welche solche Schritte bereits unternommen haben und nicht mehr zurück wollen. Am Schluss lohnt es sich, auch wieder für das (Klein-) Gewerbe, wenn vermehrt Laufkundschaft in den Geschäften anzutreffen sind.	Kenntnisnahme	
256	Privatperson	29.10.2020			Allgemein	-	Gerne möchte ich mich als erstes herzlich bedanken bei den Verfasserinnen dieses Richtplans Verkehr. Ich unterstütze diesen kommunalen Richtplan, da er die Problematik der Gemeinde in Bezug auf Verkehrssicherheit und Lärm erkennt.	Kenntnisnahme	
257	Privatperson	29.10.2020	5.1	18	Massnahme SV11: T30-Zone Zentrum	-	Ich möchte explizit auf die Problematik der Kreuzung Breite- / Säntisstrasse hinweisen. An dieser Stelle beobachte ich tagtäglich gefährliche Situationen mit Ausweichmanövern resp. gab es bereits Kollisionen. Fahrzeuge weichen teilweise auf das Trottoir aus (Fussgänger Gefahr ausgesetzt), da entgegenkommende Fahrzeuge aufgrund der zu hohen Geschwindigkeiten sehr spät erkannt werden. In diesem Sinne befürworte ich Tempo 30 sehr. Jedoch wäre für mich eine Beschränkung des Schwerverkehrs (bspw. bis 3.5 Tonnen) oder die Einführung von Einbahnstrassen zusätzliche Massnahmen, welche die Sicherheit weiter erhöhen würden – allgemein ist es für mich unverständlich, dass schwere Nutzfahrzeuge diesen Weg als Durchgang nach Rieden / Alte Winterthurerstrasse benutzen dürfen, schliesslich befinden sich dort Schulen und Sport- / Freizeitanlagen. Natürlich ist dies ebenfalls mit unnötigem Lärmaufkommen verbunden.	Kenntnisnahme	Gemäss der Gesamtverkehrsstrategie möchte die Gemeinde den unerwünschten Durchgangsverkehr von den Quartieren auf die Hauptachsen lenken. Daher soll die Massnahme zur T30-Zone umgesetzt werden. Sollte dies ausreichen, können nach der Umsetzung weitere Massnahmen getroffen werden.
258	Privatperson / Vertretung der Landwirtschaft	30.10.2020	5.1	18	Massnahme SV5: Nachtsperre Opfikonerstrasse	"Opfikonerstrasse: Zeitlich beschränkte Schliessung Opfikonerstrasse für Durchgangsverkehr im MIV (Nachtsperre von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr). Durchgehendes Lastwagenverbot. Geltung ab Doktorhauskreisel."	Hingegen sollte den besonders lärmverursachenden Lastwagen mit einem allgemeinen Durchfahrtsverbot begegnet werden. Massnahmen müssen schon am Doktorhauskreisel greifen. Friedenstrasse und Wiesgasse dürfen nicht noch mehr belastet werden.	berücksichtigen	Ein generelles Durchfahrtsverbot für den Schwerverkehr wird zur weiteren Prüfung aufgenommen. Die Massnahme bezieht sich bereits auf den Abschnitt ab Doktorhauskreisel.
259	Privatperson / Vertretung der Landwirtschaft	30.10.2020	5.1	18	Massnahme SV6: Sperrung/T30 Erlenholzstrasse	Vollständige Streichung	Offenbar waren die Mitglieder der Arbeitsgruppe nicht vor Ort um sich die Situation anzuschauen. T30 ist sachlich nicht begründbar. Es besteht kein erhöhtes Unfallrisiko und mangels Anwohner auch keine Lärmschutzproblematik. Der Abschnitt der Erlenholzstrasse befindet sich ausserhalb des Siedlungsgebiets und ist überdies sehr übersichtlich. Zudem muss der Fuss- und Veloverkehr in seiner Attraktivität gerade nicht auf einer Hauptstrasse gesteigert werden; die Begründung ist insbe-sondere bezüglich Fussgänger absurd, da diese die Strasse grundsätzlich gar nicht zu betreten haben. Für den Fuss- und Veloverkehr steht bekanntlich ein parallel im Wald verlaufender Weg zur Verfügung, der bereits äusserst attraktiv ist.	nicht berücksichtigen	Auf der Erlenholzstrasse befindet sich eine kantonale Veloroute des Typs Nebenverbindung. Es bestehen Konflikte mit dem Veloverkehr und teilweise mit dem Fussverkehr. T30 bringt eine Minderung der Konflikte ohne bauliche Anpassungen (zulasten von Wald- oder Fruchtfolgeflächen).
260	Privatperson / Vertretung der Landwirtschaft	30.10.2020	5.1	19	Massnahme SV11: T30-Zone Zentrum	Vollständige Streichung oder massive Redimensionierung auf den wirklich relevanten Bereich rund um Schulhäuser usw.	Eine T30-Zone über das halbe Gemeindegebiet von Wallisellen ist viel zu gross und undifferenziert und ein massiver Eingriff in die Freiheitsrechte der MIV-Benützer. Erforderlich ist eine Reduktion auf die Bereiche, wo dies wirklich sinnvoll ist (insbesondere im Umfeld der Schulhäuser). Landwirtschaftliche Maschinen (Mährescher) mit einer Transportbreite von 3.5m kommen nicht mehr auf die Felder. Es braucht eine Strasse von 4.00 – 4.20m Breite, um durchfahren zu können.	nicht berücksichtigen	Der Perimeter der T30-Zone Zentrum ist begründet durch die Schulhäuser, die weiteren öffentlichen Anlagen, die Zufahrt zu den Sportanlagen, die geplanten T30-Massnahmen auf Bahnhof-/Rosenbergstrasse zur Lärmreduktion (Verhinderung Ausweichverkehr ins Quartier) sowie den Fuss-/Veloverkehr.
261	Privatperson / Vertretung der Landwirtschaft	30.10.2020	5.3	22	Massnahme FVV1: Neue Verbindung Neugutstrasse (Zwicky-Areal)	Vollständige Streichung	Mache auf Gesamtverkehrskonzept Ziel 4.4 aufmerksam wie 2.3 Leitbild des Gemeinderates Unnötige Luxusvariante; kein Bedarf. Auf keinen Fall dürfen neue Bodenversiegelungen entstehen oder die landwirtschaftliche Zugänglichkeit (zum Beispiel mit Mähreschern) bzw. Bestellbarkeit der Felder usw. eingeschränkt werden. Planung auf Privatland ist unhaltbar.	nicht berücksichtigen	Der Handlungsbedarf ist gegeben, insbesondere durch die Entwicklung des Zwicky-Areals. Eine Berücksichtigung der genannten Aspekte muss im Rahmen der Projektierung erfolgen.
262	Privatperson / Vertretung der Landwirtschaft	30.10.2020	5.3	22	Massnahme FVV4: Neue Verbindung Schönenhofstr. - Furtbachweg	Vollständige Streichung	Schon vorhanden. Unnötig; wenn schon, dann abzustimmen auf den Brüttenertunnel. Nächste Unterführung ist 205m entfernt. Überflüssig, ebenso wie VV3. Die nachhaltige Zerstörung von Kulturland durch neue Velowege kann nicht hingegenommen werden. Steht auch gegen das Leitbild des Gemeinderates. Sowie der Grundeigentümer. Machte auf Gesamtverkehrskonzept Ziel 4.4 aufmerksam wie 2.3 Leitbild des Gemeinderates	nicht berücksichtigen	Der Bedarf ist aus Sicht der Gemeinde gegeben. Durch die Massnahme FVV4 werden keine oder nur wenige Fruchtfolgeflächen beansprucht. Sie ist zudem abgestimmt mit den Planungen zum Brüttenertunnel. Die Massnahme VV3 ist eine übergeordnete Festlegung gem. kantonalen Velonetzplan. Die Linienführung wird in den weiteren Planungen geprüft.
263	Privatperson / Vertretung der Landwirtschaft	30.10.2020	5.3	22	Massnahme FV17: Lückenschluss Melchrüti - Stierriet	Vollständige Streichung	Unnötig, der bestehende Trampelpfad reicht! Eine zusätzliche Bodenversiegelung oder Einschränkungen bei der landwirtschaftlichen Nutzung der Grundstücke müssen unbedingt vermieden werden. Zurzeit wird der Trampelpfad vom Eigentümer noch geduldet.	berücksichtigen	Die Nutzung der Landschaft für die Erholung der Menschen in den Agglomerationsräumen ist aus Sicht der Gemeinde wichtig, ebenso wie der Schutz von Fruchtfolgeflächen und natürlichen Lebensräumen von Tieren und Pflanzen. Auf die Massnahme FV17 wird aber verzichtet, da sie aus Sicht der Gemeinde hinsichtlich der Netzfunktion sowie der Schutzinteressen die geringste Priorität hat.
264	Privatperson / Vertretung der Landwirtschaft	30.10.2020	5.3	22	Massnahme FV18: Lückenschluss Stierriet - Rietgraben	Vollständige Streichung	Dito. Gesteigert wird damit nur die Unfallgefahr auf der Opfikonerstrasse. Fuss und Veloweg in 180m erreichbar	nicht berücksichtigen	Die Verbindung wurde anhand der Netzstruktur hergeleitet, der Bedarf ist aus Sicht der Gemeinde gegeben. Eine Interessensabwägung hat stattgefunden.
265	Privatperson / Vertretung der Landwirtschaft	30.10.2020	5.3	22	Massnahme FV19: Lückenschluss Engenbüelstr. - Schützenstr.	Vollständige Streichung	Ebenso. Nächster Fuss und Veloweg ist in 138m erreichbar.	nicht berücksichtigen	Die Verbindung wurde anhand der Netzstruktur hergeleitet, der Bedarf ist aus Sicht der Gemeinde gegeben. Eine Interessensabwägung hat stattgefunden.
266	Privatperson / Vertretung der Landwirtschaft	30.10.2020	5.3	22	Massnahme FV20: Grundackerstr. - Dietlikonerstr.	Vollständige Streichung	Unnötig, Eine zusätzliche Bodenversiegelung oder Einschränkungen bei der landwirtschaftlichen Nutzung der Grundstücke müssen unbedingt vermieden werden. Vögel und Kleinlebewesen dürfen auf Gemeindeland nicht noch mehr gestört werden. Machte auf Gesamtverkehrskonzept Ziel 4.4 aufmerksam wie 2.3 Leitbild des Gemeinderates	nicht berücksichtigen	Die Nutzung der Landschaft für die Erholung der Menschen in den Agglomerationsräumen ist aus Sicht der Gemeinde wichtig, ebenso wie der Schutz von Fruchtfolgeflächen und natürlichen Lebensräumen von Tieren und Pflanzen. Die Verbindung wurde anhand der Netzstruktur hergeleitet, der Bedarf ist aus Sicht der Gemeinde gegeben. Eine Interessensabwägung hat stattgefunden.

Nr.	Vertretung	Eingang	Kap.	Seite	Thema/Betreff	Konkreter Änderungs-/Ergänzungsvorschlag	Begründung/Bemerkungen	Vorschlag Umgang	Begründung
267	Privatperson / Vertretung der Landwirtschaft	30.10.2020	5.4	24	Massnahme VV3: Neue Verbindung Furtbachweg - Dietlikon	Vollständige Streichung	Strasse vorhanden. Unnötig, Eine zusätzliche Bodenversiegelung oder Einschränkungen bei der landwirtschaftlichen Nutzung der Grundstücke müssen unbedingt vermieden werden. Mache auf Gesamtverkehrs-konzept Ziel 4.4 aufmerksam wie 2.3 Leitbild des Gemeinderates Partikularinteresse: Furtbachquartier will keine durchfahrenden Velos!	nicht berücksichtigen	Verbindung gemäss übergeordneten Festlegungen (Velonetzplan Kanton Zürich). Inhaltlich wird das Vorhaben im Rahmen einer Radwegstudie durch den Kanton geprüft. Neue Wege werden möglichst landschaftsverträglich realisiert.
268	Privatperson / Vertretung der Landwirtschaft	30.10.2020	5.5	26	Teilplan Parkierung	Korrektur	Achtung: der bestehende Parkplatz bei der Curlinghalle ist im "Teilplan Parkierung" viel zu gross eingezeichnet! Dies ist zu korrigieren. Hingegen sind die bestehenden PP auf der Verlängerung der Hochrütistrasse zu Unrecht nicht eingezeichnet. Auch dies ist zu korrigieren.	teilweise berücksichtigen	Fehler zu korrigieren (zu grosser PP eingezeichnet bei Curlinghalle). PP Hochrütistrasse werden bereits im Plan aufgeführt.
269	Privatperson	29.10.2020	5.1	19	Massnahmen SV: Zusätzlicher Handlungsbedarf	Die Brandenburgstrasse ist viel zu breit für eine Quartierstrasse. Sie sollte dringend zu einer Quartierstrasse abklassiert und zudem saniert werden.	Dies sind keine Einwendungen sondern Anregungen. Sie beziehen sich auf das Quartier Brandenburg. Im Quartier leben Schulkinder, Haustiere, Erwerbstätige und Senioaren friedlich zusammen.	Kenntnisnahme	Die Brandenburgstrasse wird im kRPV als Erschliessungsstrasse aufgeführt. Bei einer Sanierung der Strasse kann auf diese Funktion Rücksicht genommen werden.
270	Privatperson	29.10.2020	5.1	19	Massnahmen SV: Zusätzlicher Handlungsbedarf	Brandenberg: Die Bewohner wünschen im ganzen Quartier eine auf 30 kmh begrenzte Geschwindigkeit	Spielende Kinder! Haustiere auf den Strassen.	Kenntnisnahme	Die Gemeinde Wallisellen prüft die Einführung von Niedrigtempozonen auf Begehren aus der Bevölkerung gemäss kommunaler Wegleitung. Das Quartier kann hier entsprechend aktiv werden, ohne dass dies im kRP verankert werden muss.
271	Privatperson	29.10.2020	5.1	19	Massnahmen SV: Zusätzlicher Handlungsbedarf	Die Einfahrt in die Brandenburgstrasse sollte als Sackgasse gekennzeichnet werden.	Vermeidung von fehlgeleiteten Automobilisten, welche dann am Ende der Brandenburgstrasse wenden und davon brausen.	nicht berücksichtigen	Die Brandenburgstrasse ist mit weiteren Strassen verbunden und erfüllt die Bedingungen an eine Sackgasse nicht.
272	Privatperson	29.10.2020	5.1	19	Massnahmen SV: Zusätzlicher Handlungsbedarf	Dort wo die Brandenburgstrasse von der Dietlikonerstrasse her kommend in die eigentliche Brandenburgstrasse einmündet, sollte ein STOP-Signal gesetzt werden.	Die von unten auf der Brandenburgstrasse her kommenden Fahrzeuge schneiden systematisch die Linkskurve. Wer von der Dietlikonerstrasse her kommt hat nur mit einem klaren STOP die Möglichkeit, einen Zusammenstoss zu vermeiden.	nicht berücksichtigen	Handlungsbedarf gemäss Analyse zur objektiven Sicherheit nicht gegeben.
273	Privatperson	29.10.2020	5.1	19	Massnahmen SV: Zusätzlicher Handlungsbedarf	Brandenberg: Dort wo die Grundackerstrasse abzweigt, sollte ein Warnsignal „Spielende Kinder“ angebracht werden.	Dort leben und spielen am meisten Kinder.	nicht berücksichtigen	Basis müsste eine flächendeckende Analyse zur Signalisation sein. Signalisation nur indirekt Teil des kRPV.
274	Privatperson	29.10.2020	5.1	19	Massnahmen SV: Zusätzlicher Handlungsbedarf	Brandenberg: Die Quartierbewohner wünschen sich mehr Polizeikontrollen, um Unbefugten ohne die vorgeschriebene Parkscheibe das Parken zu untersagen.		Kenntnisnahme	Hinweis für Gemeinde.
275	Privatperson	15.10.2020	5.1	18	Massnahme SV5: Nachtsperre Opfikonerstrasse	Die Nachtsperre auf 19:00 bis 07:00 erweitern		nicht berücksichtigen	Die genauen Sperrzeiten werden nicht im kRPV festgelegt.
276	Privatperson	15.10.2020	5.1	18	Massnahme SV5: Nachtsperre Opfikonerstrasse	Lastwagenfahrverbot von Kreisel Doktorhaus bis Einmündung in die Weststrasse	Am 5. Dezember 1976 hat das Stimmvolk den Bau einer Südumfahrung der Gemeinde Wallisellen genehmigt. Kosten: 8.625 Mio. (Weststrasse) Ziel: Der Durchgangverkehr ab Hofkreuzung über die Industriestrasse / Weststrasse zu lenken.  Ist-Zustand im Jahre 2020: Der Durchgangverkehr fährt ab Hofkreuzung quer durch Wallisellen bis zur Einmündung in die Weststrasse. (Neugut-Bahnhof-Opfikonerstrasse) Auch der Verkehr von Bassersdorf ab Kreisel Doktorhaus in die Opfikonerstrasse bis Weststrasse.  Das Ziel von 1976 wurde nicht erreicht / umgesetzt!  Begründung LKW Fahrverbot: Die Opfikonerstrasse ist im Gegensatz zur Weststrasse eine Wohnstrasse. Die Lärmbelastung ist für die Anwohner vor allem in den Morgenstunden unzumutbar. Kinder auf ihrem Schulweg müssen die Strasse mehrmals täglich überqueren. Es ist eine nicht endende Schlange von Fahrzeugen, die vom Kreisel Richtung Weststrasse unterwegs ist. Eine Zufahrt ins Dorf ist auch wegen der Parkfelder auf dieser Strassenseite fast nicht mehr möglich.  Mit der Nachtsperre von 19:00-07:00 und einem LKW-Fahrverbot wäre ein sinnvoller Anfang zur Sicherheit der Schulkinder und für eine bessere Wohnqualität der Anwohner gemacht.	teilweise berücksichtigen	Ein generelles Durchfahrtsverbot für den Schwerverkehr wird zur weiteren Prüfung aufgenommen. Aufgrund der zahlreichen Ansprüche und einer vergleichsweise hohen gesamtverkehrlichen Komplexität des Abschnittes werden die Massnahmen SV4 und SV5 zu einem umfassenderen BGK zusammengeführt, im Rahmen dessen neben den betrieblichen (Geschwindigkeit, Durchfahrtsverbot LW) auch die gestalterischen Elemente detailliert erarbeitet werden.
277	296 - Quartierverein Zwicky-Areal	29.10.2020	5.1	19	Tempo 30	Niedrigtempozone im Zwicky-Areal (Walliseller Boden: Zwickystrasse, Zwirnerstrasse, Sei-denstrasse)	- Kommunales Gesamtverkehrskonzept der Gemeinde Wallisellen (Anhang A3 – Massnahmeliste, SV13 – Tempo 30 im Bottom Up-Prinzip) - Bezugnehmend auf den Konzeptbericht «Stadt Dübendorf – Tempo-30-Konzept» durch SNZ Ingenieure und Planer AG, Oktober 2019 (S. 34, Kapitel 8.2.2.) - Dübendorfer Boden: Seidenweg, Riedgarten	teilweise berücksichtigen	Tempo 30 in den Quartieren war bisher über die kommunale Wegleitung grundsätzlich möglich. Die Gemeinde wird nun jedoch eine flächendeckende Umsetzung von Tempo 30 in den Quartieren in den kRPV aufnehmen.
278	296 - Quartierverein Zwicky-Areal	29.10.2020			Allgemein		Aus der Erfahrung als Bewohner_innen des möglicherweise einzigen bikommunalen Quartiers der Schweiz erachten wir es als zwingend, dass alle wichtigen, das Zwicky-Areal betreffenden Fragen in Zusammenarbeit der beiden Gemeinden und unter Einbezug der Anwohnerschaft bearbeitet werden. Eine solche gemeindeübergreifende Zusammenarbeit wurde bereits beim Gestaltungsplan für das Zwicky-Areal erfolgreich umgesetzt. Wir plädieren deshalb dafür, dass, was das Zwicky-Areal anbelangt, Wallisellen auch im Bereich Verkehr mit Dübendorf zusammenarbeitet, unter Einbezug des Quartiervereins. In unserer Arbeitsgruppe Quartierentwicklung Zwicky-Areal haben wir seit Anfang Jahr Problemfelder im Bereich Verkehr zusammengetragen (siehe Beilage). Gerne möchten wir Sie zur Verkehrsthematik im Zwicky-Areal zu einer gemeindeübergreifenden gemeinsamen Begehung einladen. - Bezugnehmend auf den Konzeptbericht «Stadt Dübendorf – Tempo-30-Konzept» durch SNZ Ingenieure und Planer AG, Oktober 2019 (S. 34, Kapitel 8.2.2.) - Dübendorfer Boden: Seidenweg, Riedgarten	Kenntnisnahme	
279	296 - Quartierverein Zwicky-Areal	29.10.2020			Allgemein			Kenntnisnahme	Gemeinde ist an einem Austausch interessiert und wird diesen suchen. Einige Defizite sind bereits im GVK aufgeführt.
280	Privatperson	30.10.2020	5.1	19	Tempo 30	Tempo 30 im Alpenquartier	Da im Alpenquartier täglich viele Schüler auf sehr schmalen und unübersichtlichen Strassen ohne Trottoir unterwegs sind wäre hier eine Tempo 30 Zone sicher sinnvoll.	teilweise berücksichtigen	Handlungsbedarf bzgl. Schulwegsicherheit ist anerkannt. Die Gemeinde wird eine flächendeckende Umsetzung von Tempo 30 in den Quartieren in den kRPV aufnehmen.
281	Privatperson	30.10.2020	5.1	18	Massnahme FV22: Durchfahrtsperre Alpenstrasse	Zeitbegrenzte Sperrung der Alpenstrasse von Mo-Fr 7.00-17.00 anstatt nur während der Schulzeiten	Auch vor und nach der Schule befinden sich viele Kinder auf dem Pausenplatz. Auch am Mittwochnachmittag sind viele Kinder auf dem Platz und es kommt oft zu gefährlichen Situationen, da viele Autofahrer die aktuelle Beschilderung nicht richtig zu verstehen scheinen.	teilweise berücksichtigen	Dies ist bereits so vorgesehen. Die genauen Zeiten müssen aber nicht im kRPV festgeschrieben werden.

## A2 Auswertungstabelle Anhörung nebengeordnete Planungsträger

Kommunaler Richtplan Verkehr Wallisellen, Anhörung der nebengeordneten Planungsträger

Zeitraum: Do. 10.12.2020 – Mi. 13.01.2021

Optionen:

- Kenntnisnahme
- berücksichtigen
- teilweise berücksichtigen
- nicht berücksichtigen

EBP, Stand: 04.05.2021

*Kursiv: Zuordnung/Ergänzung durch EBP*

Nr.	Vertretung	Eingang	Kap.	Seite	Thema/Betreff	Konkreter Änderungs-/Ergänzungsvorschlag	Begründung/Bemerkungen	Vorschlag Umgang	Begründung
1	Gemeinderat Dietlikon	23.10.2020	5.3	22	<i>Massnahme FVV4: Neue Verbindung Schönenhofstr. - Furtbachweg</i>	Die neuen Verbindungen sind auch im Interesse von Dietlikon und sollen im Rahmen des SBB-Brüttenertunnels umgesetzt werden.		Kenntnisnahme	
2	Gemeinderat Dietlikon	23.10.2020	5.4	24	<i>Massnahme VV3: Neue Verbindung Furtbachweg - Dietlikon</i>	Die neuen Verbindungen sind auch im Interesse von Dietlikon und sollen im Rahmen des SBB-Brüttenertunnels umgesetzt werden.		Kenntnisnahme	
3	Gemeinderat Dietlikon	23.10.2020	5.3	22	<i>Massnahme FV20: Grundackerstr. - Dietlikonerstr.</i>	Diese Massnahme wird unterstützt, da dadurch auch die Langsamverkehrsverbindung zu Dietlikon weiter gestärkt wird.		Kenntnisnahme	
4	Gemeinderat Dietlikon	23.10.2020	5.1	18	<i>Massnahme SV6: Sperrung/T30 Erlenholzstrasse</i>	Die Kapazität der Erlenholzstrasse von Dietlikon nach Kloten soll wie bestehend belassen werden.	In Anbetracht der im Gesamtverkehrskonzept prognostizierten Verkehrszunahmen auf den Beziehungen zu den umliegenden Gemeinden im Glattal, darf die Kapazität der Erlenholzstrasse nicht beschnitten werden. <u>Weiter:</u> Die Ausweitung der zeitlich beschränkten Schliessung der Erlenholzstrasse für den motorisierten Individualverkehr (von Sonntag auf Samstag und Sonntag) sowie die Einführung von Tempo 30 auf der Erlenholzstrasse von der Gemeindegrenze mit Dietlikon bis Knoten Erlenholz- / Klotenerstrasse, zur Steigerung der Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr, ist aus Sicht der Gemeinde Dietlikon suboptimal. Die Steigerung der Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr ist grundsätzlich zu begrüssen, jedoch sind solche Einschränkungen immer gekoppelt mit Kapazitätsverlusten. Im Gesamtverkehrskonzept ist erwähnt, dass die Verkehrsbeziehungen zu Dübendorf, Kloten, Bassersdorf und Dietlikon künftig an Bedeutung dazugewinnen dürften.	teilweise berücksichtigen	Auf der Erlenholzstrasse bestehen Konflikte mit dem Veloverkehr und teilweise mit dem Fussverkehr. T30 bringt eine Minderung der Konflikte ohne bauliche Anpassungen und funktionale Einschränkungen für den MIV. Der Abschnitt ist zudem nicht kapazitätskritisch.  Die Ausdehnung der Sperrzeiten vom Sonntag auf den Samstag wird aus dem kRPV gestrichen, jedoch weiter geprüft. Die Massnahme ist fachlich grundsätzlich sinnvoll, es braucht jedoch zuerst eine Wirkungsabschätzung. Derzeit fehlen aktuelle Zählwerte zum MIV und zum Fuss-/Veloverkehr auf diesem Abschnitt am Samstag. Bei der Konkretisierung der Massnahmen auf der Erlenholzstrasse wird das Gespräch mit den Nachbargemeinden gesucht.
5	Stadt Kloten	22.12.2020	5.1, 5.3, 5.4	18, 23, 25	<i>Massnahme SV6: Sperrung/T30 Erlenholzstrasse</i>	Keine Schliessung der Verbindung Wallisellen – Kloten am Samstag.	Die Verbindungsstrasse ist eine von zwei Verbindungen des gesamten südöstlich gelegenen Quartiers an das übrige Siedlungsgebiet. Der Stadtrat hat sich bereits in der Vergangenheit gegen eine Schliessung der Verbindung ausgesprochen. Dies gilt auch für den Samstag. Für den Velo- und Fussverkehr besteht bereits eine gut ausgebaute verkehrsfreie Verbindung auf der Dietliker-/Klotenerstrasse, welche nur gerade 750 von der Erlenmattstrasse in die Hauptstrasse mündet.	berücksichtigen	Die Ausdehnung der Sperrzeiten vom Sonntag auf den Samstag wird aus dem kRPV gestrichen, jedoch weiter geprüft. Die Massnahme ist fachlich grundsätzlich sinnvoll, es braucht jedoch zuerst eine Wirkungsabschätzung. Derzeit fehlen aktuelle Zählwerte zum MIV und zum Fuss-/Veloverkehr auf diesem Abschnitt am Samstag. Bei der Konkretisierung der Massnahmen auf der Erlenholzstrasse wird das Gespräch mit den Nachbargemeinden gesucht.
6	Gemeinde Bassersdorf	23.12.2020	5.1	18	<i>Massnahme SV6: Sperrung/T30 Erlenholzstrasse</i>	Verzicht auf die Samstagsschliessung der Erlenholzstrasse	Aus Sicht der Gemeinde Bassersdorf ist diese Verbindung an Samstagen für den Einkaufs- und Freizeitverkehr aufrecht zu erhalten. Eine Schliessung führt zu Mehrverkehr im Zentrum von Bassersdorf, was nicht akzeptiert werden kann.	berücksichtigen	Die Ausdehnung der Sperrzeiten vom Sonntag auf den Samstag wird aus dem kRPV gestrichen, jedoch weiter geprüft. Die Massnahme ist fachlich grundsätzlich sinnvoll, es braucht jedoch zuerst eine Wirkungsabschätzung. Derzeit fehlen aktuelle Zählwerte zum MIV und zum Fuss-/Veloverkehr auf diesem Abschnitt am Samstag. Bei der Konkretisierung der Massnahmen auf der Erlenholzstrasse wird das Gespräch mit den Nachbargemeinden gesucht.
7	Gemeinde Bassersdorf	23.12.2020	5.1	18	<i>Massnahme SV6: Sperrung/T30 Erlenholzstrasse</i>	Verzicht auf Einführung von Tempo 30 auf der Erlenholzstrasse	Aus Sicht der Gemeinde Bassersdorf führt eine Temporeduktion auf dieser für den regionalen Verkehr wichtigen Strasse zu Verlagerungen des Verkehrs in den schon übermässig verkehrlich belasteten Ortskern von Bassersdorf, was seitens des Gemeinderats Bassersdorf nicht akzeptiert werden kann. Für den zu schützenden Fuss- und Veloverkehr bestehen ausreichend attraktive, nahegelegene Verbindungen.	nicht berücksichtigen	Tempo 30 ist gemäss dem kantonalen Vorprüfungsresultat bzw. den geführten Absprachen mit den entsprechenden kantonalen Verwaltungsstellen eine akzeptierte Lösung, wenn eine komplette Sperrung der Erlenholzstrasse für den MIV nicht weiterverfolgt werden soll (Kanton präferiert jedoch weiterhin die komplette Sperrung zur Vermeidung der Konflikte mit dem Fuss- und Veloverkehr). Dementsprechend wird Tempo 30 auf der Erlenholzstrasse weiterhin im kRPV aufgeführt.
8	Stadt Dübendorf	04.01.2021			<i>Allgemein</i>		<i>Verzicht auf Eingabe einer Stellungnahme. Die Ziele und Massnahmen im Richtplan führen zu keinem Konflikt mit den Anliegen der Stadt Dübendorf.</i>	Kenntnisnahme	

9	Stadt Opfikon	05.01.2021	5.1	18	Massnahme SV5: Nachtsperre Opfikerstrasse	Verzicht auf die zeitliche Beschränkung der Opfikerstrasse für den Durchgangsverkehr MIV	Die Stadt Opfikon hat Verständnis für die geplanten Massnahmen in Bezug auf die Opfikerstrasse und kann die geplante Aufwertung dieser Strasse grundsätzlich nachvollziehen. Die Massnahme "Beschränkung der Opfikerstrasse für den Durchgangsverkehr MIV" stellt eine Einschränkung für Opfikon dar. Daher wird ein Verzicht auf die zeitliche Beschränkung begrüsst.	teilweise berücksichtigen	Das zeitlich beschränkte Durchfahrtsverbot wird zur weiteren Prüfung weiter aufgeführt. Aufgrund der zahlreichen Ansprüche und einer vergleichsweise hohen gesamtverkehrlichen Komplexität des Abschnittes werden die Massnahmen SV4 und SV5 zu einem umfassenderen BGK zusammengeführt, im Rahmen dessen neben den betrieblichen (Geschwindigkeit, Durchfahrtsverbot) auch die gestalterischen Elemente detailliert erarbeitet werden. Die Verlagerungseffekte bei einer nächtlichen Sperrung der Opfikerstrasse dürften vergleichsweise gering ausfallen und Opfikon nur indirekt betreffen, da mit der Verbindung über die Alte Winterthurer- und Weststrasse eine Alternative zur Verfügung steht.
10	Stadt Zürich	13.01.2021			Allgemein		Ziele und Stossrichtungen der Gesamtverkehrsstrategie entsprechen grundsätzlich den von der Stadt Zürich verfolgten und werden begrüsst. Die Gemeinde Wallisellen erwartet für die nächsten Jahre ebenfalls hohe Wachstumsraten der Bevölkerung sowie der beschäftigten Personen und will den daraus resultierenden Mehrverkehr auf kürzeren Distanzen über den Fuss- und Veloverkehr sowie auf längeren Distanzen mit dem ÖV abwickeln. Entsprechende Eintragungen zur Verbesserung dieser Verkehrsnetze liegen vor. Die Teilpläne Strassenverkehr, ÖV, Fussverkehr, Veloverkehr und Parkierung weisen keine Widersprüche zu den Einträgen im kommunalen Richtplan Verkehr der Stadt Zürich auf. Auf eine detaillierte Auseinandersetzung mit den einzelnen Eintragungen wird verzichtet.	Kenntnisnahme	
11	Stadt Zürich	13.01.2021	4.2	16	Stossrichtung ÖV2	Die Stossrichtung öV2 gemäss Tabelle 4 (Seite 16) soll wie folgt angepasst werden: Attraktive und direkte Verbindungen zu den Nachbargemeinden im Glattal sowie in die angrenzenden Stadtquartiere Zürichs.	Eine Erhöhung des Modal Split-Anteils von/nach Zürich wird angestrebt, kann aber nicht einzig mit dem Ausbau des S-Bahn-Angebotes erreicht werden. Gerade in Verbindung mit den Nachbarquartieren von Wallisellen (Schwamendingen und Oerlikon), aber auch darüber hinaus (z.B. in das Gebiet Universität Irchel), muss nach Ansicht der Stadt Zürich zusätzlich der Feinverteiler ausgebaut werden.	berücksichtigen	Die Ergänzung entspricht der bisher geführten Diskussion, implizit waren auch die angrenzenden Stadtquartiere der Stadt Zürich bei der Stossrichtung ÖV2 gemeint.
12	Zürcher Planungsgruppe Glattal (ZPG)	13.01.2021			Allgemein		Die vorliegenden Festlegungen im kommunalen Richtplan Verkehr werden von der ZPG begrüsst. Für Wallisellen, dass in den letzten Jahren ein starkes Wachstum bei der Bevölkerung, den Beschäftigtenzahlen und den Verkehrsbelastungen im Gemeindegebiet erfahren hat, stellt die Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr eine zentrale Herausforderung dar. Mit dem parallel zum kRPV erarbeiteten Gesamtverkehrskonzept wurden die Grundlage für eine Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr erarbeitet. Im vorliegenden Entwurf des kRPV werden die im GVK definierten Ziele und Vorgaben konkretisiert und umgesetzt.	Kenntnisnahme	
13	Zürcher Planungsgruppe Glattal (ZPG)	13.01.2021	4.2	16	Stossrichtungen		Die vorgeschlagenen Stossrichtungen, welche keine weitere Zunahme der Personenwege beim MIV und eine Erhöhung der Anteile von ÖV, Fuss- und Veloverkehr beim Modalsplit vorsehen, entsprechen den regionalen Zielen und Vorgaben.	Kenntnisnahme	
14	Zürcher Planungsgruppe Glattal (ZPG)	13.01.2021	5.1	19	Tempo 30		Die ZPG stellt fest, dass auf dem kommunalen Strassennetz flächendeckende Tempo-30-Zonen eingeführt werden sollen. Die ZPG beabsichtigt, den Umgang mit flächendeckenden Tempo-30-Zonen auf dem kommunalen Strassennetz mit den Delegierten am nächsten Workshop im März zu thematisieren und zu diskutieren. Dabei soll die Grundsatzhaltung der Region im Umgang mit Tempo-30-Zonen im Grenzbereich zu Nachbargemeinden, deren Auswirkungen und ob darüber Rechenschaft abzulegen ist, geklärt werden.	Kenntnisnahme	
15	Zürcher Planungsgruppe Glattal (ZPG)	13.01.2021	A	32, 33	Teilpläne Fuss- und Veloverkehr	Die ZPG empfiehlt, vor der Festsetzung des Kommunalen Richtplans Verkehr die noch ausstehenden kleinen Differenzen betreffend den regionalen Fuss- und Veloverbindungen gemeinsam mit der Region zu besprechen und abzustimmen.	Die Festlegungen zum Fuss- und Veloverkehr werden aus Sicht der Region grundsätzlich als zweckmässig erachtet. Die ZPG stellt fest, dass die vorliegenden Teilpläne zum Fuss- und Veloverkehr beim Fuss- und Velowegnetz einige kleine Differenzen zum Regionalen Richtplan enthalten. Es handelt sich hierbei um Widersprüche zwischen bestehenden oder geplanten Verbindungen und kleine Abweichungen bei der Festlegung von Linienführungen.	berücksichtigen	Differenzen wurden bilateral geklärt und eine entsprechende Aufnahme der Ergänzungen in die Teilpläne beschlossen.

## A3 Auswertungstabelle der kantonalen Vorprüfung

Kommunaler Richtplan Verkehr Wallisellen, kantonale Vorprüfung

Kanton Zürich, ARE

Eingang: 01.11.2020

EBP, Stand: 04.05.2021

**Optionen:**  
 Kenntnisnahme  
 berücksichtigen  
 teilweise berücksichtigen  
 nicht berücksichtigen

*Kursiv: Zuordnung/Ergänzung durch EBP*

Nr.	Kap.	Seite	Thema/Betreff	Konkreter Änderungs-/Ergänzungsvorschlag	Begründung/Bemerkungen	Vorschlag Umgang	Begründung
1	A1	29-34	Richtplankarten	Übergeordnete und kommunale Inhalte sind auf den Richtplankarten gut unterscheidbar darzustellen. Die übergeordneten Inhalte müssen deckungsgleich mit dem kantonalen und dem regionalen Richtplan sein. Zudem dürfen kommunale Inhalte nicht im Widerspruch zu den übergeordneten Inhalten stehen.	Die Teilkarten wurden geprüft, es wurde jedoch festgestellt, dass sehr viele Unstimmigkeiten vorhanden sind. Deshalb wurde auf eine abschliessende detaillierte Prüfung verzichtet. Diese kann erst durchgeführt werden, wenn die grundsätzlichen Unstimmigkeiten bereinigt sind. In den Plänen sollten die Symbole und Farben so gewählt werden, dass die Inhalte deutlich und unmissverständlich ersichtlich sind. Doppeldeutigkeiten in der Legende sollten vermieden werden. Insbesondere ist auch die einheitliche Darstellung der einzelnen Festlegungen im Plan und Legende zu überprüfen. Es wird darauf hingewiesen, dass auch ergänzende oder informative Inhalte auf den Richtplankarten dargestellt werden können, solange diese als Informationsgehalt gekennzeichnet sind.	berücksichtigen	In Rücksprache mit dem Kanton werden folgende Anpassungen an den Teilplänen durchgeführt: - Übergeordnete Festlegungen (alle Teilpläne): Jeweils in der Legende auf die Grundlage verweisen (KRP, RRP, Sachplan etc.). - Teilplan Fussverkehr: Anpassung Farbe/Darstellung Fil Vert zwecks besserer Unterscheidbarkeit - Teilplan Veloverkehr: Aufführung aller Schwachstellen gemäss VNP, auch solche, für die keine Massnahmen vorliegen. - Teilplan Parkierung: Anpassung Farben der Parkierungsanlagen zwecks besserer Unterscheidbarkeit
2	A2	29-34	Richtplankarten	Die Routen und Schwachstellen aus dem Velonetzplan sind vollständig zu übernehmen.	-	berücksichtigen	Teilplan Veloverkehr: Aufführung aller Schwachstellen gemäss VNP, auch solche, für die keine Massnahmen vorliegen.
3	5.1	19	Teilplan Strassenverkehr	Die Niedergeschwindigkeitszonen (Tempo 30-zonen) im nord-östlichen Teil von Wallisellen werden begrüsst. Es wird empfohlen, auch im nordwestlichen Teil von Wallisellen diese vorzusehen bzw. ist inhaltlich zu begründen, warum diese nicht festgelegt werden sollen.	-	berücksichtigen	Tempo 30 in den Quartieren war bisher über die kommunale Wegleitung grundsätzlich möglich. Die Gemeinde wird nun jedoch eine flächendeckende Umsetzung von Tempo 30 in den Quartieren in den KRPV aufnehmen.
4	5.3	22	Teilplan Fussverkehr, Massnahme FVV4: <i>Neue Verbindung Schönenhofstrasse - Furtbachweg</i>	Es ist ein Koordinationshinweis anzubringen: «Inventarierter Reptilienlebensraum tangiert: Mit Reptilienschutz abstimmen».	Nach Art. 18 Abs. 1 des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz (NHG; SR 451) vom 1. Juli 1966 ist durch die Erhaltung genügend grosser Lebensräume (Biotop) und andere geeignete Massnahmen dem Aussterben einheimischer Tier- und Pflanzenarten entgegenzuwirken. Besonders zu schützen sind u.a. Uferbereiche, Feldgehölze, Trockenrasen und weitere Standorte, die eine ausgleichende Funktion im Naturhaushalt erfüllen oder besonders günstige Voraussetzungen für Lebensgemeinschaften aufweisen (Art 18 Abs. 1bis).  Der neue kombinierte Rad-/Gehweg (Massnahme FVV 4) tangiert potenziell inventarisierte Reptilienlebensräume. Alle Reptilienarten sind nach Art. 20 Abs. 2 und Anhang 3 der Verordnung über den Natur- und Heimatschutz (NHV, SR 451.1) vom 16. Januar 1991 geschützt. Die genannten Massnahmen sind daher mit den Anforderungen des Reptilienschutzes zu koordinieren.	teilweise berücksichtigen	Koordinationshinweis anbringen (aber im Richtplankarte, gemäss Rücksprache mit ARE)
5	5.3	22	Teilplan Fussverkehr, Massnahme FV18: <i>Lückenschluss Stierriet - Rietgraben</i>	Auf den neuen Fussweg im Gebiet Zil ist zu verzichten. Alternativ ist ein Koordinationshinweis anzubringen: "Kommunal geschützte Hecke tangiert: Störung des Lebensraums minimieren".	Der neue Fussweg im Gebiet Zil (Massnahme FV 18) erschliesst ein bisher relativ ungestörtes Gebiet mit vielfältigem Lebensraummosaik und kommunal geschützter Hecke. Die neue Wegerschliessung führt zu vermehrten Störungen zum Nachteil der dort lebenden Arten. Auf diesen Wegneubau ist wenn möglich zu verzichten. Kommt ein Verzicht nicht in Frage, ist der Weg so zu realisieren, dass seine Störungswirkung minimal ausfällt.	teilweise berücksichtigen	Die Nutzung der Landschaft für die Erholung der Menschen in den Agglomerationsräumen ist aus Sicht der Gemeinde wichtig, ebenso wie der Schutz von Fruchtfolgefächern und natürlichen Lebensräumen von Tieren und Pflanzen. Die Verbindung wurde anhand der Netzstruktur hergeleitet, der Bedarf ist aus Sicht der Gemeinde gegeben. Eine Interessensabwägung hat stattgefunden. Ein Koordinationshinweis wird angebracht (aber im Richtplankarte und nicht in der Richtplankarte, gemäss Rücksprache mit ARE). Es steht ein unbefestigter (Wiesen-) Weg im Vordergrund.
6	A1	33	Teilplan Veloverkehr	Es wird empfohlen, einen Abgleich mit dem Velonetzplan vorzunehmen und alle Veloverbindungen mit Schwachstellen als geplante Verbindungen darzustellen. Der Legendenpunkt "Behebungen Schwachstellen" ist zu erläutern oder zu ergänzen, z.B. mit Stand September 2020.	Auf der Karte "Teilplan Veloverkehr" werden einerseits die geplanten übergeordneten kantonalen Verbindungen "geplant" dargestellt und andererseits der Legendenpunkt "Behebung Schwachstellen". Schwachstellen und geplante Einträge stellen grundsätzlich den gleichen Inhalt dar. Im kantonalen Velonetzplan sind sie als Schwachstellen ausgewiesen, im regionalen Richtplan als "Radwege geplant". In der Karte "Teilplan Veloverkehr" ist unter "Behebung Schwachstellen" eine Art "Stand der Arbeiten" und bekannte Studien/Planungen dargestellt. Es hat aber weitere geplante Verbindungen (z.B. Neugutstrasse, neue Winterthurerstrasse beim Glattzentrum, Weststrasse usw.).	berücksichtigen	Anpassung des Teilplans Veloverkehr: - Aufführung aller Schwachstellen gemäss VNP, auch solche, für die keine Massnahmen vorliegen. - Ergänzung Legendeintrag mit Stand der Bearbeitung



Nr.	Kap.	Seite	Thema/Betreff	Konkreter Änderungs-/Ergänzungsvorschlag	Begründung/Bemerkungen	Vorschlag Umgang	Begründung
7	A1	33	Teilplan Veloverkehr	Es wird empfohlen, die Linienführung entlang der Bahn im Richtplan Verkehr und der Karte "Teilplan Velo" aufzunehmen.	Die Veloschnellroute Bahnhof Wallisellen bis Bahnhof Dübendorf wird zurzeit (bis Mitte 2021) mit der Radwegstudie weitergeplant. Aus der Korridorstudie ging die Bestvariante der Linienführung entlang der Bahnlinie hervor. Die Linienführung durch das Naturschutzgebiet ist weniger direkt und unterbrochsfrei. Im Rahmen der Radwegstudie ist der Kanton zusammen mit den Gemeinden Wallisellen und Dübendorf zum Schluss gekommen, die neue Linienführung entlang der Bahn als Eintrag in den regionalen Richtplan Glattal zu übernehmen und den kantonalen Velonetzplan anzupassen. Die Anpassung der Linienführung soll in der nächsten Teilrevision des Richtplans erfolgen (Vorbereitung Ende 2020 / Beschluss Mitte 2021).	berücksichtigen	Anpassung der Linienführung der Veloschnellroute gemäss Grundlagen der Fachstelle Veloverkehr des AFV, um den aktuellen Planungsstand wiederzugeben.
8	A1	33	Teilplan Veloverkehr	Es wird empfohlen, die Planungen zum Fil Bleu im kommunalen Verkehrsrichtplan zu berücksichtigen.	Im Rahmen der Aktualisierung der Velonetzplanung wurde seitens der Region Glattal auch gewünscht, die Anbindungen an den Fil Bleu in den kantonalen Velonetzplan bzw. Richtplan aufzunehmen. Dies ist geschehen. Die beiden Verbindungen tauchen jedoch im kommunalen "Teilplan Veloverkehr" nicht auf.	berücksichtigen	Aufnahme der Anbindungen zum Fil Bleu, um den aktuellen Planungsstand wiederzugeben.
9	A1	33	Teilplan Veloverkehr	Teilplan Veloverkehr, Massnahme VV7 und VV9: Es ist ein Koordinationshinweis anzubringen: "Inventarisierter Reptilienlebensraum tangiert: Mit Reptilienschutz abstimmen".	Die Veloschnellrouten Zürich (Stadtgrenze) - Unterführung Breiti (Massnahme VV7) und Unterführung Breiti - Dübendorf (Gemeindegrenze, Massnahme VV9) tangieren potenziell inventarisierte Reptilienlebensräume. Alle Reptilienarten sind nach Art. 20 Abs. 2 und Anhang 3 der Verordnung über den Natur- und Heimatschutz (NHV, SR 451.1) vom 16. Januar 1991 geschützt. Die genannten Massnahmen sind daher mit den Anforderungen des Reptilienschutzes zu koordinieren.	teilweise berücksichtigen	Koordinationshinweis anbringen (aber im Richtplantext und nicht in der Richtplankarte, gemäss Rücksprache mit ARE)
10	A2	34	Teilplan Parkierung	Die Farbe der geplanten öffentlich zugänglichen privaten Parkierungsanlage ist schlecht zu unterscheiden von den kommunalen öffentlichen Parkierungsanlagen und entsprechend zu überarbeiten.	-	berücksichtigen	Anpassung Farben der Parkierungsanlagen zwecks besserer Unterscheidbarkeit
11	2.1	8	Kantonaler Richtplan	Im Kap. 2.1 ist zu präzisieren, dass gemäss kantonalem Richtplan ein Teil des Gemeindegebietes dem kantonalen Zentrumsgebiet zugewiesen wird.	Im Kap. 2.1 ist dargelegt, dass gemäss kantonalem Raumordnungskonzept ein Teil von Wallisellen dem kantonalen Zentrumsgebiet zugewiesen ist. Diese Angabe ist dahingehend zu präzisieren, dass die Zuordnung im kantonalen Richtplan erfolgt.	berücksichtigen	Präzisierung
12	4.2	16	Stossrichtungen	Für eine bessere Lesbarkeit können unterschiedliche Nummerierungssysteme verwendet werden. Die Tabelle erscheint aus unserer Sicht sehr nützlich, sie könnte sogar noch mit den Massnahmen ergänzt werden. Im kommunalen Gesamtverkehrskonzept wurde dies bereits in Form einer Matrixtabelle umgesetzt.	In der Tabelle in Kap. 4.2 auf S. 16 sind die Ziele und Stossrichtungen aufgeführt. Die Massnahmen im Kap. 5 sind nummeriert. Die Nummerierung der Stossrichtungen und der Massnahmen verwenden zwar die gleichen Abkürzungen, korrespondieren aber nicht miteinander.	berücksichtigen	Anpassung Nummerierungssystem. Auf eine Ergänzung der Massnahmen wird verzichtet, da diese ja im GVK aufgeführt wird und als Informationsinhalt zur Verfügung steht (im Sinne eines Erläuterungsberichts).
13	4.2	16	Stossrichtungen	Im Richtplantext sind die Stossrichtungen zum Strassenverkehr SV1 und SV2 dahingehend zu ergänzen, dass die Hauptachsen bzw. Quartierstrassen auch unter Berücksichtigung der akustischen Prinzipien zu gestalten sind.	Wesentlicher Bestandteil einer umweltverträglichen Verkehrsinfrastruktur ist die Förderung der Klang- und Aufenthaltsqualität von Strassenräumen. Die siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung ist nach akustischen Prinzipien zu planen und zu realisieren. Dabei ist darauf zu achten, dass durch gestalterische und bauliche Massnahmen keine Geräuschphänomene entstehen, die neu störend in den Vordergrund treten. Ergänzend kommen Massnahmen zur aktiven Förderung der akustischen Aufenthaltsqualität hinzu. Als Arbeitshilfe dienen die Publikationen «Frag die Fledermaus» (Lärminfo 19) sowie die mit Basel und Zürich erarbeitete Planungshilfe «Klangqualität für öffentliche Stadt- und Siedlungsräume». Beide können unter <a href="http://www.cerclebruit.ch">www.cerclebruit.ch</a> (-> Themenordner Klangraumgestaltung) heruntergeladen werden.	berücksichtigen	Ergänzung der Stossrichtungen SV1 und SV2.
14	5.1	18	Massnahme SV2: BGK Bahnhof-/Neugutstrasse	-	Eine Umgestaltung des Strassenraumes Bahnhofstrasse/Neugutstrasse mit einer allfälligen Temporeduktion ist mit den Verkehrsbetrieben Glattal (VBG) abzustimmen, um negative Auswirkungen auf den Busbetrieb zu vermeiden.	Kenntnisnahme	Ein erster Austausch hat bereits stattgefunden, VBG werden im Rahmen der Planungen angehört.
15	5.1	18	Massnahme SV6: Sperrung/T30 Erlenholzstrasse	Die Vollsperrung der Erlenholzstrasse soll noch einmal unter Berücksichtigung der aufgeführten Punkte geprüft werden, da dadurch einerseits der unfallauffällige Knoten Erlenholzstrasse/alte Winterthurerstrasse entschärft werden und andererseits den kantonalen wie auch den regionalen Verkehrszielen Rechnung getragen werden kann: - Steuerung der Verkehrsnachfrage (kein Schleichweg) - Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer - Verminderung des Ressourcenverbrauchs und der Belastung von Mensch und Umwelt (kein aufwendiger Kreiselausbau und/oder Radwegausbau) - Sicherstellung der Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit	Die Massnahme SV 6 Erlenholzstrasse und die Einführung von Tempo 30 werden ausserordentlich begrüsst. Auf der Erlenholzstrasse verläuft eine kantonale Nebenverbindung und gemäss abgeschlossener Radwegstudie wäre die Bestvariante eine Sperrung der Strasse für den MIV. Ohne weitere MIV-Massnahmen müsste ein Rad-/Fussweg ausgebaut werden, aufgrund der hohen Geschwindigkeiten des MIV. Aufgrund der Gespräche mit den umliegenden Gemeinden (Kloten und Bassersdorf) war eine Sperrung bisher nicht angedacht.	nicht berücksichtigen	Trotz verständlicher Argumentation des Kantons will die Gemeinde weiterhin auf Tempo 30 setzen (ohne Vollsperrung), da die Massnahme einen Konsens mit den Nachbargemeinden darstellt.
16	5.1/A1	18/33	Massnahme SV6: Sperrung/T30 Erlenholzstrasse	Die Schwachstelle im Knotenbereich "Klotenstrasse/Erlenholzstrasse" ist in die Karte "Teilplan Veloverkehr" aufzunehmen bzw. im Massnahmenbeschrieb SV6 zu ergänzen.	Bei Einführung von T30 Massnahmen soll darauf geachtet werden, dass die Möblierung die Veloverkehrssicherheit nicht tangiert. Bei der Planung von Massnahmen ist dem Knoten Klotenstrasse/Erlenholzstrasse besondere Achtung zu schenken, da die Veloverbindungen in allen Beziehungen sicher funktionieren müssen.	berücksichtigen	Teilplan Veloverkehr: Abgleich aller Schwachstellen mit VNP.

Nr.	Kap.	Seite	Thema/Betreff	Konkreter Änderungs-/Ergänzungsvorschlag	Begründung/Bemerkungen	Vorschlag Umgang	Begründung
17	5.2	20	Glattalbahn	-	Erweiterung Glattalbahn (kommunaler Richtplän Verkehr, S. 20): Die Streichung des Zusammenschlusses Bassersdorf - Dietlikon. Im kantonalen Richtplan wird mit der Teilrevision 2020 dem Kantonsrat zur Streichung beantragt.	berücksichtigen	Streichung des Eintrags im kRPV bezüglich Erweiterung Glattalbahn Bassersdorf - Dietlikon.
18	5.2	19	Hinweise ÖV	-	Im kommunalen Richtplän bzw. im kommunalen Gesamtverkehrskonzept werden Aussagen zu Linienführungen des öffentlichen Verkehrs gemacht. In §19 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr ist festgelegt, dass das Verbundangebot durch den Verkehrsrat festgelegt wird. Dies umfasst auch Linienführung, Bedienungshäufigkeit und Betriebszeiten von Buslinien.  Einträge und Aussagen zur Linienführung des öffentlichen Verkehrs in kommunalen Planungsinstrumenten sind lediglich als Information bzw. als Zielsetzung der Gemeinde zu verstehen. Dies betrifft insbesondere die Massnahmen OV3, OV4, OV5 (Dokument «Kommunales Gesamtverkehrskonzept»).	Kenntnisnahme	
19	5.2	19	Hinweise ÖV	-	ÖV-Güteklassen sind grundsätzlich für die Beurteilung und Dimensionierung von Parkieranlagen entwickelt worden. Nur die kantonale Angebotsverordnung ist für die Beurteilung der Erschliessungspflicht und Erschliessungsqualität massgebend. Dies betrifft insbesondere die Aussagen auf S. 40 des kommunalen Gesamtverkehrskonzeptes.	Kenntnisnahme	
20	5.2	19	Hinweise ÖV	-	Im Kap. 3.10 des kommunalen Gesamtverkehrskonzeptes sind detaillierte Angaben zu Takt, Betriebszeiten und Abfahrtszeiten von verschiedenen Linien des öffentlichen Verkehrs aufgeführt. Durch die stetige Weiterentwicklung des Angebotes sind diese Angaben leider schnell überholt. Aus den Beschreibungen geht beispielsweise nicht hervor, in wie weit die Angebotsänderungen aus dem Fahrplanverfahren 2020/2021 bereits berücksichtigt sind.	Kenntnisnahme	Teil der Analyse im GVK, bildet Stand zum Zeitpunkt der Bearbeitung ab.
21	5.3	22	Massnahme FV18 / FV 19 / FV 20 / FV12	Einige der kommunalen Festlegungen liegen an der Bauzonengrenze oder in der Landwirtschaftszone. Vor der Einleitung des Baugesuchsverfahren ist die genaue Wegführung mit den Grundeigentümern und Bewirtschaften zu klären.  Mit dem Eintrag im kommunalen Richtplan wird das öffentliche Interesse der Gemeinde an den vorgeschlagenen Massnahmen bekundet. Wir empfehlen, die Standortbegründung im Rahmen des anzuwendenden Bewilligungs- oder Genehmigungsverfahrens noch zu präzisieren.	Vorhaben sind im Sinne von Art. 24 RPG standortgebunden, wenn eine dem Zonenzweck widersprechende Baute oder Anlage aus technischen oder betriebswirtschaftlichen Gründen oder wegen der Bodenbeschaffenheit auf einen Standort ausserhalb der Bauzone angewiesen ist. Dabei beurteilen sich die Voraussetzungen nach objektiven Massstäben. Es kann weder ausschliesslich auf subjektive Vorstellungen und Wünsche des Einzelnen noch lediglich auf die persönliche Zweckmässigkeit und Annehmlichkeit ankommen. An die Erfordernisse der Standortgebundenheit sind hohe Anforderungen zu stellen (BGE 117 I b 383 E. 3a, mit Hinweisen). Ausserdem dürfen dem Vorhaben keine überwiegenden Interessen entgegenstehen (Art. 24 lit. b RPG).	Kenntnisnahme	Die Nutzung der Landschaft für die Erholung der Menschen in den Agglomerationsräumen ist aus Sicht der Gemeinde wichtig, ebenso wie der Schutz von Fruchtfolgeflächen und natürlichen Lebensräumen von Tieren und Pflanzen. Die Verbindung wurde anhand der Netzstruktur hergeleitet, der Bedarf ist aus Sicht der Gemeinde gegeben. Eine Interessensabwägung hat stattgefunden.
22	5.5	25	Parkieranlage westlich der Curlinghalle	Der Richtplaeintrag ist anzupassen oder mit den entsprechenden Dokumenten und Begründungen zu ergänzen.	Die als bestehende kommunale öffentliche eingetragene Parkieranlage westlich der Curlinghalle (gemäss Massnahmenplan Parkierung) liegt in der Landwirtschaftszone und Fruchtfolgefläche. Gemäss den aktuellsten Luftbildern (aus 2018) wird die Fläche landwirtschaftlich genutzt. Ein entsprechendes Baugesuch oder eine Bewilligung für einen Parkplatz dieser Grösse liegt uns nicht vor.	berücksichtigen	Signaturfehler wird korrigiert (zu grosser PP eingezeichnet bei Curlinghalle).
23			Kommunales Gesamtverkehrskonzept (Erläuternder Bericht)	-	Das kommunale Gesamtverkehrskonzept dient als Erläuterungsbericht. Das Gesamtverkehrskonzept ist umfassend und sorgfältig erarbeitet. Es erläutert ausführlich die Analyse der Ist-Situation sowie der Entwicklungstrends, leitet daran den Handlungsbedarf ab und beschreibt detailliert die Ziele und Stossrichtungen sowie die festgelegten Massnahmen.	Kenntnisnahme	