

Bericht Vernehmlassung, Regionales Gesamtverkehrskonzept Zürcher Unterland Plus (rGVK PZU+)

Stand: 16. Juni 2022

Der Bericht «Regionales Gesamtverkehrskonzept Zürcher Unterland Plus (Kontextplan, 1. November 2021)» wurde vom November 2021 bis Januar 2022 den Gemeinden der Planungsregion Zürcher Unterland und den Gemeinden Regensdorf und Buchs sowie den betroffenen Regionalplanungsstellen, den zuständigen kantonalen Amtsstellen resp. dem ZVV (mit Einbezug PAG Nord und VBG) unterbreitet. Dieser Vernehmlassungsbericht fasst die Eingaben zusammen und zeigt z.H. der projektbeteiligten Gemeinden und Fachstellen auf, wie die Eingaben ins rGVK PZU+ einfließen. Der Bericht ist nicht öffentlich.

Eingaben

Bachenbülach	GRB vom 18.01.2022
Bachs	Verzicht auf eigene Stellungnahme
Buchs ZH	Teilnahme per E-Mitwirkung
Bülach	Teilnahme per E-Mitwirkung
Dielsdorf	Teilnahme per E-Mitwirkung
Eglisau	Teilnahme per E-Mitwirkung
Embrach	GRB vom 10.01.2022
Freienstein-Teufen	Keine Rückmeldung eingegangen
Glattfelden	Teilnahme per E-Mitwirkung
Hochfelden	Verzicht auf eigene Stellungnahme
Höri	Keine Rückmeldung eingegangen
Hüntwangen	Verzicht auf eigene Stellungnahme
Lufingen	Verzicht auf eigene Stellungnahme
Neerach	Verzicht auf eigene Stellungnahme
Niederglatt	Teilnahme per E-Mitwirkung
Niederhasli	GRB vom 18.01.2022
Niederweningen	Teilnahme per E-Mitwirkung
Oberembrach	Teilnahme per E-Mitwirkung
Oberglatt	GRB vom 11.01.2022

Oberweningen	Teilnahme per E-Mitwirkung
Rafz	Teilnahme per E-Mitwirkung
Regensberg	Teilnahme per E-Mitwirkung
Regensdorf	Keine Rückmeldung eingegangen
Rorbas	Keine Rückmeldung eingegangen
Schleinikon	Keine Rückmeldung eingegangen
Schöfflisdorf	Keine Rückmeldung eingegangen
Stadel	Verzicht auf eigene Stellungnahme
Steinmaur	Verzicht auf eigene Stellungnahme
Wasterkingen	Keine Rückmeldung eingegangen
Weiach	Teilnahme per E-Mitwirkung
Wil ZH	Keine Rückmeldung eingegangen
Winkel	Teilnahme per E-Mitwirkung
Regionalplanung Unterland	Teilnahme per E-Mitwirkung
Regionalplanung Furttal	Schriftliche Stellungnahme, 19.01.2022
ZVV (mit Einbezug PAG Nord und VBG)	Schriftliche Stellungnahme, 23.12.2021
Kanton Zürich, Amt für Mobilität	Keine Rückmeldung eingegangen
Kanton Zürich, Amt für Raumplanung	Teilnahme per E-Mitwirkung
Kanton Zürich, Tiefbauamt (Strassenregion I)	Keine Rückmeldung eingegangen
Kanton Zürich, Tiefbauamt (Stab, Planen und Steuern)	Schriftliche Stellungnahme, 27.01.2022
Kanton Zürich, Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft	Keine Rückmeldung eingegangen

Farbcode

	Stellungnahmen, welche eine Antwort benötigen, jedoch keine Anpassungen an den Dokumenten zur Folge haben.
	Stellungnahmen, welche eine Anpassung an den Dokumenten auslösen.

Vernehmlassung

Allgemeines

Nr.		Eingabe	Antwort / Umsetzung im rGVK PZU+
1.	Bachenbülach	Der Gemeinderat unterstützt die Erarbeitung eines Regionalen Gesamtverkehrskonzepts Zürcher Unterland plus und bedankt sich für die Möglichkeit der Stellungnahme. Die Stellungnahme zu den Zielen und Massnahmen des Regionalen Gesamtverkehrskonzepts Zürcher Unterland plus wird gemäss Ausführungen genehmigt.	<i>Kenntnisnahme</i>
2.	Dielsdorf	Die Arbeit der rGVK-Projektbeteiligten im Sinne und zum Wohle der Region PZU+ wird bestens verdankt. Weiter bedankt sich der Gemeinderat Dielsdorf für die Möglichkeit zur Stellungnahme im Rahmen der Vernehmlassung.	<i>Kenntnisnahme</i>
3.	Rafz	Mit dem rGVK wurde eine verkehrliche Gesamtschau im Unterland erarbeitet. Eine solche Planung existierte bis anhin nicht. Die Gemeinde Rafz begrüsst daher, dass diese Gesamtschau mit dem rGVK nun vorliegt. Das rGVK ist eine gute planerische Grundlage für die zukünftige Verkehrsentwicklung. Es hält wichtige Massnahmen fest, mit denen die verkehrlichen Herausforderungen im Unterland und in den angrenzenden Gemeinden des Furttals angegangen werden. Das rGVK beschränkt sich nicht auf Massnahmen, die in der Zuständigkeit der Region liegen. Die Gemeinden werden in verschiedenen Massnahmenbereichen in die Pflicht genommen, welche regionale oder überkommunale Bedeutung haben. Dieser Ansatz ist gerade im Hinblick auf die überkommunale Mobilität richtig und wichtig. Damit sich die regionale oder überkommunale Wirkung entfalten kann, sollten die Gemeinden organisatorisch oder finanziell bei der Umsetzung dieser Massnahmen unterstützt werden. Es genügt nicht, die Gemeinden, Regionen und weitere relevante Akteure nur bei der Erarbeitung der konzeptionellen Grundlagen einzubeziehen. Hier könnte die PZU eine wichtige Rolle übernehmen.	<i>Kenntnisnahme</i> <i>Die Gemeinden werden durch den Kanton resp. die Region bereits im Rahmen diverser Gefässe unterstützt (z.B. DV-Workshops, Regionsgespräche mit dem Kanton (ab nächstem Jahr), etc.).</i>

4.	Winkel	<p>Allgemein gilt es zudem bemerken, dass Planungen in der vorliegenden Grössenordnung und vor allem deren Einschätzung im Rahmen eines Vernehmlassungsverfahrens gerade für Gemeinden in der Grösse von Winkel (gilt sicherlich auch für kleinere und eventuell grössere Gemeinden) aufgrund der vorhandenen Ressourcen nur sehr schwierig oder teilweise nicht mehr zu bewältigen sind. Dies umso mehr, als dass die Mitarbeitenden der Verwaltung in diesem Prozess weitestgehend nicht eingebunden waren. Solche „Projekte“ sprengen oft den bewältigbaren Rahmen, weshalb darum ersucht wird, dass bei solchen Projekten inskünftig nicht nur die Delegierten der Gemeinden, sondern auch die jeweiligen Verwaltungen mit den notwendigen Unterlagen und Informationen versorgt werden. Ausserdem wünscht die Gemeinde die Übermittlung der Vernehmlassungsantworten aller anderen Beteiligten zu diesem Konzept. Schliesslich möchte die Gemeinde erfahren, auf welcher gesetzlichen Grundlage dieses regionale Gesamtverkehrskonzept basiert.</p>	<p><i>Kenntnisnahme</i> <i>Der Vernehmlassungsbericht wird am Schluss allen beteiligten Gemeinden sowie Stellen/Ämter zur Verfügung gestellt.</i> <i>Für das rGVK gibt es keine gesetzliche Grundlage. Jedoch ist die Erarbeitung eines rGVK behördenverbindlich im Kantonalen Richtplan festgeschrieben.</i></p>
5.	PZU	<p>Gesamtwürdigung: Mit dem rGVK wurde eine verkehrliche Gesamtschau im Unterland erarbeitet. Eine solche Planung existierte bis anhin nicht. Die PZU begrüsst daher, dass diese Gesamtschau mit dem rGVK nun vorliegt. Das rGVK ist eine gute planerische Grundlage für die zukünftige Verkehrsentwicklung. Es hält wichtige Massnahmen fest, mit denen die verkehrlichen Herausforderungen im Unterland und in den angrenzenden Gemeinden des Furtttals angegangen werden. Die PZU unterstützt die Beschränkung des rGVK auf Massnahmen von regionaler Bedeutung. Sie würdigt darüber hinaus den konstruktiven Erarbeitungsprozess, bei dem die Gemeinden, Regionen und weitere relevante Akteure einbezogen wurden. Die PZU erachtet dies als grundlegende Voraussetzung dafür, dass die Massnahmen mitgetragen und umgesetzt werden. Auch die klare Bezeichnung der Zuständigkeiten ist Voraussetzung für eine konsequente Umsetzung und wird von der PZU positiv gewertet.</p>	<p><i>Kenntnisnahme</i></p>
6.	ZPF	<p>Der Einbezug der ZPF und der Gemeinden wird von der ZPF sehr begrüsst. Das erwähnte Vorgehen hat erfreulicherweise dazu geführt, dass die Interessen der ZPF umfassend berücksichtigt werden konnten. Interessenkonflikte haben sich weder zwischen ZPF und Kanton noch zwischen ZPF und PZU ergeben. Dem Vorstand der ZPF ist bewusst, dass es für den Erfolg des rGVK U+ entscheidend ist, dass sich alle Beteiligten ihrer Aufgaben bewusst sind.</p>	<p><i>Kenntnisnahme</i></p>

7.	ZPF	<p>Der Vorstand der ZPF hält an dieser Stelle mit aller Deutlichkeit fest, dass das Amt für Mobilität der ZPF gegenüber niemals kommuniziert hat, dass das Vorliegen eines rGVK eine Voraussetzung bilde für eine Erweiterung des Perimeters der künftigen Generationen des Agglomerationsprogrammes (AP) gegenüber dem Perimeter des AP der 4. Generation. Aus der Beschränkung des Perimeters des rGVK U+ auf die beiden Furttaler Gemeinden Regensdorf und Buchs darf somit keinesfalls der Schluss gezogen werden, dass die übrigen fünf Gemeinden des Furttals für eine Erweiterung des Perimeters der künftigen Generationen des Agglomerationsprogramms nicht in Frage kommen würden.</p>	<p><i>Im Teilbericht Analyse (Kapitel 1) wird das Verhältnis vom rGVK zum AP beschrieben. Der Text wird noch mit inhaltlichen Vorgaben des Kantons abgeglichen.</i></p> <p><i>Das rGVK ist keine Voraussetzung für die Aufnahme einer Gemeinde ins AP. Die beiden Furttaler Gemeinden wurden aufgrund ihrer funktionalen Zusammenhänge zum Unterland in den Perimeter des rGVK PZU+ aufgenommen.</i></p>
8.	ARE ZH	<p>Das ARE begrüsst die Erstellung eines «regionalen» Gesamtverkehrskonzept mit dem Ziel, unter Berücksichtigung der lokalen und regionalen Gegebenheiten eine langfristig funktionierende, bedürfnisgerechte und umweltverträgliche Balance zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zu ermöglichen. Insgesamt erscheint uns das regionale Gesamtverkehrskonzept Unterland+ als sehr gelungen. Das gewählte Vorgehen und die Methodik sind zweckmässig und führen zu guten Ergebnissen. Den breit abgestützten Erarbeitungsprozess heben wir positiv hervor. Das Konzept ist eine gute Grundlage und Hilfestellungen mit ambitionierten und klaren Handlungsanweisungen für nachfolgende Planungen. In der laufenden Umsetzung des Konzepts empfehlen wir zu prüfen, ob und welche Massnahmen in formellen Planungsinstrumenten verankert werden sollen.</p>	<p><i>Die Stellungnahme wird gestützt.</i></p> <p><i>In den Handlungsstrategieblättern wurde je Massnahmenbereich eine neue Zeile hinzugefügt bezüglich der Verankerung in formellen Planungsinstrumenten je Ebene (kantonal, regional, kommunal). Gleichzeitig wurde geprüft, ob weitere Massnahmen in diesen formellen Planungsinstrumenten verankert werden können.</i></p>

Gemäss Stellungnahme 8 schlagen wir vor die bisherige Zeile «Umsetzung in» durch die Zeile «Verankerung» zu ersetzen. In der nachfolgenden Tabelle unser Vorschlag für die Verankerung der Massnahmenbereiche in den behördenverbindlichen / grundeigentümergebundenen Planungsinstrumenten. Bei Massnahmen, wo eine Verankerung in den Planungsinstrumenten noch nicht möglich ist, weil beispielsweise zuerst ein Konzept erarbeitet werden muss, wird die Zeile leer gelassen und das Vorgehen im Erläuterungsteil detailliert beschrieben. Zudem werden die Konzepte und das weitere Vorgehen nach der Erarbeitung (z.B. Verankerung in Planungsinstrumenten) in der Zeile «Umsetzung bis» beschrieben.

Massnahmenbereich	Bisher «Umsetzung in»	Neu «Verankerung»
<i>Handlungsstrategie GM01: Förderung der nachhaltigen Mobilität in neuen und bestehenden Nutzungen</i>		
GM01.1: Vorgaben zur Steuerung der Verkehrsnachfrage bei Neuüberbauungen und Gebieten der Innenentwicklung	Sondernutzungsplanung	Sondernutzungsplanung
GM01.2: Mobilitätsmanagement in Unternehmen sowie in Gemeinden / Verwaltung	Sondernutzungsplanung	Sondernutzungsplanung
GM01.3: Erhalt und Ausbau von öffentlichen Veloabstellanlagen	-	Kommunaler Richtplan Verkehr
GM01.4: Verbesserung der privaten Veloparkierung	Nutzungsplanung (NuPla) resp. Parkplatzverordnung	Nutzungsplanung (NuPla) resp. Parkplatzverordnung
GM01.5: Förderung von alternativen und emissionsarmen Antriebsformen	Sondernutzungsplanung	Sondernutzungsplanung
GM01.6: Sensibilisierung der Bevölkerung auf die Thematik "nachhaltige Mobilität"	Legislaturziele	Legislaturziele
<i>Handlungsstrategie GM02: Verbesserung der Aufenthaltsqualität sowie Förderung einer verträglichen Abwicklung des Gesamtverkehrs in Ortszentren</i>		
GM02.1: Aufwertung und Entlastung Ortsdurchfahrten	Festsetzung im regionalen Richtplan, anschliessend Konkretisierung im Rahmen eines BGK	Regionaler Richtplan
GM02.2: Prüfung Tempo-30- und Begegnungszonen	kommunaler Verkehrsplan oder ähnliches Planungsinstrument	Kommunaler Richtplan Verkehr
<i>Handlungsstrategie GM03: Förderung der Multi- und Intermodalität</i>		
GM03.1: Stärkung attraktiver Umsteigepunkte	-	Regionaler Richtplan
GM03.2: Erstellung und Umsetzung eines regionalen P+R-Konzepts	Erarbeitung regionales P+R-Konzept mit anschliessendem Eintrag in den regionalen Richtplan	Regionaler Richtplan (evtl. nicht räumlich verorten, sondern nur als «Konzept»)
GM03.3: Öffentliche Veloabstellanlagen / Velostationen an Bahnhöfen realisieren resp. ausbauen	kommunaler Verkehrsplan oder ähnliches Planungsinstrument	Kommunaler Richtplan Verkehr
GM03.4: Einführung Bike-Sharing-Angebot	Kommunaler Verkehrsplan oder ähnliches Planungsinstrument	Kommunaler Richtplan Verkehr

<i>Handlungsstrategie VV01: Aufwertung lokales und regionales Veloverkehrsnetz</i>		
VV01.1: Verbesserung der Infrastruktur für den Veloverkehr	-	Kantonaler Velonetzplan
VV01.2: Verbesserung der Schulwegsicherheit	-	-
<i>Handlungsstrategie ÖV01: Optimierung des bestehenden Busnetzes</i>		
ÖV01.1 Prüfung neuer tangentialer Buslinien	Fahrplanverfahren Kanton Zürich	-
ÖV01.2: Optimierung Linienführung zu wichtigen Zielen	Fahrplanverfahren Kanton Zürich	-
ÖV01.3: Gezielte Beseitigung lokaler Kapazitätsengpässe im öffentlichen Busnetz	-	-
ÖV01.4: Verbesserung der Umsteigebeziehungen bzw. Anschlüsse	Fahrplanverfahren Kanton Zürich	-
<i>Handlungsstrategie MIV01: Bündelung des Verkehrs auf Hauptachsen</i>		
MIV01.1: Bündelung des Verkehrs auf Hauptachsen	kommunaler Verkehrsplan oder ähnliches Planungsinstrument	Kommunaler Richtplan Verkehr
<i>Handlungsstrategie MIV02: Situationsgerechte Regelung der Parkierung</i>		
MIV02.1: Regional abgestimmtes Management des öffentlichen Parkraums	Regionales Parkierungskonzept	-
MIV02.2: Regelung der privaten Parkierung	Nutzungsplanung (NuPla) resp. Parkplatzverordnung	Nutzungsplanung (NuPla) resp. Parkplatzverordnung
<i>Handlungsstrategie MIV03: Ausschluss von Valet-Parking</i>		
MIV03.1: Vermeiden von Valet-Parking	Nutzungsplanung (NuPla) resp. Parkplatzverordnung	Nutzungsplanung (NuPla) resp. Parkplatzverordnung
<i>Handlungsstrategie GV01: Steigerung des Anteils der Bahn beim Güter-Schwerverkehr</i>		
GV01.1: Prüfung und Erhalt neuer Verladestandorte Kies auf Bahn	Kantonales Konzept, anschliessend Aufnahme im kantonalen Richtplan	Kantonaler Richtplan*
GV01.2: Stärkung und Erhalt Bauschuttsortierung / Kiesaufbereitung mit Verlad auf Bahn	Kantonales Konzept, anschliessend Aufnahme im kantonalen Richtplan	Kantonaler Richtplan*
GV01.3: Verschiebung und Erhalt Freiverlad	Kantonales Konzept, anschliessend Aufnahme im kantonalen Richtplan	Kantonaler Richtplan*
<i>Handlungsstrategie GV02: Förderung einer nachhaltigen Feinverteilung im Konsumgüterverkehr</i>		
GV02.1: Förderung einer nachhaltigen Feinverteilung im Konsumgüterverkehr	Kantonales Konzept, anschliessend Aufnahme im kantonalen Richtplan	-

*Aufnahme ist nach Erstellung des Konzepts zu prüfen

Frage 1: Sind Sie mit den Zielen des rGVK PZU+ einverstanden?

		Eingabe	Antwort / Umsetzung im rGVK PZU+
9.	Glattfelden, Buchs ZH, TBA P+S, Niederweningen	Ja	<i>Kenntnisnahme</i>
10.	Bachenbülach	Der Gemeinderat ist grundsätzlich mit den formulierten Zielen einverstanden. Das Zukunftsbild basiert auf dem regionalen Raumordnungskonzept Zürcher Unterland. Für den Gemeinderat ist wichtig, dass bei der Festlegung der Ziele die individuellen Bedürfnisse der verschiedenen Gemeinden berücksichtigt werden.	<i>Kenntnisnahme</i>
11.	Bülach	Wir begrüßen, dass die Ziele des rGVK PZU+ an diejenigen des kantonalen GVK angelehnt sind und teilweise daraus übernommen wurden. Sie sind entsprechend allgemein gehalten. Die Stadt Bülach war im Prozess einbezogen und ist mit den Zielen einverstanden. Die Flughöhe der Ziele ist angemessen und die Diskusstiefe während des Erarbeitungsprozesses war angemessen. Das rGVK PZU+ soll sämtliche Verkehrsträger gleichberechtigt behandeln.	<i>Kenntnisnahme</i>
12.	Dielsdorf	Ja. Insbesondere begrüsst der Gemeinderat Dielsdorf die Stärkung des ÖV mit besserer Verbindung der dynamisch-städtischen Räume untereinander sowie die Konzentration des überkommunalen Verkehrs auf den Hauptachsen gepaart mit einer siedlungsorientierten Gestaltung der Ortsdurchfahrten. Die Behebung von Schwachstellen im ÖV-Netz, die Priorisierung durch Busbevorzugungen und die Ergänzung des Netzes mit neuen tangentialen Verbindungen (vgl. S. 19, Bericht Ziele und Massnahmen, Handlungsstrategie ÖV01) unterstützt Dielsdorf als wichtige Stossrichtungen, um die Attraktivität des ÖV zu steigern und als potentes Mittel, um das Wachstum des MIV zu stoppen. Dass der MIV in den dynamisch-städtischen Räumen künftig «eine untergeordnete Rolle spielen» (S. 13 ebd.) wird, erachten wir als wenig realistisch. Das Auto wird zumindest mittelfristig das wichtigste Verkehrsmittel bleiben. Das rGVK setzt wichtige Ziele, indem der ÖV als gute und schnelle Alternative zum Auto positioniert wird. Die (Quer)-Vernetzung innerhalb der Region PZU+ soll mittels neuer Buslinien (etwa Bülach – Dielsdorf) gefördert, Anschlüsse Bus/Bahn jederzeit mit nur minimalen Wartezeiten gewährleistet und ein Fokus auf eine optimale ÖV-Anbindung wichtiger Ziele wie der Sportanlage Erlen (S. 28, Karte ÖV) gelegt werden. Die Beseitigung von	<i>Kenntnisnahme</i>

		<p>Kapazitätsengpässen auf den Strassen und im ÖV-Angebot komplettieren diese Strategie, die der Gemeinderat Dielsdorf vollkommen unterstützt. Indem das Augenmerk auf die Behebung von Kapazitätsengpässen auf dem Strassennetz gelegt wird (Karte ÖV, z.B. Schwenkelbergstrasse sowie Wehntalerstrasse im Dielsdorfer Zentrum, beim Kreisel Altmoos und dem Adliker Kreuz), wird der Finger auf einen weiteren wunden Punkt gelegt: Die Überlastung der kantonalen Hauptachsen durch den MIV führen dazu, dass der Schleichverkehr in den Wohnquartieren massiv zugenommen hat (S. 20, MIV01). Dielsdorf unterstützt das Ansinnen mit Nachdruck, den überkommunalen Verkehr – wie gesetzlich vorgesehen – wieder auf den Staatsstrassen zu bündeln. Dadurch kann die Lebensqualität in den Wohnquartieren klar gesteigert werden und der bauliche Unterhalt für vom Durchgangsverkehr belasteten Gemeindestrassen sinkt. Zugleich ist es entscheidend, die Aufwertung der Ortsdurchfahrten rasch anzugehen (ebd.). Gestalterische Aufwertungen mit Platzgewinnen für den Fussgänger- und Veloverkehr und in Abstimmung mit Nutzungen in den Seitenbereichen der Strasse (Gewerbe etc.) sind entscheidende Faktoren, um die Lebensqualität auch im Zentrum zu erhöhen und den Verkehrsteilnehmenden klar zu signalisieren, dass sie durch eine Siedlung fahren. Dass die Ortsdurchfahrt Dielsdorf aufgewertet und etwas entlastet wird (S. 30, Karte MIV), ist wichtig für ein weiterhin funktionierendes Zentrum. Die Stärkung des Verkehrsmittels Velo ist ein weiterer, guter Ansatz. Auf kurze oder gar teils mittlere Distanzen (mit E-Bike) – speziell für die letzte Meile – weist dieses noch Potenzial auf. Gleichzeitig können die Grenzen des Fahrrads nicht aus den Augen gelassen werden (Witterungsbedingungen, begrenzte Reichweite, eingeschränkte Nutzergruppen etc.). Dies ist ganz generell bei der Festlegung und späteren Umsetzung von Massnahmen zu berücksichtigen. Der Gemeinderat Dielsdorf beurteilt das Aufwertungspotenzial für den Fuss- und Veloverkehr in Dielsdorf aufgrund der teilweise ausgeprägten Hanglage lediglich als mittel, nicht als hoch (S. 26, Karte Velo).</p>	
13.	Eglisau	<p>Mit dem rGVK wurde eine verkehrliche Gesamtschau im Unterland erarbeitet. Eine solche Planung existierte bis anhin nicht. Die Gemeinde Eglisau begrüsst daher, dass diese Gesamtschau mit dem rGVK nun vorliegt. Die Ziele des rGVK PZU+ sind stark an diejenigen des kantonalen GVK angelehnt oder sind teilweise daraus übernommen. Sie sind entsprechend allgemein gehalten. Der Gemeinderat Eglisau ist mit diesen Zielen einverstanden.</p>	<i>Kenntnisnahme</i>

14.	Embrach	Die Gemeinde Embrach ist mit den im rGVK PZU+ formulierten Zielen einverstanden bzw. schliesst sich der Beurteilung der PZU an.	<i>Kenntnisnahme</i>
15.	Niederglatt	Die Gemeinde Niederglatt hält die Ziele des rGVK PZU+ für angemessen und richtig.	<i>Kenntnisnahme</i>
16.	Niederhasli	Die Ziele des rGVK PZU+ sind als übergeordnete Planung richtig.	<i>Kenntnisnahme</i>
17.	Oberembrach	Die Gemeinde Oberembrach ist mit den Zielen des rGVK PZU+ einverstanden. Insbesondere begrüsst wird die Ebene auf der die Ziele etabliert werden. Sie sind allgemein genug gehalten, so dass der nötige Freiraum gewährleistet bleibt. Zudem basieren die Ziele zumindest teilweise auf denjenigen des kantonalen GVK. Damit ist die Durchgängigkeit gewahrt.	<i>Kenntnisnahme</i>
18.	Oberglatt	Die Gemeinde Oberglatt hält die Ziele für angemessen und ist damit einverstanden.	<i>Kenntnisnahme</i>
19.	Oberweningen	Wie auch die PZU in ihrer Vernehmlassung vom 11. Januar 2022 schreibt, lehnen sich die Ziele an diejenigen des kantonalen GVK an oder sind teilweise daraus übernommen. Die Ziele sind dementsprechend allgemein gehalten. Der Gemeinderat Oberweningen ist mit den Zielen grundsätzlich einverstanden. Die konkreten Zielvorgaben zum Modalsplit für 2030 scheinen für ländlich geprägte Räume wie Oberweningen jedoch zu optimistisch. Eine Zunahme des OeV-Anteils um 50% scheint für das Wehntal unrealistisch, da kein Doppelspurausbau vorhanden und geplant ist.	<i>Kenntnisnahme Es handelt sich um regionale Modalsplit-Ziele. Die unterschiedlichen räumlichen Situationen (urban, ländlich) sind bekannt, wodurch die urbaneren Gemeinden einen grösseren Beitrag an die Zielerreichung leisten müssen, als die ländlichen Gemeinden. Bei den ländlichen Gemeinden ist die Förderung der Intermodalität besonders wichtig.</i>
20.	Rafz	Beantwortung der konkreten Frage: Ja, die Ziele des rGVK PZU+ decken sich mit den Zielen, welche die Gemeinde Rafz mit ihrem eigenen Verkehrskonzept für die kommunalen Verkehrsstrukturen bereits erarbeitet hat. Die Gemeinde Rafz legt wie das rGVK den Fokus auf die Tempo-30- und Begegnungszonen sowie attraktive Fussweg- und Veloverbindungen.	<i>Kenntnisnahme</i>
21.	Regensberg	Ja, der Gemeinderat ist mit den Zielen einverstanden. Er unterstützt die ausgearbeitete Stellungnahme der Planungsgruppe Zürcher Unterland (PZU).	<i>Kenntnisnahme</i>
22.	Weiach	Grundsätzlich sind wir mit den Zielen des rGVK PZU+ einverstanden. Lediglich bei Punkt 2) Abs.1 sollen nicht nur urbane Regionen von der Optimierung des ÖV profitieren. Nur bei einer guten Einbindung auch von ländlich geprägten Gemeinden kann der MIV-Pendlerverkehr, gemäss den Zielen von Punkt 1, durch diese unterstützt und mitgetragen werden.	<i>Kenntnisnahme Die ländlichen Gemeinden sind bereits heute grossmehrheitlich gut erschlossen (min. ca. Halbstundentakt). Zudem ist ein Ausbau aufgrund der teilweise geringen Auslastung sowie</i>

			<i>des schlechten Kostendeckungsgrads nicht realistisch. Daher steht bei den ländlichen Gemeinden vor allem die Intermodalität (Velo→ÖV, MIV→ÖV) im Vordergrund.</i>
23.	Weiach	In Randregionen ist die Eigenwirtschaftlichkeit immer negativ und entsprechend sollten auch die finanziellen Ziele (Punkt 5) nicht in allen Fällen in den Vordergrund gestellt werden.	<i>Kenntnisnahme, vgl. auch 22. Die Wirtschaftlichkeit des gesamten Verkehrssystems spielt eine wichtige Rolle. Insbesondere beim ÖV sollen die Mittel dort eingesetzt werden, wo damit die grösste Wirkung erzielt werden kann. Der ZVV hat Vorstellungen zur Kostendeckung für Verbindungen, die über den Grunderschliessungsauftrag hinausgehen. Diese sind streng und werden keine flächendeckenden Angebotsverbesserungen ermöglichen.</i>
24.	Winkel	Der Gemeinderat kann sich im Grundsatz mit den formulierten Zielen einverstanden erklären. Allerdings sind örtliche Gegebenheiten und damit der Bedarf am MIV je nach Stadt/Gemeinde erheblich unterschiedlich und entsprechend zwingend zu beachten. Gerade das Thema „Verlagern – Stärken der flächen- und ressourceneffizienten Verkehrsmittel“ stellt für die Gemeinde Winkel aufgrund der „peripheren“ Lage zu den Zentrumsgebieten nahezu keine Option dar. Der MIV wird in Winkel auch künftig eine dominierende Rolle einnehmen. Weiter wird seitens der Gemeinde Winkel davon ausgegangen, dass die mit Prozentzahlen definierten Ziele das ganze Einzugsgebiet des rGVK U+ betreffen und damit in den Gemeinden/Städten unterschiedliche Prozentwerte erreicht werden können bzw. müssen. Diesbezüglich soll eine Präzisierung bereits unter dem Thema „Grundlage und Grundsätze“ formuliert werden, welche klare und deutliche Aussagen zur Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten macht.	<i>Kenntnisnahme, vgl. 19</i>
25.	PZU	Die Ziele des rGVK PZU+ sind stark an diejenigen des kantonalen GVK angelehnt oder sind teilweise daraus übernommen. Sie sind entsprechend allgemein gehalten. Die PZU ist mit diesen Zielen einverstanden. Sie ist der Auffassung, dass die Flughöhe der Ziele angemessen ist und der Flughöhe des rGVK und der Diskusstiefe während des Erarbeitungsprozesses angepasst sind.	<i>Kenntnisnahme</i>

26.	ZPF	Ja. Der Vorstand der ZPF ist mit den im rGVK U+ verankerten Zielen einverstanden. Sofern aufgrund der Vernehmlassung keine Änderungen mehr erfolgen, welche die Interessen der ZPF tangieren, kann der Vorstand der ZPF eine Zustimmung zum rGVK U+ in Aussicht stellen.	<i>Kenntnisnahme</i>
27.	ARE ZH	Das Zukunftsbild rGVK U+ auf Seite 14 des Berichts zeigt verständlich die Zentren mit ihren Einzugsgebieten und die Teilräume innerhalb der Region auf. Weiter sind die Verbindungen von übergeordneter Bedeutung ersichtlich, welche die Hauptwegverbindungen in der Region und darüber hinaus darstellen.	<i>Kenntnisnahme</i>
28.	ARE ZH	Um Mobilitätsvorhaben mit zusätzlichem Koordinationsbedarf weiterzuentwickeln und zu konkretisieren, sind gemäss kantonalem Richtplan beim Thema Verkehr unter Pt. 4.1.1 die Grundlagen im Rahmen von regionalen Gesamtverkehrskonzepten zu überprüfen und nötigenfalls anzupassen oder zu ergänzen. Dies ist mit vorliegendem Konzept erfolgt.	<i>Kenntnisnahme</i>
29.	ARE ZH	Es wird begrüsst, dass die verschiedenen Verkehrsmittel untereinander und der Gesamtverkehr mit den Zielen der Raumplanung abgestimmt werden. Das Zukunftsbild rGVK U+ sowie die daraus abgeleiteten Ziele, Strategien und Massnahmen sind zweckmässig auf das kantonale Raumordnungskonzept, das kantonale Gesamtverkehrskonzept sowie die regionalen Raumordnungskonzepte Furttal und Unterland abgestimmt. Mit den definierten Zielen in Kapitel 2 sind wir einverstanden und stimmen mit der Stossrichtung der kantonalen und regionalen Richtplanung überein.	<i>Kenntnisnahme</i>

Frage 2: Sind Sie mit den im rGVK PZU+ aufgezeigten Handlungsstrategien einverstanden?

		Eingabe	Antwort / Umsetzung im rGVK PZU+
30.	Buchs ZH, Glattfelden, ZPF	Ja	<i>Kenntnisnahme</i>
31.	Bachenbülach	Der Gemeinderat ist mit den Handlungsstrategien grundsätzlich einverstanden. Zu den von Bachenbülach betroffenen Handlungsstrategien wird auf die Antwort der nächsten Frage verwiesen.	<i>Kenntnisnahme</i>
32.	Bülach	Die Handlungsstrategien fokussieren auf das Wesentliche und beinhalten die relevanten Themen und Inhalte. Die Stadt Bülach ist mit den Handlungsstrategien	<i>Kenntnisnahme</i>

		<p>einverstanden. Es wird begrüsst, dass der Fokus auch auf nachhaltige Mobilität in bestehenden und neuen Nutzungen gelegt wird. Die Aufwertung des regionalen Verkehrsnetzes begrüssen wir ebenfalls. Das Thema Valet-Parking wurde gemeinsam mit den Beteiligten intensiv besprochen und wir begrüssen den Abschluss derselben. Die regionale Verkehrssteuerung wird in Bülach sehr begrüsst die Funktionalität der "Stadtautobahn" muss gestärkt werden. Damit wird auch Luft- und Lärmbelastung reduziert und die Siedlungsqualität erhöht.</p>	
33.	Dielsdorf	<p>Ja, sie sind sinnvoll und setzen richtige Fokuspunkte. Einzig in Bezug auf den Fussverkehr kann nicht nachvollzogen werden, weshalb dieser im rGVK gar nicht behandelt wird (S. 18, 3.2 Handlungsstrategie Veloverkehr, i.V.m. S. 8, 1.3.2 Fussverkehr). Auch der Fussverkehr sollte in einem rGVK betrachtet werden, denn es bestehen Wechselwirkungen zu den anderen Verkehrsträgern, die auch überkommunal von Bedeutung sind.</p> <p>Antrag: Behandlung des Fussverkehrs im rGVK.</p>	<p><i>Der Antrag wird abgelehnt. Auch beim Fussverkehr gibt es Handlungsbedarf, dieser ist jedoch nicht von regionaler Bedeutung, weil der Fussverkehr mehrheitlich eine lokale Funktion übernimmt (vgl. Kapitel 1.3.2, Bericht Ziele und Massnahmen). Daher wird der Fussverkehr im Massnahmenteil des rGVK PZU+ nicht weiter behandelt. In der Analyse ist der Fussverkehr jedoch abgedeckt.</i></p>
34.	Eglisau	Die Gemeinde Eglisau ist mit den Handlungsstrategien einverstanden.	<i>Kenntnisnahme</i>
35.	Embrach	Die Gemeinde Embrach ist mit den aufgezeigten Handlungsstrategien einverstanden bzw. schliesst sich der Beurteilung der PZU an.	<i>Kenntnisnahme</i>
36.	Niederglatt	Die Gemeinde Niederglatt ist mit den Handlungsstrategien einverstanden.	<i>Kenntnisnahme</i>
37.	Niederhasli	Die Gemeinde Niederhasli ist mit den aufgezeigten Handlungsstrategien einverstanden.	<i>Kenntnisnahme</i>
38.	Niederweningen	<p>Bei Gesamtmobilität zusätzliches Ziel aufnehmen:</p> <p>Antrag: Ziel der Massnahme ist die Gesamtmobilität möglichst zu reduzieren, durch optimieren der Mobilität und Umgestalten der Gesellschaftsstrukturen.</p>	<p><i>Die Stellungnahme wird gestützt. Es wird jedoch kein neues Ziel formuliert, weil die Vermeidung des Verkehrs durch die 4-V-Strategie bereits abgedeckt wird, die Optimierung der Mobilität durch die übrigen Ziele bereits angestrebt wird und die Umgestaltung der Gesellschaftsstruktur nicht Teil des rGVK ist.</i></p>
39.	Oberembrach	Die Gemeinde Oberembrach ist mit den Handlungsstrategien einverstanden. Es werden die richtigen Themen fokussiert.	<i>Kenntnisnahme</i>
40.	Oberglatt	Die Gemeinde Oberglatt ist mit den Handlungsstrategien einverstanden. Insbesondere wird die Förderung der nachhaltigen Mobilität und der Ausschluss von Valet-Parking begrüsst.	<i>Kenntnisnahme</i>

41.	Oberweningen	Der Gemeinderat Oberweningen ist mit den Handlungsstrategien zu allen fünf Themenbereichen einverstanden. Sie fokussieren auf das Wesentliche und beinhalten die relevanten Themen. Der Gemeinderat begrüsst insbesondere den Fokus auf die siedlungsverträgliche Abwicklung des Gesamtverkehrs in den Ortszentren, die Aufwertung der Veloverkehrsinfrastruktur, die optimale Vernetzung der Verkehrsmittel sowie auf die Parkierung.	<i>Kenntnisnahme</i>
42.	Rafz	Ja, die Handlungsstrategien decken sich mit den Vorstellungen der Gemeinde Rafz. Innovativ und inspirierend sind die Strategien im Hinblick auf nachhaltige Mobilität sowie den Fokus auf die Aufwertung der Veloinfrastruktur.	<i>Kenntnisnahme</i>
43.	Regensberg	Ja, der Gemeinderat ist mit den Zielen einverstanden. Er unterstützt die ausgearbeitete Stellungnahme der Planungsgruppe Zürcher Unterland (PZU).	<i>Kenntnisnahme</i>
44.	Weiach	Wir sind mit den Handlungsstrategien des rGVK PZU+ grundsätzlich einverstanden. Lediglich Valet-Parking MIV03 sollte wie folgt umformuliert werden: «Verminderung Attraktivität von Valet-Parking» z.B. Durch eine Flexibilisierung (je nach Auslastungsgrad) der Parkinggebühren am Flughafen, könnte die Attraktivität von Valet-Parking auch mit anderen Mitteln bekämpft werden. Neben dem Ziel das ÖV zu benutzen, sollten die Parkplätze am Flughafen möglichst ausgelastet sein. Wir sehen den Hauptgrund in den hohen Parkinggebühren am Flughafen, weshalb Valet-Parking für die Reisenden so attraktiv ist.	<i>Kenntnisnahme Das Thema und insbesondere auch die Nennung der Handlungsstrategie wurde im Projektteam intensiv diskutiert. Schlussendlich hat man sich unter den Beteiligten auf diese starke Formulierung geeinigt. Es werden daher keine Anpassungen vorgenommen.</i>
45.	Winkel	Der Gemeinderat kann sich auch den aufgezeigten Handlungsstrategien im Grundsatz anschliessen. Die Ausführungen der vorangehenden Frage hinsichtlich MIV und seiner weiterhin dominierenden Rolle in der Gemeinde Winkel sind zwingend auch hier zu berücksichtigen.	<i>Kenntnisnahme Wir verweisen hierzu auf das Kapitel 1.3.1 im Bericht: Ziele und Massnahmen</i>
46.	PZU	Die PZU ist mit den Handlungsstrategien einverstanden. Sie fokussieren auf das Wesentliche und beinhalten die relevanten Themen und Inhalte. Positiv hervorheben möchte die PZU den Fokus auf eine nachhaltige Mobilität in bestehenden und neuen Nutzungen, die Aufwertung des Veloverkehrsnetzes sowie auf die Parkierung.	<i>Kenntnisnahme</i>
47.	ZVV	Seite 19 (Kap. 3.3): «Ebenfalls fehlen auf einigen nachfragestarken Beziehungen direkte tangentielle Verbindungen»: Diese Aussage scheint zu pauschal. Auf welcher Grundlage wurde definiert, dass diese Tangenten «nachfragestark» sind?	<i>Die Stellungnahme wird gestützt. Der entsprechende Satz wurde wie folgt angepasst: «Ebenfalls fehlen auf einigen Wunschlinien direkte tangentielle Verbindungen.»</i>

48.	ZVV	Seite 19 (Kap. 3.3): «...und zwischen benachbarten Ortschaften sollen nach Möglichkeit direkte Busverbindungen angeboten werden»: Das öV-Netz ist als Knotensystem mit Umsteige-Hubs aufgebaut. Ob benachbarte Ortschaften mit einer öV-Linie verbunden werden, ist eine Frage der Netzgestaltungsgrundsätze und der Finanzierbarkeit.	<i>Die Stellungnahme wird gestützt. Die Aussage wurde präzisiert. Im Fokus stehen die bestehenden Buslinien. Diese sollen möglichst direkt und ohne Umwege zwischen den Ortschaften verkehren.</i>
49.	ARE ZH	Die Handlungsstrategien fassen die angestrebte Verkehrsentwicklung auf kompakte Art zusammen und geben einen guten Überblick über die gewählten Lösungsansätze. Mit den Handlungsstrategien im rGVK U+ sind wir einverstanden, sie stimmen mit der Stossrichtung der kantonalen und regionalen Richtplanung überein.	<i>Kenntnisnahme</i>
50.	ARE ZH	<p>Gemäss kantonomer Richtplanung (Pt. 4.1.1) sollen im regionalen Gesamtverkehrskonzept die Wirkungsbereiche «Verkehrsqualität», «Mobilität», «Verkehrssicherheit», «Umweltqualität», «Siedlungs- und Landschaftsqualität» sowie «Grundversorgung» und «Standortattraktivität für die Wirtschaft» aufgezeigt und bewertet werden. Nebst der Erwähnung der Lösungsansätze wird im Bericht in den Handlungsstrategien (Kap. 3) auf die Wirkungsbereiche Bezug genommen. Daraus wird ersichtlich, welchen Mehrwert mit den einzelnen Massnahmen geschaffen werden kann. Noch zu wenig ersichtlich sind die Auswirkungen auf die «Landschaftsqualität» und die «Standortattraktivität für die Wirtschaft». Wir empfehlen in den Handlungsstrategien ebenfalls den Nutzen respektive die Wirkung der Massnahmen für die Landschaft und den Wirtschaftsstandort aufzuzeigen.</p> <p>Empfehlung: Im Bericht wird vorrangig die Wirkung der Massnahmen auf das Siedlungsgebiet und die Wohnbevölkerung aufgezeigt. Wir empfehlen ergänzend in den Handlungsstrategien die Wirkung auf die «Landschaft» und «Wirtschaft» darzulegen.</p>	<i>Die Stellungnahme wird gestützt. In den Kapiteln 3.1 bis 3.5 wurden entsprechende Ergänzungen gemacht.</i>

Frage 3: Sind Sie mit den konkreten Massnahmenbereichen in Ihrer Gemeinde einverstanden?

Allgemeinde Rückmeldungen

		Eingabe	Antwort / Umsetzung im rGVK PZU+
51.	Buchs ZH, Glattfelden	Ja	<i>Kenntnisnahme</i>
52.	Bülach	Die Stadt Bülach begrüsst alle Massnahmenbereiche von regionaler Bedeutung	<i>Kenntnisnahme</i>
53.	Dielsdorf	Hauptsächlich ja. Der Gemeinderat Dielsdorf stellt zu einzelnen Massnahmenbereichen nachfolgend Anträge.	<i>Kenntnisnahme</i>
54.	Embrach	Bei Anhang 2: Umsetzung bis und Umsetzung ist nicht ganz nachvollziehbar	<i>Kenntnisnahme</i> Zum Verständnis der Einträge in den Massnahmenblättern folgende Hinweise: <i>Umsetzung bis: Bis wann die Massnahme umgesetzt sein muss.</i> <i>Umsetzung in: Wie die Massnahme umgesetzt werden soll resp. in welchem Instrument die Massnahme verankert wird.</i> Bezüglich der Verankerung in den formellen Planungsinstrumenten wurde bei den einzelnen Massnahmenbereichen noch eine Ergänzung gemacht (vgl. 8).
55.	Niederweningen	Ja, sie widerspiegeln sich im kommunalen Richtplan Verkehr welcher der GR verabschiedet hat und dem Kanton zur Vorprüfung einreicht.	<i>Kenntnisnahme</i>
56.	Oberembrach	Grundsätzlich ist die Gemeinde Oberembrach mit den Massnahmenbereichen einverstanden. Aus Sicht einer Kleinstgemeinde erscheint wichtig, dass die Massnahmenbereiche mit dem nötigen Augenmass betrachtet werden. Die drängenden Probleme im Bereich des Verkehrs sind für Oberembrach fremdbestimmt (Durchgangs-/Schleichverkehr). Zentral für Oberembrach ist daher, dass alles daran gesetzt wird, das Wachstum des Verkehrsvolumens im Bereich MIV möglichst zu verlangsamen. Des Weiteren sind wir auf eine gute Anbindung an den ÖV angewiesen. Diese ist für unsere Standortattraktivität unabdingbar.	<i>Kenntnisnahme</i>
57.	Oberglatt	Die Gemeinde Oberglatt ist mit den Massnahmenbereichen einverstanden.	<i>Kenntnisnahme</i>

58.	Oberweningen	Grundsätzlich ist der Gemeinderat mit den für Oberweningen vorgesehenen Massnahmenbereichen einverstanden. Für Bemerkungen und Anträge zu einzelnen Massnahmenbereichen verweisen wir auf die folgenden Rückmeldungen.	<i>Kenntnisnahme</i>
59.	Rafz	Ja, die Massnahmen sind sinnvoll und zweckmässig. Einzig mit der alleinigen Finanzierung von regional wirksamen Massnahmen allein durch die Gemeinden ist die Gemeinde Rafz nicht einverstanden. Rafz übernimmt im Rafzer Feld bereits bestimmte Zentrumsfunktionen, etwa beim Bahnhof Rafz, bei der Jugendarbeit, bei Sportanlagen und anderen Infrastrukturanlagen. Es zeigt sich dabei, dass die Mitfinanzierung dieser zentralen Aufgaben durch andere Gemeinden stets schwierig zu erreichen ist. Hier müsste der Kanton taugliche Instrumente entwickeln, damit die Erarbeitung von überkommunal wirksamen Konzepten nicht an der Bereitstellung der finanziellen Mittel scheitert. Das gilt insbesondere für die Erstellung eines regionalen P+R-Konzeptes (Nr. GM03.2), aber auch für das regional abgestimmte Management des öffentlichen Parkraums (Nr. MIV02.1).	<i>Kenntnisnahme</i>
60.	Regensberg	Ja, der Gemeinderat ist damit einverstanden. Er unterstützt die ausgearbeitete Stellungnahme der Planungsgruppe Zürcher Unterland (PZU).	<i>Kenntnisnahme</i>
61.	Winkel	Der Gemeinderat erachtet die für Winkel vorgeschlagenen Massnahmenbereiche bzw. Handlungsfelder als Empfehlung zur Prüfung und leitet daraus keine Verbindlichkeiten ab. Es ergibt sich die Bemerkung, dass verschiedene formulierte Massnahmenbereiche in der Gemeinde Winkel eine gewisse Aktualität aufweisen und bereits in Planung und/oder Umsetzung sind. Die in den konkreten Massnahmenbereichen für die Gemeinde Winkel definierten Umsetzungsfristen und die Art der Umsetzung werden als Richtwerte bzw. Vorschläge verstanden und weisen ebenfalls keine Verbindlichkeit auf.	<i>Kenntnisnahme</i> <i>Das rGVK ist eine Vertiefung des kantonalen GVK, welches vom kantonalen Richtplan vorgeschrieben und vom Regierungsrat beschlossen wurde. Beim rGVK handelt es sich daher um einen gemeinsam beschlossenen Orientierungsrahmen, bei welchem sämtliche Gemeinden im Erarbeitungsprozess miteinbezogen wurden. Abschliessend wird das Konzept von den Delegierten der PZU resp. dem Vorstand der ZPF abgesegnet. Der Kanton wird die Gemeinden in Zukunft auch an den Fortschritten bei der Umsetzung der Massnahmen des rGVK messen.</i>
62.	PZU	Die PZU ist mit den Massnahmen, wo der Lead bei der PZU liegt bzw. mit Massnahmen, die durch die PZU unterstützt werden, grundsätzlich einverstanden. Bei Massnahmen, wo die Zuständigkeit bei den Gemeinden liegt, verweisen wir auf die Stellungnahmen der Gemeinden.	<i>Kenntnisnahme</i>

63.	ZPF	Ja, wir sind mit den Massnahmenbereichen für Regensdorf und Buchs einverstanden.	<i>Kenntnisnahme</i>
64.	ARE ZH	Wir begrüßen, dass im Konzept sehr konkrete Massnahmen mit klaren Handlungsanweisungen definiert werden. Dies vereinfacht die Berücksichtigung der Massnahmen in den nachfolgenden Planungsverfahren. Dementsprechend ist der rGVK U+ gemäss unserem Verständnis als «Werkzeugkasten» – im Besonderen für die kommunalen Planungen – zu verstehen, welcher Massnahmen enthält, die über die Gemeindegrenzen abgestimmt sind. Im rGVK PZU+ werden schliesslich Massnahmen festgelegt, welche von regionaler Bedeutung sind. Verantwortlich für diese Massnahmen sind die Gemeinden und die Planungsregionen. Ausgenommen davon sind die Massnahmen zum Güterverkehr, welche in der Zuständigkeit des Kantons (Amt für Mobilität) liegen. Massnahmen im Lead des ARE wurden nicht festgelegt.	<i>Kenntnisnahme</i>

Übergeordnete Massnahmen

		Eingabe	Antwort / Umsetzung im rGVK PZU+
65.	Eglisau	Bei den Massnahmen aus dem Kantonalen Richtplan, die für die Region PZU+ von Bedeutung sind, ist der Eintrag «Eglisau / Glattfelden, Birchstud» zu streichen (S. 23 und S. 28 (Abb. 6) im Massnahmenbericht). Die Baudirektion hat kommuniziert, dass der Fächer für den Standort einer Abstellanlage nochmals geöffnet wird und in einem von der Revision des KRP getrennten Prozess behandelt wird. Ausserdem ist nicht ersichtlich, inwiefern die Abstellanlage Einfluss auf das rGVK hat.	<i>Die Stellungnahme wird gestützt. Der erwähnte Standort ist noch nicht Bestandteil des Kantonalen Richtplans, daher wurde der Eintrag «Eglisau/Glattfelden, Birchstud» bei der Auflistung der übergeordneten Massnahmen ersatzlos gestrichen. Anfang 2022 wurde die Nichtaufnahme dieses Standorts vom Kanton so entschieden und diesbezüglich der Kontakt zur Region hergestellt. Im Rahmen des weiteren Prozesses zur Standortfindung kann sein, dass der Standort sich als gut herausstellt und entsprechend wieder in den Kantonalen Richtplan aufgenommen wird.</i>
66.	Embrach	Die Umfahrung Embrach ist nicht mehr aktuell und daher zu streichen.	<i>Kenntnisnahme Die Umfahrung Embrach ist Bestandteil des kantonalen Richtplans und wird deshalb im rGVK belassen, auch wenn der Eintrag nicht mehr den heutigen planerischen Ansichten entspricht. Das</i>

			<i>rGVK ist nicht das richtige Instrument, um die Entfernung aus dem Richtplan zu verlangen. Die Gemeinde bzw. Region könnte ausserhalb des rGVK bei der nächsten Richtplanrevision beantragen, dass der Eintrag entfernt wird.</i>
67.	Embrach	Dettenberg- statt Dattenbergtunnel	<i>Die Stellungnahme wird gestützt.</i>
68.	TBA P+S	Auf S. 23 wird der «Dattenbergtunnel» aufgelistet. Im kantonalen Richtplan wird er jedoch als «Dettenbergtunnel» bezeichnet.	<i>Es handelt sich um einen Rechtschreibfehler und wurde korrigiert.</i>

GM01 – Förderung der nachhaltigen Mobilität in neuen und bestehenden Nutzungen

		Eingabe	Antwort / Umsetzung im rGVK PZU+
69.	Bachenbülach	Der Gemeinderat unterstützt die Ziele grundsätzlich. Beim Ziel Z1.1, Reduktion der Tagesdistanzen im Personenverkehr, soll der Fokus nicht nur auf einer Einschränkung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) gelegt werden. Themen wie zum Beispiel die Förderung von Gewerbe und Arbeitsplätzen, insbesondere in den abgelegeneren Gemeinden, sollen zur Verminderung des Personenverkehrs besser berücksichtigt werden.	<i>Kenntnisnahme Bei den Grundsätzen wurde die 4-V-Strategie erläutert, welche auch zum Ziel hat kurze Wege zu fördern, unter anderem mit einer Nutzungsdurchmischung.</i>

GM01.1 – Vorgaben zur Steuerung der Verkehrsnachfrage bei Neuüberbauungen und Gebieten der Innenentwicklung

		Eingabe	Antwort / Umsetzung im rGVK PZU+
70.	Weiach	Nicht relevant, da kein Sondernutzungsplangebiet in unserer Gemeinde vorhanden.	<i>Kenntnisnahme Es ist nicht ausgeschlossen, dass es künftig solche Gebiete auch in Weiach geben wird.</i>

GM01.2 – Mobilitätsmanagement in Unternehmen sowie in Gemeinden / Verwaltung

		Eingabe	Antwort / Umsetzung im rGVK PZU+
71.	Weiach	Nur beschränkt relevant, da die aktuelle ÖV-Anbindung von und nach Weiach, eine Einschränkung des MIV nur sehr beschränkt zulässt.	<i>Kenntnisnahme Für Weiach steht hier insbesondere die Förderung der Intermodalität im Fokus, indem nicht der ganze Weg mit dem MIV zurückgelegt wird, sondern nur noch einzelne Etappen (erste/letzte Meile).</i>

GM01.3 – Erhalt und Ausbau von öffentlichen Veloabstellanlagen

		Eingabe	Antwort / Umsetzung im rGVK PZU+
72.	Weiach	Ja, sofern sinnvoll.	<i>Kenntnisnahme</i>

GM01.4 – Verbesserung der privaten Veloparkierung

		Eingabe	Antwort / Umsetzung im rGVK PZU+
73.	Weiach	Kein zusätzlicher Bedarf; zumindest bei Neubauten bereits auf hohem Niveau	<i>Kenntnisnahme</i>

GM01.5 – Förderung von alternativen und emissionsarmen Antriebsformen

		Eingabe	Antwort / Umsetzung im rGVK PZU+
74.	Weiach	Ja	<i>Kenntnisnahme</i>

GM01.6 – Sensibilisierung der Bevölkerung auf die Thematik «nachhaltige Mobilität»

		Eingabe	Antwort / Umsetzung im rGVK PZU+
75.	Weiach	Ja	<i>Kenntnisnahme</i>

GM02 – Verbesserung der Aufenthaltsqualität sowie Förderung einer verträglichen Abwicklung des Gesamtverkehrs in Ortszentren

		Eingabe	Antwort / Umsetzung im rGVK PZU+
76.	TBA P+S	In der Handlungsstrategie GM02 (S. 38) sollte auf die Hitzeminderung auf Staatsstrassen für die Verbesserung der Aufenthaltsqualität hingewiesen werden.	<i>Die Stellungnahme wird gestützt. Im Handlungsstrategieblatt wurde eine entsprechende Ergänzung gemacht.</i>

GM02.1 – Aufwertung und Entlastung Ortsdurchfahrten

		Eingabe	Antwort / Umsetzung im rGVK PZU+
77.	Bachenbülach	Bachenbülach ist stark belastet durch die Zürichstrasse. Die Staatsstrasse ist eine Hauptverkehrsrouten zwischen dem Flughafen und Bülach und teilt Bachenbülach in die Bereiche Ost und West. Zu der Massnahme GM02.1 weist der Gemeinderat darauf hin, dass für die Zürichstrasse im Bereich Eschenmosenstrasse bis Oberglatterstrasse mit dem damaligen Amt für Verkehr, heute AFM, ein Betriebskonzept, dat. 31. Januar 2018, erarbeitet wurde. Gestützt darauf läuft seit drei Jahren die Planung für das Bauprojekt. Weil die Radwegstrategie Kloten-Bülach noch nicht festgelegt ist (Zeitraum wird auf 10-15 Jahre geschätzt), hat die Bau- und Verkehrsverwaltung entschieden, das bereits ausgearbeitete Projekt nur redimensioniert	<i>Kenntnisnahme Der im rGVK ausgewiesene Handlungsbedarf wird mit der Rückmeldung von Bachenbülach bestätigt. Die Gemeinde Bachenbülach kann ihr Anliegen beim Tiefbauamt des Kantons abklären. Das Amt für Mobilität wird auch kantonsintern das Gespräch mit dem Tiefbauamt suchen. Im rGVK wird an der entsprechenden Stelle darauf hingewiesen, dass gewisse Planungen im Kanton bereits im Gang sind.</i>

		<p>auszuführen. Es soll nur das Nötigste Instand gestellt werden (Umbau der Bushaltestellen gemäss Vorgaben Behindertengleichstellungsgesetz, Erstellung eines gesicherten Fußgängerübergangs). Ebenso erarbeiteten die Gemeinden Winkel und Bachenbülach in Zusammenarbeit mit dem AFM ein Betriebskonzept Zürichstrasse, Bereich Oberglatterstrasse bis Winkel Seeb. Die Lenkung des MIV um das Zentrum von Bachenbülach ist darin ein wichtiger Bestandteil. Seitdem die Gemeinden Winkel und Bachenbülach ihre Stellungnahmen zum BK eingereicht haben, ist der Stand des Projekts nicht bekannt. Die beiden Betriebskonzepte und die dazugehörigen Stellungnahmen des Gemeinderats müssen in das rGVK einfließen. Wichtige Verbesserungen wie zum Beispiel ein lärmarmere Belag, eine sichere Radwegführung, sichere Fussgängerüberquerungen oder die Verkehrsumleitung über die Oberglatter- und die Kasernenstrasse sind bis auf weiteres nicht absehbar</p>	
78.	Bülach, PZU	<p>Die Massnahme beschreibt, welche Ortsdurchfahrten aufzuwerten und siedlungsverträglich zu gestalten sind. Gemäss regionalem Richtplan werden die Abschnitte in die Kategorien A und B eingeteilt. Abschnitte der Kategorie A werden durch den Kanton mitfinanziert. Abschnitte in Kategorie B müssen dagegen durch die Gemeinden selbst finanziert werden. Diese Einteilung basiert auf einem Regime, welches aktuell überprüft wird. In der Massnahme heisst es dazu, dass der künftige Kostenteiler zwischen den Gemeinden und dem Kanton zurzeit diskutiert wird. Diese Diskussionen sind bereits weit fortgeschritten (vgl. Vernehmlassung «Neue Standards für Staatsstrassen»).</p> <p>Antrag: Die Massnahme ist auf das neue «Regime» anzupassen, sobald dieses in Kraft gesetzt ist. Bis zu diesem Zeitpunkt sollte auf den entsprechenden Prozess verwiesen werden und die vorgesehenen Anpassungen zumindest grob skizziert werden.</p>	<p><i>Die Stellungnahme wird teilweise gestützt. Die Kategorien A und B gemäss den regionalen Richtplänen sowie die Einteilung gemäss rGVK sind weiterhin gültig. Die Einteilung wird derzeit im Kanton geprüft. Die Neukategorisierung ist im Kanton jedoch noch nicht beschlossen. Im rGVK bleiben die Kategorien daher vorläufig bestehen. Es wurde jedoch ergänzt, dass kantonsintern derzeit eine diesbezügliche Prüfung stattfindet.</i></p>
79.	Dielsdorf	<p>Die Massnahme begrüßen wir sehr. Der Fokus bezüglich Initialisierung und Kostenträger liegt im aktuellen Wortlaut zu stark bei der Gemeinde. Eine geteilte Aufforderung zur Initialisierung (adressiert an Gemeinde und Kanton) stärkt die Massnahme: Kanton und Gemeinde sind beide gleichermassen in der Verantwortung.</p> <p>Antrag: Die Erläuterung des Massnahmenbereichs (S. 39, 3. und 4. Satz, Bericht Ziele und Massnahmen) ist wie folgt umzuformulieren: «Die Initiative für die Umgestaltung der Strassenräume erfolgt von den Gemeinden oder vom Kanton,</p>	<p><i>Der Antrag wird abgelehnt, vgl. 78. Zurzeit wird im Kanton der Kostenteiler geprüft. Mit der Initialisierung ist primär das Auslösen der Massnahme gemeint und nicht unbedingt die Erarbeitung der gesamten Massnahme. Dies funktioniert auch heute bereits so. Um Missverständnisse zu verhindern wurde bei allen Mass-</i></p>

		<p>beide verfolgen das Ziel von siedlungsverträglichen Ortsdurchfahrten und realisieren entsprechende Umgestaltungen. Gemäss der Kategorisierung aus den regionalen Richtplänen Unterland und Furttal werden Ortsdurchfahrten der Kategorie A zu einem wesentlichen Teil durch den Kanton finanziert.» Weiter ist unter Punkt Lead Initialisierung (S. 38 ebd.) neben der Gemeinde auch das Tiefbauamt Kanton Zürich aufzuführen.</p>	<p><i>nahmenbereichen aber eine Präzisierung vorgenommen, indem «Lead» durch «Initiator» ersetzt wurde.</i></p>
80.	Niederhasli	<p>Niederglatt (Kaiserstuhlstrasse – Zürcherstrasse) und Niederhasli (Rümlangerstrasse, Oberhasli) und Niederglatterstrasse sind in die Kategorie A aufzunehmen. Diese Abschnitte sind durch den Kanton zu finanzieren. Kategorien A und B zu bilden ist unverständlich und entspricht nicht einer Gleichbehandlung der Gemeinden.</p>	<p><i>Kenntnisnahme, vgl. auch 78 Die Einteilung erfolgte aufgrund des regionalen Richtplans. Die Kategorie A basiert auf der Verträglichkeitsanalyse des Kantons und kann nicht angepasst werden.</i></p>
81.	Niederglatt	<p>Niederglatt ist mit der Kaiserstuhlstrasse - Zürcherstrasse in der Kategorie B eingeteilt. Damit sind wir nicht einverstanden. Niederglatt ist in die Kategorie A aufzunehmen. Diese Abschnitte sind durch den Kanton zu finanzieren. Die Gemeinde Niederglatt hat vom Kanton nach der Streichung der Umfahrung Höri-Niederglatt-Oberglatt im Kantonalen Richtplan 2007 und der in diesem Richtplan aufgeführten Feststellung nach Optimierungen von Ortsdurchfahrten nach dem Wegfall von Umfahrungsstrassen, schon mehrfach Massnahme bei der Ortsdurchfahrt auf der Kaiserstuhlstrasse - Zürcherstrasse verlangt. Bereits im Schlussbericht des Ortsplaners in den Perimetergesprächen SIL-Prozess hat das damalige Amt für Raumordnung und Vermessung, Orts- und Regionalplanung, in der Stellungnahme "Einschätzung der Handlungsoptionen durch die beteiligten kantonalen Fachstellen" festgehalten, dass bei der Kaiserstuhlstrasse "Gestaltungsmassnahmen zur Verbesserung der Siedlungsqualität" möglich sind und (bei einer allfälligen Umfahrung Neeracherried) die Kaiserstuhlstrasse als auch ortsbaulich wichtige Achse aufzuwerten ist. Die Anträge der Gemeinde Niederhasli werden unterstützt.</p>	<p><i>Kenntnisnahme, vgl. auch 78 Die Einteilung erfolgte aufgrund des regionalen Richtplans. Die Kategorie A basiert auf der Verträglichkeitsanalyse des Kantons und kann nicht angepasst werden.</i></p>
82.	Oberweningen	<p>Bei den im Regionalen Richtplan bezeichneten Strassenabschnitten sind die Wehntalerstrasse zwischen Dielsdorf und Steinmaur sowie in Niederweningen aufgeführt, nicht aber die Ortsdurchfahrten von Oberweningen und Schöfflisdorf, obwohl Oberweningen als betroffene Gemeinde der Handlungsstrategie GM02 aufgeführt ist. Zudem ist im Bericht "Analyse", Abbildung 26, die Ortsdurchfahrt Oberweningen/Schöfflisdorf nur als bedingt siedlungsverträglich bezeichnet, wie die übrigen genannten Abschnitte der Wehntalerstrasse.</p>	<p><i>Die Stellungnahme wird gestützt. Die Ortsdurchfahrt von Oberweningen wurde in die Kategorie B aufgenommen. Eine Aufnahme in die Kategorie A ist nicht möglich, weil diese auf der Verträglichkeitsanalyse des Kantons basiert (vgl. 80). In der Erläuterung des Massnahmenbereichs wurde zudem ergänzt, dass ein An-</i></p>

		Antrag: Der Gemeinderat Oberweningen beantragt, die Ortsdurchfahrt Oberweningen als Abschnitt der Kategorie A aufzunehmen mit dem Ziel der ganzheitlichen Aufwertung des Strassenraumes und der Erhöhung der Siedlungsverträglichkeit.	<i>trag zur Aufnahme des Ortsdurchfahrt Oberweningen in den regionalen Richtplan zu stellen ist. Dies betrifft auch die Ortsdurchfahrt Buchs ZH, welche auch noch nicht zur Kategorie B im regionalen Richtplan zählt.</i>
83.	Weiach	Die Stadlerstrasse nur für den Bereich Schulhaus-Volg ist dabei besonders sensibel und zu prüfen. Die Stadlerstrasse ist eine Staatsstrasse, entsprechend hat sich auch der Kanton an den Kosten zu beteiligen. Punkt fehlt in Tabelle Anhang 2.	<i>Kenntnisnahme, vgl. 78 Auf eine detaillierte Einteilung der Abschnitte wurde verzichtet, weil dies nicht stufengerecht ist. Der Punkt wurde in der Tabelle im Anhang ergänzt.</i>
84.	ZPF	Präzisierung bezüglich künftiger Kostenteilung zwischen Kanton und Gemeinden bei der Aufwertung und Entlastung der Ortsdurchfahrten.	<i>Kenntnisnahme, vgl. 78</i>

GM02.2 – Prüfung T-30- und Begegnungszonen

		Eingabe	Antwort / Umsetzung im rGVK PZU+
85.	Weiach	Bestehende Möglichkeiten, Tempo 30, resp. Begegnungszonen umzusetzen sind genügend. Vorgeschlagene Massnahme ist aus unserer Sicht überflüssig.	<i>Kenntnisnahme</i>
86.	TBA P+S	In den Erläuterungen zum Massnahmenbereich sollte darauf hingewiesen werden, dass es für die Einführung von Tempo 30 oder Begegnungszonen eine Abstimmung mit der Kantonspolizei und ein Verkehrsgutachten braucht.	<i>Die Stellungnahme wird gestützt. Zurzeit wird seitens des Bundes UVEK diskutiert, ob die Gutachtenpflicht abgeschafft werden soll. Der Entscheid erfolgt voraussichtlich etwa im Sommer 2022. Eine Erläuterung zur heute bestehenden Verkehrsgutachten-Pflicht und zur derzeitigen Diskussion wurde im Massnahmenbereich ergänzt.</i>

GM03.1 – Stärkung attraktiver Umsteigepunkte

		Eingabe	Antwort / Umsetzung im rGVK PZU+
87.	Dielsdorf	Die Massnahme ist sinnvoll. Da neben Gemeinde die SBB, der ZVV und die marktverantwortlichen Unternehmen (MVU) wesentlich in der Verantwortung stehen – und schliesslich auch alle diese Partner einen Nutzen durch die Umsetzung dieser Massnahme haben –, sollte dies auch entsprechend in den Massnahmenbereich Eingang finden. Eine geteilte Aufforderung zur Initialisierung stärkt die Massnahme und deren Umsetzung.	<i>Ein attraktiver Umsteigepunkt ist mehr als nur ein Verkehrsknotenpunkt mit ÖV etc. und braucht weitere Angebote (vgl. Handlungsstrategieblatt). Weder der ZVV noch das MVU noch die SBB haben dabei den Bahnhof als Gesamtes inkl. Aufenthalt, Zugänge etc. im Blickfeld. Diese</i>

		<p>Antrag: Unter Punkt «Lead Initialisierung» (S. 41) sind neben der Gemeinde zusätzlich sowohl die SBB, der ZVV sowie die MVU aufzunehmen.</p>	<p><i>Aufgabe obliegt der Gemeinde, mit Unterstützung durch Fachpersonen aus Verwaltung etc. Aus diesem Grund sehen wir die Gemeinden im Lead für die Initialisierung resp. die Auslösung der Massnahme (vgl. 79).</i></p> <p><i>Der Kanton wurde jedoch beim Kostenträger ergänzt und kann sich bei grösseren Bauvorhaben finanziell beteiligen (z.B. Bushof durch Verkehrsfonds).</i></p>
88.	Eglisau	<p>Bei der Aufzählung der Bahnhöfe Dielsdorf, Eglisau, Embrach-Rorbas, Oberglatt und Regensdorf mit überkommunaler bis regionaler Bedeutung ist wohl der Bahnhof Hüntwangen-Wil anstatt der Bahnhof Eglisau gemeint. Entsprechend ist der Bahnhof Hüntwangen-Wil auf Seite 7 des Massnahmenberichts als wichtiger Umsteigepunkt sowie in Abbildung 6 des Massnahmenberichts als regionale Verkehrsdrehscheibe zu ergänzen.</p>	<p><i>Die Stellungnahme wird gestützt.</i></p> <p><i>Der Bahnhof Hüntwangen-Wil wird anstelle des Bahnhofs Eglisau als Bahnhof von überkommunaler bis regionaler Bedeutung bezeichnet. Die entsprechenden Dokumente wurden angepasst.</i></p>

GM03.2 – Erstellung und Umsetzung eines regionalen P+R-Konzepts

		Eingabe	Antwort / Umsetzung im rGVK PZU+
89.	Bülach, PZU	<p>Gemäss dem Massnahmenbeschrieb sind die Kostenträger dieser Massnahme die Gemeinden und die SBB. Wir gehen davon aus, dass die Gemeinden und die SBB jene Massnahmen finanzieren, die sich aus dem Konzept ergeben und nachgelagert umzusetzen sind. Die Finanzierung der Konzepterstellung an sich ist jedoch nicht ersichtlich. Liegt diese beim Amt für Mobilität?</p> <p>Antrag: Es ist darzulegen, wer die Kosten für die Erstellung des P+R-Konzepts übernimmt. Es ist zu präzisieren, dass die Gemeinden und die SBB die Kosten für die nachgelagerten Massnahmen tragen.</p>	<p><i>Die Stellungnahme wird gestützt.</i></p> <p><i>Die Ausarbeitung des P+R-Konzepts wird durch den Regionalplanungsverband ausgelöst und entsprechend via Verband durch die Gemeinden finanziert. Der Kanton sowie Dritte können sich finanziell an der Erarbeitung des Konzepts beteiligen. Bei den anschliessenden Massnahmen ist der Kostenteiler abhängig von den «Betroffenen»/Anlagehaltern. Grundsätzlich sind sämtliche Gemeinden des Perimeters PZU+ im Konzept zu berücksichtigen. Jedoch wird sich erst im weiteren Planungsverlauf zeigen, ob wirklich alle Gemeinden Massnahmen umsetzen müssen. Der Massnahmenbereich wurde entsprechend präzisiert.</i></p>

90.	Eglisau	Gemäss Übersicht Massnahmenbereiche (Anhang 2) ist Eglisau nicht Bestandteil des P+R-Konzepts. Jedoch besteht auch am Bahnhof Eglisau ein P+R-Angebot. Wir würden es begrüßen, wenn sämtliche P+R-Anlagen wie sie in Abbildung 35 des Analyseberichts aufgeführt sind, im P+R-Konzept mitberücksichtigt sind. Auch für die weniger ausgelasteten Anlagen soll aufgezeigt werden, welcher Bedarf vorhanden ist, da hier Abhängigkeiten zum bedeutsamen P+R-Angebot am Perimeterrand bestehen.	<i>Kenntnisnahme In der Übersicht wurden nur P+R von regionaler Bedeutung aufgeführt, welche für die Intermodalität von grosser Bedeutung sind. Das P+R soll primär den Bewohnenden von Eglisau dienen.</i>
91.	ZPF	Präzisierung bezüglich Kostenträger für die Erstellung des P+R Konzeptes sowie für die Umsetzung der nachgelagerten Massnahmen.	<i>Kenntnisnahme, vgl. 89</i>

GM03.3 – Realisierung resp. Ausbau öffentliche Veloabstellanlagen / Velostationen an Bahnhöfen

		Eingabe	Antwort / Umsetzung im rGVK PZU+
92.	Dielsdorf	<p>Eine Veloabstellanlage für 600 Velos am Bahnhof Dielsdorf scheint massiv zu gross, auch in Anbetracht der Hanglage in Dielsdorf (Berechnung gemäss Richtwert Veloabstellplätze von 10% der Einwohner). Die heutige Anlage wurde ca. 2016 erstellt und umfasst 70 Plätze. Die effektive, aktuelle Nutzung wäre abzuklären und auf einen künftigen Bedarf hochzurechnen. Der vorgeschlagene Richtwert sollte keinen Eingang in die Massnahme finden. Es ist aus Sicht des Gemeinderats Dielsdorf sinnvoll, einen neuen geschlossenen Veloraum als Ergänzung zur bestehenden, frei nutzbaren Anlage in Absprache mit den SBB zu prüfen. So könnten wohl insbesondere mehr E-Bike-Nutzer angezogen werden. Realisierung allenfalls auf Ostseite Bahnhof. Die SBB ist neben der Gemeinde ebenso in die Verantwortung zu nehmen («Lead Initialisierung») – schliesslich hat auch die SBB einen Nutzen durch die Umsetzung dieser Massnahme.</p> <p>Antrag: Der Veloabstellplatz-Richtwert von 10% der Bevölkerungszahl der Gemeinde (S. 43) ist zu streichen – abzustellen ist auf eine qualifizierte Erhebung des heutigen und künftigen Bedarfs gemäss spezifischer Situation in der jeweiligen Gemeinde. Unter Punkt «Lead Initialisierung» (ebd.) ist zusätzlich die SBB aufzunehmen.</p>	<p><i>Die Stellungnahme wird teilweise gestützt. Bei den 10% handelt es sich um einen planerischen Zielwert. Die Gemeinde muss sicherstellen, dass für 10% der Bevölkerung Veloabstellplätze erstellt werden könnten (Stichwort: Raumsicherung). Das Angebot soll jedoch in Abhängigkeit der tatsächlichen Nachfrage erstellt werden. Bei einer regelmässigen Auslastung von mehr als 80% der bestehenden Veloabstellplätze ist die Entwicklung des Bedarfs abzuschätzen und gegebenenfalls das Angebot zu erweitern. Der Massnahmenbereich wurde entsprechend präzisiert.</i></p> <p><i>Die SBB wird nicht unter dem Punkt «Lead Initialisierung» ergänzt, weil die Initialisierung für diese Massnahme durch die Gemeinde erfolgen muss und auch die Gemeinde für die Flächensicherung verantwortlich ist. Für den Bedarf auf Flächen der SBB ist mit der SBB die Abstimmung zu suchen.</i></p>

93.	Eglisau	Bei der Aufzählung der Bahnhöfe Bülach, Dielsdorf, Eglisau, Embrach-Rorbas, Oberglatt mit regionaler Bedeutung ist wohl neben dem Bahnhof Eglisau auch der Bahnhof Hüntwangen-Wil gemeint.	<i>Kenntnisnahme, vgl. 88</i>
-----	---------	--	-------------------------------

VV01.1 – Verbesserung der Infrastruktur für den Veloverkehr

		Eingabe	Antwort / Umsetzung im rGVK PZU+
94.	Dielsdorf	Die erste Frist lässt nur wenig Zeit für eine Realisierung, innert dieser Zeit kann auf einer kommunalen Strasse etwa eine Velostreifenmarkierung realisiert werden – ohne genauere Analyse oder anderweitige Verbesserung der Veloinfrastruktur. In Anbetracht der langen kantonalen Planungszeiten ist es wohl kaum realistisch, innert drei Jahren eine Verbesserung der Veloinfrastruktur auf kantonalen Achsen zu erreichen. Das kantonale Tiefbauamt ist neben der Gemeinde ebenso in die Verantwortung zu nehmen. Antrag: Unter Punkt «Lead Initialisierung» (S. 45) ist neben der Gemeinde zusätzlich das Tiefbauamt Kanton Zürich aufzunehmen	<i>Die Stellungnahme wird gestützt. Der Zeithorizont bezieht sich darauf, dass innerhalb dieser Frist die Planung gestartet werden muss. Der Massnahmenbereich wurde entsprechend präzisiert. Das TBA wurde unter Punkt «Lead Initialisierung» ergänzt.</i>
95.	Niederglatt	Die Anträge der Gemeinde Niederhasli werden unterstützt.	<i>Kenntnisnahme</i>
96.	Niederhasli	Die Netzlücke durch Oberhasli (07-129) und der Veloweg Oberhasli – Oberhasli Industrie (07-155), mit Anschluss an den Radweg 01-110, sind in die 1. Priorität aufzunehmen.	<i>Der Antrag wird abgelehnt. Systematik der Priorisierung wurde im Projektteam besprochen und wird nicht angepasst.</i>
97.	Niederhasli	Berichtigung: Oberglatt (Wehntalerstrasse) hat keinen Zusammenhang mit der Wehntalerstrasse (Dielsdorf-Regensdorf). Dies sind zwei verschiedene Strassen mit dem gleichen Namen. Die Wehntalerstrasse in Oberglatt ist der Anschluss der Hofstetterstrasse in Niederhasli. Um den Anschluss des Radwegs 01-110 an das Radwegnetz in Watt/Regensdorf zu vervollständigen ist der Radweg zwischen Watt-Oberdorf und Watt zu vervollständigen.	<i>Kenntnisnahme Die Wehntalerstrasse in Oberglatt ist eine kantonale Hauptverbindung und auch als Schwachstelle gekennzeichnet (+keine Infrastruktur). Daher muss dieser Abschnitt weiterhin aufgeführt werden. Bezüglich Radweg Watt-Oberdorf bis Watt: Dieser gehört zur 2. Priorität und wird daher nicht explizit erwähnt.</i>
98.	Oberweningen	Angesichts des noch sehr kleinen Anteils an Fahrtwegen, welche mit dem Velo zurückgelegt werden, sieht hier der Gemeinderat ein grosses Potenzial. Das Wehntal zwischen Dielsdorf und Niederweningen ist prädestiniert für einen Ausbau der Velowege und eine bessere Velo-Anbindung an das regionale Zentrum Dielsdorf. Ein entsprechendes wurde vom Kanton bereits ausgearbeitet.	<i>Kenntnisnahme</i>

99.	Weiach	Velonetz besteht: Verbesserung der Veloinfrastruktur entlang wichtiger Veloverbindungen mit mittlerem Potenzial 4. Priorität bis 2040	<i>Die Stellungnahme wird gestützt. Die Inhalte wurden entsprechend angepasst.</i>
100.	TBA P+S	Die Aussage, wonach es im rGVK-Perimeter keine Netzlücken habe, sollte gestrichen werden.	<i>Der Antrag wird abgelehnt. Die Aussage wurde beibehalten, jedoch textlich präzisiert (Netzlücke = Unterbruch Radroute (nicht passierbar, keine Infrastruktur). Wo eine Strasse vorhanden ist, ist die Verbindung theoretisch ermöglicht. In diesem Fall ist es also eine Schwachstelle, wenn die MIV-Belastung und -Geschwindigkeit keinen sicheren Veloverkehr zulässt.</i>

VV01.2 – Verbesserung der Schulwegsicherheit

		Eingabe	Antwort / Umsetzung im rGVK PZU+
101.	Weiach	Ja, grosses Thema im Bereich Schulhaus-Kantonsgrenze Richtung Kaiserstuhl.	<i>Kenntnisnahme</i>

ÖV01 – Optimierung des bestehenden Busnetzes

		Eingabe	Antwort / Umsetzung im rGVK PZU+
102.	Eglisau	In der Handlungsstrategie Optimierung des bestehenden Busnetzes ist Eglisau als betroffene und beteiligte Gemeinde aufgeführt. Jedoch führen die vorgeschlagenen Massnahmenbereiche zu keinen Verbesserungen in Eglisau. Für die Gemeinde Eglisau könnte die Einführung flexibler ÖV-Angebote zu Optimierungen führen. Wir beantragen deshalb, dass die verworfene Handlungsstrategie ÖV02 Prüfung flexibler ÖV-Angebote (für Randzeiten/-gebiete) in die Massnahmen aufgenommen wird.	<i>Der Antrag wird abgelehnt. Eglisau ist Bestandteil des Massnahmenbereichs ÖV01.3. Eine Optimierung im Bereich der Brückenköpfe verbessert die Fahrplanstabilität des ÖV. Daher wird Eglisau weiterhin unter den betroffenen und beteiligten Gemeinden aufgeführt. Das Weglassen der Handlungsstrategie ÖV02 wurde im Projektteam besprochen und entschieden. Es wird nicht wieder aufgenommen.</i>

ÖV01.1 – Prüfung neuer tangentialer Buslinien

		Eingabe	Antwort / Umsetzung im rGVK PZU+
103.	Dielsdorf	Eine sehr wichtige Massnahme, die Dielsdorf sehr begrüsst. Der Umsetzungshorizont ist realistisch, da die Verbindung Bülach – Dielsdorf bereits seit etlichen Jahren thematisiert wird. Für den «Lead Initialisierung» ist anstatt der Gemeinde das	<i>Der Antrag wird abgelehnt.</i>

		marktverantwortliche Unternehmen (MVU) vorzusehen, da das MVU für die Konzepterstellung und deren spätere Umsetzung zuständig ist. Selbstverständlich stehen die Gemeinden unterstützend zur Seite und verschafft sich bei Bedarf weiterhin Gehör mittels entsprechender Anträge. Antrag: Unter Punkt «Lead Initialisierung» (S. 47) ist das MVU zu vermerken (anstatt Gemeinde).	<i>Der Lead liegt bei der Gemeinde. Die Gemeinde muss die Prüfung durch die Eingabe ins Fahrplanverfahren auslösen. Daher wurde der Eintrag unter Punkt «Lead Initialisierung» nicht angepasst».</i>
104.	Niederglatt	ÖV01.1: Die Anträge der Gemeinde Niederhasli werden unterstützt.	<i>Kenntnisnahme</i>
105.	Niederhasli	Die Tangenzialverbindung sollte über die S-Bahnlinien Zürich-Bülach, die Wehntallinie (S15) und die Linie Zürich-Baden führen. Das heisst über den Bahnhof Oberglatt – Bahnhof Niederglatt – Bahnhof Niederhasli – Bahnhof Regensdorf. Damit könnten zusätzlich die Dorfteile Oberhasli, Industrie Oberhasli (heute Ruftaxi) und Watt-Oberdorf an das ÖV-Netz angeschlossen werden.	<i>Kenntnisnahme Die Darstellung wurde nicht angepasst, weil es sich um eine konzeptionelle Darstellung handelt. Die genaue Linienführung ist im späteren Verlauf zu klären. Im Massnahmenbeschrieb werden alle Ortschaften (ONN) aufgeführt.</i>
106.	ZVV	Unter Erläuterung Massnahmenbereich fehlt eine Begründung, warum die Tangenten Bülach – Dielsdorf und Oberhasli/ONN – Regensdorf gefordert werden.	<i>Kenntnisnahme Begründung ergibt sich aus der Analyse und wird beim Massnahmenbereich nicht ergänzt. Die Region sieht auf diesen Verbindungen Potenzial und die betroffenen Gemeinden wünschen die Prüfung solcher Verbindungen. In einer Vertiefung ist dann zu prüfen, ob ein entsprechender Nutzen und Kostendeckungsgrad nachgewiesen werden kann.</i>

ÖV01.2 – Optimierung Linienführung zu wichtigen Zielen

		Eingabe	Antwort / Umsetzung im rGVK PZU+
107.	Bachenbülach	Bei den Erläuterungen zum Massnahmenbereich soll beim Punkt Einkaufszentren nicht nur Bachenbülach, sondern auch Bülach Süd erwähnt werden. Bei einer allfälligen Anpassung der Busverbindungen muss in besagtem Gebiet zwingend der Viertelstundentakt aufrechterhalten werden. Bülach und Bachenbülach haben in der Vergangenheit grosse Anstrengungen unternommen, um diesen einzuführen. Ansonsten wären verkehrssintensive Einrichtungen im Perimeter des Gestaltungsplans Zentrum Grenzstrasse aufgrund der zu tiefen Erschliessungsqualität nicht möglich.	<i>Die Stellungnahme wird gestützt. Bülach Süd wurde bei der Aufzählung ergänzt.</i>

108.	Bachenbülach	<p>Es ist zu prüfen, ob eine Verbindung zwischen den Buslinien 530/531 und 501/504 möglich wäre. Letztere Buslinien bedeuten für die Einwohner von Bachenbülach keinen grossen Mehrwert, da die Busse nur im Gewerbe- und Industriegebiet kursieren und nicht bis ins Dorfzentrum fahren.</p>	<p><i>Kenntnisnahme</i> <i>Die Verknüpfung dieser beiden Linien ist aus konzeptionellen Überlegungen nicht möglich. Die Linien 530/531 sind rasche und erfolgreiche Durchbindungslinien zwischen Bülach und dem Flughafen. Sie bringen Transitreisende ebenso wie die zahlreichen Pendler aus den Gemeinden Winkel und Bachenbülach auf direktestem Weg zu den grossen Umsteigeknoten der Region. Diese beiden Linien sollten zur Abdeckung allfälliger Einkaufsbedürfnisse nicht über die langsamen Tempo 30-Zonen im Industrieareal Bülach Süd geführt werden. Die Fahrzeitverlängerung stünde dabei nicht im Verhältnis zum erwarteten Nutzen und es würden wichtige Entwicklungsbereiche der Stadt Bülach (Cholplatz) bei einer Streckenumlegung abgeschnitten. Zudem erschliessen die Linien 530/531 mit dem Einkaufszentrum Sonnenhof (Bülach) und dem Einkaufszentrum Flughafen bereits in dichter Taktfolge zwei bestehende Einkaufszentren. Ein drittes Einkaufszentrum entlang der Strecke schafft auch vor diesem Hintergrund wenig Mehrnutzen für die öV-Fahrgäste.</i></p>
109.	Dielsdorf	<p>Die Massnahme ist sehr sinnvoll, das Dielsdorfer Siedlungsgebiet muss wesentlich besser mit der Industrie Ost (Migros etc.) sowie der Sportanlage Erlen verbunden werden. Diese Verbindung ist für die Dielsdorfer Bevölkerung heute praktisch nicht sinnvoll nutzbar. Das MVU ist neben der Gemeinde ebenso in die Verantwortung zu nehmen («Lead Initialisierung») – schliesslich haben gerade auch die ÖV-Unternehmen einen Nutzen durch die Umsetzung dieser Massnahme. Eine geteilte Aufforderung zur Initialisierung stärkt die Massnahme und deren Umsetzung.</p> <p>Antrag: Unter Punkt «Lead Initialisierung» (S. 48) ist neben der Gemeinde auch das MVU zu vermerken.</p>	<p><i>Der Antrag wird abgelehnt.</i> <i>Für die Aufnahme ins Fahrplanverfahren liegt der Lead bei der Gemeinde. Dies erlaubt es der Gemeinde, Wünsche zu möglichen ÖV-Angebotsausbauten dem MVU/ZVV zuzutragen. Das MVU ist erst anschliessend für eine allfällige Ausarbeitung eines Konzeptes im Lead.</i></p>

110.	Niederglatt	Die Anträge der Gemeinde Niederhasli werden unterstützt.	<i>Kenntnisnahme</i>
111.	Niederhasli	Ergänzen mit Oberhasli – Niederhasli, Gewerbegebiet Industrie Oberhasli und Watt-Oberdorf.	<i>Die Stellungnahme wird gestützt. Die erwähnten Gebiete (Gewerbegebiet Industrie Oberhasli und Watt-Oberdorf) wurden in der Auflistung ergänzt.</i>
112.	ZVV	«...die Ausrichtung erfolgt heute auch dort auf die Bahnhöfe, wo dies vielleicht nicht unbedingt nötig ist»: Gibt es dazu konkrete Beispiele? Für uns ist diese Aussage nicht nachvollziehbar und müsste gestrichen werden.	<i>Die Stellungnahme wird gestützt. Die entsprechende Textpassage wurde im Massnahmenbereich entfernt.</i>

ÖV01.3 – Gezielte Beseitigung lokaler Kapazitätsengpässe im öffentlichen Busnetz

		Eingabe	Antwort / Umsetzung im rGVK PZU+
113.	ZVV	Auf der Achse Dielsdorf – Regensdorf sind uns keine Kapazitätsengpässe (Takt/ Gefäss) bekannt. Daher aus Massnahme streichen.	<i>Die Stellungnahme wird gestützt. Es handelt sich nicht um Kapazitätsengpässe bezüglich des Takts oder Gefäss sondern um Verlustzeiten aufgrund der Überlastung des Strassennetzes. Die Inhalte wurden entsprechend angepasst.</i>

ÖV01.4 – Verbesserung der Umsteigebeziehungen bzw. Anschlüsse

		Eingabe	Antwort / Umsetzung im rGVK PZU+
114.	Niederglatt	Die Buslinie 535 ist wie in der Vernehmlassung zum Verbundfahrplanprojekt 2022 - 2023 beim zuständigen Marktunternehmen bereits beantragt, über die Sonnenbergstrasse via Niederglatt zum Bahnhof Oberglatt zu führen.	<i>Kenntnisnahme, vgl. 116</i>
115.	Niederhasli	Der Takt der Linie S15 ist für Fernzüge ab dem Hauptbahnhof nicht attraktiv. Die Umsteigezeiten im Hauptbahnhof sind für die Passagiere zu gross.	<i>Kenntnisnahme</i>
116.	Niederhasli	Die Linie 535 (Bülach – Oberglatt) führt nicht über den Bahnhof Niederhasli. Dieser ist in die Linienführung miteinzubeziehen.	<i>Kenntnisnahme. Der Bus 535 zwischen Bülach und Oberglatt weist bereits heute knappe Wendezeiten an beiden Bahnhöfen auf. Ein «Umweg» ist aus fahrplantechnischen Gründen nicht möglich.</i>
117.	ZVV	Gefragt ist eine kürzere Umsteigezeit auf die S-Bahn sowohl von Rorbach als auch von Embrach her. Dazu ist anzumerken, dass von Seiten Rorbach her genau aus	<i>Die Stellungnahme wird gestützt. Die Erläuterung des Massnahmenbereichs wurde entsprechend präzisiert.</i>

		diesem Grund die Linie 529 nach Pfungen mit Anschluss nach Winterthur eingeführt wurde. Handlungsbedarf besteht jedoch beim Anschluss aus Embrach.	
--	--	--	--

MIV01.1 – Bündelung des Verkehrs auf den Hauptachsen

		Eingabe	Antwort / Umsetzung im rGVK PZU+
118.	Bachenbülach	Die Verbesserung der Siedlungsverträglichkeit entlang der Zürichstrasse ist für den Gemeinderat sehr wichtig. Diesbezüglich wird wiederum auf die beiden erwähnten Betriebskonzepte verwiesen, insbesondere auf die Verlagerung des MIV auf die Oberglatter- und Kasernenstrasse.	<i>Kenntnisnahme</i>
119.	Dielsdorf	Eine für Dielsdorf wie andere Gemeinden zentrale Massnahme. Unklar ist, weshalb die Gemeinde im Lead bei der Initialisierung liegen sollte. An sich sollte der Kanton dafür sorgen, dass genügend Kapazitäten auf dem überordneten Netz vorhanden ist, sodass Schleichverkehr erst gar nicht attraktiv wird. Selbstverständlich ist zwischen Gemeinden und Kanton eine gut abgestimmte Lösung zu suchen. Antrag: Unter Punkt «Lead Initialisierung» (S. 51) ist das Tiefbauamt Kanton Zürich zu vermerken (anstatt Gemeinde).	<i>Der Antrag wird abgelehnt. «Lead Initialisierung» bedeutet in diesem Fall, dass die Gemeinde diesbezügliche Probleme auf dem kommunalen Strassennetz hat und diese dem Kanton kommuniziert. Anschliessend kann der Kanton mögliche Massnahmen ausarbeiten und prüfen, unter Rücksprache mit bzw. Beteiligung der Gemeinde. In der heutigen Verkehrsplanung ist das «genügend Kapazität» auch auf dem kantonalen Netz nicht mehr aktuell. Grundsätzlich soll ein Netz mit aufeinander abgestimmten Kapazitäten zur Verfügung stehen. Das Bereitstellen von «genügend Kapazitäten» auf dem gesamten Netz würde jedoch nur wieder zu mehr Verkehr führen.</i>
120.	Weiach	Dies betrifft primär den nicht lokalen Verkehr auf der Stadlerstrasse (siehe auch GM02.1). Eine Verkehrsbeschränkung für den Schwerverkehr wurde kürzlich auf dieser Strecke durch die Kantonspolizei abgelehnt... (Schade!)	<i>Kenntnisnahme</i>

MIV02.1 – Regional abgestimmtes Management des öffentlichen Parkraums

		Eingabe	Antwort / Umsetzung im rGVK PZU+
121.	Bachenbülach	Das Konzept scheint stark darauf fokussiert zu sein, den MIV im Siedlungsgebiet möglichst zu reduzieren oder gar zu verbannen. Die Erreichbarkeit ohne Auto soll durchaus gefördert werden. Jedoch darf eine Verbannung des MIV aus den Zentren nicht das Ziel sein. Gerade auch das Gewerbe ist auf den MIV angewiesen. Ein Parkierungskonzept muss deshalb auf die individuellen Bedürfnisse jeder Gemeinde zugeschnitten sein.	<p><i>Kenntnisnahme</i></p> <p><i>Der Raum im gebauten Siedlungsgebiet ist beschränkt. Der MIV als stark flächenineffizientes Verkehrsmittel muss deshalb in gewissen Gebieten zurückgebunden werden, damit dem Fuss- und Radverkehr sowie dem ÖV mehr Fläche zur Verfügung gestellt werden kann.</i></p> <p><i>In einem regional abgestimmten Parkierungskonzept müssen jedoch die regional unterschiedlichen Situationen berücksichtigt werden. Es wird auch künftig Gemeinden und Gebiete geben, wo der MIV das Hauptverkehrsmittel bleiben wird. Diesem Umstand wird im regional abgestimmten Management des Parkraums Rechnung getragen.</i></p>
122.	Bülach	<p>Gemäss dem Massnahmenbeschrieb sind die Kostenträger dieser Massnahme die Gemeinden. Wir gehen davon aus, dass die Gemeinden jene Massnahmen finanzieren, die sich aus dem zu erarbeitenden Parkierungskonzept ergeben und nachgelagert umgesetzt werden. Im Massnahmenbeschrieb ist nicht ersichtlich, wer die Finanzierung des Konzepts übernimmt. Liegt diese beim Amt für Mobilität?</p> <p>Antrag: Es ist darzulegen, wer die Kosten für die Erstellung des Konzepts zum regional abgestimmten Management des öffentlichen Parkraums übernimmt.</p>	<p><i>Die Stellungnahme wird gestützt.</i></p> <p><i>Die Ausarbeitung des Konzepts wird durch den Regionalplanungsverband ausgelöst und entsprechend via Verband durch die Gemeinden finanziert. Der Kanton sowie Dritte können sich finanziell an der Erarbeitung des Konzepts beteiligen. Grundsätzlich sind sämtliche Gemeinden des Perimeters PZU+ im Konzept zu berücksichtigen. Jedoch wird sich erst im weiteren Planungsverlauf zeigen, ob wirklich alle Gemeinden Massnahmen umsetzen müssen. Der Massnahmenbereich wurde entsprechend präzisiert.</i></p>
123.	Weiach	In Anbetracht der bisher schlechten Anbindung zum ÖV und bisher kaum vorhandenen definierten öffentlichen Parkraums, wird es in nächster Zeit zusätzlichen öffentlichen Parkraum brauchen. Deshalb wird ein Beitrag zu dieser Handlungsstrategie schwierig.	<p><i>Kenntnisnahme</i></p> <p><i>Das Konzept berücksichtigt die regionalen Rahmenbedingungen. Die schlechte ÖV-Anbindung und die periphere Lage von Weiach wird entsprechend berücksichtigt. Hohe Parkgebühren,</i></p>

			<i>eine starke Reduktion des öffentlichen Parkierungsangebots etc. dürften deshalb für Weiach nicht zuoberst auf der Prioritätenliste stehen.</i>
124.	PZU; Bülach	Gemäss dem Massnahmenbeschrieb sind die Kostenträger dieser Massnahme die Gemeinden. Die PZU geht davon aus, dass die Gemeinden jene Massnahmen finanzieren, die sich aus dem zu erarbeitenden Parkierungskonzept ergeben und nachgelagert umgesetzt werden. Im Massnahmenbeschrieb ist nicht ersichtlich, wer die Finanzierung des Konzepts übernimmt. Liegt diese beim Amt für Mobilität? Antrag: Es ist darzulegen, wer die Kosten für die Erstellung des Konzepts zum regional abgestimmten Management des öffentlichen Parkraums übernimmt. Weiter muss ersichtlich sein, dass die Gemeinden die Kosten für die nachgelagerten Massnahmen tragen.	<i>Kenntnisnahme, vgl. 122</i>
125.	ZPF	Präzisierung bezüglich Kostenträger für die Erstellung des P+R Konzeptes sowie für die Umsetzung der nachgelagerten Massnahmen.	<i>Kenntnisnahme, vgl. 122</i>

MIV02.2 – Regelung der privaten Parkierung

		Eingabe	Antwort / Umsetzung im rGVK PZU+
126.	Bachenbülach	Eine Festlegung der Obergrenze für Parkplätze bei Überbauungen im Wohngebiet kann der Gemeinderat nicht unterstützen. Dadurch kann der Verkehr nicht reduziert werden. Wie verschiedene Situationen in Bachenbülach zeigen, wird aufgrund fehlender Abstellplätze oftmals wild parkiert. Die Bauherrschaften besitzen heute meist mehrere Fahrzeuge. Es muss angestrebt werden, dass für diese in Garagen genügend Plätze zur Verfügung stehen. Der Gemeinderat hat sich immer gegen die Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen gewehrt. Die Beurteilung aufgrund der BZO und VSS Norm SN 640 281 hat sich in Bachenbülach bewährt.	<i>Kenntnisnahme Das AFM nimmt die Bedenken von Bachenbülach zur Kenntnis. Sie erachtet die Massnahme aber weiterhin als sinnvolles Mittel, um den arealbezogenen motorisierten Verkehr zu reduzieren. Die Gefahr, dass zu wenig Parkplätze entstehen, sieht das AFM als unbegründet an. Die Massnahme schreibt den Gemeinden nicht vor, wie die Obergrenzen konkret auszugestalten sind. Entsprechend besteht hier für die Gemeinden der nötige Ausgestaltungsspielraum. Die Vernehmlassung hat keine grosse Kritik an der Massnahme zutage geführt. Das AFM hat sich daher entschieden, dass es an der erwähnten Massnahme festhalten möchte. Es ist dem AFM allerdings auch klar, dass die Umsetzung</i>

			<i>der Massnahmen des rGVK PZU+ der politischen Entscheidungsfindung und Beschlüsse in den Gemeinden unterliegt.</i>
127.	Dielsdorf	In gut erschlossenen Gebieten ist bereits heute eine Obergrenze der Anzahl Parkplätze (PP) in der BZO Dielsdorf festgelegt. Bestehen in einer UNG viele nicht genutzte PP (> mittels Erhebung eruieren), könnte die Obergrenze in diesem Gebiet massvoll gesenkt werden. Möglichkeit zur Nutzung nicht genutzter PP für andere Liegenschaften müsste allerdings gegeben sein. Damit wird auch einer allfällig künstlichen Verteuerung von Wohnungsmieten entgegengewirkt (> Quersubventionierung nicht vermietete PP).	<i>Kenntnisnahme Mit dem beschriebenen Vorgehen wird ein wichtiger Beitrag zur Vermeidung unnötiger «grauer Energie» geleistet. Mit Dienstbarkeiten sowie der Festsetzung im Grundbuch können beispielsweise Nutzungsrechte an Parkplätzen von einer Parzelle an eine andere abgetreten werden.</i>
128.	Dielsdorf	Unpraktikabel formuliert ist die Regelung zu autoreduziertem Wohnen; autoreduziertes Wohnen soll in der BZO festgeschrieben werden, bevor in einem nächsten Schritt geprüft wird, ob und in welcher Form dieses überhaupt umgesetzt werden könnte. Autoreduziertes / -freies Wohnen wird auch in Dielsdorf thematisiert. Nicht zu unterschätzen sind allerdings bestehende Hürden etwa bei Monitoring-/Controlling-Konzepten, die sich in der Praxis zeigen (Verlagerung Parkierung etc.). Autoreduziertes Wohnen kann effektiv gerade auch in Zentrumsgemeinden wie Dielsdorf eine Zukunft haben, die Prüfung der Realisierbarkeit und der prognostizierbaren Auswirkungen muss aber zwingend vor dem Festschreiben in eine BZO erfolgen – ansonsten bezüglich autoreduziertes Wohnen eine Anspruchshaltung von Bauherren bzw. Interessengruppen entsteht, der allenfalls nicht entprochen werden kann, wenn die Thematik erst in einem nächsten Schritt vertiefter geprüft wird. Entscheidend für die Bewilligung von autoreduziertem Wohnen ist, dass Mobilitätskonzepte einfach und mit wenig Aufwand kontrollierbar sind. Auch wenn die Pflicht zu Ersatzmassnahmen bei Missständen festgeschrieben wird, können ebendiese Ersatzmassnahmen später nur mit massivem Druck der Gemeinde eingefordert werden (> hohe Kostenfolgen für private Bauherren). Fazit: Gemeinden sollten in einem ersten Schritt vertieft prüfen, ob autoreduziertes / -freies Wohnen in ihren Zentren sinnvoll und kontrollierbar möglich ist. Falls ja, kann dieses in der BZO bzw. der Parkplatzverordnung zugelassen werden. Antrag: Anpassung Erläuterung Massnahmenbereich (S. 55, zweiter Abschnitt, 1. und 2. Satz): «Die Gemeinden prüfen im Rahmen der nächsten Revision der NuPla resp. Parkplatzverordnung, ob und in welcher Form autoreduziertes resp.	<i>Der Antrag wird abgelehnt Die Zulassung von autoarmem/autofreiem Wohnen in der BZO ist auf jeden Fall zweckmässig und muss nicht vorher geprüft werden. Grundsätzlich kann überall diese Wohnform ungesetzt werden, es sind einfach entsprechende Massnahmen umzusetzen. Diese sind in einem Mobilitätskonzepts festzuschreiben, welches durch die Gemeinde genehmigt wird. Es ist also an der Gemeinde, sicherzustellen, dass die Grundeigentümer genügend Massnahmen umsetzen, um die Mobilität der Bewohnenden/Beschäftigten auch mit reduzierter PP-Zahl zu gewährleisten. Nur so kann das Fremdparkieren in angrenzenden Quartieren erfolgreich verhindert und ein grosser Beitrag zur nachhaltigen Mobilität geleistet werden.</i>

		autofreies Wohnen in ihrer Gemeinde umgesetzt werden könnte. Falls dies sinnvoll realisierbar ist, wird autoreduziertes resp. autofreies Wohnen zugelassen.»	
129.	Weiach	Aufgrund der schlechten ÖV-Anbindung ist der MIV in unserer Gemeinde sehr wichtig. Entsprechend wird momentan die Mindestmenge an Parkplätzen geregelt. Da dies teilweise nicht reicht, ist ein Strategiewechsel zu einer maximalen Parkplatzfläche im Moment kein Thema; nein, weder unterstützen wir diese Massnahme, noch setzen wir sie um.	<i>Kenntnisnahme. Die Reduktion der Zahl der Parkplätze ist die effektivste Methode, um den arealbezogenen motorisierten Verkehr zu reduzieren. Für die ländliche Gemeinde Weiach steht diese Massnahme jedoch nicht zuvorderst. Vielmehr muss für die nachhaltigere Gestaltung der Mobilität der Weiacher gewährleistet werden, dass Optionen für die kombinierte Mobilität vorhanden sind, wobei die erste Meile auch mit dem Velo zurückgelegt werden sollte und nicht nur mit dem Auto.</i>

MIV03 – Ausschluss von Valet-Parking

		Eingabe	Antwort / Umsetzung im rGVK PZU+
130.	Weiach	Kaum interessant und deshalb wenig relevant, da Distanz zum Flughafen zu gross ist.	<i>Kenntnisnahme</i>

GV01.1 – Prüfung und Erhalt neuer Verladestandorte von Kies auf Bahn

		Eingabe	Antwort / Umsetzung im rGVK PZU+
131.	Weiach	Der Erhalt des bestehenden Verladestandorts von Kies auf Bahn wird von der Gemeinde Weiach unterstützt.	<i>Kenntnisnahme</i>
132.	PZU	Aus Sicht der PZU sollte die Region Unterland ebenfalls in die Erarbeitung dieser Massnahme eingebunden sein, da es sich um ein für die Region wichtiges Thema handelt. Die PZU ist im aktuellen Entwurf nicht unter den weiteren Beteiligten aufgeführt. Antrag: Die PZU (resp. der Vorstand der PZU) ist unter den weiteren Beteiligten aufzuführen.	<i>Die Stellungnahme wird gestützt. Die PZU wurde unter den weiteren Beteiligten aufgeführt.</i>

GV01.2 – Stärkung und Erhalt Bauschuttsortierung / Kiesaufbereitung mit Verlad auf Bahn

		Eingabe	Antwort / Umsetzung im rGVK PZU+
133.	Weiach	OK	<i>Kenntnisnahme</i>

GV01.3 – Verschiebung und Erhalt Freiverlad

		Eingabe	Antwort / Umsetzung im rGVK PZU+
134.	Weiach	Nicht relevant.	<i>Kenntnisnahme</i>
135.	PZU, Bülach	In der Erläuterung zur Massnahme wird folgender Satz verwendet: «Eine Verschiebung des Freiverlads bzw. ein neuer Standort sind zu prüfen, falls mehrere bahnaffine resp. güterverkehrsintensive Einrichtungen nicht mehr direkt an den Freiverlad angeschlossen sind.» Aus Sicht der PZU / Bülach ist es aufgrund dieser Formulierung nicht klar, ob alle Freiverlade in der PZU gemeint sind oder ein bestimmter. Antrag: Die oben genannte Formulierung ist so anzupassen, dass es klar wird, ob alle Freiverlade oder ein bestimmter Freiverlad gemeint ist.	<i>Die Stellungnahme wird gestützt. Mit dieser Massnahme werden alle Freiverlade im Perimeter PZU+ angesprochen. In der Erläuterung des Massnahmenbereichs wurde eine entsprechende Präzisierung vorgenommen.</i>

GV02.1 – Förderung einer nachhaltigen Feinverteilung im Konsumgüterverkehr

		Eingabe	Antwort / Umsetzung im rGVK PZU+
136.	Bülach, PZU	In der Erläuterung zur Massnahme wird darauf hingewiesen, dass auf der Basis des Güterverkehrs- und Logistikkonzepts regionsspezifische City-Logistik-Konzepte erarbeitet werden können. Es ist jedoch nicht klar, wer solche Konzepte erarbeitet. Aus unserer Sicht ist es wichtig, in diesem Fall eine klare Zuständigkeit zu schaffen. Antrag: Es ist darzulegen, wer die City-Logistik-Konzepte erarbeitet.	<i>Die Stellungnahme wird gestützt. Die Zuständigkeit für die Erarbeitung des Konzepts muss im kantonalen Güterverkehrs- und Logistikkonzept geklärt werden. Der Massnahmenbereich wurde wie folgt präzisiert: «Die Zuständigkeit für die Erarbeitung ist im kantonalen Güterverkehrs- und Logistikkonzept festgelegt.»</i>
137.	ZPF	Präzisierung bezüglich Verantwortung für die Erarbeitung der City-Logistik-Konzepte.	
138.	ARE ZH	Die Formulierung «Umsetzung in: Kantonales Konzept, anschliessend Aufnahme im kantonalen Richtplan» ist nicht nachvollziehbar. Der kantonale Richtplan wird zu diesem Thema keine räumlich konkreten Festlegungen machen können. Es ist deshalb eine Aufnahme in den kantonalen Richtplan zum gegebenen Zeitpunkt zu prüfen. Antrag: Umformulierung von Massnahmenbereich GV02.1: «Umsetzung in: Kantonales Konzept, anschliessend Aufnahme in kantonalen Richtplan prüfen». Auch bei den anderen Massnahmenbereichen zum Güterverkehr wird noch zu prüfen sein, ob zweckmässige Festlegungen im kantonalen Richtplan vorgenommen werden können.	<i>Die Stellungnahme wird gestützt. Der Massnahmenbereich wurde gemäss Antrag präzisiert.</i>

Frage 4: Fehlen Ihrer Ansicht nach Massnahmen(bereiche), welche im rGVK PZU+ Eingang finden sollten?

		Eingabe	Antwort / Umsetzung im rGVK PZU+
139.	Embrach, Glattfelden, Rafz, ZPF	Nein	<i>Kenntnisnahme</i>
140.	Bachenbülach	Die Grenzstrasse in Bachenbülach und Bülach ist eine wichtige Verkehrsachse als Zubringer zur und von der Autobahn A51. Seit dem Ausbau der Grenzstrasse durch das Tiefbauamt werden dem Gemeinderat immer wieder Reklamationen von Automobilisten zugetragen. Sie monieren, dass die Steuerung der etlichen Lichtsignalanlagen nicht ideal programmiert sei und oftmals einen Rückstau verursacht. Dadurch weichen die Verkehrsteilnehmer auf das Industrie- und Gewerbegebiet Bachenbülach aus, was die untergeordneten Strassen unnötig belastet. Der Gemeinderat bittet daher um eine erneute Überprüfung der Verkehrssteuerung auf der Grenzstrasse als Massnahme des rGVK.	<i>Kenntnisnahme</i> <i>Die LSA-Steuerung ist so programmiert, dass der Verkehrsfluss auf der A51 gewährleistet werden kann. Beim Anliegen handelt es sich um eine Sofortmassnahme, welche ausserhalb des rGVK zu behandeln ist. Es ist der direkte Kontakt mit dem Kanton zu suchen.</i>
141.	Buchs ZH	Für die Gemeinde Buchs ZH ist folgende Massnahmen bezüglich Strassenverkehr aus dem Kantonalen Richtplan relevant: — Entlastung Adlikerkreuz Regensdorf und somit Entlastung Ortsdurchfahrt Buchs Dielsdorferstrasse (Hand) → Betreffend Strassenverkehr ist es dem Gemeinderat Buchs ZH ein Anliegen, dass die Ortsdurchfahrten (Dielsdorfer- und Furttalstrasse) entlastet werden. Zu Stosszeiten staut sich der MIV auf der Furttalstrasse von Regensdorf bis nach Oteltingen, vor allem, wenn im Gubristtunnel ein Unfall passiert ist. Auf der Dielsdorferstrasse (Hand) sind zu Stosszeiten über 600 Fahrzeuge pro Tag unterwegs. Hauptsächlich Durchgangsverkehr in Richtung Regensdorf oder Dällikon um das Adlikerkreuz zu umfahren.	<i>Kenntnisnahme</i> <i>Wir verweisen hierzu auf den Massnahmenbereich MIV 01.1 Bündelung des Verkehrs auf den Hauptachsen.</i>
142.	Buchs ZH	Für die Gemeinde Buchs ZH ist folgende Massnahmen bezüglich öffentlichem Verkehr aus dem Kantonalen Richtplan relevant: — Bestehende S-Bahnlinie im Viertelstundentakt — Neue Busverbindung Buchs-Dielsdorf → Um den MIV von der Strasse zu bekommen, müssen die Alternativen ausgebaut werden. Deshalb ist aus Sicht des Gemeinderats Buchs ZH die Einführung	<i>Kenntnisnahme</i> <i>Beim Viertelstundentakt bzw. der Bahnlinie handelt es sich um eine übergeordnete Massnahme, welche nicht im Rahmen des rGVK erarbeitet werden.</i> <i>Bei der bestehenden tangentialen Buslinie Regensdorf-Dielsdorf wird ergänzt, dass auch die</i>

		eines Viertelstundentakts für die S6 bis nach Otelfingen oder Baden zwingend notwendig.	<i>Ansteuerung von Buchs geprüft werden soll resp. attraktive Umsteigebeziehungen für die Verbindung Buchs-Dielsdorf angeboten werden sollen.</i>
143.	Bülach	Aus Sicht der Stadt Bülach sind die relevanten Themen abgedeckt. Die Mitwirkung in der Projektgruppe ergab die Möglichkeit die Themen einzubringen.	<i>Kenntnisnahme</i>
144.	Dielsdorf	Nein, ausser es ergeben sich durch die vertiefte Behandlung des Fussverkehrs im rGVK relevante Massnahmenbereiche (vgl. Antrag zu Frage 2).	<i>Kenntnisnahme</i>
145.	Eglisau	Siehe Antworten zu letzter Frage.	<i>Kenntnisnahme</i>
146.	Niederglatt	Nein. Ansonsten werden die Bemerkungen der Planungsgruppe Zürcher Unterland und der Gemeinde Niederhasli unterstützt.	<i>Kenntnisnahme</i>
147.	Niederweningen	VV01.1 Verbesserung der Infrastruktur für den Veloverkehr: Die Wehntalerstrasse soll als Ganzes betrachtet werden. Die Gemeinde Niederweningen ist in der Priorisierung 1 (bis 2025) zu ergänzen.	<i>Kenntnisnahme Mit der Priorisierung ist einerseits der Handlungsbedarf aufgrund der vorhandenen Infrastruktur sowie andererseits das Potenzial für den Veloverkehr berücksichtigt. Aufgrund der grösseren Distanz zu Dielsdorf und weiter erachten wir das Potenzial für Niederweningen nicht als hoch. Entsprechend behalten wir den Abschnitt in Niederweningen in der jetzigen Kategorie.</i>
148.	Oberembrach	Aus Sicht der Gemeinde Oberembrach sind die wichtigsten Massnahmenbereiche im rGVK PZU+ enthalten.	<i>Kenntnisnahme</i>
149.	Oberglatt	Es fehlen aus Sicht der Gemeinde Oberglatt keine Massnahmenbereiche.	<i>Kenntnisnahme</i>
150.	Oberweningen	Nach Ansicht des Gemeinderates Oberweningen sind die aufgeführten Massnahmenbereiche vollständig, abgesehen von der folgenden, gemäss dem Bericht "Ziele und Massnahmen" verworfenen Handlungsstrategie: ÖV02: Prüfung flexibler ÖV-Angebote (für Randzeiten/-gebiete) . Die betroffenen Gemeinden wurden hier noch nicht definiert. Antrag: Die Gemeinde Oberweningen beantragt, diesen Massnahmenbereich in das rGVK aufzunehmen und ist interessiert, bei der Erarbeitung solcher Modelle einbezogen zu werden.	<i>Der Antrag wird abgelehnt. Diese Handlungsstrategie wurde im Projektteam intensiv diskutiert und verworfen. Erfahrungsgemäss werden flexible ÖV-Angebote eher schlecht genutzt und führen nicht zu einer Verhaltensänderung. Die dafür notwendigen Mittel können sinnvoller eingesetzt werden, u.a. zur Förderung der kombinierten Mobilität. Insbesondere in den ländlichen Gebieten steht die Förderung der kombinierten Mobilität im Fokus, so dass nicht</i>

			<i>mehr die gesamte Wegkette mit dem MIV absolviert wird, sondern nur noch die erste und letzte Meile.</i>
151.	Regensberg	Nein. der Gemeinderat unterstützt die ausgearbeitete Stellungnahme der Planungsgruppe Zürcher Unterland (PZU).	<i>Kenntnisnahme</i>
152.	Weiach	<p>ÖV01.1 Prüfung neuer tangentialer Buslinien: Im Zukunftsbild rGVK ZU+ ist die Tangentialverbindung Bülach-Weiach als Verbindung mit regionaler Bedeutung aufgeführt. Eine entsprechende Massnahme, wie diese sichergestellt werden soll, fehlt in den Massnahmen. Weiach ist deshalb in «ÖV01 Optimierung des bestehenden Busnetzes» zu integrieren. Insbesondere ÖV01.1 Die Prüfung neuer tangentialer Buslinien scheint für Weiach mit über 2000 Einwohnerinnen (davon vielen PendlerInnen) angebracht. Möglichkeiten:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Wiederaufbau einer regelmässigen Buslinie von Kaiserstuhl nach Bülach SBB (B515) — Anbindung an Glattfelder Busbetrieb, um Weiach mit dem Bahnhof Glattfelden zu verbinden — neue SBB-Haltestelle «Weiach» an der S36 	<p><i>Kenntnisnahme</i></p> <p><i>Grundsätzlich ist mit dieser «Verbindung von regionaler Bedeutung» die Verkehrsbeziehung mit allen Verkehrsmitteln gemeint und nicht spezifisch mit dem ÖV.</i></p> <p><i>Ein Bahnhof Weiach ist nicht im Richtplan eingetragen und deshalb in absehbarer Zeit (bis 2040) auch nicht realistisch. Neue mögliche Busverbindungen für Weiach wären im Rahmen des Fahrplanverfahrens zu beantragen bzw. der Wunsch zu äussern. Für Weiach steht aus fachlicher Sicht aufgrund eines tiefen zu erwartenden Kostendeckungsgrads mit weiteren Busverbindungen eher der kombinierte Verkehr mit erster/letzter Meile mit Veloverkehr und MIV im Vordergrund. Mit dem Velo ist beispielsweise der Bahnhof Kaiserstuhl über den neuen Radweg gut erreichbar, mit dem Auto dürfte Glattfelden im Vordergrund stehen, wo deshalb das P+R-Angebot tendenziell ausgebaut werden soll.</i></p>
153.	Winkel	Es ergeben sich aktuell keine weiteren Massnahmenbereiche, welche Eingang ins rGVK U+ finden sollen. Die Wirkung der einzelnen definierten Massnahmenbereiche, welche die Gemeinde Winkel betreffen, wird mit wenigen Ausnahmen als höchstens „tief“ oder maximal „mittel“ beschrieben. Die Relevanz der jeweiligen Massnahmenbereiche ist zum Zeitpunkt der Notwendigkeit (aus Sicht der Gemeinde) zu bestimmen, weshalb auf eine bereits vorzeitige „Streichung“ im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens verzichtet werden kann.	<i>Kenntnisnahme</i>
154.	PZU	Alle Anmerkungen der PZU dazu wurden im Rahmen der vorangegangenen Fragen angefügt.	<i>Kenntnisnahme</i>

155.	ARE ZH	<p>Motorräder werden immer häufiger als Fortbewegungsmittel verwendet. Sie können einen wichtigen Beitrag zur Steigerung der Multimodalität leisten. Zudem soll ein geregeltes Parkieren von Motorrädern sichergestellt werden. Bei Planungen sind deshalb auch die Anforderungen für motorisierte Zweiräder zu berücksichtigen.</p> <p>Empfehlung: Im Themenfeld «Motorisierter Individualverkehr» soll ersichtlich gemacht werden, dass damit auch motorisierte Zweiräder gemeint sind. So wird dieser Verkehrsträger bei der situationsgerechten Regelung der Parkierung auf öffentlichem wie auch auf privatem Grund (MIV02) frühzeitig mitberücksichtigt.</p>	<p>Die Stellungnahme wird gestützt. Die Motorräder wurden in beiden Massnahmenbereichen der Handlungsstrategie MIV02 ergänzt.</p>
------	--------	---	---

Frage 5: Sind Massnahmenbereiche aufgeführt, die Sie für Ihre Gemeinde oder die Region für nicht relevant halten?

		Eingabe	Antwort / Umsetzung im rGVK PZU+
156.	Embrach, ZPF, Rafz, Oberweningen, Glattfelden	Nein	<i>Kenntnisnahme</i>
157.	Buchs ZH	Das Park+Ride Angebot, dass wir bereits anbieten genügt und soll daher nicht ausgebaut werden.	<i>Kenntnisnahme Gemäss Handlungsstrategieblatt ist in der Gemeinde Buchs kein Ausbau des P+R-Angebots geplant.</i>
158.	Buchs ZH	Das Bikesharing-Angebot ist für unsere Gemeinde nicht attraktiv.	<i>Kenntnisnahme Gemäss Handlungsstrategieblatt steht Buchs nicht zuoberst auf der Prioritätenliste bezüglich eines Bikesharing-Angebots.</i>
159.	Eglisau	Siehe Antworten zu letzter Frage.	<i>Kenntnisnahme</i>
160.	Niederweningen	Nein, die Sondernutzungen sind uns nicht gängig, deren Begrifflichkeit, deren Anwendung und Terminierung.	<i>Kenntnisnahme</i>
161.	Oberembrach	Aus Sicht der Gemeinde sind sämtliche Massnahmenbereiche relevant.	<i>Kenntnisnahme</i>
162.	Regensberg	Nein. Der Gemeinderat unterstützt die ausgearbeitete Stellungnahme der Planungsgruppe Zürcher Unterland (PZU).	<i>Kenntnisnahme</i>

163.	Weiach	GM03 Förderung der Multi- und Intermodalität: GM03 betrifft aus unserer Sicht Gemeinden mit einem Bahnhof. Da Wiach aktuell über keinen solchen verfügt, ist Wiach aus der Liste der betroffenen und beteiligten Gemeinden zu streichen (sowohl in der Handlungsstrategie, wie auch im Anhang 2).	<i>Die Stellungnahme wird gestützt. Die Aussage ist korrekt. Wiach wurde im entsprechenden Handlungsstrategieblatt und auch in der Tabelle in Anhang 2 entfernt.</i>
164.	Winkel	siehe vorangehende Frage.	<i>Kenntnisnahme</i>

Frage 6: Haben Sie weitere Anmerkungen / Anregungen oder Fragen zum Bericht: Ziele und Massnahmen?

		Eingabe	Antwort / Umsetzung im rGVK PZU+
165.	Bachenbülach, Bülach, Oberweningen, Regensberg, Rafz	Nein	<i>Kenntnisnahme</i>
166.	Embrach	Die Gemeinde Embrach wäre interessiert, zusammen mit dem Amt für Mobilität und dem Zürcher Freilager das Thema "nachhaltige Feinverteilung der Konsumgüter" weiter zu vertiefen und konkrete Umsetzungsmassnahmen im Embracher-tal zu evaluieren.	<i>Kenntnisnahme</i>
167.	Niederglatt	Nein. Ansonsten werden die Bemerkungen der Planungsgruppe Zürcher Unterland und der Gemeinde Niederhasli unterstützt.	<i>Kenntnisnahme</i>
168.	Oberembrach	Die Gemeinde Oberembrach schliesst sich grundsätzlich der Stellungnahme der Planungsgruppe Zürcher Unterland an.	<i>Kenntnisnahme</i>
169.	Weiach	Grundsätzlich stellen wir fest, dass sich das rGVK PZU+ sehr stark auf die Bedürfnisse der grösseren Gemeinden konzentriert. Kleinere Landgemeinden werden zwar zur Mitarbeit eingeladen, Unterstützung in dringenden und wichtigen Punkten (z.B. ÖV-Anbindung; Ziel 2.1) erhalten sie kaum. Insbesondere bedauern wir sehr, dass die Handlungsstrategie «ÖV02 Prüfung flexibler ÖV-Angebote für Randzeiten/-gebiete» (Seite 66 Bericht Ziele & Massnahmen)» verworfen wurde.	<i>Kenntnisnahme, vgl. 150 Das Potenzial und im Grunde auch der Handlungsbedarf ist bei grösseren Gemeinden grösser. Zudem ist das vorhandene Mobilitätsangebot bereits vielfältiger und die höhere Siedlungsdichte erlaubt auch aus finanzieller Sicht mehr Spielraum bei der Gestaltung von Mobilitätsmassnahmen. Die ÖV-Anbindung von kleineren Gemeinden im Regelbetrieb scheitert oft an finanziellen Rahmenbedingungen – auch, weil die Nutzung des</i>

			<p>ÖV in den kleineren, ländlichen Gemeinden unterdurchschnittlich ist. Das ÖV Angebot ist allerdings nicht starr. Mit dem Fahrplanverfahren besteht die Möglichkeit, Anpassungen daran vorzunehmen (vgl. Massnahmenblätter zum ÖV). Die Einführung von flexiblen ÖV-Angeboten könnte eine zweckmässige Ergänzung sein, gegebenenfalls als durch die Gemeinde (mit)finanziertes Angebot als Vorläufer eines regulären Busbetriebs. Im Projektteam wurde jedoch im Herbst 2021 entschieden, das Massnahmenblatt wegzulassen.</p>
170.	Winkel	<p>Der Gemeinderat unterstützt Massnahmen, welche einer langfristig funktionierenden, bedürfnisgerechten und umweltverträglichen Balance zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zuträglich sind. Das rGVK U+ dient als Orientierungshilfe und wird ausschliesslich als Empfehlung für weitere Planungen etc. in der Gemeinde Winkel betrachtet. Aufgrund der sehr unterschiedlichen Bedürfnisse und Problemstellungen der jeweiligen Gemeinden wird seitens der Gemeinde Winkel eine Verbindlichkeit der vorgeschlagenen Massnahmen im rGVK U+ im Sinne eines „beschlossenen Orientierungsrahmens für Kanton, Region und Gemeinden, an dem künftige verkehrsplanerische Vorhaben auszurichten sind“ abgelehnt. Die gemäss rGVK U+ für die Gemeinde Winkel definierten, umzusetzenden Massnahmen werden zum Zeitpunkt der Notwendigkeit geprüft, beurteilt und – soweit möglich sowie finanzierbar – realisiert oder fallengelassen. Es wird beantragt, bezüglich der Verbindlichkeit eine andere Formulierung gemäss den vorstehenden Ausführungen zu wählen.</p>	<p>Der Antrag wird abgelehnt, vgl. 61. Die Formulierung, dass es sich beim RGVK um einen gemeinsam beschlossenen Orientierungsrahmen handelt, entspricht dem Konsens der beteiligten Gemeinden, der PZU und dem Kanton. Sie bringt zum Ausdruck, dass die verkehrlichen Herausforderungen gemeinsam angegangen werden müssen und von allen Beteiligten einen Beitrag erfordern. Sie soll darum nicht angepasst werden. Dem AFM ist klar, dass die Umsetzung der konkreten Massnahmen mit den kommunalen Prioritäten abgestimmt werden muss und der politischen Beschlussfassung in den Gemeinden unterliegt.</p>
171.	PZU	<p>Im Einladungsschreiben zur Vernehmlassung wird erwähnt, dass der Schlussbericht nach der Vernehmlassung überarbeitet wird und «im 2. Quartal 2022 allen Beteiligten zum Beschluss vorgelegt» wird. Im Schlussbericht, Teilbericht Analyse, Kapitel 1.5, wird dagegen festgehalten, dass das rGVK durch die Delegiertenversammlung der PZU bzw. durch den Vorstand der ZPF genehmigt und die Projektaufsicht beschlossen wird. Ein Beschluss «aller Beteiligten», das heisst auch von den Gemeinden, wird nicht erwähnt. Ein Beschluss des rGVK durch die Gemeinden entspricht nach Auffassung der PZU auch nicht dem Pflichtenheft</p>	<p>Die Stellungnahme wird gestützt. Die DV resp. der Vorstand der ZPF genehmigen das rGVK und der Beschluss wird durch die Projektaufsicht gefällt.</p>

		<p>bzw. dem was bisher kommuniziert wurde. Die PZU geht entsprechend davon aus, dass der Beschluss so erfolgt, wie dies im Schlussbericht dargestellt wird. Die PZU hält eine allfällige Anpassung der Beschlussmodalitäten – sollte dies angedacht sein – für nicht sinnvoll. Falls seitens des Kantons dennoch eine Anpassung vorgesehen ist, so muss diese sorgfältig mit den Beteiligten Akteuren abgestimmt werden.</p> <p>Antrag: Der Beschluss des RGVK soll wie im Schlussbericht dargestellt erfolgen.</p>	
172.	PZU	<p>Mit der Erarbeitung des rGVK ist eine zentrale Grundlage erfüllt für die allfällige Aufnahme von Gemeinden in das Agglomerationsprogramm der 5. Generation (AP 5G). Die PZU regt aus diesem Grund an, dass der Perimeter des AP 5G bzw. die Aufnahme von weiteren Gemeinden in das AP vertieft geprüft wird. Die PZU beabsichtigt in den nächsten Monaten mit den Gemeinden Kontakt aufzunehmen und zu eruieren, ob und wo potenzielle AP-Massnahmen vorhanden sind.</p> <p>Antrag: Das AFM prüft in Absprache mit der PZU den Agglomerationsperimeter des AP 5G Zürich-Glattal und die Aufnahme von weiteren Gemeinden der PZU in das Programm.</p>	<p><i>Die Stellungnahme wird gestützt. Das rGVK ist eine wichtige Grundlage für die Prüfung der AP-Perimeter, jedoch nicht eine Notwendigkeit dafür. Das AFM wird diese in Absprache mit der Region prüfen.</i></p>
173.	ZPF	<p>Darstellung der Zuständigkeiten für den Beschluss des rGVK im Schlussbericht. Diesbezüglich verweist der Vorstand der ZPF auf die Ausführungen in der Stellungnahme der PZU. Der Vorstand der ZPF schliesst sich den entsprechenden Anträgen der PZU an.</p>	<p><i>Kenntnisnahme</i></p>
174.	ZPF	<p>Die ablehnende Haltung der ZPF zum vom Kanton geplanten Verladestandort in Zürich Affoltern wird im Kapitel 4.3.5 auf Seite 31 korrekt wiedergegeben. In diesem Zusammenhang verweist der Vorstand der ZPF auf die diesbezüglichen Ausführungen in seiner Stellungnahme zur entsprechenden Teilrevision des kantonalen Richtplans, welche unverändert gültig sind.</p>	<p><i>Kenntnisnahme</i></p>
175.	ZVV	<p>Seite 7 (Kap. 1.3.1): Auch wenn ausserhalb des Perimeters sollte Zürich Flughafen als eine wichtige regionale Verkehrsdrehscheibe erwähnt werden.</p>	<p><i>Die Stellungnahme wird gestützt. Der Flughafen wurde ergänzt.</i></p>
176.	ZVV	<p>Seite 9 (Kap. 1.3.4): Wir empfehlen, den Fokus beim Ausbau des ÖVs auf urbane Gebiete zu legen, da hier die Marktchancen für den ÖV höher als in den ländlichen Gebieten sind. Das absolute Marktpotenzial ist in den ländlichen Gebieten geringer. Beispiel: Statt in Regensberg den ÖV-auszubauen, ist es effizienter dies in Regensdorf zu tun.</p>	<p><i>Kenntnisnahme</i> <i>Das ist grundsätzlich richtig. Jedoch tragen auch Personen aus ländlichen Gebieten zu einer besseren ÖV-Auslastung im urbanen/städtischen Raum bei. Für ländliche Gebiete steht insbesondere die kombinierte Mobilität im Fokus.</i></p>

177.	ARE ZH	<p>Verbindlichkeit: Im Teilbericht «Analyse» wird in Kapitel 1.5 der Stellenwert und die Verbindlichkeit des rGVK U+ erläutert. Gemäss der Erläuterung bildet das Konzept nebst dem kantonalen Richtplan und dem kantonalen Gesamtverkehrskonzept sowie den regionalen Richtplänen die Richtschnur für alle nachgelagerten Planungen. Weiter wird darauf hingewiesen, dass die einzelnen Massnahmen erst im Rahmen der ordentlichen Planungs- und Realisierungsprozesse Rechtsverbindlichkeit erlangen. Die Unterscheidung der Verbindlichkeit zwischen der Richtplanung und des Gesamtverkehrskonzepts kommt dabei zu wenig zum Vorschein. Die Planungsträger haben die behördenverbindliche Richtplanung aller Stufen zu berücksichtigen (§ 16 Planungs- und Baugesetz), hingegen ist das Gesamtverkehrskonzept eine auf regionaler Ebene abgestimmte Grundlage mit Handlungsempfehlungen, an welcher die nachgelagerten Planungen möglichst auszurichten sind.</p> <p>Antrag: Die Unterscheidung der Verbindlichkeit der Richtplanung und des Gesamtverkehrskonzepts sind im Bericht gemäss Erwägung unmissverständlich darzustellen. Zudem wird empfohlen, das Kapitel 1.5 «Stellenwert und Verbindlichkeit» in den «Bericht: Ziele und Massnahmen» aufzunehmen – anstelle im «Teilbericht: Analyse» zu erläutern.</p>	<p><i>Die Stellungnahme wird gestützt. Die Unterscheidung der Verbindlichkeit der Richtplanung und des rGVK wurde präzisiert. Zudem wurde das Kapitel 1 gemäss Teilbericht Analyse auch als Intro in den Bericht Ziele und Massnahmen aufgenommen.</i></p>
178.	ARE ZH	<p>In einzelnen Massnahmenblätter werden konkrete Aufträge an die kommunale Nutzungsplanung erteilt, wie beispielsweise mit der Formulierung «Im Rahmen der nächsten Revision der Nutzungsplanung werden Vorschriften zu [...] erlassen». Wir weisen darauf hin, dass jedoch keine Legitimation besteht auf Basis eines «Konzepts» von den Planungsträgern solche Regelungen einzufordern oder vorzuschreiben. Im kantonalen Vorprüfungsverfahren können demnach auf der Grundlage des Konzepts Empfehlungen abgegeben werden, hingegen können die Planungsträger nicht zur Umsetzung von Massnahmenbereichen verpflichtet werden – sofern diese nicht in der behördenverbindlichen Richtplanung enthalten sind. Das rGVK U+ stellt eine gute planerische Grundlage auf konzeptioneller Ebene dar. Für Massnahmen von mittlerer bis hoher Wirkung und von regionaler Bedeutung wird zur behördenverbindlichen Sicherung empfohlen, eine Aufnahme im regionalen Richtplan zu prüfen. So wie dies beispielsweise für das regionale Park+Rail-Konzept (Massnahmenbereich GM03.2) vorgesehen ist. Der regionale Richtplan wäre somit ein Teil der Umsetzungsstrategie des Konzepts. Darüber</p>	<p><i>Die Stellungnahme wird gestützt, vgl. 8</i></p>

		<p>hinaus wird die Aufnahme von Massnahmen von kommunaler Bedeutung in den kommunalen Verkehrsrichtplan empfohlen.</p> <p>Empfehlung: Zur behördenverbindlichen Sicherung von Massnahmenbereichen mit Auswirkungen auf Raum und Umwelt wird empfohlen, die Aufnahme von Massnahmen in die regionale und kommunale Richtplanung zu prüfen. Dieser Hinweis soll von Vorteil in den entsprechenden Handlungsstrategieblättern sowie in Kapitel 5 «Umsetzungstabelle» erfolgen.</p>	
179.	ARE ZH	<p>Hinweis Begrifflichkeit: Im Bericht werden für das rGVK die Abkürzungen PZU+ und U+ verwendet. Wir empfehlen dies noch zu bereinigen.</p>	<p><i>Die Stellungnahme wird gestützt. Der Bericht wurde entsprechend bereinigt und als Begriff «PZU+» verwendet.</i></p>
180.	TBA P+S	<p>Die Karten sind im Kapitel 4.3 abgebildet, die Erläuterungen dazu befinden sich aber im Kapitel 4.4, was zu umständlichem hin und her Blättern führt.</p>	<p><i>Kenntnisnahme. Das Blättern ist bei mehreren Seiten Text so wieso notwendig. Wir sehen hier keine Möglichkeiten für eine vernünftige Verbesserung.</i></p>
181.	TBA P+S	<p>Im rGVK soll ausgewiesen werden, inwiefern mit den vorgeschlagenen Massnahmen die Modalsplit-Ziele für ÖV, Fuss- und Veloverkehr erreicht werden und wie diese andernfalls ergänzt werden müssen, um diese Ziele zu erreichen.</p>	<p><i>Kenntnisnahme Alle Massnahmen tragen zur Verbesserung des Modal Splits in die gewünschte Richtung bei. Es ist jedoch nicht gesichert, ob mit den Massnahmen die Ziele erreicht werden. Die Massnahmen widerspiegeln eher den kleinsten gemeinsamen Nenner der beteiligten Gemeinden. «Stärkere» Massnahmen könnten zu einem stärkeren Modal Shift beitragen. Jedoch können die Gemeinden nicht dazu gezwungen werden, diese Massnahmen umzusetzen. Wir gehen deshalb davon aus, dass wir ein Optimum zwischen wirksamen Massnahmen und dem Willen der Gemeinden zur Umsetzung ausgelotet haben.</i></p>

Frage 7: Haben Sie Anmerkungen / Anregungen oder Fragen zum Teilbericht: Analyse?

		Eingabe	Antwort / Umsetzung im rGVK PZU+
182.	Bülach, Emb-rach, Oberwe-ningen, Rafz, Regensberg	Nein	<i>Kenntnisnahme</i>
183.	Niederwenin-gen	Seite 55/128, der Radweg, von der Kantonsgrenze Aargau bis nach Schöfflisdorf, auf der Wehntalerstrasse ist noch nicht erstellt (Seite 98, Grundlagen Angang 2, Abbildung 7), wie auch im Regionalen Richtplan abgebildet.	<i>Kenntnisnahme Auf der von Ihnen erwähnten Abbildung ist das kantonale Velonetz abgebildet. Dabei geht es ausschliesslich um die Veloverbindung resp. ob im Bestand eine theoretisch befahrbare Infra-struktur (Strasse) vorhanden ist und nicht um eine spezifische Veloinfrastruktur. Bezüglich des Vorhandenseins von einer Veloinfrastruktur ver-weisen wir auf die Abbildung 32 auf Seite 57. Dort ist dargestellt, dass eine Veloinfrastruktur zwischen Kantonsgrenze Aargau und Schöfflis-dorf noch fehlt.</i>
184.	Niederwenin-gen	Seite 63/128, in Niederweningen Bahnhof Dorf, sind 40 Veloabstellplätze nicht eingetragen (SBB Abstellplätze).	<i>Kenntnisnahme Auf der Abbildung werden nur VAP an Bahnhöfen dargestellt welche mehr als 550 Quelleinsteiger haben. Der Kanton hat aufgrund der Übersicht-lichkeit diesen Grenzwert festgelegt. Der Bahn-hof Niederweningen Dorf hatte im Jahr 2019, als die letzten Erhebungen stattfanden, 437 Quel-leinsteiger und wird daher nicht dargestellt.</i>
185.	ZVV	Seite 72: Die Prognose für die ÖV-Entwicklung bis 2040 scheint uns mit +16% etwas tief zu sein. Im vergleichbaren Raum Furttal (inkl. Regensdorf) lag die Nachfragesteigerung bei der VBG zwischen 2010 und 2019 bei 24%.	<i>Kenntnisnahme Bei der erwähnten Prognose wird ein gleichblei-bender Modalsplit angenommen. Daher ist die Zahl korrekt. Jedoch wird gemäss den Zielen eine Erhöhung des ÖV-Anteils am Modalsplit an-gestrebt und somit wird die effektive Nachfrage-steigerung höher sein.</i>