

SP Wallisellen: Vernehmlassungsantwort zum kommunalen Richtplan Verkehr von Wallisellen vom 23. Juni 2020

Vorwort

Die SP begrüsst die neuen Stossrichtungen im Verkehrsrichtplan. Die vorgeschlagenen Massnahmen sind sinnvoll und gehen in die richtige Richtung. Wir vermissen für einige wichtige und dringende Massnahmen einen verbindlichen Termin. Wir befürchten, dass ohne Terminziele auch dieser Richtplan grösstenteils ein Papiertiger bleibt, genauso wie sein Vorgänger. Einige Themen finden aus unserer Sicht noch zu wenig Beachtung. Wir haben sie im folgenden Kapitel zu den Massnahmen ergänzt.

Verfasser/in

Verfasser/in

Name, Vorname

SP Wallisellen

Privatperson

Organisation/Vertretung:

Kontaktadresse

Walter Keller, Steinackerweg 33, 8304 Wallisellen

Telefon

044 831 20 22

E-Mail

wa@wkl.ch

Ort, Datum

Wallisellen, den 26.10.20

Zustelladresse

Bitte senden Sie das ausgefüllte Formular – möglichst digital – an sicherheit@wallisellen.ch oder dann per Post an Gemeinde Wallisellen, Abteilung Sicherheit, Zentralstrasse 9, 8304 Wallisellen.

2. Abstimmung mit den übergeordneten Planungen

Kapitel	Seite	Thema/Betreff der Einwendung	Konkreter Änderungs-/Ergänzungsvorschlag	Begründung/Bemerkungen
2	8		Kommunales Gesamtverkehrskonzept fehlt, Einordnung unklar.	
2	8		Weitere Grundlagen wie Agglomerationsprogramm 4. Generation, die BZO Wallisellen, Raumentwicklungskonzept müssten eigentlich VOR dem kRPV revidiert werden.	Das Vorgehen erscheint hier unlogisch.

4. Gesamtverkehrsstrategie

Kapitel	Seite	Thema/Betreff der Einwendung	Konkreter Änderungs-/Ergänzungsvorschlag	Begründung/Bemerkungen
4.1	13	Entwicklung MIV	Die Stadt Wallisellen setzt sich dafür ein, dass der heutige sehr hohe Anteil des MIV zu Gunsten von ÖV und Langsamverkehr reduziert wird.	Wir finden das heutige Ausmass des MIV längerfristig für die Bevölkerung unzumutbar. Eine Plafonierung ist deshalb ein zu wenig ambitionöses Ziel. Wir schlagen vor, den MIV absolut zu reduzieren und ein konkretes Ziel dafür zu definieren (z.Bp. 0.5 %/Jahr).
4.1	14	ÖV Anteil, Langsamverkehr	Gemäss obiger Ziffer zu erhöhen	siehe oben

4.2	15	Stossrichtungen	Das Handeln ist nebst den 'Verkehrsthemen' auch auf die andern im Zusammenhang stehenden Themen wie Umwelt, Natur und Klimapolitik auszurichten.	Die Verkehrsentwicklung beeinflusst die Klimaentwicklung stark (heute ca, 30%). Deshalb kann dieser Faktor nicht einfach ignoriert werden. Wir erwarten mindestens im Verkehrskonzept eine Beurteilung zum Thema Emissionen, insbesondere der klimarelevanten wie CO2 Gegebenenfalls sind Massnahmen zur Förderung des nicht fossilen MIV einzuführen.
4.2	16	(Tabelle 4) Ziel:	Grundsätzlich einverstanden. Anpassungen gemäss Änderungsvorschlag in 4.1	
4.2	16	(Tabelle 4) Stossrichtungen:	Grundsätzlich einverstanden. Anpassungen gemäss Ergänzungsvorschlag in 4.2	Gleiche Bezeichnungen wie Massnahmen im kGVK verwirren.
4.2	16	S5 und SV1		S5: ist dies nicht bereits übergeordnet geregelt? SV1: Wir gehen davon aus, dass damit Parkfeldanordnungen wie an der Bahnhofstrasse neu gebaut nicht mehr möglich sein werden.
4.2	16	Sofortmassnahmen gemäss Verkehrskonzept	Die Sofortmassnahmen aus dem Verkehrskonzept müssen in der laufenden Legislatur budgetiert und umgesetzt werden.	

5. Festlegungen und Massnahmen

5.1 Strassenverkehr

Kapitel	Seite	Thema/Betreff der Einwendung	Konkreter Änderungs-/Ergänzungsvorschlag	Begründung/Bemerkungen
5.1	17	Stadttunnel Brunau-Neugut (übergeordnete Festlegung in KRP)	Unter «Bemerkung» soll die negative Beurteilung durch die Gemeinde festgehalten werden.	Wallisellen muss sich gegen dieses Projekt mit allen Mitteln wehren. Portal kommt genau neben Zwicky-Areal zu liegen!
5.1	18/ 19	Erlenholzstrasse/Klotenerstrasse, zeitliche Sperrung am Samstag	Wir begrüßen die Festlegung ausdrücklich. Verbindungsstrasse Erlenholzstrasse/Klotenerstrasse soll in Absprache mit der Stadt Kloten aufgehoben werden.	Der Hardwald als grösstes Naherholungsgebiet und Wildlebensraum soll autofrei werden.

5.1	18	Opfikerstrasse, zeitliche Sperrung	Wir begrüssen die Festlegung grundsätzlich. Sperrung nachts und zusätzlich an Wochenenden	Die Opfikerstrasse soll nur dann offen sein, wenn es sie braucht, also werktags
5.1	18	Bahnhof-/Querstrasse, Einbahnregime	Wir begrüssen die Festlegung grundsätzlich. Die untere Bahnhofstrasse soll aber ausdrücklich zur Begegnungszone werden.	Durch eine Verschmälerung der unteren Bahnhofstrasse und die Aufhebung der Parkplätze soll ein grosszügiger Stadtplatz geschaffen werden.
5.1	18	Alpenstrasse, zeitlich begrenzte Sperrung	Die Festlegung geht in die richtige Richtung, ist aber zu wenig konsequent. Der W-Teil der Alpenstrasse und der angrenzende unterste Teil der Turnhallenstrasse sollen aufgehoben und zum Pausenplatzareal geschlagen werden. Der Lehrerparkplatz soll in Richtung Schützenstrasse verschoben werden.	Wir fänden einen permanenten Pausenplatz zwischen den Schulhäusern besser. Für zukünftige Schulbauten würden so ausserdem neue Optionen geschaffen.
5.1	(18)	(Einbahnsysteme und Begegnungszonen)	In Wohnzonen mit einer Baumassenziffer <2, die durch Quartierstrassen ohne Trottoirs erschlossen werden, sollen Einbahn-Regimes eingeführt werden, wie sie in Einzelfällen schon heute bestehen (Fuchsrain, Bellariastrasse, Bergliweg). Auf Antrag aus den Quartieren können kleinere Quartierstrassen, z.B. Sackgassen, auch zu Begegnungszonen umgestaltet werden.	Die Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr wird durch Einbahnsysteme erhöht. In diesen Strassen verkehren hauptsächlich Ortskundige, die sich ihre Fahrwege gut eingeprägt haben.
5.1	19	Tempo 30/Schulzonen	Wir begrüssen die Festlegung, sie ist aber zu wenig konsequent und zu kompliziert. Tempo 30 soll innerorts flächendeckend gelten. Ausnahmen sind möglich bei Kantons-, Verbindungs- und Sammelstrassen. Kriterien für Tempo 50 sind: Kein Schulweg, Buslinien, beidseitige Trottoirs, Längsparkierung, kein Unfallschwerpunkt an Kreuzungen, grosser Abstand von Einmündungen	Tempo 30 in einem grossen Teil des Siedlungsgebiets der Eigeninitiative der Bevölkerung zu überlassen, schafft Unsicherheiten und Konflikte in den Quartieren. Es müsste dann auch jedes Mal der KRPV teilrevidiert werden, mit einer Abstimmung unter allen Stimmberechtigten. Flächendeckendes T30 ist einfacher zu realisieren und zu signalisieren als ein Flickenteppich. Zumutbare Schulwege werden noch auf lange Zeit ein Problem bilden, das dank T30 gemildert wird und bekanntlich werden in Wallisellen (so gut wie) alle Strassen als Schulweg genutzt.

5.2 Öffentlicher Verkehr

Kapitel	Seite	Thema/Betreff der Einwendung	Konkreter Änderungs-/Ergänzungsvorschlag	Begründung/Bemerkungen
5.2	21	Optimierung Ortsbus Linienführung	Wir finden diese kleinen Optimierungen Grundsätzlich gut	Im Rahmen der Schulwegsicherung sollte auch die Ortsbuslinie Führung betrachtet werden (z.Bp. Blumenweg, Bubental)

5.2	21	Aufhebung der Bedienung der Haltestelle Guyer-Weg	Grundsätzlich ist eine Aufhebung einer Haltestelle eher schlecht aber mit dem ersatz könne wird Leben	
5.2	21	Buslinie nach Bassersdorf	Wichtig ist dass die Frequenz der neuen Buslinie gut genug ist	Fahrzeit muss attraktiv sein (möglichst direkt).
5.2	20	Verlängerung der Buslinie 765	Keiner: dass sich so der 7.5 Minuten Takt ergibt ist gut	
5.2	20	Taktverdichtung Linie 759		Finden wir sehr gut
5.2	20	Aufwertung Bushaltestellen	Wichtig ist dass wenn möglich alle Haltestellen betroffen sind das heißt auch nicht so stark frequentierte Haltestellen bei dene dann halt "nur" eine Bank zum sitzen ohne Witterungsschutz und nach bedarf einen Veloständer	Veloständer nach Bedarf zum Beispiel dort wo schon Velosa stehen
5.2	21	Erweiterung Glattalbahn		Finden wir sehr Gut
5.2	20	Elektronische Abfahrtstafeln und ÖV- Informations-angebot Bahnhof	Es sollten auch möglichst viele Haltestellen mit elektronischen Abfahrtstafeln ausgerüstet werden Wichtig ist, dass die Ist Zeit und nicht der Fahrplan gezeigt wird	
5.2	20	Regionaler Mobilität Hub Wallisellen	Erst wenn die Pläne konkreter sind	
5.2	20	Bus Priorisierung Weststrasse	Dies solle am besten mit eine eigen Buslinie gemacht werden	
5,2	20	Interessenvertretung ÖV- Angebot Schiene		Finden wir sehr Gut

5.3 Fussverkehr

Kapitel	Seite	Thema/Betreff der Einwendung	Konkreter Änderungs-/Ergänzungsvorschlag	Begründung/Bemerkungen
5.3	22	Anpassung Fuss-/Veloführung Hofkreuzung (FVV8)	Es sollte auf eine attraktive oberirdische Lösung für alle Verkehrsteilnehmer hingearbeitet werden.	
5.3	22	Neue Verbindung Neugutstrasse zum Zwicky Areal (FVV1)	Mit dieser neuen Verbindung soll nicht nur der Weg Richtung Glattzentrum und Bahnhof, sondern unbedingt auch sichere Fußwege zu Schule und Kindergarten gewährleistet werden.	5 unabhängige Fußgängerampeln sind momentan zu passieren.
5.3	22	Überquerung der Neugutstrasse zwischen Hofkreuzung und Zwicky Areal.	Oberirdische sichere Überquerung der Neugutstrasse ermöglichen als Verbindung von Schwanen und Husacher Quartier ohne lange Umwege.	
5.3	22	Geerenstrasse ohne Trottoir	Die beiden engen Kurven der Geerenstrasse sind unübersichtlich und ohne geschützte Fußgängerbereiche. Das Trottoir nach der Unterführung Breite endet vor der ersten Kurve	
5.3	22	Bahnhof Unterführung, Ausgang Richtiareal	Klare Führung des Haupt Fußgänger Stroms in die Richtiarkade oder Umwandlung des Platzes in eine Begegnungszone.	Die Überquerung der Richtiring Strasse ist unübersichtlich. Es existiert eine Verkehrsinsel als Orientierungspunkt ohne Fussgängerstreifen, doch deren Überquerung endet in einer Strassenverzweigung.
5.3	22	Parkfelder auf dem Trottoir in der Bahnhofstraße	Klare Trennung des Trottoirs vom MIV	Gefährliche Parkmanöver auf dem Trottoir
5.3	22	Fussgängerstreifen Neugutstrasse bei Bellariastrasse	Gefährlicher unübersichtlicher Übergang der sicherer gemacht werden muss	Schulwegsicherheit! Das Problem ist, dass das Signal nur durch den Bus eingeschaltet wird, es für Fussgänger*innen aber nicht angesteuert wird, und die Autofahrer*innen der Meinung sind, solange das Signal nicht rot leuchtet, sollen sie durchfahren.

5.4 Veloverkehr

Kapitel	Seite	Thema/Betreff der Einwendung	Konkreter Änderungs-/Ergänzungsvorschlag	Begründung/Bemerkungen
5.4	24	Einbahnstrassen für Velos öffnen	Sämtliche Einbahnstrassen sofort für Velos öffnen, ausser wenn Sicherheitsrisiken nicht einfach (d.h. mit Signalisierung z.B. für MIV) in den Griff zu bekommen sind. Beispiele: Parkstrasse, Verbindung von Richtiplatz zum Signal vor dem Glatt.	seit 2016 müssen die Behörden Strassen mit "Einfahrt verboten" (im Volksmund "Einbahnstrassen") für den Veloverkehr öffnen, wenn nicht die Platzverhältnisse oder andere Gründe dagegensprechen. In Wallisellen gibt es zahlreiche solche Fälle, aber nach meinem

				subjektiven Empfinden wurde keine geöffnet - das scheint mir ein eklatante Unterlassung in Wallisellen
5.4	24	bei jeder Sanierung Richtplan Ziele umsetzen	bei jeder Strassensanierung (gebundene Ausgaben, Werkleitungen etc.) sind gleichzeitig die Situation für Velo- und Fussgängerverkehr zu verbessern	keine Doppelspurigkeiten, sondern zügige Umsetzung der Richtplanmassnahmen bei jeder sich bietenden Gelegenheit
5.4	24	Velostreifen bei Kreiseln	Velostreifen sollten ca. 20 m vor einem Kreiseln in die Mitte der Strasse geführt werden	die Markierung soll das von der Polizei empfohlene korrekte Befahren des Kreisels sichtbar machen statt verschleiern
5.4	24	Unterführung Churfirstenstr. - Im Langacker	<ul style="list-style-type: none"> • sofortige Ergänzung des allgemeinen Fahrverbots durch "Velofahren im Schritttempo gestattet" • Integration in VV9/VV2 und entsprechende bauliche Verbesserungen 	diese Unterführung ist schon in der Velokarte Wallisellen von 2009 als Velounterführung eingezeichnet. Sie ist eine wichtige Verbindung von VV2 und VV9 und von Wallisellen Nord Richtung Südost
5.4	24	VV9 Veloschnellroute Unterführung Breiti - Dübendorf	Veloschnellroute entlang der Bahnlinie (oder via Neugut) statt über den Föhrlibuck.	Eine Veloschnellroute über den Buck nach Dübendorf, so wie im Richtplan eingezeichnet, erscheint wenig sinnvoll.
5.4	24	neue Fuss/Velo-Verbindung Belair - Gewerbehallen - AuzelgOst nördlich der Bahnlinie	diese Verbindung soll direkt neben der Bahnlinie verlaufen, als Verlängerung/Verbindung des beliebten Fuss/Velowegs von Örlikon (Andreasstr.) nordseitig der Bahnlinie	Die Gewerbehallen/Autobahn blockieren die Verbindung von Ost nach West nördlich der Bahnlinie. Da die Schnellroute VV7 südlich verläuft, genügt ein schmaler Weg, der bei den da anstehenden Umbauten auch noch Platz finden sollte.
5.4	24	Abzweigung nach Austr. aus Veloroute Opfikerstr.	SV2/SV4: von Zil neben der Abzweigung Richtung Wallisellerstr. auch die Querung Weststr und Abzweigung in die Austrasse velogerecht gestalten	Die Austrasse ist eine Veloverbindung zu Glatt, Glattpark, den Bahnhöfen Opfikon/Glattbrugg, Chatzensee usw..
5.4	24	Diagonale Bahnhof/Glattzentrum	Direkte Veloverbindung Bahnhof (S und N) über den Richtplatz zum Glattzentrum, mit naher Veloparkierung an beiden Endpunkten	Dies ist die natürlich Verbindung der beiden Einkaufsschwerpunkte von Wallisellen und im Rahmen der 30erZone SV12 mit kleinem Aufwand zu realisieren
5.4	24	Buckweg für Velos öffnen	<ol style="list-style-type: none"> 1. Den Buckweg sofort für Velos erlauben, zumindest im Schritttempo 2. überprüfen, ob der Buckweg so umgestaltet werden kann, dass auch die kantonale Nebeverbindung Riedener- / Bubental- / Neugutstrasse über den Buckweg geführt werden kann 	der Buckweg ist die direkteste Verbindung von der Bubentalstr. zur Neugutstrasse ohne Gegensteigung.
5.4	25	direkte Verbindungen. zu Autobahnbrücke FVV12	direkte Verbindungen ab den Unterführungen Belair und Oberwiesenstr. zu Autobahnbrücke FVV12	Nach der entsprechende Karte sieht das nach unattraktivem ZickZack aus

5.4	25	VV14 Veloparkierung zum Einkaufen etc.	Veloparkplätze müssen nahe bei den Geschäftseingängen stehen, inkl. Platz für Veloanhänger - deutlich näher und komfortabler als MIV Parkplätze	In der letzten Zeit wurden verschiedene Veloparkplätze von den Eingängen wegbewegt (Mittim, Glatt - aus verschiedenen Gründen). Da Wallisellen i.a. zu klein ist, um mit dem ÖV einzukaufen, muss der Komfort für Einkauf für Velos gegenüber MIV gesteigert werden um einen UmsteigeEffekt zu erreichen
5.4	25	FVV1/SV2/SV4 für Velo Einkaufsverkehr	Diese Achse wäre für viele Walliseller*innen der ideale Veloweg zum Einkauf ins Zentrum. Der Strassenraum ist deshalb nicht nur für die Veloschnellverbindungen zu planen, sondern auch für den langsamen Einkaufsverkehr (Zuladung, ohne Helm etc..)	Opfikoner/Bahnhof/Neugutstr (bis Zwicky) sind die natürlich Ost-West-Achse in Wallisellen, aber zurzeit sehr velofeindlich gestaltet. Um für das lokale Einkaufen einen Umsteigeeffekt aufs Velo zu erreichen, müssen sich auch langsamere Velofahrer*innen ink. Schulkinder sicher und willkommen fühlen. Ziel ist eine Achse Zwicky/Neugut-/Bahnhof-/Opfikonerstrasse attraktiv für Einkaufen/Wohnen/Fussgänger/Velo/Auto
5.4	25	Klotenerstrasse für MIV sperren	Die Klotenerstrasse ist für den Fuss- und Veloverkehr zu reservieren. Für Grossveranstaltung können Ausnahmen bewilligt werden. Die Kreuzung Klotener/Opfikoner/Walliseller/Bassersdorferstrasse ist per sofort zu entschärfen (z.B. Temporeduktion)	Der Hardwald als zentrales Naherholungsgebiet soll autofrei werden. Das bestehende Sonntagsfahrverbot wird zuwenig konsequent durchgesetzt.
5.4	25	Spöde Veloparkierung aufwerten	Veloparkplätze rund um den Spöde attraktiver gestalten.	Wallisellen soll ehrgeizige Ziele zur Reduktion des MIV-Anteils bei Benutzern des Spöde setzen und z.B. Elterntaxis reduziert werden. Dazu sind genügend komfortable Veloparkplätze nahe bei den Garderoben realisiert werden.
5.4	25	Verbindung Bodenacker-Spöde	Die Veloroute Spöde-Bachofen-Kirche soll einen Zweig Rosenberg-/Park-/Bodenackerstrasse erhalten	direkte Verbindung zum Spöde aus den tiefer gelegenen Quartieren von Wallisellen West. Zumindest als Provisorium, bis die Opfikonerstrasse und der Doktorhauskreisel so velofreundlich gestaltet sind, dass auch Unterstufenschüler*innen darauf selbstständig ins Fussballtraining pedalen können.

5.5 Parkierung

Kapitel	Seite	Thema/Betreff der Einwendung	Konkreter Änderungs-/Ergänzungsvorschlag	Begründung/Bemerkungen
5.5	25	P+R	Die P+R Anlage beim Bahnhof ist aufzuheben und ggf. an der Peripherie (Stettbach oder Zwicky Areal) neu zu prüfen. Die Fläche beim Bahnhof soll verkleinert und für 'Sharing' Angebote reserviert	Das P+R Konzept ist für Wallisellen sinnlos, da mitten im besiedelten Gebiet. Die Verkehrssituation für MIV rund um den Bahnhof ist heute schon kritisch belastet und sollte nicht zusätzlich durch P+R Nutzer

			werden.	genutzt werden.
5.5	25/ 26	Liste mit öff. Parkplätzen	Bitte Liste mit der Anzahl vorhandener Parkfelder ergänzen.	Warum sind die unterirdischen PP beim Hallenbad/MZH privat?
5.5	26	Parkkartenreglement	Heutiges Reglement erscheint zweckmässig.	Es sollte jedoch häufiger vor ort geprüft werden, ob die erforderlichen Karten auch vorhanden sind bei den abgestellten Fahrzeugen (Polizei-Aufgabe). Insbesondere fällt auf, dass grosse Handwerkerfahrzeuge oft auch an Wochenenden und in der Nacht mit Parkkarten in den Anwohnerparkplätzen stehen (auch ausserkantonale).
5.5	26	Festlegung Massnahmen	Die Massnahme P4 aus dem Konzept sollte ebenfalls festgelegt werden (Erhöhung der Park Kartengebühren)	Parken im Zentrum soll weniger attraktiv werden.
5.5	26+	Zusätzliche Massnahmen	Die Liste der kommunalen öffentlichen PP ist mindestens einmal pro Legislatur hinsichtlich Zweckmässigkeit und Fussgängersicherheit zu prüfen, nicht mehr notwendige oder gefährliche PP sind schrittweise abzubauen.	Besonders störend sind die oberirdischen PP vor dem Gemeindehaus.
5.5	26+		Sämtliche kommunalen öff. PP sind aktiv zu bewirtschaften.	
5.5	26+		Beim Bau von Ersatzneubauten wird jeweils geprüft, ob in der Nähe vorhandene oberirdische öffentlich PP der blauen Zone im Gebäude unterirdisch erstellt werden können.	Damit können die unsicheren und Ortsbild störenden PP verlagert werden, was gemäss GVK ein wichtiges Ziel ist.
5.5	26+		Beim Bau von Parkplätzen und bei Strassensanierungen ist jeweils die Situation bezüglich Sicherheit von Velofahrern und Fussgängern und insbesondere auch Kindern zu beurteilen und zu berücksichtigen. <ul style="list-style-type: none"> • Parkplätze, die nur markiert, aber nicht durch eine Kante abgetrennt sind (wie an der Bahnhofstr und vor Mittim) fördern gefährliche Rangiermanöver in den Fussgängerbereich • nicht markierte Parkierfelder sind für Kinder schwieriger zu lernen 	Parkplätze wie an der Bahnhofstrasse neu entstanden sind für den Langsamverkehr gefährlich und müssen zukünftig verhindert werden.

6. Umsetzung und Controlling

Kapitel	Seite	Thema/Betreff der Einwendung	Konkreter Änderungs-/Ergänzungsvorschlag	Begründung/Bemerkungen
---------	-------	------------------------------	--	------------------------

6	28	öffentliche Mitwirkung	Die öffentliche Mitwirkung soll in der Frühphase von Umsetzungen gestärkt werden - nicht erst bei der Kreditgenehmigung. Dafür soll eine beratende Verkehrskommission mit Vertreter*innen aus verschiedenen Interessengruppen und Behörden gebildet werden	Die Mitwirkung am Anfang einer Planungsphase ist besonders wichtig und effizient. Bis ein Geschäft an die Gemeindeversammlung kommt, sind die wichtigen Weichen meist schon gestellt.
6	28	öffentliche Berichterstattung	Der Gemeinderat berichtet mindestens jährlich, ob, wie, und wann welche der Vorschläge umgesetzt werden. Das beschriebenen Vollzugs- und Wirkungscontrolling wird zeitnah veröffentlicht	Es ist wichtig, dass sich die Öffentlichkeit ein detailliertes Bild über die Umsetzung der Massnahmen machen kann.
6	28	Rahmenkredit	Zur Umsetzung von kleineren Massnahmen wird ein Rahmenkredit gesprochen	Diese ermöglicht bei kurzfristigen Gelegenheiten, kleinere Massnahmen unter Ausnutzung von Synergieeffekten rasch und kostengünstig umzusetzen