
Stadt Kloten

Aktualisierung städtisches Gesamtverkehrskonzept

Bericht

Zürich, 23. Februar 2023



Impressum

Auftraggeber	Stadt Kloten	
Fachgruppe	Marc Osterwalder Daniel Bär Andreas Stoll Daniel Martinelli Raphael Aeberhard Philipp Lenzi	Stadt Kloten (Vorsitz) Stadt Kloten Stadt Kloten Stadt Kloten SKK Landschaftsarchitekten EG Raumentwicklung
Auftragnehmer	ewp AG	
Projektleitung	Fabian Mariani Telefon 044 283 83 60 Direktwahl 044 283 83 62 fabian.mariani@ewp.ch	
Projektteam	Fabian Mariani (Projektleitung) Christoph Suter (Qualitätssicherung) Noémi Stalder	
Auftragsnummer	4000869	

U:\Projekte Effretikon_R_M\4_Staedte\Kloten\4000868_Aktualisierung_staedtisches_GVK\07_Berichte\GVK.docx

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	7
1.1	Auslöser	7
1.2	Auftrag	7
1.3	Projektperimeter	7
1.4	Fachgruppe und Planungsablauf	7
1.5	Planungsgrundlagen	8
2	Umsetzungsstand Gesamtverkehrskonzept 2013	10
3	Analyse	12
3.1	Planungen	12
3.2	Siedlungs- und Nutzungsstruktur	22
3.3	Fussverkehr	25
3.4	Veloverkehr	28
3.5	Öffentlicher Verkehr	32
3.6	Motorisierter Verkehr	36
3.7	Wirtschaftsverkehr	40
3.8	Verkehrsaufkommen und -belastung	41
3.9	Unfallstatistik	45
4	Ziele	46
4.1	Hauptziel	46
4.2	Zielbild Fussverkehr	47
4.3	Zielbild Veloverkehr	50
4.4	Zielbild öffentlicher Verkehr	52
4.5	Zielbild motorisierter Verkehr	54
4.6	Ziele Wirtschaftsverkehr	56
5	Massnahmen	57
5.1	Massnahmenübersicht und -blätter	57
5.2	Massnahmenpriorisierung und Umsetzungshorizont	57

Anhang

Anhang A	Massnahmen
----------	------------

Abkürzungsverzeichnis

AFM	Amt für Mobilität (ehemals Amt für Verkehr)
AfV	Amt für Verkehr (neu Amt für Mobilität)
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
AP	Agglomerationsprogramm
AWEL	Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft
BehiG	Behindertengleichstellungsgesetz
DTV	Durchschnittlicher Tagesverkehr
GTB2A	Glattalbahn Etappe 2A
GVK	Städtisches Gesamtverkehrskonzept Kloten
HVZ	Hauptverkehrszeit
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MZMV	Mikrozensus Mobilität und Verkehr
NVZ	Nebenverkehrszeit
öV	Öffentlicher Verkehr
PW	Personenwagen
TBA	Tiefbauamt
RegioROK	Regionales Raumordnungskonzept
RVS	Regionale Verkehrssteuerung
VSK	Verkehrssteuerungskonzept
VSS	Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute
ZPG	Zürcher Planungsgruppe Glattal

Zusammenfassung

Auslöser

Die Stadt Kloten hat zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs im Jahr 2013 ein erstes, städtisches Gesamtverkehrskonzept (GVK) erarbeitet. Unter Mitwirkung der Bevölkerung entstanden Zielbilder für alle Verkehrsarten und ein Massnahmenkatalog mit 54 verkehrsplanerischen, gestalterischen und unterhaltsbezogenen Massnahmen. Seither sind knapp zehn Jahre vergangen und in der Siedlungsplanung und Verkehrsentwicklung der Stadt hat sich einiges getan. Planungen zur Glattalbahnerweiterung, zum Transformationsgebiet Steinacker und zum Zentrum Kloten wurden vorangetrieben, sodass mittlerweile konkrete Projekte vorliegen. Dies ist der erste Grund für die Aktualisierung des GVK. Der zweite Grund ist, dass das GVK eine wichtige Grundlage für den Teil Verkehr des kommunalen Richtplans darstellt, der derzeit revidiert wird. Er stammt aus dem Jahre 1999, ist in wesentlichen Teilen überholt und nicht mehr abgestimmt auf den kantonalen und regionalen Richtplan, die in den letzten Jahren gesamthaft überprüft wurden. Mit der Richtplanrevision wird die rechtliche Grundlage für die Transformation des Gebietes Steinacker von einer Industrie- und Gewerbezone in ein Mischgebiet geschaffen.

Verkehrsziele

Auf strategischer Ebene werden in der Schweiz seit einigen Jahrzehnten die folgenden drei Stossrichtungen verfolgt:

- **Verkehr vermeiden:** Ein weiteres Verkehrswachstum wird durch die Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsplanung möglichst vermieden. Die Siedlungsentwicklung erfolgt an Lagen, die bereits gut mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln erschlossen sind.
- **Verkehr verlagern:** Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) am Gesamtverkehr soll zugunsten von nachhaltigeren Verkehrsmitteln und -formen wie dem öffentlichen Verkehr (öV), Fuss- und Veloverkehr verlagert werden.
- **Verkehr verträglich abwickeln:** Das bestehende Verkehrsaufkommen soll möglichst verträglich (umwelt- und siedlungsverträglich) abgewickelt werden.

Diese Stossrichtungen verfolgt auch die Stadt Kloten z.B. mit ihrer Vision 2030. Zudem hat sie in der kürzlich erstellten Gesamtenergiestrategie Ziele und Massnahmen zur Erreichung der Netto-Null CO₂ Emissionen festgelegt. Die Bestrebungen der Stadt gehen dahin, dass das Arbeits- und Wohnungsangebot besser aufeinander abgestimmt und kurze Wege und attraktive Verbindungen zu Fuss, mit dem Fahrrad und dem öffentlichen Verkehr die Strassen vom MIV entlasten werden. Im GVK von 2013 sind diese verkehrlichen Bestrebungen bereits enthalten, so lag der Fokus bei der Erstellung vor allem auf der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs. Im vorliegend aktualisierten GVK wird folgendes verkehrliches Hauptziel definiert:

«Die Stadt Kloten will eine Verkehrsverlagerung vom MIV auf nachhaltigere Verkehrsmittel und -formen bewirken. Die Verkehrsmittelwahl soll vermehrt zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs getroffen werden. Der Anteil der Wege mit den öffentlichen Verkehrsmitteln soll im Jahr 2030 45 % aller mit dem öV oder MIV zurückgelegten Wege betragen. Dazu sollen diese umweltfreundlicheren Verkehrsmittel im Strassenraum priorisiert, gefördert und ausgebaut werden. Die Integration von neuen Mobilitätsformen wie Sharing-Angebote oder Mikromobilität ins Gesamtverkehrssystem sollen diese Entwicklung ebenfalls unterstützen. Das Strassensystem und die Erschliessung mit dem MIV bleiben erhalten bzw. gewährleistet. Beim MIV soll die Umstellung auf nachhaltige Antriebsformen (ohne fossile Energieträger) unterstützt werden. Zur Überprüfung der Zielerreichung

betreibt die Stadt Kloten ein Verkehrsmonitoring und berücksichtigt aufgrund der steigenden Bedeutung des Fuss- und Radverkehrs dabei alle Verkehrsmittel.»

Die Zielbilder konkretisieren dieses Hauptziel je Verkehrsart und werden gegenüber denjenigen vom ersten GVK auf die aktuellen Planungen abgestimmt. Zudem werden die Ziele hinsichtlich neuer Mobilitätsformen wie Sharing-Angebote, Elektromobilität und Mikromobilität und dem Wirtschaftsverkehr ergänzt.

Massnahmen

Die Massnahmenblätter zeigen Ansätze zur Umsetzung der Ziele auf. Sie wurden je nach Umsetzungsstand vom ersten GVK übernommen und aktualisiert oder mit neuen Massnahmenblättern ergänzt. Die neuen Massnahmenblätter wurden mehrheitlich aufgrund der Anpassungen an den Zielbildern oder aktuellen Planungen aufgenommen.

Zweck und Verbindlichkeit

Mit dem aktualisierten GVK legt die Stadt Kloten die Grundsätze der Verkehrsplanung fest und zeigt die Ziele und Handlungsschwerpunkte für die Weiterentwicklung des Verkehrsangebots auf.

Das GVK ist ein Strategiepapier und stellt einen wichtigen Orientierungsrahmen für die Planungen in der Stadt Kloten dar. Es entfaltet allerdings noch keine Behördenverbindlichkeit im engeren Sinne. Dies erfolgt mit der Aufnahme von Zielen und Massnahmen in den kommunalen Richtplan.

1 Einleitung

1.1 Auslöser

Für den Strassen-, Fuss- und Veloverkehr sowie öffentlichen Verkehr hat die Stadt Kloten im Jahr 2013 ein erstes, städtisches Gesamtverkehrskonzept (GVK) mit Fokus auf den Fuss- und Veloverkehr erarbeitet. Im partizipativen Prozess wurde die Bevölkerung eingeladen, quartierbezogen Schwachstellen und Ziele nach Verkehrsart zu diskutieren und zu definieren. Daraus ist ein Katalog von 54 verkehrsplanerischen, gestalterischen und unterhaltsbezogenen Massnahmen entstanden.

Die Stadt Kloten möchte nun den kommunalen Richtplan aus dem Jahr 1999 revidieren. Das Gesamtverkehrskonzept dient hierbei als wichtige Grundlage für den Teil Verkehr. Da sich die Stadt Kloten in den letzten acht Jahren verkehrlich und siedlungsplanerisch weiterentwickelt hat, soll parallel zur Erarbeitung des Richtplanentwurfs das Gesamtverkehrskonzept auf seine Aktualität hin überprüft, gegebenenfalls angepasst oder mit weiteren Massnahmen ergänzt werden.

1.2 Auftrag

Mit der Aktualisierung des GVK sollen die folgenden Auftragsziele erreicht werden:

- Umsetzungsstand der Massnahmen prüfen
- Neue verkehrliche Massnahmen erheben und integrieren
- Aktuelle Grundlage für die anschliessende Revision des kommunalen Verkehrsrichtplans schaffen

1.3 Projektperimeter

Der Projektperimeter umfasst das gesamte Stadtgebiet von Kloten. Die Entwicklungen über die Stadtgrenzen hinaus sind in der Betrachtung zu berücksichtigen. Im vorliegenden GVK werden vor allem die verkehrsplanerischen Ziele und Massnahmen thematisiert, die in den Kompetenzbereich der Stadt Kloten fallen.

1.4 Fachgruppe und Planungsablauf

Die Fachgruppe setzt sich aus folgenden Personen zusammen:

Name	Funktion
Marc Osterwalder	Leiter Bereich Lebensraum, Stadt Kloten
Daniel Bär	Leiter Tiefbau/Unterhalt + Forst, Stadt Kloten
Andreas Stoll	Raumplaner, Stadt Kloten
Daniel Martinelli	Leiter Umwelt / Energie- und Umweltberater, Stadt Kloten
Raphael Aeberhard	Fachplaner Landschaft, SKK Landschaftsarchitekten
Philipp Lenzi	Fachplaner Raumplanung, EG Raumentwicklung
Fabian Mariani	Projektleiter, ewp

Der Projektstart erfolgte im August 2021. Parallel zur Grundlagen- und Analysephase wurden die Massnahmenblätter auf ihren Umsetzungsstand hin überprüft. Darauf basierend wurden Zielbilder mit Stossrichtungen formuliert sowie die bestehenden Massnahmenblätter aktualisiert oder mit neuen ergänzt. Das vorliegende GVK dient nun als Grundlage für die Inhalte im revidierten Richtplan Verkehr.

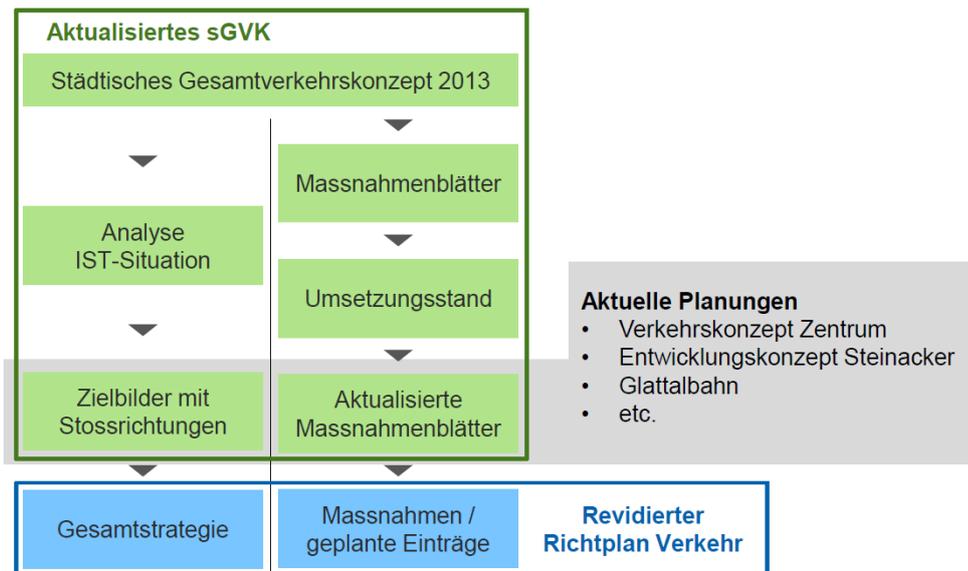


Abbildung 1: Projektablauf

1.5 Planungsgrundlagen

Für die Erarbeitung des Verkehrskonzepts wurden folgende Grundlagen und Quellen verwendet:

Planerische Grundlagen

- [1] Richtplan, Kanton Zürich, Beschluss des Kantonsrats (Festsetzung) vom 22. August 2022
- [2] Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich 2018, Kanton Zürich, 9. Januar 2018
- [3] Regionaler Richtplan Glattal, festgesetzt am 17. November 2021 (inkl. Teilrevision 2019)
- [4] RegioROK Glattal 2017 (Regionales Raumordnungskonzept), Zürcher Planungsgruppe Glattal, 29. März 2017
- [5] Agglomerationsprogramm Stadt Zürich-Glattal, 4. Generation, AFM, 27. Mai 2021
- [6] Verkehrssteuerungskonzept Raum Kloten (Aktualisierung RVS), AfV, 20. Januar 2021
- [7] Gesamtverkehrskonzept, Stadt Kloten, 5. September 2013
- [8] Lärmbelastungskataster 2020, Suter Ingenieurbüro, 17. März 2021
- [9] Stadtentwicklungskonzept 2022 (Stand Entwurf), EG Raumentwicklung GmbH, 25. Februar 2022
- [10] Gemeindecheck Geschäft Stadt Kloten, Fahrländer Partner AG, 4. Quartal 2020

- [11] Schlussbericht inklusive Ressourceneffizienz «Ziele Gesamtenergiestrategie», econcept, 28. September 2020
- [12] Verkehrskonzept Zentrum Kloten, ewp, 13. November 2018
- [13] Öffentlicher Gestaltungsplan "SBB-Areal", Gossweiler Ingenieure AG, 17. Mai 2021
- [14] Erläuterungsbericht, Stadtraum- und Parkierungskonzept, Metron, 31. März 2014
- [15] Arealentwicklung Bahnhof Süd Testplanung Claudunum, Programm Testplanung, Suter von Känel Wild AG, 14. August 2020
- [16] Projekthandbuch, Airport-City, Städte Opfikon und Kloten, Gemeinde Rümlang, revidiert März 2019
- [17] Entwicklungskonzept Steinacker, Stadt Kloten, 30. April 2021
- [18] Betriebs- und Gestaltungskonzept, Schaffhauserstrasse, Stadt Kloten, AfV, 30. April 2015

Gesetzliche Grundlagen und Normen

- [19] VSS-Norm SN 40 040b
- [20] Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) vom 13. Dezember 2002 (Stand: 1. Juli 2020)
- [21] Festsetzung von Ausnahmetransportrouten im Kanton Zürich, Volkswirtschaftsdirektion, 30. September 2015

Literatur

- [22] Wirtschaftsverkehr in urbanen Räumen, Schlussbericht, ARE, November 2021
- [23] Einwohnerstatistik per 31.12.2021, Stadt Kloten, <https://www.kloten.ch/aktuellesinformationen/1455026>
- [24] Gemeindeporträt, Kanton Zürich, <https://www.zh.ch/de/politik-staat/gemeinden/gemeindeportraet.html>
- [25] Charta für eine nachhaltige städtische Mobilität, Städtekonferenz Mobilität
- [26] Präsentation «Zürcher S-Bahn im Jahr 2035», ZVV, 22. November 2018
- [27] Unfallstatistik, Kanton Zürich, 2016 bis 2020

2 Umsetzungsstand Gesamtverkehrskonzept 2013

Von den 54 Massnahmen aus dem GVK von 2013 wurden unterdessen 22 Massnahmen umgesetzt und 13 Massnahmen teilweise umgesetzt. Bei 14 Massnahmen wurde mit der Planung oder Behebung der Schwachstelle begonnen und 5 Massnahmen sind noch pendent.

Nr.	Bezeichnung
Meilensteine	
1	Masterplan Bahnhof Kloten
13	Neugestaltung Lindenstrasse
2	Betriebs- und Gestaltungskonzept Breiti-/Dietlikerstrasse
K	Veloparkierungskonzept
10	Verkehrskonzept Zentrum
H	Verkehrslenkung
5	Neugestaltung Bahnhofstrasse
11	Linksabbiegeverbot Gerbegasse/Dorfstrasse
12	Betriebliche Neuorganisation Dorfstrasse
I	Parkierungskonzept
A	Tempo-30-Zonen/Verkehrsberuhigung in den Wohnquartieren
8	Reduktion Schleichverkehr Lägerstr./Widenstr./Höhenweg
23	Querung Zipfel-/ Weinberg-/ Alte Landstrasse
29	Sanierung Thalwiesenstrasse
18	Optimierung Sichtweiten Thalstrasse/Sportweg
34	Verkehrsberuhigung Schluiefweg und Schwimmbadstrasse
41	Betriebs- und Gestaltungskonzept Obstgartenstrasse
7	Fuss- und Veloverbindung Flughafen-Zentrum/Glattalbahn Plus
38	Fuss- und Veloverbindung Rank-/ Bachstrasse
C	Optimierung ÖV-Angebot
15	Verkehrskonzept Gerlisberg
16	Verkehrskonzept Gerlisbergstrasse
20	Betriebs- und Gestaltungskonzept Rankstrasse

Legende

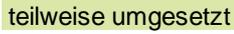
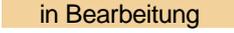
	umgesetzt
	teilweise umgesetzt
	in Bearbeitung
	pendent
	Meilensteine

Tabelle 1: Umsetzungsstand GVK 2013, Meilensteine

Nr. Bezeichnung	
Einzelmassnahmen	
3	Querung Werft-/Neubrunnenstrasse / Hinterwidenweg
4	Betriebskonzept Schaffhauserstrasse
6	Fuss- und Velounterführung Autobahn
9	Fuss- und Veloverbindung Hinterwidenweg
14	Zugang Bushaltestelle Obstgartenstrasse
17	Betriebs- und Gestaltungskonzept Schaffhauserstrasse
19	Querung Lufingerstrasse
21	Parkierungsverbot Egetswilerstrasse
22	Längs- und Querverbindungen Lufinger-/ Alte Landstrasse
24	Veloverbindung Ruebisbach-Flughafen
25	Querung Schaffhauser-/ Lindengartenweg / Flughafen
26	Einbahn Alte Egetswilerstrasse
27	Querung Egetswiler / Lufingerstrasse
28	Neue Fuss- und Veloverbindung Trottackerweg
30	Veloführung Lufinger-/Buhalmstrasse
31	Veloführung Wallisellerstrasse
32	Bushaltestellen Schulstrasse und Wallisellerstrasse
33	Verkehrskonzept Schluefweg/Buchhalden
35	Fussweg Bramenring / Schluefweg
36	Sperrung Rebweg
37	Sperrung Lindengartenstrasse
39	Kindergarten Geissberg
40	Veloparkierung Flughafen
42	Veloverbindung Kreisel Werft
Allgemeine Massnahmen	
B	Optimierung Bushaltestellen
D	Beleuchtungskonzept
E	Fussgängerstreifen
F	Signalisation Wegnetz
G	Strassenraumgestaltung
J	Abklärungen mit Grundeigentümern
L	Behindertengerechte Wegketten

Legende

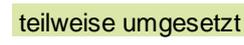
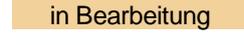
	umgesetzt
	teilweise umgesetzt
	in Bearbeitung
	pendent

Tabelle 2: Umsetzungsstand GVK 2013, Einzelmassnahmen und allgemeine Massnahmen

3 Analyse

3.1 Planungen

Nachstehend werden die aktuellen Planungen auf dem Klotener Stadtgebiet aufgeführt, die den Verkehr betreffen. Nebst einem kurzen Abriss zum Inhalt der Planung wird die Relevanz für das vorliegende Gesamtverkehrskonzept dargelegt.

Kantonaler Richtplan

Der kantonale Richtplan [1] hat zum Zweck, Planungen von kantonalen Bedeutung aufeinander abzustimmen und den Bund und die Nachbarkantone einzubeziehen. Zudem ist er ein geeignetes Instrument, um die Bevölkerung frühzeitig zu informieren. Der Teil Verkehr umfasst insbesondere das Strassennetz (Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen), Parkieranlagen, Bahnanlagen (inkl. Schmalspur) und Luftverkehrsanlagen. In seiner Gesamtstrategie legt er folgende vier Ziele fest:

- Ressourcen schonen: haushälterischer Umgang mit natürlichen Ressourcen und Finanzen
- Öffentlichen Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr stärken: besonders hoher Anteil des öV und Förderung Fuss- und Veloverkehr auf kurzen Distanzen und in dicht besiedelten Gebieten
- Kurze Wege und Siedlungsqualität fördern: Verminderung Trennwirkung und Verbesserung Aufenthaltsqualität sowie Bündelung der Verkehrsströme auf dem übergeordneten Strassennetz
- Regionale Gesamtverkehrskonzepte erarbeiten: Vorhaben mit zusätzlichem Koordinationsbedarf weiterentwickeln und konkretisieren

Auf dem Klotener Stadtgebiet ist die Mittelland-Route Nr. 5 (Romanshorn – Lausanne) als Radroute von nationaler Bedeutung eingetragen. Im Bereich öffentlicher Verkehr sind die Bahnlinien mit den drei Bahnhöfen und die Glattalbahn und Haltestellen sowie die Haltestelle Reisebusverkehr am Flughafen Zürich eingetragen. Als geplante Ausbauten im Bahnverkehr enthält der Richtplan den Brüttenertunnel (Ausbau auf vier Spuren) und den Ausbau auf Doppelspur zwischen Opfikon und Kloten Dorf, was den Viertelstundentakt am Bahnhof Kloten ermöglicht. Die geplante Verlängerung der Glattalbahn vom Flughafen bis nach Bassersdorf ist als Massnahme mit mittelfristigen Realisierungshorizont festgelegt und die Verlängerung der Tramlinie von Seebach an den Bahnhof Kloten als langfristige Massnahme. Die Nationalstrasse A51 wurde als Hochleistungsstrasse übernommen, wie auch die Hauptverkehrsstrassen. Ein Ausbau der Nationalstrasse A51 soll mit dem Bau der Glattalautobahn erfolgen. Mittelfristig wird ein Ausbau der A51 zwischen der Verzweigung Zürich-Nord und dem Anschluss Flughafen angestrebt. Der Parkieranlage am Flughafen Zürich kommt eine kantonale und nationale Bedeutung zu, weshalb sie ebenfalls eingetragen ist. Beim Thema Luftverkehr sind im kantonalen Richtplan die Pisten, der Flughafenperimeter und die Abgrenzungslinie eingetragen. Da dieses Thema in den Kompetenzbereich des Bundes fällt, wird bei den Zielen und Massnahmen vorwiegend auf den Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt verwiesen.

Regionales Raumordnungskonzept

Das RegioROK [4] sieht für den Zielzustand 2030 vor, den durch das Bevölkerungswachstum generierte Mehrverkehr hauptsächlich mit dem öV zu bewältigen. Dies soll mit Massnahmen wie der GlattalbahnPLUS, Busbeschleunigung und Aufwertung der Umsteigebahnhöfe erreicht werden. Zudem soll dem Fuss- und Veloverkehr eine höhere Bedeutung beigemessen werden, indem unter anderem die Ortsdurchfahrten in siedlungsgerecht gestaltete Strassenräume gewandelt werden. Die geplanten MIV-Netzergänzungen wie die Glattalautobahn sollen ein tragfähiges Strassennetz erlauben. Das RegioROK ist ein Strategiepapier und die konkreten Massnahmen werden im

Regionalen Richtplan eingeflochten. Folglich sind die verkehrlichen Ziele der Stadt Kloten mit denjenigen des RegioROK abzustimmen.

Regionaler Richtplan

Der regionale Teilrichtplan Verkehr hat zum Zweck, die Strassen und Parkierungen von regionaler Bedeutung, die bedeutenden Tram- und Buskorridore mit den dazugehörigen Anlagen (Haltestellen, Wendeanlagen, Abstellanlagen), die Anschlussgleise und Anlagen für den Güterverkehr sowie die Rad-, Fuss-, Wander- und Reitwege aufeinander abzustimmen und festzusetzen.

Im regionalen Richtplan Glattal [3] wird folglich das Fuss- und Wanderwegnetz sowie das Velowegnetz von überkommunaler Bedeutung abgebildet. Mit der laufenden Revision wird die geplante Bike Line als hochwertige Verbindung zwischen Opfikon und Kloten in den Richtplan aufgenommen (siehe Abbildung 10). Im Bereich Veloverkehr sind zudem vier Parkierungsanlagen eingetragen. Drei bestehende Anlagen finden sich an den Bahnhöfen Kloten, Flughafen und Balsberg und eine geplante Parkierungsanlage ist am Knoten Wilden Mann eingetragen. Im öffentlichen Verkehr sind die drei Bahnhöfe auf dem Stadtgebiet als wichtige Haltestellen bezeichnet. Zudem soll auf verschiedenen Strecken mit Massnahmen der Bus gegenüber dem MIV priorisiert werden. Im Bereich Strassenverkehr sollen die Dorfstrasse und die Schaffhauserstrasse sowie die Lufingerstrasse umgestaltet werden. Im Güterverkehr sind die bestehenden Anschlussgleise im Gebiet Steinacker eingetragen.

Diese Planungen betreffen in der Regel die Anlagen, die im Kompetenzbereich des Kantons liegen und dieser die Federführung übernimmt. Daher werden zu diesen übergeordneten Massnahmen keine neuen Massnahmenblätter erstellt.

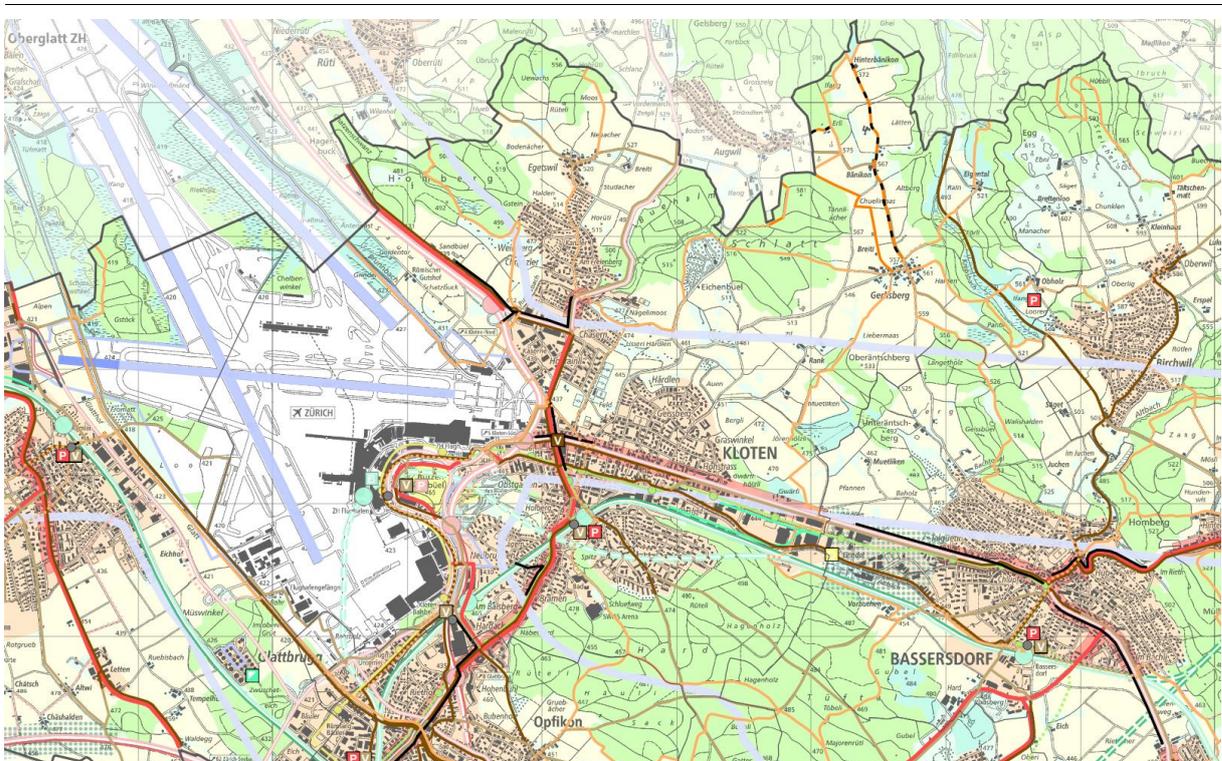


Abbildung 2: Planausschnitt Regionaler Richtplan Glattal, Verkehr, inkl. Teilrevision 2019, 17. November 2021

Agglomerationsprogramm Stadt Zürich-Glattal

Kloten ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms (AP) Stadt Zürich-Glattal [5]. Es umfasst die Kernstadt Zürich, das Glattal mit seinen mehrheitlich städtisch geprägten Gemeinden, das dynamische Unterländer Regionalzentrum Bülach inkl. Bachenbülach sowie neu Embrach und die an die Stadt Zürich angrenzende grössere Gemeinde Regensdorf. Der Kanton Zürich verfasste bislang vier Generationen von AP; am 19. Mai 2021 hat der Regierungsrat des Kantons Zürich das AP der 4. Generation beschlossen. Die Stadt Kloten hat bei jeder Generation Projekte eingereicht. Die pendenten Massnahmen sind in einer Übersicht dargestellt (siehe Kap. 5.1).

Glattalbahn-Verlängerung Etappe 2A, Kloten

Die Glattalbahn-Verlängerung soll künftig vom Flughafen durch das Zentrum von Kloten entlang des Altbachs in das Entwicklungsgebiet Steinacker verlängert werden. Dies wird zu einer grossen Attraktivitätssteigerung des öV führen und die Erschliessungsqualität entsprechend erhöhen. Zudem können im Zuge der Neugestaltung des gesamten Altbaches Hochwasserschutzmassnahmen umgesetzt werden und dem Fuss- und Veloverkehr wird eine neue attraktive Verbindung angeboten. Im Rahmen dieses Vorhaben wurden bereits diverse Detailplanungen angestossen, wie z.B.:

- Verkehrsstudie Knoten Fracht
- Netzentwicklungsstrategie Raum Flughafen
- Verkehrsmodell Raum Flughafen – Kloten

Die Inbetriebnahme ist frühestens 2029 vorgesehen. Die Federführung in diesem Projekt liegt beim Kanton, weshalb das Projekt im vorliegenden Gesamtverkehrskonzept zwar berücksichtigt wird, jedoch kein Massnahmenblatt dafür erstellt wird.



Abbildung 3: Gesamtprojekt Glattalbahn - Verlängerung Kloten (Quelle: www.glattalbahn.ch)

Verkehrskonzept Zentrum Kloten

Die Glattalbahn-Verlängerung Kloten führt zu einer starken Umwandlung des Zentrums von Kloten, sowohl in verkehrlicher wie in stadträumlicher Hinsicht. Die Aufnahme der Projektierung der Glattalbahn-Verlängerung im Jahr 2018 (Start Vorprojekt) stellte einen geeigneten Zeitpunkt dar, um die bereits vorhandenen konzeptionellen Grundlagen zu aktualisieren und ergänzen. Daraus resultierte das Verkehrskonzept Zentrum Kloten von 2018 [12]. Es bildet die Grundlage für die Projektierung der Glattalbahn und für die Koordination der weiterführenden Planungen im Ortszentrum. Die Erkenntnisse aus dem Verkehrskonzept Zentrum Kloten fliessen in das vorliegende GVK ein.

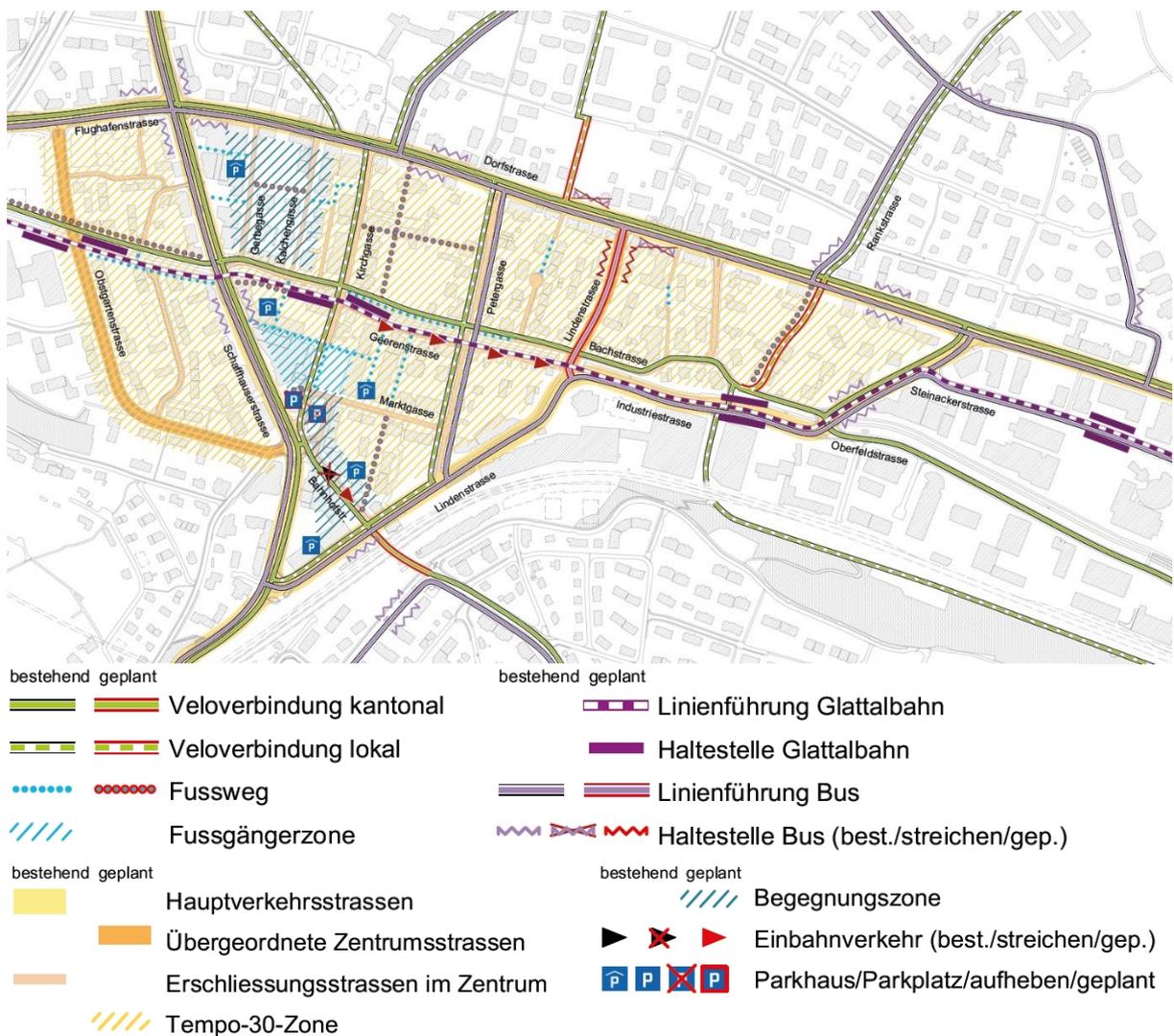


Abbildung 4: Gesamtplan Verkehrskonzept Zentrum, Beilage 6, 13. November 2018, ewp

Projekt Bahnhof Nord / Bushof

Die Nordseite des Bahnhofs Kloten soll städtebaulich weiterentwickelt werden. Im Rahmen dieser Planung wird der Bahnhofplatz mit dem Bushof den künftigen Ansprüchen angepasst, die Querungssituation für den Fuss- und Veloverkehr durch den Bahnhof verbessert und es werden Verkehrsberuhigungsmassnahmen vorgesehen. Aufgrund der Lage direkt am Bahnhof sollen Teile der Bebauung autofrei oder autoarm sein. Zudem sollen Sharing-Modelle und automatisierte Velostationen der Anwohnerschaft und den öV-Passagieren angeboten werden. Im öffentlichen Gestaltungsplan «SBB-Areal» [13] sind diese Ziele mit dem entsprechenden Raumbedarf grundeigentümerverbindlich gesichert. Die Finanzierung des Bushofes ist jedoch noch nicht gesichert, weshalb eine Aufnahme im vorliegenden GVK angebracht ist.

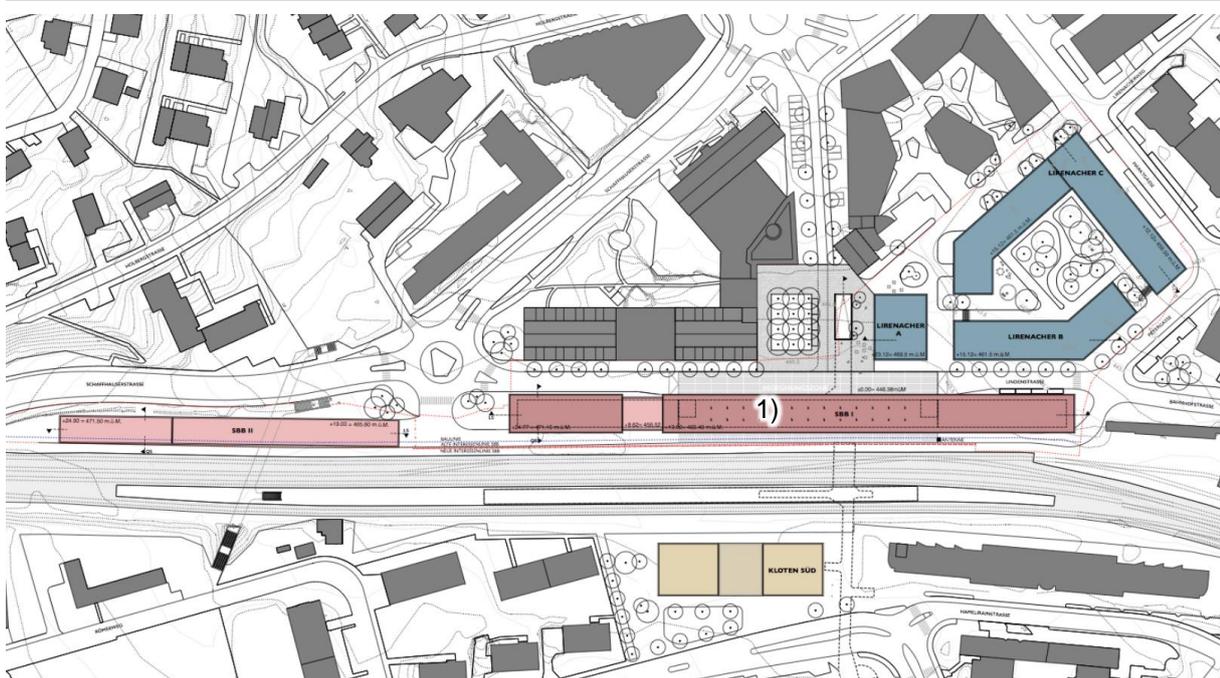


Abbildung 5: Städtebau Richtprojekt (Quelle: Abschlussbericht Richtprojekt, Städtebauliche Entwicklung „Bahnhof Nord“, Buchner Bründler Architekten AG, 4. Oktober 2019
1) Im Erdgeschoss Bushof integriert

Projekt Bahnhof Süd / Stadtraum- und Parkierungskonzept

Im Stadtraum- und Parkierungskonzept [14] wurden im Korridor zwischen Bahnhof und Schluefweg die städtebaulichen Potenziale, der Parkraum und die Verkehrsführung untersucht. Im Erschliessungskonzept wurde die Hauptschliessung für den Fussverkehr zwischen Bahnhof und Stadium definiert (siehe Abbildung 6). Zudem geht aus dem Konzept hervor, dass eine konzentrierte Parkierungsanlage auf dem Areal Breitstrasse Süd am zweckmässigsten ist und die Parzellen, die heute zum Parkieren genutzt werden, sinnvollerweise künftig für das Wohnen geöffnet werden.

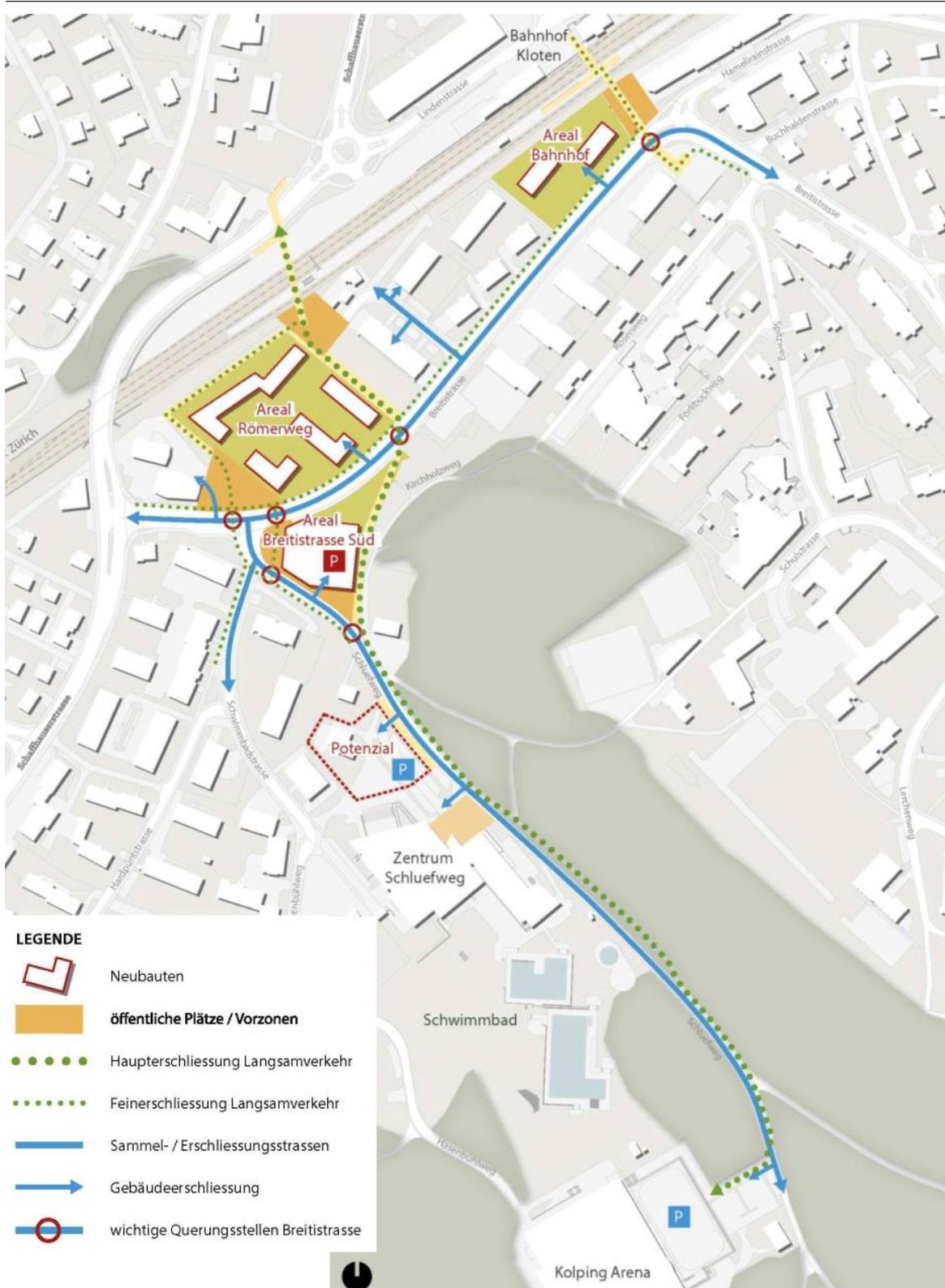
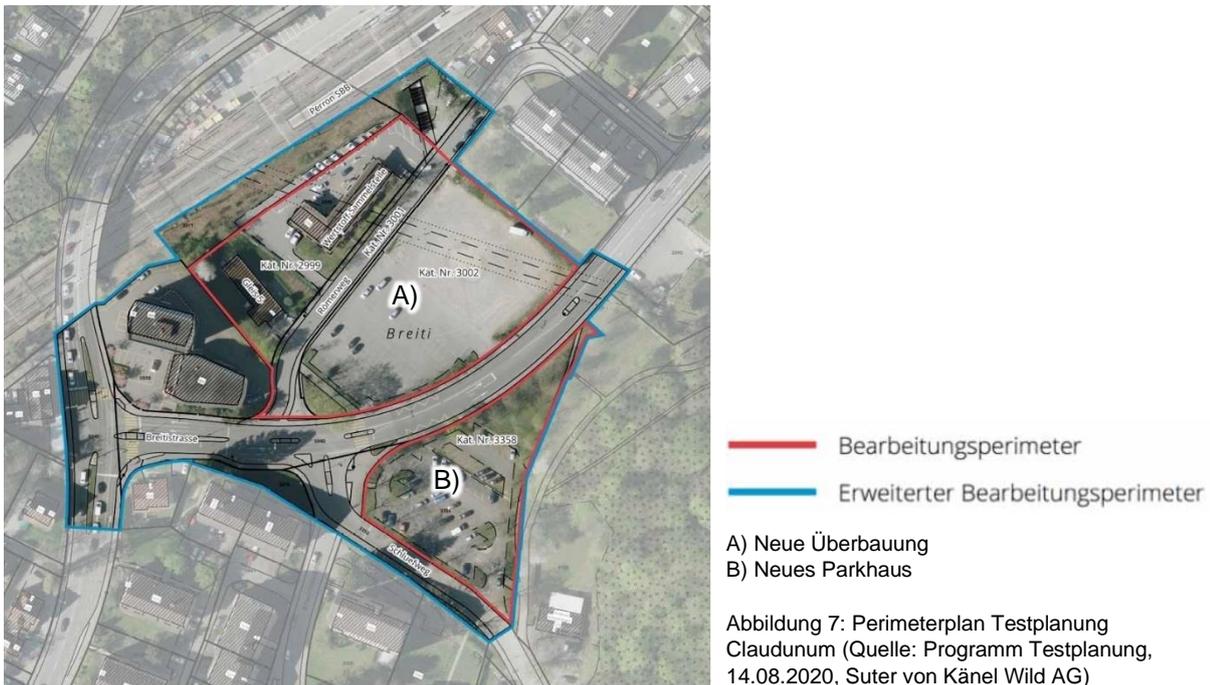


Abbildung 6: Konzeptplan Erschliessung und Areale, Korridor Bahnhof - Schluefweg (Quelle: Erläuterungsbericht, Stadtraum- und Parkierungskonzept, Metron, 31. März 2014)

Aufgrund der Erkenntnisse aus dem Stadtraum- und Parkierungskonzept wurde die Testplanung Claudunum [15] ausgelöst. Mit dieser Planung sollen die bestehenden, sehr zentral gelegenen, unter-nutzten Liegenschaften bebaut werden. Die bestehenden oberirdischen Parkplätze sollen dabei in einem Parkhaus auf dem südlichen Teilareal untergebracht werden. Insgesamt werden in diesem Parkhaus ca. 340 öffentliche Parkfelder angeboten. Die Bebauung soll vielfältige Nutzungen ermöglichen, wobei der Fokus beim Wohnen liegt. Die Testplanung verlangt zugunsten einer nachhaltigen Verkehrsabwicklung eine Priorisierung des Fuss- und Veloverkehrs sowie die Berücksichtigung neuer Mobilitätsformen (Sharing-Angebote, Mikromobilität und Elektroauto). Unterirdische Parkplätze werden der Anwohner- und Kundschaft sowie Beschäftigten zur Verfügung gestellt. Aufgrund des Planungsstandes kann auf die Aufnahme eines Massnahmenblattes verzichtet werden.



Verkehrssteuerungskonzept Raum Kloten

Basierend auf der prognostizierten Verkehrszunahme im Raum Flughafen-Kloten zeigt sich, dass im Raum Kloten künftig Verkehrssteuerungsmassnahmen notwendig sein werden. Mit dem Abschluss des Verkehrssteuerungskonzepts (VSK) Raum Kloten im Januar 2021 [6] wurden die bestehenden RVS-Massnahmen auf Stufe strategischer Planung aktualisiert. Der Schlüsselknoten «Zum Wilden Mann» wurde im VSK Raum Kloten als leistungsbestimmend für die Gesamtleistungsfähigkeit im Strassennetz eruiert. Dieser Knoten bildet den Ausgangspunkt für die steuerungstechnischen Überlegungen im Raum Kloten. Mit dem Verkehrssteuerungskonzept soll erreicht werden, dass trotz des prognostizierten Verkehrswachstums innerhalb des Siedlungsgebiets sowohl für die Glattalbahnen und den Busverkehr als auch für den MIV ein möglichst reibungsloser Verkehrsablauf gewährleistet wird. Zudem soll sichergestellt werden, dass mit den geplanten Massnahmen die Verkehrsqualität für den Fuss- und Veloverkehr verbessert werden kann. Die Entlastung des Zentrums erfolgt mittels Dosierung des MIV ausserhalb des Zentrums. Für die Weiterentwicklung des VSK und die Umsetzung von Massnahmen ist der Kanton zuständig. Die Ziele des vorliegenden GVK sind auf das Verkehrssteuerungskonzept abzustimmen.



Abbildung 8: RVS-Massnahme LSA Klotenerstrasse



Abbildung 9: RVS-Massnahme LSA Klotenerstrasse

Airport-City

Mit Airport-City [16] ist eine Planung im Gange, die zwischen dem Bahnhof Glattbrugg / Opfikon und dem Flughafen Zürich eine ganzheitliche Aufwertung vorsieht. In dreissig Jahren soll das Gebiet für eine hohe Lebensqualität in den Bereichen Arbeit und Freizeit stehen. Hinsichtlich des Verkehrs soll das Gebiet den modernen Mobilitätsansprüchen entsprechen und die Vielfalt der Mobilitätsformen nutzen. Auf Klotener Stadtgebiet spielt bei dieser Planung der Bahnhof Balsberg eine zentrale Rolle. Verbindendes Element der Airport-City wird die geplante Fuss- und Veloverkehrsachse «Bike Line», die eine hochwertige Verbindung zwischen Opfikon und Kloten darstellt. Die Federführung in dieser Planung liegt beim Kanton. Die verkehrsplanerischen Ziele der Stadt Kloten sind auf diese Planung abzustimmen.



Abbildung 10: Richtprojekt BIKE LINE: Situation Linienführung (Quelle: Amt für Mobilität)

Entwicklungskonzept Steinacker

Das Gebiet Steinacker soll in den nächsten 30 Jahren von einem Industrie-, Gewerbe- und Logistikgebiet in einen gemischt genutzten Stadtteil umstrukturiert werden [17]. Dazu sind Umzonungen vorgesehen, die im Vergleich zum Bestand von 2019 zusätzliche Kapazitäten für ca. 2'000 Beschäftigte¹ und rund 7'000 Einwohnende schaffen. Zentrale Rolle dabei spielt die Erstellung der Glattalbahn und der Fuss- und Velohauptverbindung ins Klotener Zentrum. Für den Fuss- und Veloverkehr wird ein engmaschiges Netz innerhalb des sowie über das Umstrukturierungsgebiet hinaus erstellt (Sprossenkonzept). Zudem sollen mit neuen Mobilitätsformen auf das weiterhin steigende Mobilitätsbedürfnis reagiert werden. Diese Massnahmen betreffen auch den Wirtschaftsverkehr. Die Anschlussgleise werden aufgrund der Umstrukturierung und der Glattalbahn-Verlängerung entfernt. Mit diesen Massnahmen soll das Verkehrswachstum mit nachhaltigeren Verkehrsformen als dem MIV aufgefangen werden. Die Federführung liegt bei der Stadt Kloten. Die verkehrsplanerischen Ziele sind auf die Entwicklungsabsichten in diesem Gebiet abzustimmen.

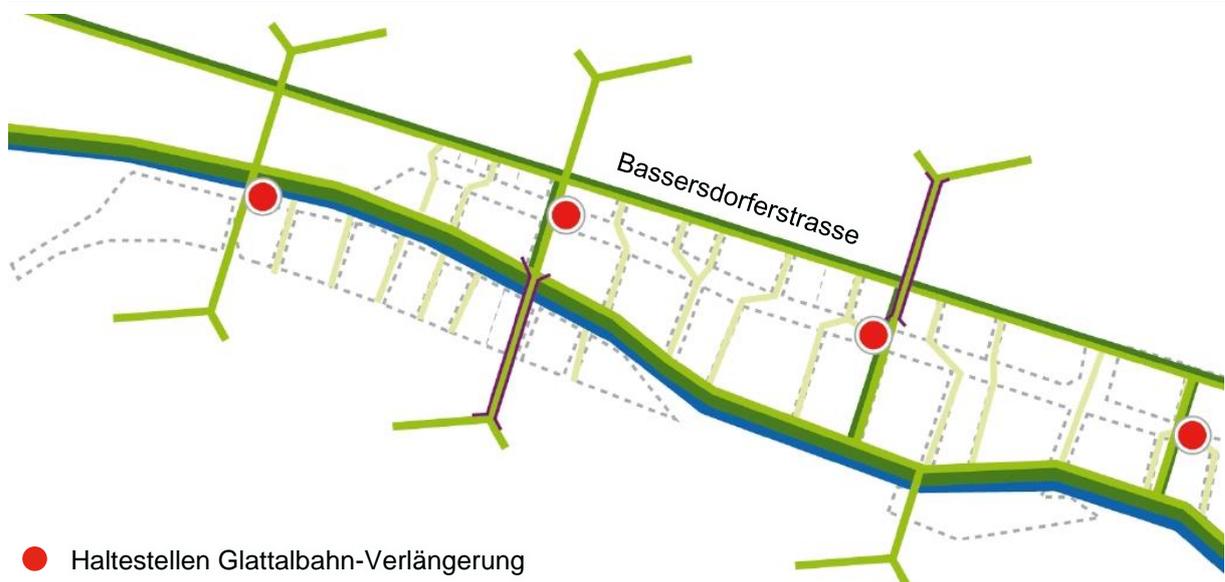


Abbildung 11: Konzeptplan Fuss- und Velowege Quelle: Entwicklungskonzept Steinacker [17]

¹ Bestand 2019: 3'740 Beschäftigte

3.2 Siedlungs- und Nutzungsstruktur

Bevölkerung und Beschäftigte

In der Stadt Kloten wohnen 21'280 Personen ([23], Stand 31.12.2021). Insbesondere in den letzten 5 Jahren ist die Bevölkerungszahl stark angestiegen, und zwar um rund 10 %. So lag das jährliche prozentuale Bevölkerungswachstum über dem der Region Glattal und des Kantons Zürich (siehe Abbildung 13). Die Phasen der Stagnation z.B. in den Jahren 2012 bis 2015 sind mit Ersatzneubauten grösserer Wohnsiedlungen bzw. dem damit einhergehenden Wegzug der Anwohnenden während den Bauarbeiten zu begründen. Im Rahmen des RegioROK [4] entstanden Bevölkerungsprognosen für die Jahre 2020 und 2030. Durch das starke Wachstum wurde die prognostizierte Bevölkerungszahl von 2020 mit 19'300 Personen bereits im Jahre 2017 erreicht. Die Prognose von 21'140 Einwohnerinnen und Einwohner (inkl. kantonale Prognose) bis ins Jahr 2030 wurde nun übertroffen. Wird das Bevölkerungswachstum der letzten 10 Jahren weiter anhalten und auf die nächsten 10 Jahre hochgerechnet, so läge 2030 die Bevölkerungszahl bei ca. 23'000 Personen. Mit den geplanten Entwicklungen im Zentrum und im Gebiet Steinacker sowie der Attraktivitätssteigerung durch die Glattalbahn kann davon ausgegangen werden, dass das Wachstum auf hohem Niveau bleibt. Die Stadt Kloten ist auch von der Überalterungstendenz betroffen, während der Anteil der jüngeren Bevölkerungsgruppen stagniert oder abnimmt, nimmt der Anteil der über 80-jährigen Personen zu [24]. Diesem Trend wird die vorwiegend junge Bevölkerung, die voraussichtlich im Entwicklungsgebiet Steinacker einziehen wird, ein wenig entgegenhalten können.

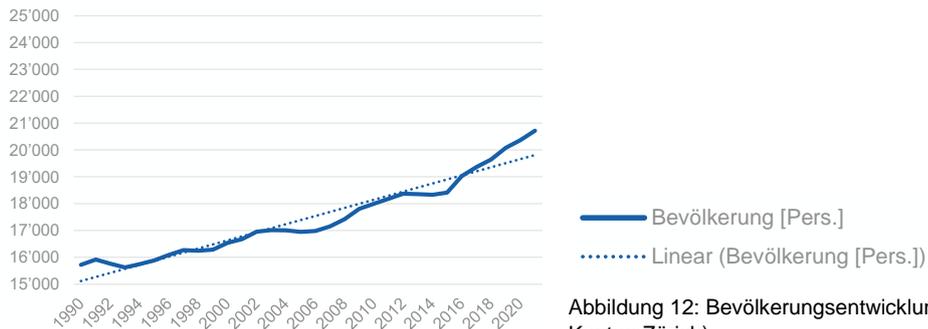


Abbildung 12: Bevölkerungsentwicklung (Quelle: Statistisches Amt Kanton Zürich)

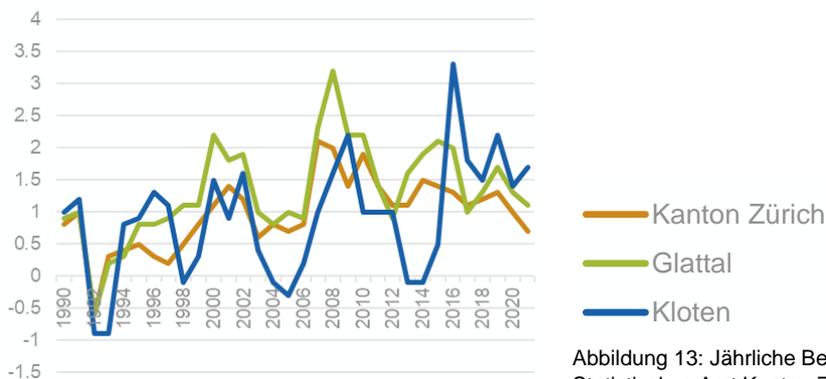


Abbildung 13: Jährliche Bevölkerungszunahme in Prozent (Quelle: Statistisches Amt Kanton Zürich)

Die Standortvorteile von Kloten sind der Flughafen, die optimalen Verkehrsanbindungen und die moderaten Steuern. Aus diesen Gründen weist die Stadt Kloten eine deutlich höhere Beschäftigtenzahl im Vergleich zur Bevölkerung auf. Von den insgesamt 38'400 Personen Ende 2019 arbeiten 0.1% im

1. Sektor, 11% im 2. Sektor und 88% im 3. Sektor [24]. Dies widerspiegelt die typische Dienstleistungsgesellschaft. Der nachstehenden Grafik kann entnommen werden, dass auch die Beschäftigtenzahl in den letzten Jahren gestiegen ist. Auch für die Beschäftigten wurden im Rahmen des Regio ROK [4] Prognosen für die Jahre 2020 und 2030 gemacht. Beim mittleren Szenario der Beschäftigtenprognose wird angenommen, dass bis 2020 37'500 Personen in Kloten arbeiten werden. Dieses Szenario entspricht nahezu dem effektiven Bestand. Bis 2030 wird eine Beschäftigtenzahl von 43'000 im unteren und mittleren Szenario erwartet. Im hohen Szenario wird mit 50'000 Personen gerechnet.

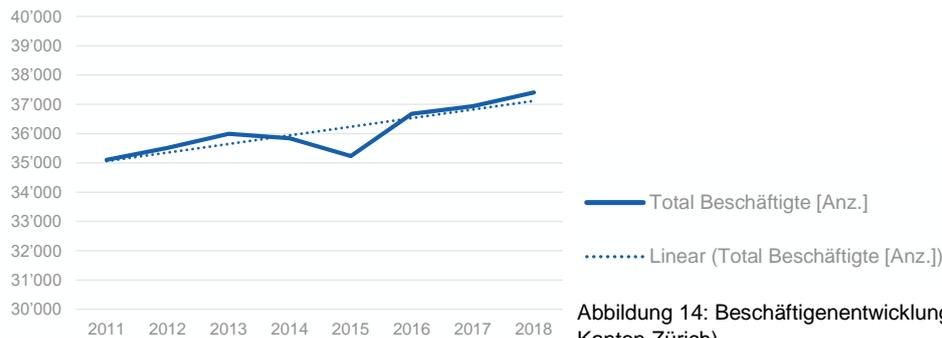


Abbildung 14: Beschäftigtenentwicklung (Quelle: Statistisches Amt Kanton Zürich)

Die Auswirkungen dieses Wachstums auf das Verkehrsaufkommen werden im Kap. 3.7 analysiert.

Urbane Entwicklungsschwerpunkte und Arbeitsplatzschwerpunkte

Das Stadtzentrum und der Flughafen Zürich decken mit ihren publikumsorientierten Nutzungen (Freizeit, Einkauf, Dienstleistungsangebote) den täglichen Bedarf ab und stellen wichtige Begegnungsorte innerhalb des Siedlungsgebiets dar. Im Zentrum finden sich zusätzliche öffentliche Einrichtungen wie das Stadthaus, das Pflegezentrum, ein Ortsmuseum und eine Bibliothek. Beide Gebiete haben sich in den letzten Jahren stark verändert. Der Flughafen ist seit der Eröffnung des Circle im Jahr 2020 noch diversifizierter im Angebot. Im Zentrum wurden einige Ersatzneubauten erstellt, sind derzeit im Bau oder in Planung. Sie schaffen neuen Wohnraum oder Flächen für publikumsorientierte Nutzungen.

Mit der Entwicklung Airport-City wird mittel- bis längerfristig ein dritter urbaner Entwicklungsschwerpunkt um den Bahnhof Balsberg in Richtung Opfikon entstehen. Mit den Entwicklungsbestrebungen hin zu einem grossen Arbeits- und Freizeitgebiet ist dieses Gebiet als neuer Begegnungsort zu verstehen. Mit dem grossen Potential an Arbeitsplätzen werden voraussichtlich auch Versorgungsmöglichkeiten entstehen.

Einen weiteren urbanen Entwicklungsschwerpunkt stellt das Gebiet Steinacker dar, und zwar infolge der starken Transformation des heutigen Industriegebiets in ein Wohn- und Arbeitsplatzgebiet. Im Gebiet sollen nachbarschaftliche resp. quartierbezogene Versorgungseinrichtungen für den täglichen Bedarf entstehen. Eine stadtweite Ausstrahlung der Nutzungen in Konkurrenz zum Stadtzentrum ist nicht vorgesehen.

Mit den oben erwähnten Entwicklungen wird sich ein Arbeitsplatzschwerpunkt von Airport-City über Balsberg, Flughafen Werft und Fracht, Circle zum Obstgarten erstrecken. Zwei weitere Arbeitsplatzschwerpunkte stellen das Gebiet Steinacker und die Militärkaserne dar.

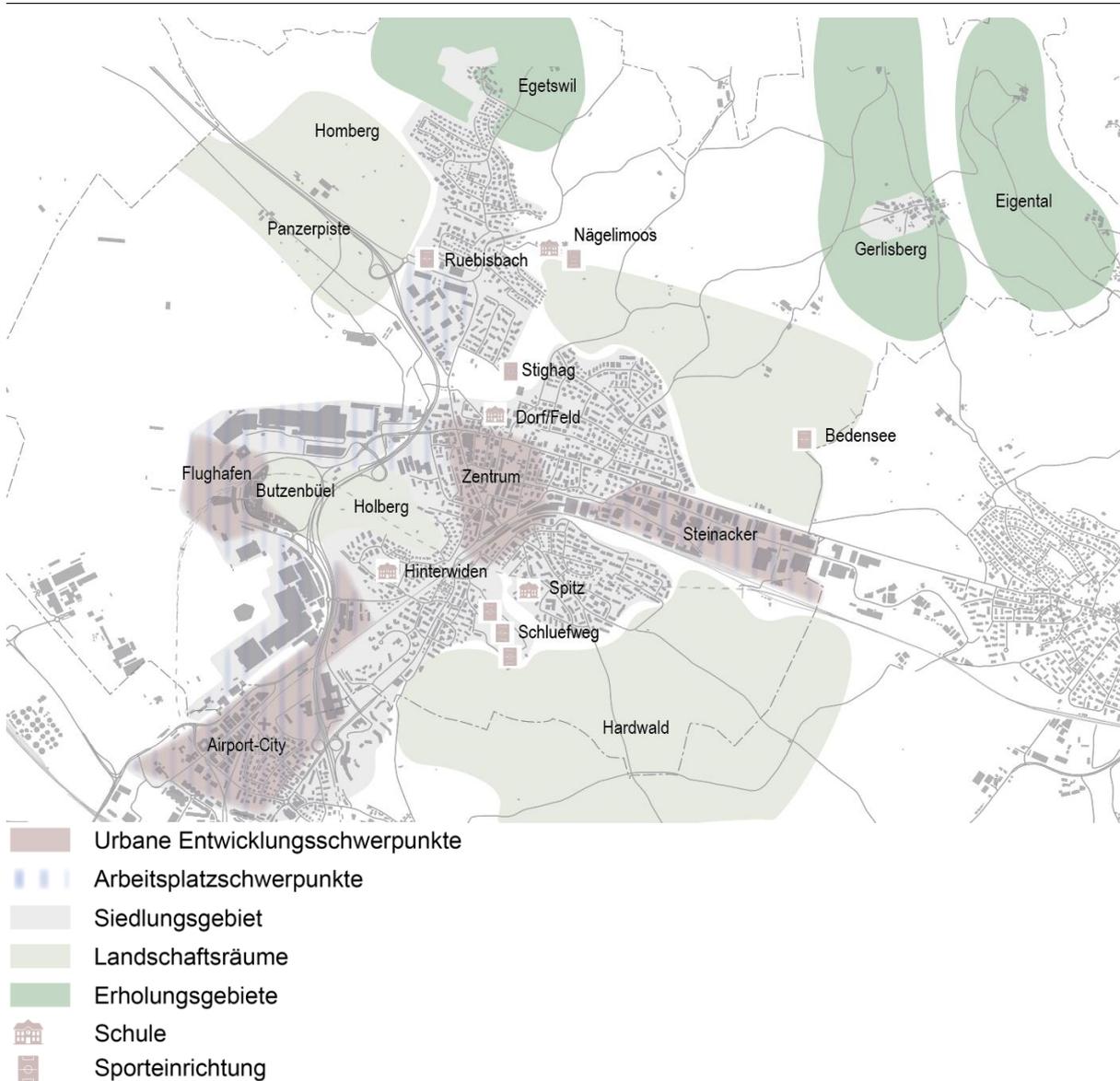


Abbildung 15: Siedlungs- und Nutzungsstruktur

Weitere wichtige öffentliche Räume/Begegnungsorte

In Kloten gibt es die vier Schulen Dorf/Feld, Hinterwiden, Nägeliemoos und Spitz. Diese umfassen meist auch Sportanlagen, die während der Schulzeit, aber auch in der Freizeit genutzt werden. Dem Freizeitangebot am Schluefweg mit der STIMO Arena, dem Frei- und Hallenbad sowie dem Kongress mit dem Freizeitzentrum kommt ebenfalls eine besondere Bedeutung zu. Zusätzlich stellen die Sportanlage Stighag (Dreifachturnhalle und Fussballplätze) und die Dreifachturnhalle Ruebisbach wichtige Orte der Begegnung dar.

Im Bereich Erholung stellen die Panzerpiste, der Hardwald, das Eigental, der Homberg und das Gebiet Bergli-Bedensee wichtige Freiräume ausserhalb des Siedlungsgebietes dar. Dem Freiraum But-

zenbühl und Holberg kommt eine besondere Bedeutung zu, da er im Siedlungsgebiet zwischen dem Klotener Zentrum und dem Flughafen Zürich liegt.

Beim Besuch dieser öffentlichen Räume und Begegnungsorten werden häufig innerhalb des Klotener Stadtgebiets Wege zurückgelegt. Damit diese künftig vermehrt zu Fuss oder mit dem Velo unternommen werden, ist eine gute Einbindung in die entsprechenden Netze und eine gute Orientierung unabdingbar. Die Routenführung und Wegweisung weist auf dem kommunalen Wegnetz sowohl für den Fuss- wie auch für den Veloverkehr Defizite auf.

3.3 Fussverkehr

Netzstruktur

Der Fussverkehr erfüllt auf kurzen Distanzen eine tragende Funktion, insbesondere in dicht besiedelten Gebieten und als Wegetappen zu den Haltestellen des öV. Dem Fussverkehr kommt im Alltagsverkehr, als Schulweg und als Mittel zur aktiven Erholung eine besondere Bedeutung zu. In Kombination mit dem öffentlichen Verkehr ist der Fussverkehr zudem Bestandteil von umweltfreundlichen und vor allem effizienten Transportketten. Kinder auf dem Weg zur Schule bedürfen eines besonders hohen Schutzes. Nicht nur, weil ihr Verkehrsverhalten noch nicht so gut geschult ist, sondern auch, weil sie die künftigen Verkehrsteilnehmenden darstellen und mit positiven Erlebnissen auf dem Schulweg bestenfalls die künftige Verkehrsmittelwahl beeinflusst werden kann.

Die Stadt Kloten verfügt über ein dichtes Fuss- und Wanderwegnetz. Die signalisierten überkommunalen Wanderwege verlaufen vorwiegend in Nord-Südrichtung. Der Flughafen Rundweg ist als hindernisfreier Weg für Rollstuhlfahrende signalisiert. Im Siedlungsgebiet ist ein direktes, sicheres, komfortables und durchlässiges Fuss- und Schulwegnetz vorhanden. Aus der Analyse gehen nachfolgende Schwachstellen und fehlende Verbindungen hervor. Analysiert und definiert sind auch die wichtigen Beziehungen, Achsen und Querungen aus dem Zentrum an den Flughafen und in die Quartiere.

Schwachstellen

Die Schwachstellen im Fuss- und Schulwegnetz wurden im Rahmen des GVK von 2013 eruiert. Im nachstehenden Schwachstellenplan wurden die behobenen Schwachstellen gestrichen. Aufgrund aktueller Planungen sind weitere Schwachstellen aufgetaucht, die in den Plan integriert wurden. Diese Schwachstellen umfassen insbesondere die Querverbindungen im Gebiet Steinacker und die fehlende direkte Verbindung zwischen Flughafen und Zentrum über den Butzenbüel und Holberg.

Schwachstellen (problematische/fehlende Querungs- und Engstellen)

1. Bereich Bahnhof – nördl. Querung bei der Lindenstrasse, südl. Querung bei der Breitstrasse. Ursachen: hohe Publikumsströme, ungenügende Verkehrssicherheit, überhöhte Geschwindigkeiten MIV, fehlende Priorisierung für den Fussverkehr, indirekte Linienführung, mangelnde soziale Sicherheit, Gefahrenpotenzial Fussgängerstreifen, Unfälle mit Fussverkehr
2. Im Zentrum – bei der Querung der Schaffhauserstrasse Altbach – Bachstrasse (Querung wird im BGK Schaffhauserstrasse [18] optimiert). Ursachen: wichtige Querung für Achse Zentrum-Flughafen, überhöhte Geschwindigkeiten MIV, Gefahrenpotenzial Fussgängerstreifen, Unfälle mit Fussverkehr

3. Kreuzung Zum Wilden Mann. Ursachen: hohes Verkehrsaufkommen, lange Wartezeiten am vierarmigen LSA-Knoten auf wichtigen Fusswegverbindungen (Zugangspunkt Bushaltestellen und Zentrum).
4. Querung Lufingerstrasse – Haltestelle Kaserne Ost (Projekt vom TBA Kt. ZH liegt vor) Ursachen: hohes Verkehrsaufkommen, Gefahrenpotenzial Fussgängerstreifen, Unfälle mit Fussverkehr, Sichtweite Busbucht/Fussgängerstreifen
5. Querung Zipfelstrasse / Alte Landstrasse / Weinbergstrasse. Ursachen: hohe Geschwindigkeiten MIV, Fehlendes Trottoir, nicht gesicherter Fussgängerübergang
6. Querung Lufingerstrasse / Alte Landstrasse. Ursachen: Breite Fuss-/Radweg variiert, unattraktive Fussgängerunterführung
7. Querung Chasernweg. Ursachen: Gefahrenpotenzial, schlechte Sichtverhältnisse
8. Querung Kreisel und Autobahnanschluss Kloten Nord. Ursachen: Gefahrenpotenzial, fehlende Schutzvorkehrungen, hohe Geschwindigkeiten MIV
9. Querungen Dorfstrasse im Zentrum. Ursachen: fehlende direkte Querungsmöglichkeiten, Gefahrenpotenzial, hohes Verkehrsaufkommen
10. Querung Werftstrasse / Neubrunnenstrasse / Hinterwidenweg. Ursachen: schlechte Sichtverhältnisse, Schulwegsicherheit nicht gewährleistet

Fehlende Verbindungen

- a. Fehlende und direktere Verbindung Zentrum – Flughafen
- b. Fehlende Verbindung Rankstrasse – Bachstrasse
- c. Diverse fehlende Verbindungen zwischen Bassersdorfstrasse – Altbach – Hamelirainquartier (Bestandteil Entwicklungskonzept Steinacker)
- d. Fehlende Verbindung Panzerpiste – Bülacherstrasse

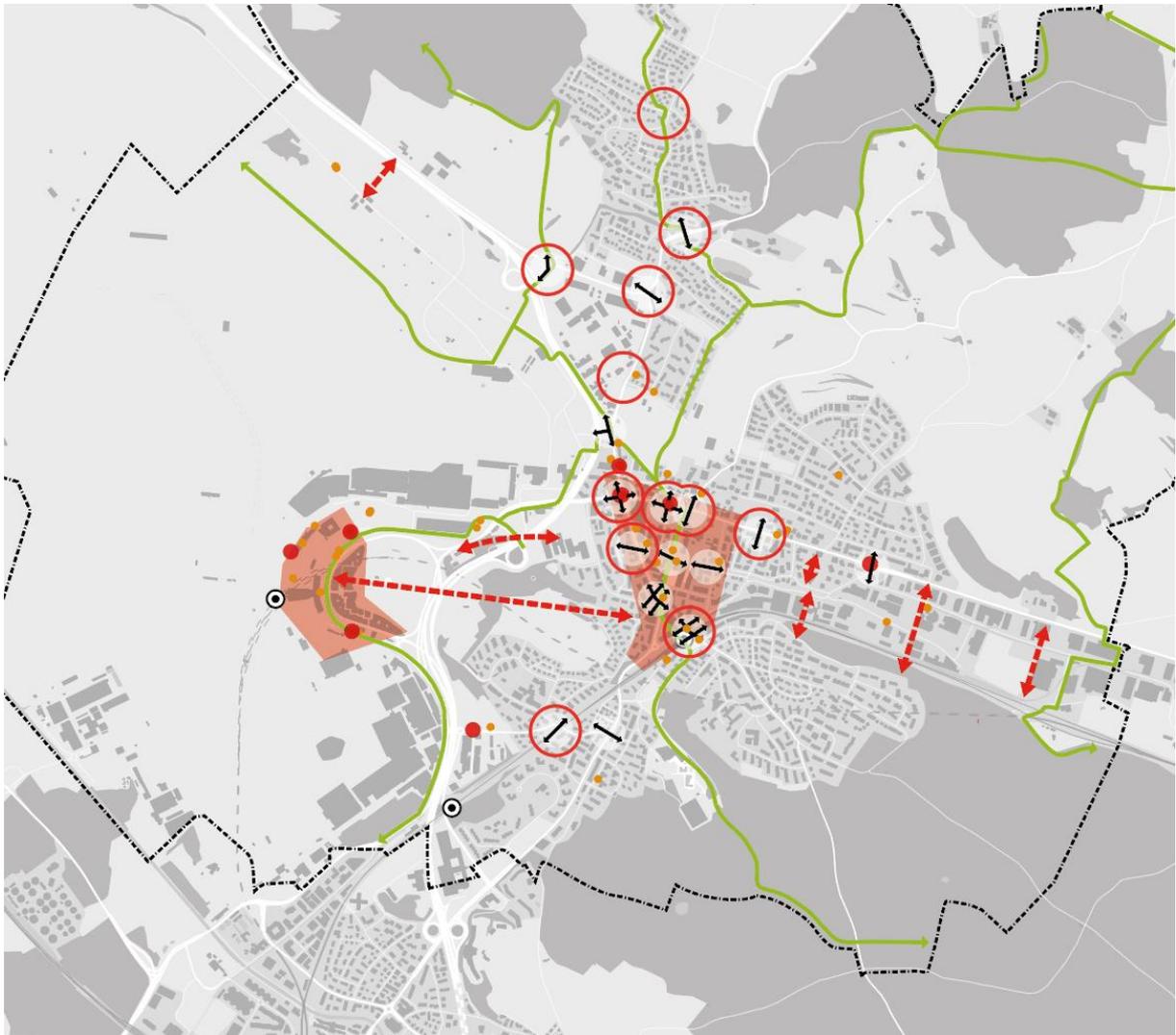
Mangelhafte Beleuchtung

An den Quartierworkshops, die mit der Erarbeitung des GVK von 2013 durchgeführt wurden, gingen einige Strassenabschnitte mit ungenügender oder mangelhafter Beleuchtung hervor. Eine gute Beleuchtungssituation erhöht das Sicherheitsempfinden für den Fuss- und Veloverkehr bei Dunkelheit. Zudem können mit einem Beleuchtungskonzept städtebauliche Akzente in den Fokus gerückt werden und die Lichtverschmutzung reduziert werden. Im Rahmen von Strasseninstandstellungen wird projektbezogen jeweils eine Beleuchtungsplanung und -berechnung nach aktuellen Normen und Richtlinien durchgeführt und entsprechend umgesetzt.

Nicht behindertengerechte Wegketten

Das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) [20] verpflichtet auch die Stadt Kloten, den öffentlichen Strassenraum hindernisfrei zu erstellen. Die Analyse der Erarbeitung des GVK von 2013 hat ergeben, dass der Strassenraum der Stadt Kloten bereits grösstenteils hindernisfrei ausgebaut ist. In Bezug auf

die Wegketten sind jedoch bei den Verknüpfungspunkten oder Querungsstellen sowie im Zentrum Mängel ersichtlich.



-  Schwachstellen
-  Fehlende Verbindungen
-  Wichtige Binnenbeziehungen (Zentrum & Flughafen)
-  Wichtige Querungen
-  Wanderwegnetz
-  Unfälle mit Fussverkehr (unverletzt / leicht verletzt)
-  Unfälle mit Fussverkehr (schwer verletzt)
-  Stadtgrenze

Abbildung 16: Schwachstellenanalyse Fussverkehr

3.4 Veloverkehr

Netzstruktur

Der Veloverkehr hat im städtischen Verkehr bei Distanzen bis 5 km eine wichtige Bedeutung. Mit dem Aufkommen der E-Bikes werden diese zurückgelegten Distanzen länger und können gut bis 15 km betragen. Eine durchgängige, attraktive und sichere Veloinfrastruktur ermöglicht allen Bevölkerungsgruppen, das Velo als Transportmittel zu nutzen. In Kombination mit dem öffentlichen Verkehr ist der Veloverkehr Teil einer umweltfreundlichen und effizienten Transportkette.

In der Stadt Kloten verfügt der Veloverkehr über grosses Potenzial. Der Bahnhof Kloten ist ab einer Reichweite von 1 km für einen grossen Teil des Siedlungsgebiets erreichbar und ab 2.5 km Reichweite für das ganze Siedlungsgebiet (Bsp. Zeit = 10 min; Fahrgeschwindigkeit = 20 km/h → mögliche Reichweite 3.3 km). Auch der Flughafen Zürich mit seinen diversen Zugverbindungen ist in einer Reichweite unter 5 km für das ganze Siedlungsgebiet erreichbar.

Hervorzuheben ist die nationale Veloroute Nr. 5. Diese Mittellandrouten Romanshorn – Lausanne führt von Bassersdorf entlang des Altbachs durch das Zentrum von Kloten über den Flughafen nach Glattbrugg. Die Veloroute ist neben der touristischen Bedeutung auch als lokale Verbindung Flughafen – Zentrum – Industrie von Bedeutung. Sie stellt eine der wichtigsten Fuss- und Veloverkehrsachsen in Kloten dar.

Im Klotener Stadtgebiet sind vor allem fehlende und mangelhafte Velostreifen, ungenügend breite Velostreifen, fehlende Aufstellflächen bei Kreuzungen und wichtigen Abbiegebeziehungen, Netzlücken sowie fehlende gedeckte Abstellanlagen an guter Lage (Bahnhöfe und Zentrum) als Defizite feststellbar.

Schwachstellen

Im Zentrum, am Flughafen und auf den wichtigen Achsen in die einzelnen Quartiere wurden im Rahmen des GVK von 2013 mehrere Schwachstellen eruiert. Bei den Schwachstellen handelt es sich um Unfälle mit dem Radverkehr sowie Gefahrenpotenziale und verkehrstechnische Mängel. Im nachstehenden Schwachstellenplan wurden die mittlerweile behobenen Schwachstellen gestrichen. Aufgrund aktueller Planungen sind weitere Schwachstellen aufgetaucht, die in den Plan integriert wurden.

Punktuelle Schwachstellen (problematische/fehlende Querungs- und Engstellen)

1. Bereich Bahnhof – nördliche Querung Lindenstrasse und südliche Querung Breitstrasse. Ursachen: hohe Publikumsströme, ungenügende Verkehrssicherheit, überhöhte Geschwindigkeit MIV, fehlende Signalisation/Markierung, fehlende Priorisierung für den Veloverkehr, indirekte Linienführung, mangelnde soziale Sicherheit, fehlende Abstellanlagen, Unfälle mit Veloverkehr
2. Bereich Bahnhof Balsberg. Ursachen: fehlende Erreichbarkeit Balsberg, fehlende Verbindung, fehlende Abstellanlage
3. Querung Lufingerstrasse – Alte Landstrasse – Nägelimoosstrasse. Ursachen: indirekte Linienführung, hohes Verkehrsaufkommen, fehlende Querungshilfen (Anpassungen schwierig – Unterführung vor kurzem saniert – keine oberirdische Querung)

4. Querung Lindengartenstrasse – Dorfstrasse. Ursachen: fehlende Querungshilfen, ungenügende Verkehrssicherheit, fehlende Signalisation/ Markierung, hohes Verkehrsaufkommen, Unfälle mit Veloverkehr, wichtige Querung für den Veloverkehr in das Zentrum
5. Querung Lufingerstrasse – Haltestelle Kaserne Ost. Ursachen: fehlende Querungshilfe, ungenügende Verkehrssicherheit, fehlende Signalisation/ Markierung, hohes Verkehrsaufkommen, Unfälle mit Veloverkehr, eingeschränkte Sichtweite Busbucht/Fussgängerstreifen (Projekt bei TBA Kanton Zürich in Bearbeitung)
6. LSA Zum Wilden Mann. Ursachen: fehlende Aufstellflächen, fehlende Priorisierung, hohes Verkehrsaufkommen, Unfälle mit Veloverkehr (das kantonale Tiefbauamt erarbeitet zurzeit ein Projekt zur Verbesserung des Knotens für den Veloverkehr))
7. LSA Bramen – Neubrunnenstrasse. Ursachen: fehlende Aufstellflächen, fehlende Priorisierung, hohes Verkehrsaufkommen, Unfälle mit Veloverkehr
8. Fehlende Abstellanlage am wichtigen Umsteigeknoten Zum Wilden Mann
9. Querung Kreisel und Autobahnanschluss Kloten Nord. Ursachen: Gefahrenpotenzial, fehlende Schutzvorkehrungen, hohe Geschwindigkeiten MIV
10. Querung Lufingerstrasse – Chasernweg. Ursachen: Gefahrenpotenzial, schlechte Sichtverhältnisse
11. Im Zentrum – bei der Querung der Schaffhauserstrasse Altbach – Bachstrasse (Querung wird im BGK Schaffhauserstrasse [18] optimiert). Ursachen: wichtige Querung für Achse Zentrum-Flughafen, überhöhte Geschwindigkeiten MIV, hohes Verkehrsaufkommen, fehlende Schutzvorkehrungen
12. Stadtplatz Süd. Ursachen: fehlende Veloinfrastruktur, Einbahnverkehr und Parkierung MIV

Lineare Schwachstellen (fehlende oder knapp bemessene Massnahmen Veloverkehr)

- a. Dorfstrasse, Abschnitt LSA Wilden Mann bis Swiss Kreisel Ursachen: fehlende Markierung, hohes Verkehrsaufkommen, ungenügende Verkehrssicherheit (Eher Verlagerung auf die Route entlang Altbach forcieren)
- b. Schaffhauserstrasse, Abschnitt Kreisel Zentrum bis Stadtgrenze Ursachen: ungenügende Signalisation/Markierung, hohes Verkehrsaufkommen, ungenügende Verkehrssicherheit
- c. Alte Landstrasse – Weinbergstrasse. Ursachen: schlechte Sichtverhältnisse, ungenügende Verkehrssicherheit
- d. Wallisellerstrasse. Ursachen: schlechte Wahrnehmung durch den MIV, ungenügende Verkehrssicherheit

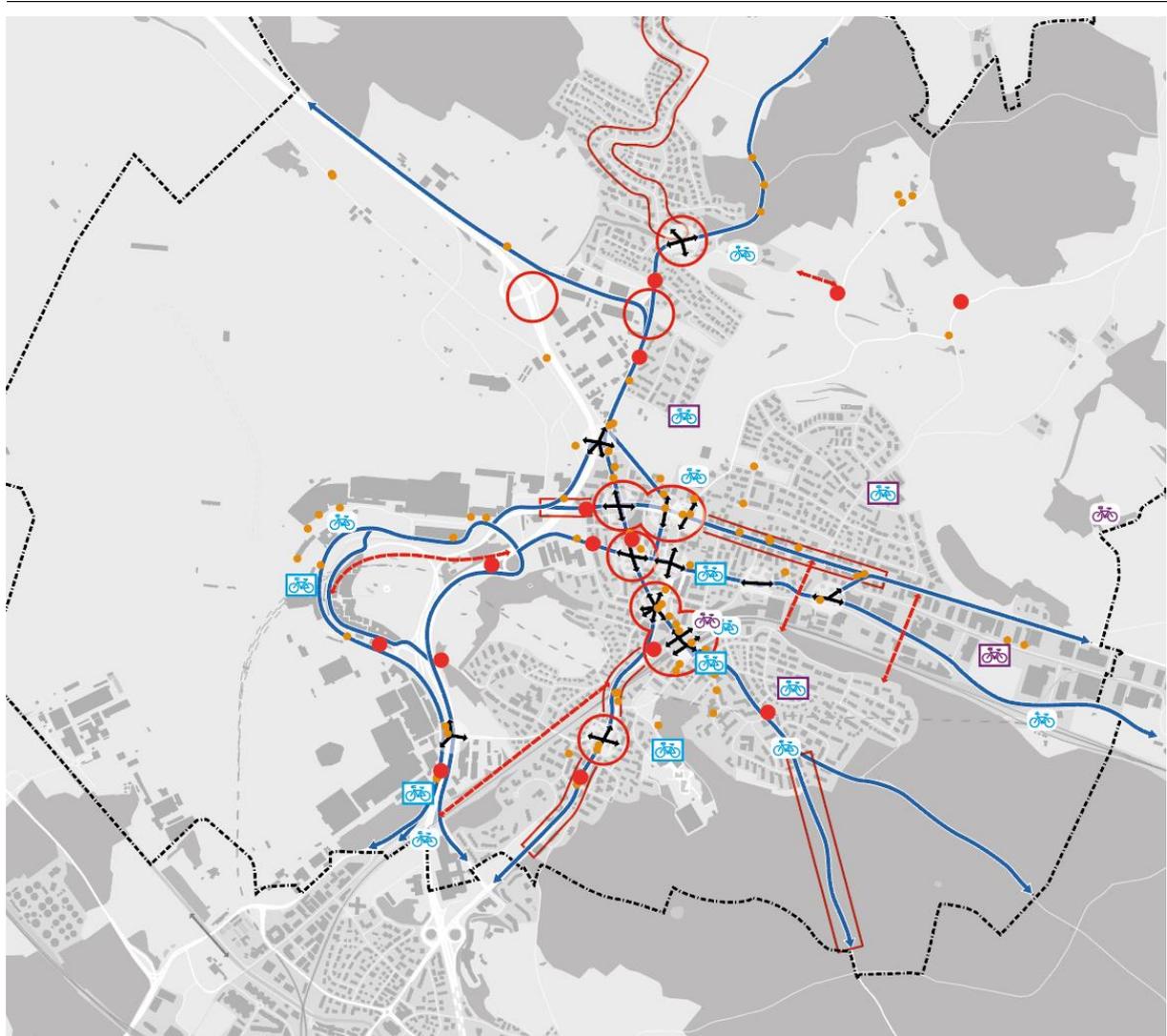
Lineare Schwachstellen (fehlende Verbindungen, unbefestigt, Verbot)

- e. Fehlende Verbindung Zentrum – Flughafen
- f. Fehlende Verbindung Hinterwidenweg von Bahnhof Kloten bis Bahnhof Balsberg

- g. Fehlende Verbindung Rankstrasse – Bachstrasse – Hamelirainstrasse (u.a. Bestandteil Entwicklungskonzept Steinacker [17])
- h. Fehlende Verbindung zwischen Bassersdorfstrasse – Steinacker – Rütlen (Bestandteil Entwicklungskonzept Steinacker [17])
- i. Fehlende Verbindung Nägelimoosstrasse – Augwilerstrasse

Veloparkierung

Um die Attraktivität des Veloverkehrs zu steigern, sind nebst direkten und sicheren Verbindungen auch ausreichend bedarfsgerechte Veloabstellplätze zu erstellen. Veloabstellplätze sind insbesondere bei öffentlichen Einrichtungen, Einrichtungen für die tägliche Versorgung und wichtigen öV-Haltestellen vorzusehen. Ein Gesamtkonzept über die kommunalen Veloabstellanlagen fehlt derzeit.



- Schwachstellen
- Fehlende Verbindungen
- Überkommunale Veloverbindungen
- Wichtige Querungen
- Unfälle mit Veloverkehr (unverletzt / leicht verletzt)
- Unfälle mit Veloverkehr (schwer verletzt)
- Stadtgrenze
- 🚲 Veloparkierung bestehend
- 🚲 Veloparkierung geplant
- Bikesharing Station bestehend
- Bikesharing Station geplant

Abbildung 17: Schwachstellenanalyse Veloverkehr

3.5 Öffentlicher Verkehr

Bahn

Heutiges Angebot

Kloten verfügt über drei Bahnhöfe (Zürich-Flughafen, Kloten und Balsberg). Über den Bahnhof Zürich-Flughafen ist Kloten an den nationalen und internationalen Fernverkehr angebunden. Im Stundentakt halten folgende Fernverkehrszüge am Bahnhof Flughafen Zürich:

EC: München – Bregenz – St. Gallen – Winterthur – Zürich HB (Halt 6x täglich)

IC1: Genève-Aéroport – Bern – Zürich HB – Winterthur – St. Gallen

IC5: Lausanne – Solothurn – Zürich HB – Winterthur – St. Gallen

IC8: Brig – Bern – Zürich HB – Winterthur – Romanshorn

IR13: Luzern – Zürich HB – Winterthur – St. Gallen

IR36: Basel – Baden – Zürich HB – Flughafen Zürich

IR75: Luzern – Zürich HB – Winterthur – Konstanz

Zudem halten folgende S-Bahnlinien im Halbstundentakt am Bahnhof Flughafen Zürich:

S2: Ziegelbrücke – Thalwil – Zürich HB – Flughafen Zürich

S16: Herrliberg-Feldmeilen – Zürich HB – Flughafen Zürich

S24: Zug – Zürich HB – Winterthur – Weinfelden

Die Bahnhöfe Kloten und Balsberg werden von der S7 im Halbstundentakt bedient und stellen für die Bevölkerung und die Beschäftigten in der Agglomeration zwischen Zürich und Winterthur eine wichtige Verbindung dar.

Künftiges Angebot

Im Rahmen des Ausbaus schritt 2035 [26] wird die Bahntrasse zwischen Opfikon Riet und Kloten als Doppelspur ausgebaut. Im Rahmen dieser Arbeiten wird am Bahnhof Kloten Balsberg eine zweite Perronkante angeordnet. Mit dem Infrastrukturausbau kann anschliessend die S-Bahnlinie 7 im Viertelstundentakt verkehren.

Zudem soll mit dem Ausbaus schritt 2035 auf dem zu Hauptverkehrszeiten stark belasteten Korridor Zürich HB – Winterthur mit Halt am Flughafen Zürich das Angebot verbessert werden. Die Takte der Fernverkehrs- und S-Bahnzüge werden verdichtet.

Glattalbahn

Heutiges Angebot

Die Glattalbahn vernetzt den Bahnhof Zürich-Flughafen und den Bahnhof Balsberg mit den weiteren Siedlungsschwerpunkten in der Agglomeration. Auf der Strecke verkehren die Tramlinie 10 in Richtung Oerlikon und Zürich Hauptbahnhof und die Linie 12 in Richtung Bahnhof Stettbach. Die Tramlinie 10 verkehrt im 7.5-Minutentakt und die Linie 12 im Viertelstundentakt.

Künftiges Angebot

Die Glattalbahn soll vom Zürich Flughafen über das Klotener Zentrum ins Gebiet Steinacker verlängert werden (vgl. Kap. 3.1). Diese Verlängerung der Glattalbahn nach Kloten, Oberfeld erfolgt mit der Linie 12. Sie verkehrt im Viertelstundentakt. Mit der Inbetriebnahme voraussichtlich ab 2029 wird die Erschliessungsgüte stark gesteigert.

Im Kantonalen Richtplan [1] ist zudem die Verlängerung der Tramlinie Seebach über Opfikon an den Bahnhof Kloten als langfristige Massnahme vorgesehen. Da für die Planung der Umsetzungshorizont noch nicht bekannt ist, wird diese im vorliegenden GVK nicht berücksichtigt.

Busnetz

Heutiges Angebot

Auf dem Stadtgebiet verkehren insgesamt 17 verschiedene Buslinien. Der Bushof am Zürich Flughafen und die Bushaltestellen beim Bahnhof Kloten bilden die zwei zentralen Anknüpfungspunkte des städtischen Busnetzes an das übergeordnete S-Bahnnetz. Aus den Quartieren verkehren direkte Verbindungen teilweise im Viertelstundentakt ins Zentrum und an den Flughafen.

Buslinien:	Takt in Hauptverkehrszeit (HVZ) und Nebenverkehrszeit (NVZ)
510: Flughafen Zürich – Balsberg – Rümlang – Niederglatt – Kaiserstuhl	HVZ 30', NVZ 60'
520: Flughafen Zürich – Lufingen – Embrach-Rorbas	HVZ und NVZ 30'
521: Flughafen Zürich – Lufingen – Embrach – Freienstein	HVZ 30', NVZ 60'
524: Flughafen Zürich – Kloten, Zum Wilden Mann – Lufingen – Oberembrach	nur in HVZ 30'
530: Flughafen Zürich – Winkel – Bülach	HVZ 30', NVZ 30'
531: Flughafen Zürich – Winkel – Bülach	HVZ 15', NVZ 30'
731: Flughafen Zürich – Kloten, Zum Wilden Mann – Kloten, Buchhalden	HVZ 30', NVZ 30'
732: Flughafen Zürich – Kloten Bahnhof – Egetswil, Dorf	HVZ 30', NVZ 30'
733: Flughafen Zürich – Kloten Bahnhof – Kloten, Graswinkel	HVZ 15', NVZ 30'
734: Flughafen Zürich – Kloten Bahnhof – Egetswil, Dorf	HVZ 30', NVZ 30'
735: Flughafen Zürich – Kloten Bahnhof – Kloten, Härdlen	HVZ 30', NVZ 30'
738: Flughafen Zürich – Balsberg – Werkhof	nur in HVZ 30'
739: Flughafen Zürich – REGA	Mo-Fr HVZ 15'
759: Flughafen Zürich – Opfikon – Wallisellen – Dübendorf – Wangen	HVZ 15', NVZ 15'
765: Flughafen Zürich – Kloten, Zum Wilden Mann – Bassersdorf – Dietlikon	HVZ 15', NVZ 30'
766: Kloten Bahnhof – Bassersdorf	nur in HVZ 30'
768: Flughafen Zürich – Glattbrugg – Oerlikon	HVZ 7.5', NVZ 10'

Künftiges Angebot

Im Rahmen der Glattalbahn-Verlängerung werden einzelne Bushaltestellen neu angeordnet. So wird die Bushaltestelle Obstgartenstrasse aufgehoben und die Bushaltestellen Oberfeld und Grubenstrasse mit den neuen Tramhaltestellen Steinacker und Oberfeld kombiniert.

Schwachstellen

Die grösste Schwachstelle im Busnetz bildet die Situation beim Knoten Wilden Mann. Die Federführung zur Behebung dieser Schwachstelle liegt beim Kanton Zürich, da alle Knotenarme Kantonsstrassen sind. Eine weitere Schwachstelle stellt die Überlastung des Kreisels Ruebisbach zu Hauptverkehrszeiten und der damit verbundene Rückstau auf die Autobahn dar. Mit dem geplanten Bypass A51 Kloten Nord wird diese Schwachstelle behoben und die Verlustzeiten des Busbetriebs können reduziert werden. Auf kommunalen Strassen liegen gemäss Auskunft der VBG, Analyse im Rahmen des GVK von 2013 und Rückmeldung der Stadt Kloten folgende Schwachstellen vor:

- Auf der Lindenstrasse beim Knoten Bahnhofstrasse können die Fussgängerstreifen in beide Richtungen zu Rückstau des MIV führen, was Verlustzeiten für den Busbetrieb zur Folge hat. Mit der Verlängerung der Personenunterführung bis in die Bahnhofstrasse kann diese Situation entschärft werden.
- Das Einbiegen von der Lindenstrasse in die Dorfstrasse ist aufgrund des Rückstaus auf der Dorfstrasse insbesondere in den Hauptverkehrszeiten schwierig.
- Einzelne Bushaltestellen weisen eine ungenügende Ausstattung auf. Insbesondere fehlender Witterungsschutz führt zu Komforteinbussen bei wartenden Passagieren.
- Entlang den Hauptstrassen sind einzelne Haltestellen als Busbuchten ausgestaltet. Eine Busbucht hat in städtischen Situationen erhebliche Nachteile. In der betrieblichen Abfolge entstehen Konfliktsituationen durch das Aus- und Einfädeln in den Verkehrsstrom und durch die Überholmöglichkeit für den MIV entstehen zusätzliche Verlustzeiten bei der nächsten Lichtsignalanlage. Im Gegensatz zu Fahrbahnhaltestellen führen Busbuchten zu einem erheblichen Platzbedarf. Optimierungsmöglichkeiten bestehen bei den Busbuchten Kirchgasse und Lindenstrasse.
- Bei der Bushaltestelle Schulstrasse wird der Bus trotz einer Fahrbahnhaltestelle mit Mittelinsel durch den MIV überholt. Dies führt zu Konflikten zwischen aussteigenden Fahrgästen, welche die Strasse queren oder aber auch mit dem Bus, wenn dieser beim Anfahren vom nachfolgenden Verkehr überholt wird.
- Die Bushaltestellen sind von Gesetzes wegen behindertengerecht umzugestalten (BehiG). Für den ebenerdigen Ein-/Ausstieg ist eine 22 cm hohe und gerade Haltekante erforderlich. Diese kann jedoch vom Bus nicht mehr überschleppt werden, was zu längeren geradlinigen An- und Wegfahrstrecken führt. Aufgrund der Nähe zum Knoten Neubrunnen-/ Schaffhauserstrasse und der Lage in der Kurve wird dieser Umbau insbesondere bei der Bushaltestelle Neubrunnenstrasse eine Verschiebung bedeuten.

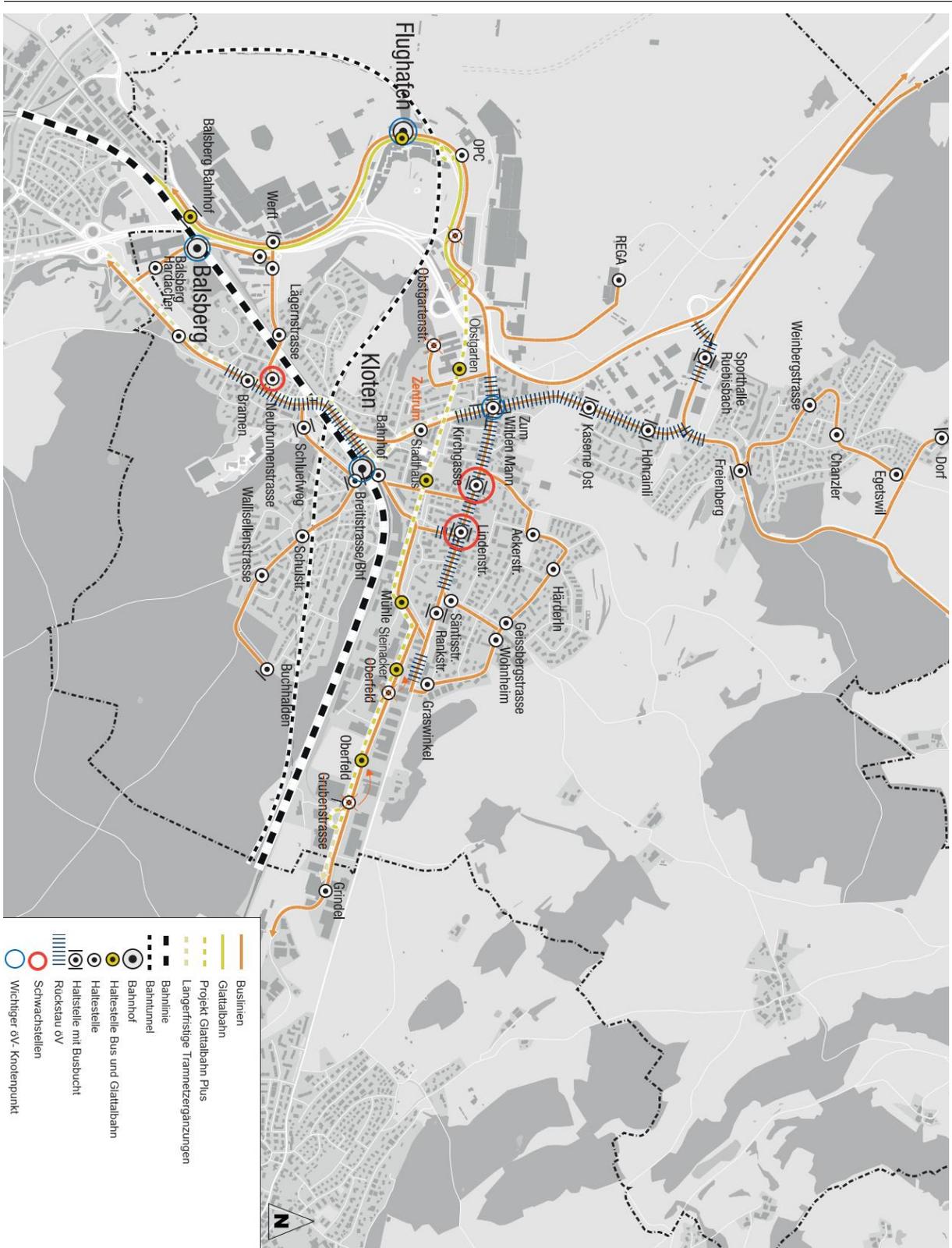


Abbildung 18: Schwachstellenanalyse öffentlicher Verkehr

3.6 Motorisierter Verkehr

Strassenhierarchie

Der Strassentyp definiert die Merkmale, die Aufgaben, Bedeutung und Funktion einer Strasse sowie deren Ausbaugrad, Nutzung und Betrieb sowie Bezug zur Siedlung und Umwelt. Die Einteilung erfolgt auf Basis der VSS-Norm SN 40 040b [19]. Diese geht von folgenden fünf Strassentypen aus:

- Hochleistungsstrassen (HLS): national und kantonal durchleiten
- Hauptverkehrsstrassen (HVS): kantonal bis regional verbinden
- Verbindungsstrassen (VS): regional bis zwischenörtlich verbinden
- Sammelstrassen (SS): örtlich sammeln
- Erschliessungsstrassen (ES): quartierintern erschliessen

Hochleistungsstrasse

Die Stadt Kloten ist über drei Anschlüsse an die Unterlandautobahn A51 angeschlossen. Sie bindet Kloten direkt an das Nationalstrassennetz an. Zugleich schafft sie eine starke Trennung zwischen Siedlungsgebiet und Flughafen.

Hauptverkehrsstrassen

Über Hauptverkehrsstrassen wird Kloten in nördliche Richtung mit Embrach, in östliche Richtung mit Bassersdorf und in südliche Richtung mit der Stadt Zürich verbunden. Zudem ist die Erschliessung des Flughafens über den Butzenbuelring als Hauptverkehrsstrasse klassiert. Folglich führen folgenden Hauptverkehrsstrassen durch Kloten (gemäss kantonalem Richtplan).

- Dorfstrasse / Bassersdorferstrasse
- Butzenbuelring / Butzenbuelstrasse
- Flughafenstrasse / Birchstrasse
- Bülacherstrasse / Lufingerstrasse

Verbindungsstrassen

Über regionale Verbindungsstrassen ist Kloten in nordwestliche Richtung mit Winkel und Bülach verbunden und das Zentrum mit dem Bahnhof werden an das übergeordnete Strassennetz angebunden. Zusätzlich schliesst eine kommunale Verbindungsstrasse die Aussenwachen Gerlisberg und Bänikon an das Siedlungsgebiet von Kloten. Folgende Verbindungsstrassen liegen auf Klotener Stadtgebiet:

- Bülacherstrasse
- Lufingerstrasse / Schaffhauserstrasse
- Wertstrasse / Balz-Zimmermann-Strasse
- Gerlisbergstrasse / Bänikonerstrasse (kommunale Bedeutung)

Sammelstrassen

Sammelstrassen fassen einzelne Quell-/Zielrelationen in besiedelten Gebieten zusammen und dienen neben dem Sammeln vor allem auch der direkten Führung des Verkehrs auf die Verbindungs- und

Hauptverkehrsstrassen. Folgende Strassen sind von der Funktion und der ablesbaren Strassenhierarchie in Kloten als Sammelstrassen einzuordnen:

- Werftstrasse / Neubrunnenstrasse
- Breitstrasse / Dietlikerstrasse / Wallisellerstrasse
- Obstgartenstrasse
- Lindenstrasse / Industriestrasse
- Rankstrasse
- Alte Landstrasse / Weinbergstrasse
- Egetswilerstrasse

Erschliessungsstrassen

Erschliessungsstrassen gewährleisten die Zugänglichkeit zu einzelnen Grundstücken und Gebäuden. Die Gemeindestrassen der Stadt Kloten, die nicht in die ersten vier Kategorien fallen, sind Erschliessungsstrassen.

Tempo-30-Zonen

In der Stadt Kloten ist bereits in einem Grossteil der Wohnquartiere Tempo 30 eingeführt worden. Die Stadt hat die Tempo-30-Zonen mit verkehrsberuhigenden Gestaltungselementen in Vergangenheit im Rahmen von Strassensanierungsprojekten eingeführt. Dieses Vorgehen hat sich bewährt.

Parkierung

Im öffentlichen Raum tritt die Parkierung in den Erschliessungsstrassen der Wohnquartiere mit entsprechendem Flächenbedarf in Erscheinung. Um das Fremdparkieren durch Flughafenbenützer zu vermeiden, wurde in den Quartieren von Kloten die blaue Zone eingeführt. Zudem wurde eine flächendeckende Parkplatzbewirtschaftung eingeführt.

Am Flughafen und im Zentrum stehen grosse öffentliche Parkieranlagen zur Verfügung. Im Zentrum sind dies die Tiefgaragen des Stadthauses und des Squares sowie die oberirdischen Parkplätze südliche des Bahnhofs, die mit dem Projekt Bahnhof Süd (vgl. Kap. 3.1) in ein Parkhaus integriert werden sollen. Die Anzahl Parkplätze entspricht dem Bedarf und ein Ausbau ist nicht vorgesehen.

Ausnahmetransportroute

Vom Unterwerk EKZ EWZ an der Flughafenstrasse ausgehend besteht eine Ausnahmetransportroute des Typs II [21] auf der Dorfstrasse Richtung Bassersdorf und auf der Schaffhauserstrasse Richtung Bülach. Eine weitere des gleichen Typs führt von Opfikon zum Unterwerk beim Bahnhof Balsberg. Folgende Rahmenbedingungen sind bei Massnahmen in den Strassenräumen einzuhalten:

- Lichte Höhe mindestens 4.80 m
- Lichte Breite mindestens 6.50 m
- Totalgewicht höchstens 240 t
- Achslast höchstens 20 t

Lärmemissionen

Die Lärmschutzverordnung verpflichtet die Strasseneigentümer zur Sanierung, sofern der Immissionsgrenzwert an den Gebäuden überschritten wird. Mögliche Massnahmen sind der Einbau von lärmarmen Strassenbelägen oder eine Reduktion der Fahrgeschwindigkeit. Die Stadt Kloten hat einen flä-

chendeckenden Lärmkataster [8] erarbeitet und auf dem kommunalen Netz die notwendigen Massnahmen umgesetzt.

Schwachstellen

Beim motorisierten Verkehr sind die Problematiken auf die hohe Verkehrsbelastung zurückzuführen. So führt diese zu einer hohen Trennwirkung und grossen Lärmemissionen insbesondere auf der Dorf-, Basserdorfer-, Schaffhauser- und Linden-/Industriestrasse und aufgrund des Rückstaus werden Ausweichrouten gesucht und somit Schleichverkehr in den Wohnquartieren generiert. Die Rückstaulängen werden im Vergleich zur heutigen Situation zunehmen (vgl. nachstehende Abbildung mit Rückstau gem. Referenzzustand 2030 mit Vorprojekt GTB2A aus dem Verkehrssteuerungskonzept Raum Kloten [6]).

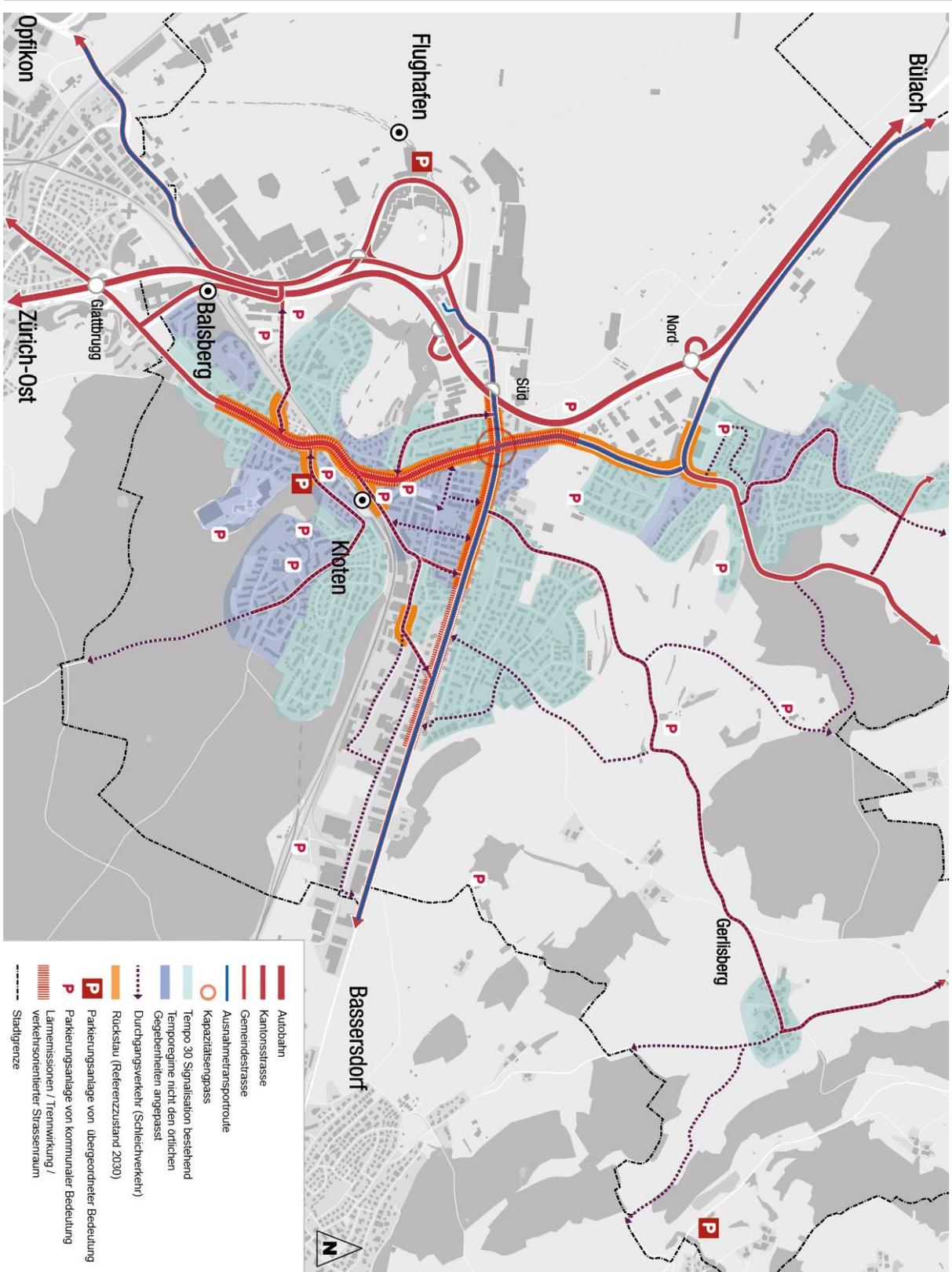


Abbildung 19: Schwachstellenanalyse motorisierter Individualverkehr

3.7 Wirtschaftsverkehr

Wirtschaftsverkehr bezeichnet Ortsveränderungen von Gütern und Personen, die für geschäftliche oder dienstliche Zwecke stattfinden. Somit umfasst er alle Fahrten, die in der Verantwortung von privaten Unternehmungen durchgeführt werden. Er gliedert sich in vier Teilsegmente Güter- und Personenwirtschaftsverkehr sowie Dienstleistungsverkehr mit und ohne Waren.

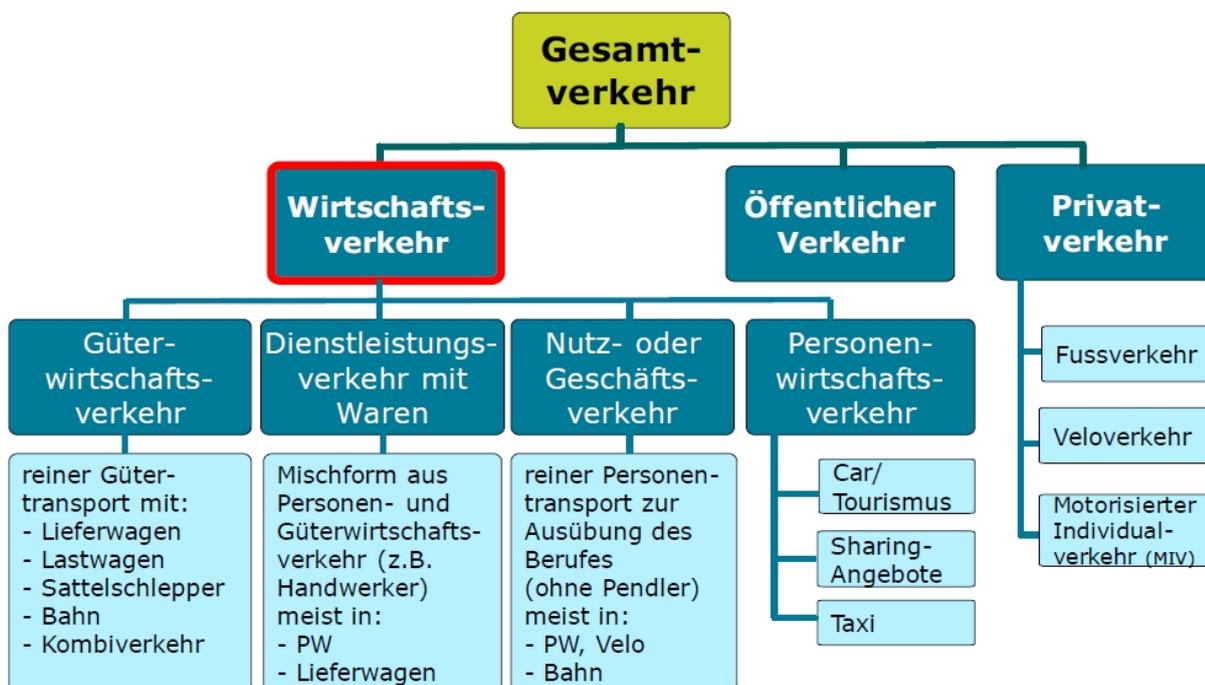


Abbildung 20: Erweiterte Darstellung des Wirtschaftsverkehrs mit organisiertem Personenverkehr (Quelle: Verkehrsentwicklung auf der Strasse Stadt und Agglomeration Luzern, Rapp Trans AG, 30. April 2018)

Dem Wirtschaftsverkehr kommt insbesondere durch den Flughafen Zürich, aber auch durch das Industriegebiet Steinacker eine wichtige Bedeutung am Gesamtverkehr der Stadt Kloten zu. Ohne Vorliegen von Kennzahlen ist davon auszugehen, dass der Flughafen Zürich einen Grossteil des Wirtschaftsverkehrs von Kloten generiert. Dies z.B. in den Bereichen Passagiertransporte mit Taxi/Car oder Gütertransporte von Lebensmitteln und Konsumgütern. Im Gebiet Steinacker ist auch nach der Umwandlung in ein Mischgebiet (Wohnen und Arbeiten) anzunehmen, dass der Wirtschaftsverkehr ein Thema bleibt. Es werden wohl weniger Güter im Steinacker produziert und weggeführt, dafür wird sich die neue Anwohnerschaft mit der vermehrten Bestellung über Onlineshops Güter nach Hause liefern lassen. Folglich verändern sich die Anforderungen an den Wirtschaftsverkehr. So werden dazumal auch die Anschlussgleise im heutigen Ausmass nicht mehr benötigt bzw. zwischen Altbach und Grubenstrasse aufgehoben. Der Trend hin zu mehr Online-Versandhandel führt zu einer Zunahme von Paketlieferdiensten bzw. Lieferwagen in den Wohnquartieren. Dieses Thema betrifft das gesamte Stadtgebiet und neue Lösungen sind zu prüfen.

3.8 Verkehrsaufkommen und -belastung

Mit dem prognostizierten Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum (vgl. Kap. 0) wird auch das Verkehrsaufkommen wachsen. Insbesondere in den Spitzenstunden sind einige Strassen auf dem Klotener Stadtgebiet bereits überlastet. Damit künftige Kapazitätsengpässe im MIV frühzeitig erkannt werden und mit geeigneten Massnahmen reagiert werden kann, wurde das Verkehrssteuerungskonzept Raum Kloten (vgl. Kap. 3.1) erarbeitet. In diesem Konzept wurde eine Verkehrsprognose 2030 hinterlegt, die sich aus dem Gesamtverkehrsmodell des Kantons Zürich ableitet. Die Verkehrsprognose wurde mittels Verkehrszählungen und den entsprechenden Hochrechnungen sowie mit der Berücksichtigung von heute bekannten Planungen bzw. dem dadurch künftig generierten Verkehrsaufkommen vorgenommen. Das unterschätzte Bevölkerungswachstum der Region hat folglich keinen Einfluss auf die Erkenntnisse des Verkehrssteuerungskonzept.

Ein Fahrzeug mit fossilem Antrieb verursacht Luftschadstoff- und Lärmemissionen und beansprucht viel Fläche. Die nachstehende Grafik gibt einen Eindruck der unterschiedlichen Flächenbeanspruchung nach Verkehrsmitteln (Grössenordnungen). Der technologische Fortschritt (z.B. Elektroantrieb) kann in einzelnen Bereichen zu Verbesserungen führen. Die Hauptproblematik des hohen Platzbedarfs bleibt bestehen. Die übrigen Verkehrsmittel (Fuss- und Veloverkehr, öV) weisen einen wesentlich geringeren Flächenbedarf auf und stellen deshalb insbesondere in dichten Siedlungsgebieten mit begrenzten Platzverhältnissen eine zweckmässigere Alternative zum MIV dar.

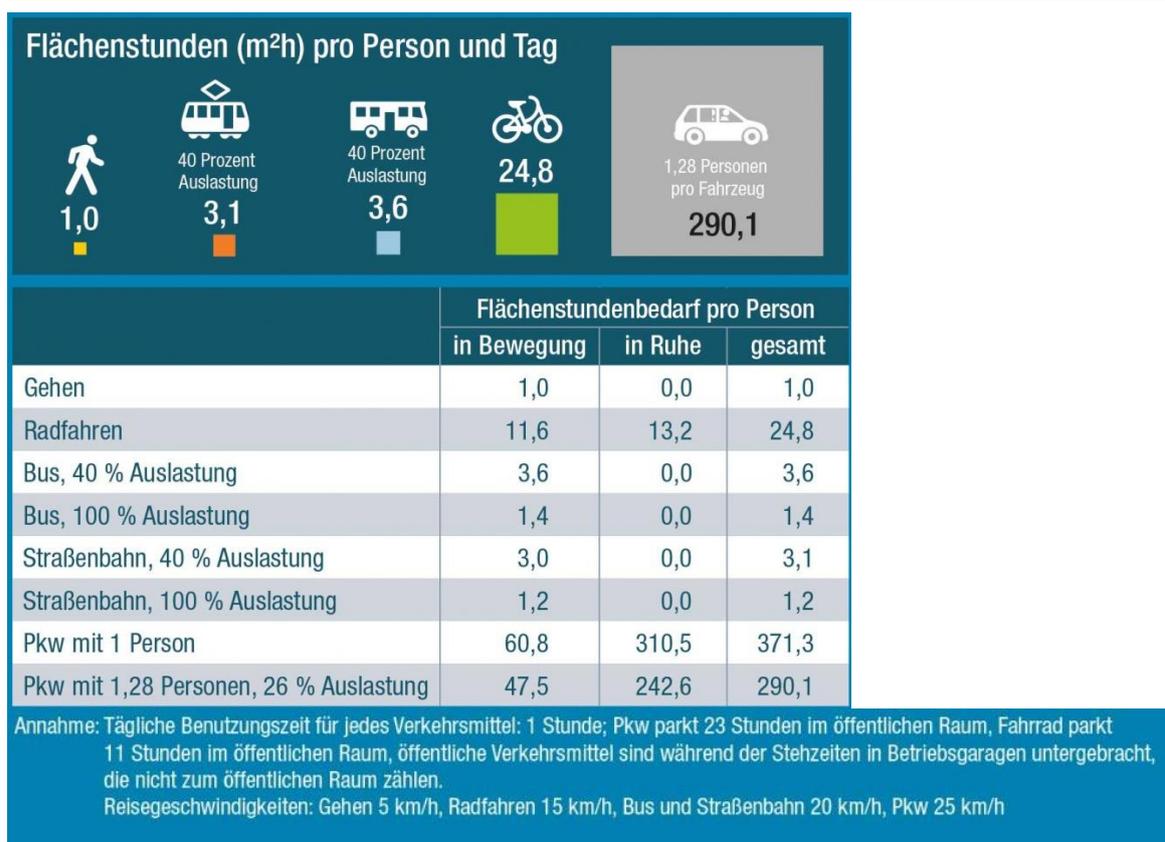


Abbildung 21: Flächeninanspruchnahme nach Verkehrsarten (Quelle: <https://www.vcoe.at/publikationen/vcoe-factsheets/detail/vcoe-factsheet-2016-01-urbaner-verkehr-der-zukunft-sauber-und-platzsparend>)

Alle Ziele und Massnahmen des vorliegenden GVK sollen dafür sorgen, dass umweltfreundlichere und flächeneffizientere Verkehrsmittel wie der öV, der Fuss- und Veloverkehr sowie neue Mobilitätsformen gefördert werden und so eine Verlagerung vom MIV auf stadtverträgliche Verkehrsmittel erwirkt werden kann. Gemäss Modalsplit der Stadt Kloten wurden 2018 34 % der Wege mit dem öV zurückgelegt und 66 % mit dem MIV [24]. Zur Erreichung des Ziels Netto-Null CO₂ Emissionen sieht die Gesamtenergiestrategie der Stadt Kloten [11] vor, den öV-Anteil am Bi-Modalsplit bis 2030 von 34 % auf 60 % zu erhöhen (siehe nachstehende Abbildungen). Dieses Ziel, abgeleitet aus den Umweltzielen in Bezug auf den Klimawandel ist sinnvoll und erstrebenswert, jedoch sehr ambitioniert. So wurden im regionalen Gesamtverkehrskonzept von 2011 ebenfalls Modalsplitziele für die Flughafenregion definiert. Das Stadtgebiet von Kloten erstreckt sich über die Teilregionen Flughafen und Glattal Nord. In der Teilregion Flughafen soll im Jahre 2030 der öV-Anteil am Bi-Modalsplit 46 % betragen und in der Teilregion Glattal Nord 27 %. Gemäss kantonalem Gesamtverkehrskonzept [2] soll der öV-Anteil im Jahre 2030 in der Region Glattal 30 % und im gesamten Kanton Zürich 40 % betragen. Eine Erhöhung des öV-Anteils am Bi-Modalsplit ist unbestritten. Eine Erhöhung auf 60 % bis 2030 erscheint im Vergleich zu den festgelegten Modalsplitzielen der umliegenden und übergeordneten Raumgefügen jedoch unrealistisch, auch wenn in Kloten mit dem Viertelstundentakt der S-Bahnlinie 7 und der Glattalbahn-Verlängerung zwei grössere öV-Projekte in Planung sind.

Bi-Modalsplit 2018 (Wege)

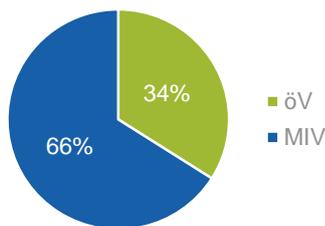


Abbildung 22: Bi-Modalsplit der Stadt Kloten nach zurückgelegten Wegen von 2018 (Gemeindeporträt, Statistisches Amt, Kanton Zürich)

Bi-Modalsplit Zielwerte 2030 gem. Gesamtenergiestrategie (Wege)

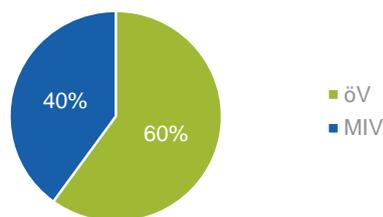


Abbildung 23: Bi-Modalsplit der Stadt Kloten nach zurückgelegten Wegen, Zielwerte 2030 gem. Gesamtenergiestrategie [11]

Die Gesamtenergiestrategie enthält keine Zielwerte für den Fuss- und Veloverkehr. Um die Verkehrsverlagerung sichtbar zu machen, wäre eine Auswertung der Verkehrsmittelwahl über alle Verkehrsmittel wichtig. Im Rahmen des Agglomerationsprogrammes Stadt Zürich-Glattal der 4. Generation [5] wurde diese Auswertung in einem Tri-Modalsplit (Distanzbasiert) für die den AP-Perimeter vorgenommen (siehe Abbildung 24). Dieser kann als Referenz herangezogen werden. Bei distanzbasierten Modalsplits fällt der Anteil des Fuss-/Veloverkehrs tendenziell geringer aus als bei wegebasierten Modalsplits, aufgrund des kleinräumigeren Charakters des Fuss-/Veloverkehrs. Über die Stadt Kloten wurde eine Auswertung im Rahmen des Gemeindechecks der Fahrländer Partner AG vom 4. Quartal 2020 [10] vorgenommen. Da dieser jedoch lediglich Bezug zum Pendlerverkehr nimmt, ist die Auswertung zu wenig aussagekräftig für das GVK. Eine Auswertung des Mikrozensus Mobilität und Verkehr zum Gesamtverkehr der Stadt Kloten liegt folglich nicht vor. Sollen Zielvorgaben auch für den Fuss- und Veloverkehr und dessen Entwicklung abgebildet werden können, so wären diese Auswertungen noch vorzunehmen.

Tri-Modalsplit 2015 (Tagesdistanzen)

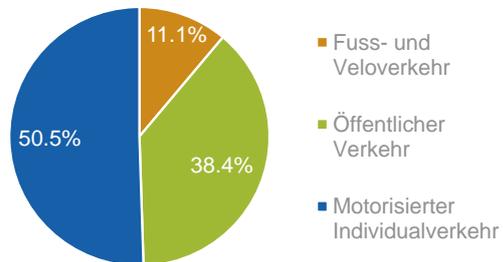


Abbildung 24: Tri-Modalsplit der Region Glattal nach der Tagesdistanzen von 2015 (Agglomerationsprogramm, 4. Generation, Stadt Zürich-Glattal)

Das Strassennetz ist hierarchisch aufgebaut und jeder Hierarchiestufe kommt eine andere Funktion zu, was sich tendenziell auch in der Verkehrsbelastung widerspiegelt. Die Verkehrsbelastung auf der Autobahn A51 beläuft sich je nach Querschnitt auf 60'000 bis 100'000 Fahrzeuge pro Tag. Auf dem Stadtgebiet entspricht das Bild in grössten Teilen der gewünschten Kanalisierung auf dem übergeordneten Netz: Durchgangsverkehr auf dem überkommunalen Netz kanalisieren und Quell-/Zielverkehr möglichst rasch auf das übergeordnete Netz führen. Die Verkehrsmenge auf Kantonsstrassen (Hauptverkehrsstrassen und Verbindungsstrassen) bewegt sich typischerweise zwischen 5'000 und 20'000 Fahrzeugen pro Tag. Sammelstrassen weisen eine Verkehrsmenge von rund 5'000 Fahrzeugen pro Tag auf. Entgegen diesen Richtwerten weisen folgende kommunale Strassen in Bezug zu ihrer Funktion eine hohe Verkehrsbelastung auf (DTV > 5'000 Fahrzeuge):

- Neubrunnen-/Werftstrasse
- Linden-/Industriestrasse
- Breiti-/Dietliker-/Wallisellerstrasse
- Rankstrasse
- Steinackerstrasse

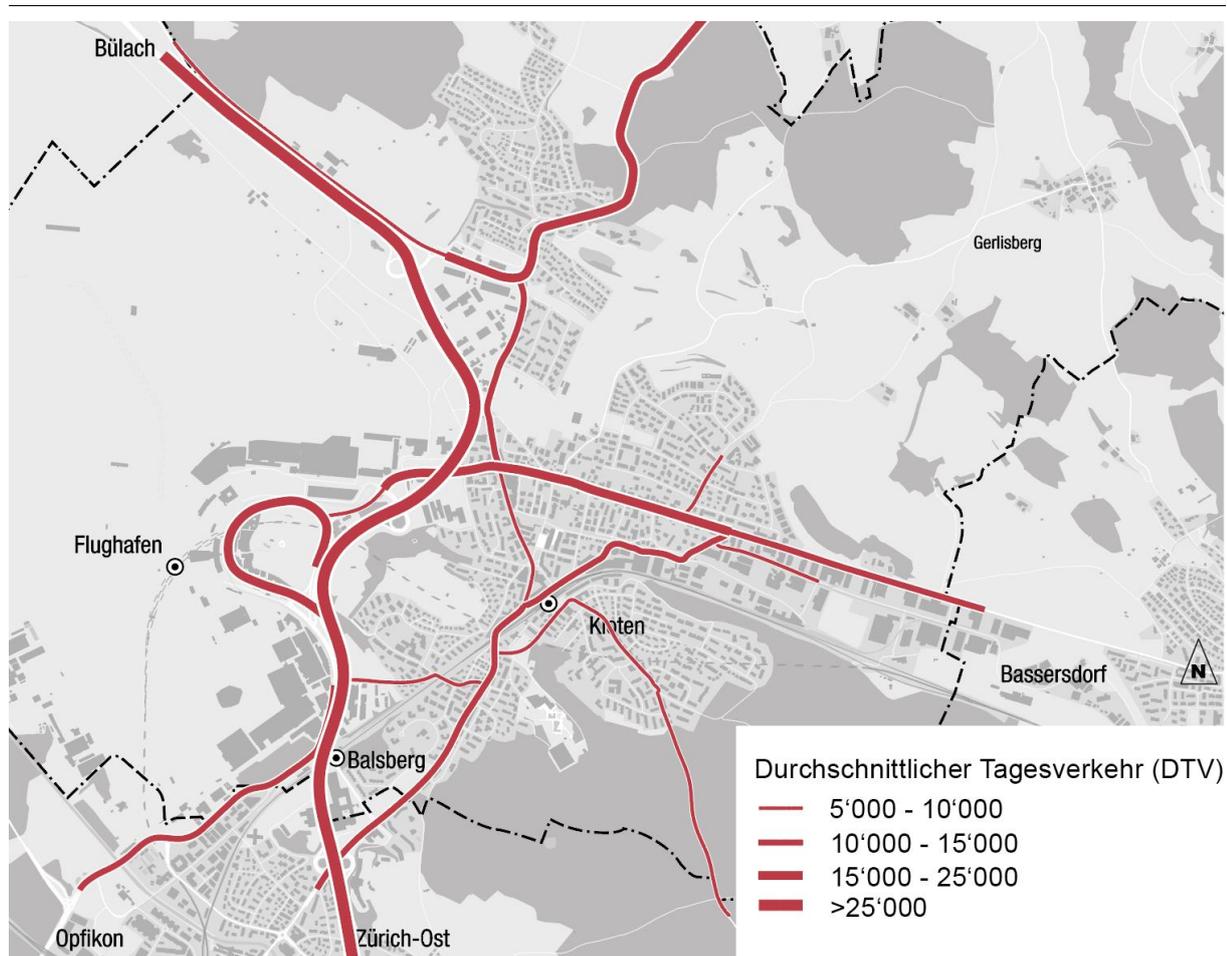


Abbildung 25: Übersicht durchschnittlicher Tages Verkehr (Quellen: Verkehrsmodell Flughafen-Kloten, Ist-Zustand (2016), ewp, 27. Mai 2019 und Gesamtverkehrsmodell Kanton Zürich, Zustand MIV 2018, maps.zh.ch, Abfrage 7. September 2021)

3.9 Unfallstatistik

Der Knoten Wilden Mann stellt neu einen Unfallschwerpunkt dar. Aus dem nachstehenden Analyseplan geht hervor, dass sich die Unfälle mehrheitlich auf den Hauptachsen ereignen. Eine detaillierte Auswertung der Unfallstatistik [27] wird im vorliegenden GVK nicht vorgenommen, da es viel zu aufwendig wäre, zum gesamten Perimeter aussagekräftige Schlüsse zu den einzelnen Unfällen zu ziehen. Die Ursachen für die Entstehung der Unfälle können unterschiedlichster Art sein und sind bei weitem nicht in jedem Fall auf Mängel der Infrastruktur zurückzuführen.

In den letzten Jahren wurden E-Bikes immer beliebter und immer mehr finden sich im Verkehr. Parallel dazu nehmen die Unfälle mit E-Bikes seit einigen Jahren zu. Problematisch sind im Vergleich zu nicht elektrischen Velos die schweren Unfallfolgen, die auf die höheren Geschwindigkeiten und das grössere Gewicht zurückzuführen sind.² Folglich sind die Planungen neuer Veloinfrastrukturen auf E-Bikes auszulegen.

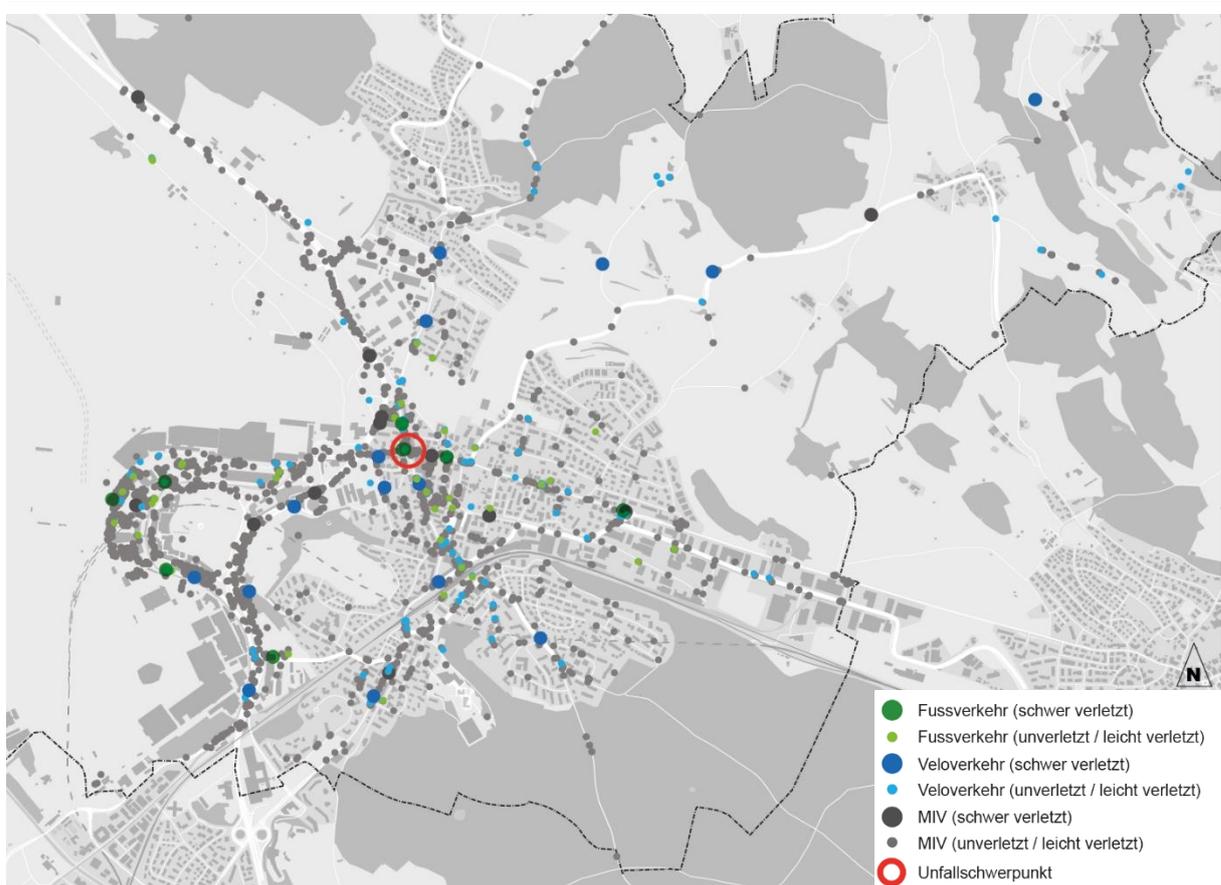


Abbildung 26: Analyseplan Unfälle 2016 bis 2020 [27]

² <https://www.zh.ch/de/sicherheit-justiz/sicher-unterwegs/sicherheit-im-strassenverkehr/e-bikes-trendfahrzeuge.html>, Abfrage 8.11.2021

4 Ziele

4.1 Hauptziel

Gemäss Gesamtenergiestrategie [11] setzt sich die Stadt Kloten im Rahmen ihrer Kompetenzen dafür ein, die Stadt Kloten bis 2050 möglichst ohne fossile Energieträger zu versorgen, um ihre CO₂ Emissionen soweit wie möglich zu senken. Da die Mobilität wesentlich zu den CO₂ Emissionen beiträgt, muss die Stadt in diesem Handlungsfeld Massnahmen treffen. Die Massnahmen müssen eine Verschiebung zu alternativen Treibstoffen, eine Verlagerung zu mehr öffentlichen Verkehr und eine Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs bewirken. Eines der Ziele ist die Erhöhung des öV-Anteils am Bi-Modalsplit (öV/MIV) bis ins Jahr 2030 von 34 % im Jahre 2016 auf 60 %. Dieses Ziel, abgeleitet aus den Umweltzielen in Bezug auf den Klimawandel ist sinnvoll und erstrebenswert, jedoch sehr ambitioniert und erscheint aus verkehrlicher Sicht unrealistisch.

Aus verkehrlicher Sicht ist die Herleitung des Bi-Modalsplitziels aus Zielwerten umliegender und übergeordneter Räume sowie künftigen Planungen plausibler. Die Stadt Kloten wies in der letzten Auswertung des Verkehrsverhaltens 2018 nach der Stadt Zürich den zweithöchsten öV-Anteil am Bi-Modalsplit im Kanton Zürich auf. Dieses positive Ergebnis ist insbesondere auf die sehr gute öV-Erschliessung am Flughafen Zürich zurückzuführen. An diesem öV-Knoten steigen täglich sehr viele Leute aus den umliegenden Gemeinden um und die Klotenerinnen und Klotener profitieren von vielen öV-Anschlüssen. Der Flughafen Zürich setzt sich zum Ziel, bis 2030 den öV-Anteil am Bi-Modalsplit auf 46 % zu erhöhen. Der Kanton Zürich setzt sich zum Ziel, den öV-Anteil am Bi-Modalsplit von 31 % im Jahr 2018 um 9 Prozentpunkte auf 40 % bis 2030 zu erhöhen. Mit den grösseren öV-Planungen (Viertelstundentakt der S-Bahnlinie 7 und der Glattalbahnen-Verlängerung) in der Stadt Kloten ist ein ambitionierterer Zielwert als derjenige des Kantons Zürich erstrebenswert. Die Stadt Kloten setzt sich deshalb zum Ziel, den öV-Anteil aller mit dem öV oder MIV zurückgelegten Wege bis 2030 auf 45 % zu erhöhen.

Bi-Modalsplit 2018 (Wege)

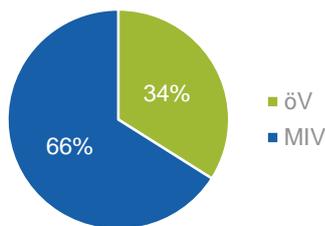


Abbildung 27: Bi-Modalsplit der Stadt Kloten nach zurückgelegten Wegen von 2018 (Gemeindeporträt, Statistisches Amt, Kanton Zürich)

Bi-Modalsplit Zielwerte 2030 gem. Gesamtenergiestrategie (Wege)

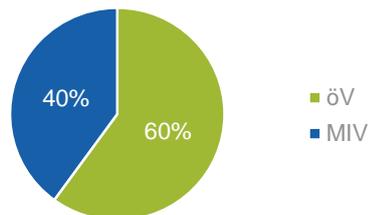


Abbildung 28: Bi-Modalsplit der Stadt Kloten nach zurückgelegten Wegen, Zielwerte 2030 gem. Gesamtenergiestrategie [11]

Bi-Modalsplit Zielwerte 2030 gem. Revision kommunale Richtplanung (Wege)

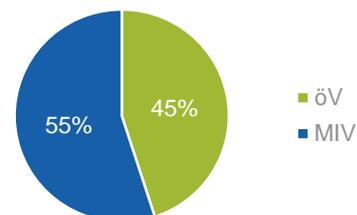


Abbildung 29: Bi-Modalsplit der Stadt Kloten nach zurückgelegten Wegen, Zielwerte 2030 gem. Revision kommunale Richtplanung

Folgendes Hauptziel lässt sich daraus für das Gesamtverkehrssystem der Stadt Kloten ableiten: Die Stadt Kloten will eine Verkehrsverlagerung vom MIV auf nachhaltigere Verkehrsmittel und -formen bewirken. Die Verkehrsmittelwahl soll vermehrt zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs getroffen werden. Der Anteil der Wege mit den öffentlichen Verkehrsmitteln soll im Jahr 2030 45 % aller mit dem öV oder MIV zurückgelegten Wege betragen. Dazu sollen diese umweltfreundlicheren Verkehrsmittel im Strassenraum priorisiert, gefördert und ausgebaut werden. Die Integration von neuen Mobilitätsformen wie Sharing-Angebote oder Mikromobilität ins Gesamtverkehrs-

system sollen diese Entwicklung ebenfalls unterstützen. Das Strassensystem und die Erschliessung mit dem MIV bleiben erhalten bzw. gewährleistet. Beim MIV soll die Umstellung auf nachhaltige Antriebsformen (ohne fossile Energieträger) unterstützt werden. Zur Überprüfung der Zielerreichung betreibt die Stadt Kloten ein Verkehrsmonitoring und berücksichtigt aufgrund der steigenden Bedeutung des Fuss- und Radverkehrs dabei alle Verkehrsmittel.

Mit diesem Hauptziel und den nachstehenden Zielbildern kann die Stadt Kloten auch den Zielen der Charta für eine nachhaltige städtische Mobilität [25] und den Bestrebungen des Labels «Energistadt» Rechnung tragen.

4.2 Zielbild Fussverkehr

Der Fussverkehr hat insbesondere auf kurzen Distanzen (15-Minuten-Stadt) in dicht besiedelten Gebieten einen hohen Stellenwert. Er ist aber nicht nur quantitativ, sondern auch wegen seiner Nachhaltigkeit von grosser Bedeutung. Die Belange des Fussverkehrs sind daher gleichberechtigt mit anderen Nutzungsansprüchen zu berücksichtigen. Attraktive, sichere und direkte Fussverbindungen sind zwingend für einen urbanen Siedlungsraum mit hohen Fussgängerfrequenzen.

1. Engmaschiges und attraktives Fusswegnetz in den urbanen Entwicklungsschwerpunkten schaffen

Der Flughafen Zürich und das Klotener Zentrum stellen bereits heute besonders wichtige Begegnungsorte für den Fussverkehr dar. Mit der Schaffung von Airport-City und der geplanten Transformation des Gebiets Steinacker kommt in Zukunft auch diesen Gebieten mit hoher Dichte eine sehr grosse Bedeutung für den Fussverkehr zu. Daher soll in diesen Gebieten ein besonders engmaschiges Fusswegnetz mit einer guten Durchlässigkeit gewährleistet werden. In diesem Zusammenhang sind auch die Umsteigebeziehungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln insbesondere an den Bahnhöfen und Haltestellen der Glattalbahn sowie anderen Mobilitätsformen (Carsharing, Bikesharing etc.) zu verbessern.

2. Ziel-/ Quellgebiete mit sicheren, attraktiven und direkten Fussverbindungen vernetzen

Die wichtigen Fussverbindungen vernetzen die urbanen Entwicklungsschwerpunkte, Arbeitsplatzschwerpunkte und wichtigen öffentlichen Räume miteinander. Die Fussverbindungen sollen sicher, attraktiv und direkt sein. In Abstimmung auf die Freiraumkorridore aus dem Stadtentwicklungskonzept [9] bilden die Nord-Süd- und West-Ost-Achsen das Rückgrat der Fussverbindungen. Die Nord-Süd-Achse verbindet die Freizeiteinrichtungen am Schluefweg mit dem Bahnhof und dem Zentrum und verläuft weiter nördlich über die Sportanlage Stighag zum Schulhaus Nägelimoos. Die West-Ost-Achse verbindet den Flughafen mit dem Zentrum und dem Transformationsgebiet Steinacker.

3. Besonders attraktive Fusswegverbindungen im Siedlungsgebiet mit Anbindung an die Erholungsräume schaffen

Kloten bietet attraktive Erholungsräume nahe dem Siedlungsgebiet. Die wichtigsten Erholungsräume sind die Panzerpiste, der Hardwald (mit Aussichtsturm), das Eigental und der Butzenbüel/Holberg. Diese sollen besser an die Siedlungsgebiete angebunden werden. Dazu sollen Achsen aus dem Siedlungsgebiet in diese Naherholungsräume führen. Sie werden bereits im Siedlungsgebiet erlebbar und besonders attraktiv ausgestaltet sowie einen höheren Komfort aufweisen.

4. Schulwege insbesondere hinsichtlich Sicherheit verbessern

Auf den Schulwegen, insbesondere im Nahbereich der Schulen ist das Sicherheitsbedürfnis der Kinder besonders hoch. Als Schulweg gelten alle regelmässig von Schülerinnen und Schülern begangenen Wege im Zusammenhang mit schulischen Veranstaltungen. Nebst dem Weg zur Schulanlage sind dies auch Wege zwischen Schulanlagen und Betreuungsangeboten sowie Freizeitangeboten. Deshalb ist auch das Fusswegnetz im Gebiet Schluefweg und den Sporteinrichtungen unter diesem Aspekt zu verbessern. Dieses Gebiet weist viele Freizeitnutzungen auf, die auch von Kindern genutzt werden. Nebst dem Thema Sicherheit ist generell eine gute Einbindung dieser Nutzungen ins Fusswegnetz zu gewährleisten.

5. Verkehrsraum hinsichtlich hindernisfreier Gestaltung verbessern

Für alle mobilitätseingeschränkten Menschen gilt, dass unabhängig vom Verkehrsmittel eine hindernisfreie Beförderungskette vom Ausgangsort bis zum Ziel gewährleistet sein muss. Dabei ist zu berücksichtigen, dass Massnahmen für Mobilitätseingeschränkte meist zu einer allgemeinen Verbesserung des Komforts und der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden führen. In einem besonderen Fokus steht der hindernisfreie Übergang zwischen Fusswegnetz und öffentlichem Verkehr.

6. Trennwirkung vermindern

Die Qualität des Fusswegnetzes wird massgeblich durch die Aspekte Direktheit und Durchgängigkeit bestimmt. Insofern mindern Strassenabschnitte oder Bahngleise mit einer hohen Trennwirkung (Verkehrsaufkommen, Anzahl Querungsstellen) den Komfort massgeblich. Entlang der Wunschlinien des Fussverkehrs ist die Trennwirkung von Strasseninfrastrukturen (wie Bsp. Dorf- und Schaffhauserstrasse) und Bahninfrastrukturen in diesem Sinne zu verringern.

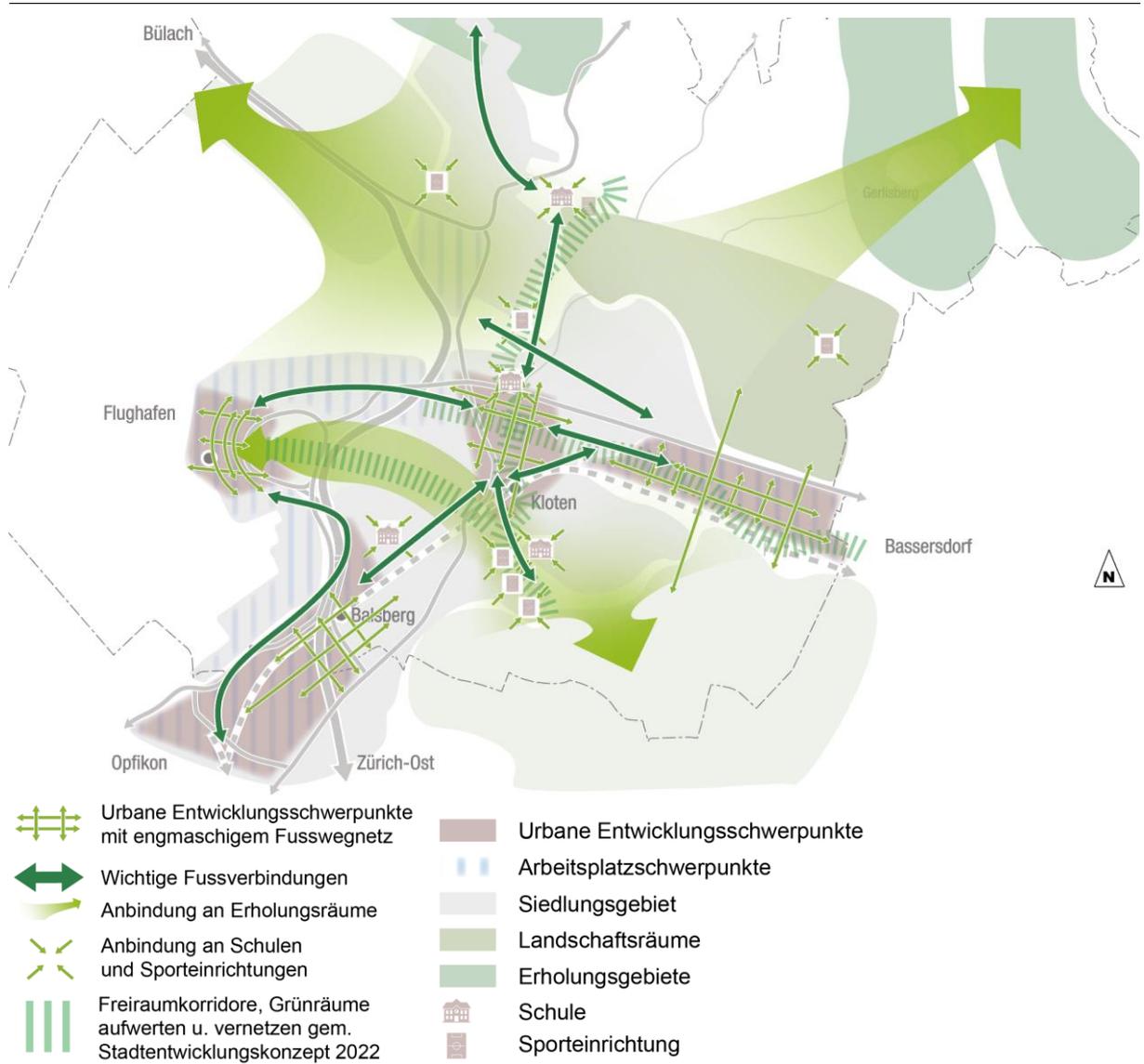


Abbildung 30: Zielbild Fussverkehr

4.3 Zielbild Veloverkehr

Der Veloverkehr ist ein nachhaltiges Verkehrsmittel, weshalb ihm künftig ein höherer Stellenwert beimessen wird. Der Trend zur vermehrten Benützung des Velos im Alltag zeichnet sich bereits heute ab. Um diesen Trend zu fördern ist es wichtig, dass die Veloinfrastruktur komfortabel, sicher, direkt und kohärent ist. Zudem sollte sie intuitiv und verständlich benutzbar sein sowie Fehler verzeihen³ können. Mit dem Velo können problemlos Distanzen von bis zu 5 km zurückgelegt werden. Mit dem Einsatz von E-Bikes erhöht sich diese Distanz wesentlich und Höhendifferenzen sind mühelos zu überwinden. Das zukünftige städtische Velonetz wird folgende drei Funktionen übernehmen:

- Anbindung der Wohngebiete ans Zentrum
- Anbindung der Wohn- und Arbeitsgebiete an die wichtigen öV-Haltestellen
- Verbindung in die Erholungsräume

1. Ziel-/ Quellgebiete auf komfortablen, sicheren, direkten, kohärenten und intuitiven Veloverbindungen vernetzen

Die wichtigen Veloverbindungen vernetzen die urbanen Entwicklungsschwerpunkte, Arbeitsplatzschwerpunkte, Wohnquartiere und Naherholungsgebiete miteinander. Die Veloverbindungen sollen komfortabel, sicher, direkt, kohärent und intuitiv sein. Bei den Strassenquerungen und Abbiegebeziehungen liegt ein besonderer Fokus. Diese sind möglichst sicher und bei Strassen mit hoher Verkehrsbelastung mit Abbiegehilfen zu erstellen. Die Verbindungen sind über die Gemeindegrenzen hinaus zu den umliegenden relevanten Zielorten zu planen.

2. Serviceleistungen für den Veloverkehr ermöglichen

Über das Stadtgebiet von Kloten sollen an geeigneten Standorten neue Serviceleistungen für den Veloverkehr etabliert werden. Diese können Reparaturstationen mit Werkzeug, Ersatzschläuchen und Pumpe, Ladestationen für E-Bikes oder Veloverleihsysteme umfassen. Dadurch soll der Veloverkehr im öffentlichen Raum präsenter und den Personen zugänglicher gemacht werden.

3. Bedarfsgerechtes Veloparkierungsangebot schaffen

An Orten mit hohem Personenaufkommen (Bahnhöfe, publikumsorientierte Nutzungen, Wohnsiedlungen, Arbeitsstätten) sind bedarfsgerecht Veloabstellplätze zur Verfügung zu stellen. Die Veloabstellplätze sollen fahrend gut erreichbar, möglichst nahe am Zielort (Eingang, Haltestelle), witterungsgeschützt und diebstahlsicher sein. Zudem sind Stellplätze für Spezialvelos (Cargobikes, Velos mit Anhänger) vorzusehen.

4. Bikesharing-Angebot fördern

Die Stadt Kloten verfügt bereits über einige Bike-Sharing-Stationen. Zur Förderung von intermodalen Reiseketten ist dieses Angebot weiter auszubauen. Ziel ist ein möglichst dichtes Netz an Sharing-Standorten im Siedlungsgebiet von Kloten. Ausserhalb des Siedlungsgebietes sind Standorte bei besonderen Anziehungspunkten einzurichten.

³ Selbsterklärende und fehlerverzeihende Strassen resp. Verkehrswege sind zwei sich ergänzende Aspekte der sicheren Strassengestaltung. Die selbsterklärende Strasse wirkt proaktiv (Unfall vermeiden) und die fehlerverzeihende Strasse reaktiv (Unfallfolgen mildern). Der Aspekt der fehlerverzeihenden Gestaltung ist insbesondere wichtig, um das Angebot auch auf ungeübte Verkehrsteilnehmende auszurichten.



Abbildung 31: Zielbild Veloverkehr

4.4 Zielbild öffentlicher Verkehr

Die Verordnung über das Angebot im öffentlichen Personenverkehr ist die Grundlage für den öV im Kanton Zürich. In dieser sind insbesondere die Erschliessungspflicht, das Angebot (Takt, Betriebszeiten) und die Grundsätze zur Netzgestaltung festgehalten. Folglich ist die Einflussnahme der Gemeinde hinsichtlich dieser Belange begrenzt.

1. Erschliessungsqualität erhöhen

Die Erschliessungsqualität des öV-Systems hängt massgeblich von der zeitlichen und örtlichen Verfügbarkeit des Angebots ab. Eine grosse Steigerung der Erschliessungsqualität und Attraktivität des öV in der Stadt Kloten in den nächsten Jahren bewirkt die Verlängerung der Glattalbahnen und der Viertelstundentakt der S-Bahnlinie 7 (ca. 2027). Mit der geplanten Verlängerung der Glattalbahnen zum Zentrum und dem Entwicklungsgebiet Steinacker wird die Anbindung an den Flughafen und zu den Zielorten entlang der Glattalbahnen (Arbeitsgebiete, Glattzentrum etc.) wesentlich verbessert. Mit Taktverdichtungen der Fernverkehrszüge und der S-Bahnlinien wird die Erschliessungsqualität am Flughafen Zürich zusätzlich gesteigert.

2. Multimodale Verkehrsdrehscheiben hinsichtlich Angebot und Umsteigebeziehungen optimieren

Das öV-System kann gegenüber dem MIV nur konkurrenzfähig sein, wenn attraktive Transportketten bestehen, das Umsteigen zuverlässig funktioniert und möglichst wenig Zeit beansprucht. Die Umsteigeknoten erhalten eine hohe Bedeutung im Gesamtsystem. Dem Bahnhof Flughafen kommt aufgrund der Fernverkehrs- und der S-Bahnzüge eine besondere Bedeutung zu. Der Bahnhof Kloten und Balsberg sind aber ebenfalls zu stärken. An diesen Knotenpunkten steht ein direkter Umstieg zwischen öV, Fuss- und Veloverkehr im Fokus. Zu Fuss sollen die Knoten innerhalb von 300 m sehr gut zugänglich und innerhalb des Knotens die Umstiege möglichst direkt sein. Für den Veloverkehr sind ebenfalls sichere, direkte und komfortable Verbindungen zu den Knoten und Veloabstellplätze in unmittelbarer Nähe anzubieten. Für den öffentlichen Verkehr sind die Umsteigebeziehungen zwischen Bus, Bahn und Glattalbahnen aufeinander abzustimmen, möglichst kurz zu halten und zuverlässig zu sein. Zudem sind neuere Angebote wie Sharing-Mobility und Mikromobilität an diesen Standorten zu integrieren und möglichst gut auf das bestehende Angebot der Drehscheibe abzustimmen.

3. Öffentlicher Verkehr auf Hauptverkehrsstrassen priorisieren

Die Behinderungen des öV infolge Verkehrsüberlastungen besonders auf der Dorf- und Schaffhauserstrasse werden mittelfristig weiter zunehmen. Um die Zuverlässigkeit zu verbessern (Anschlussicherung, Pünktlichkeit) und die Reisegeschwindigkeit zu erhöhen, ist der strassengebundene öffentliche Verkehr auf dem Hauptverkehrsnetz mit geeigneten Massnahmen zu priorisieren. Die Ansätze können bauliche und/oder betriebliche Massnahmen beinhalten (Steuerung, Busspur, Fahrbahnhaltestellen).

4. Attraktivität von Bushaltestellen steigern

Die öV-Infrastrukturen sind so zu gestalten, dass sie auch durch temporär oder permanent mobilitätseingeschränkte Personen genutzt werden können. Hindernisfreie Verkehrsanlagen sind so gestaltet, dass sie von allen Benutzerinnen und Benutzer, unabhängig von ihren physischen, psychischen oder geistigen Eigenheiten sicher und ohne fremde Hilfe benutzt werden können. In erster Priorität ist der autonome Ein-/Ausstieg (hohe Haltekante) anzustreben. Im Rahmen der Verhältnismässigkeitsprüfung kann auch eine Lösung mit Klapprampe zweckmässig sein. Zudem ist die Ausstattung der Bushaltestelle (Witterungsschutz, Sitzgelegenheit, Abfalleimer, Beleuchtung etc.) in Abhängigkeit zur Ein-/Aussteigerzahl zweckmässig vorzusehen.

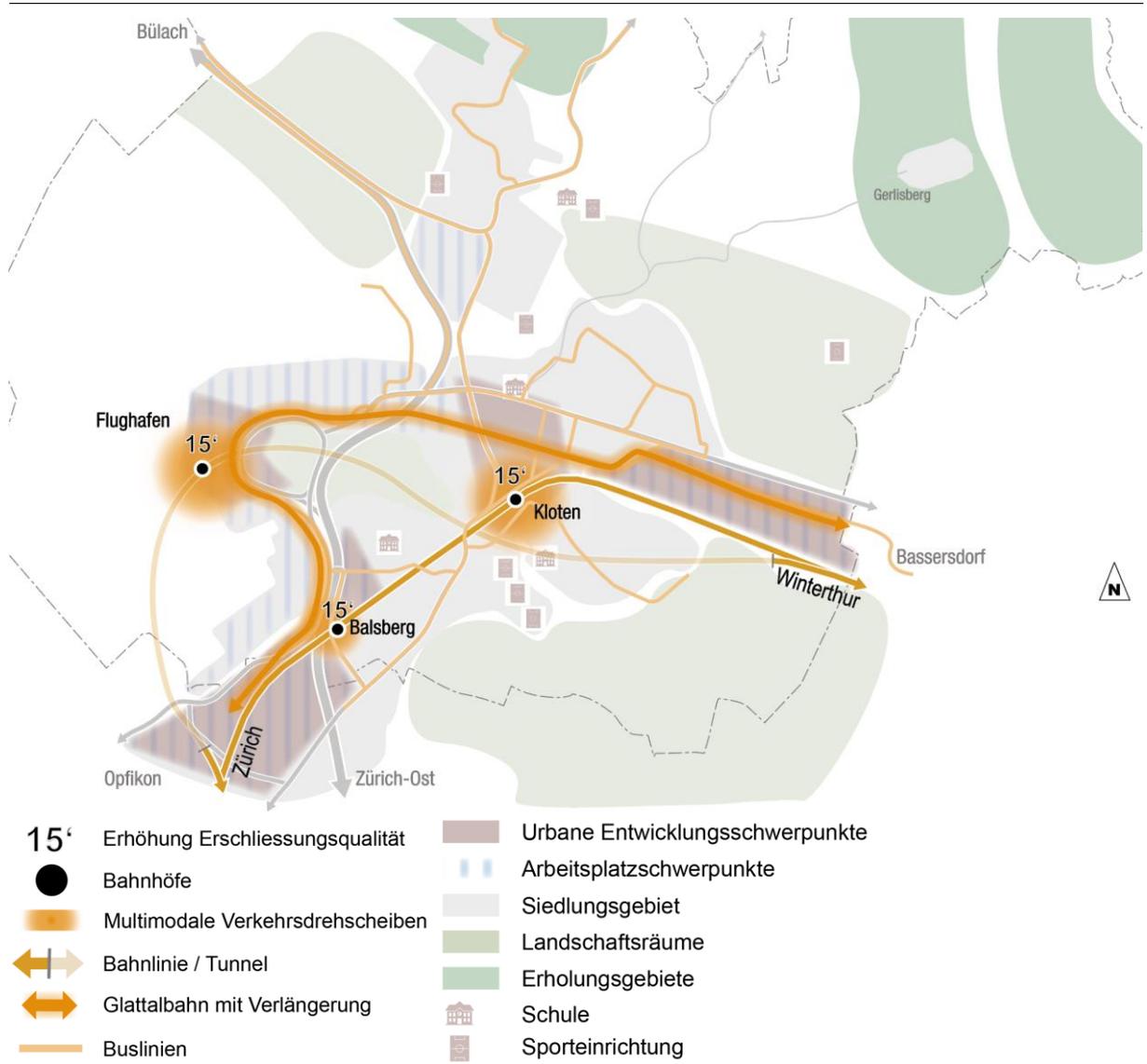


Abbildung 32: Zielbild öffentlicher Verkehr

4.5 Zielbild motorisierter Verkehr

Der Transitverkehr in Ost-West-Richtung und Nord-Süd-Richtung ist während der Spitzenstunden erheblich. Dadurch werden die Dorf-, Lufinger-, und Schaffhauserstrasse stark belastet, was die Trennwirkung dieser Strassenzüge mitten durch das Siedlungsgefüge erhöht. Bereits heute kann das bestehende Strassennetz während der Spitzenzeiten den Verkehr kaum bewältigen. Die Attraktivität für den MIV kann und soll deshalb nicht erhöht werden. Die Steigerung der Attraktivität von öffentlichem Verkehr, Fuss- und Veloverkehr soll eine Verlagerung vom MIV auf den Umweltverbund bewirken. Beim MIV geht es vielmehr darum, eine sichere und siedlungsverträgliche Abwicklung des verbleibenden motorisierten Verkehrs zu gewährleisten. Dazu dienen die nachstehenden Zielsetzungen.

1. Verkehr beruhigen und lenken

Im Klotener Siedlungsgebiet wird eine Kanalisierung des MIV auf dem übergeordneten Strassennetz angestrebt. Der MIV soll direkt zum nächsten Autobahnanschluss gelenkt werden. Zur Vermeidung von Schleichverkehr wird der Durchfahrtswiderstand in den Quartieren mit Verkehrsberuhigungsmassnahmen erhöht. Die Erhöhung des Durchfahrtswiderstandes erfolgt mit gestalterischen Elementen eventuell in Kombination mit der Einrichtung von Tempo 30 oder von Begegnungszonen. Die Massnahmen sind in Abstimmung mit der VBG zu projektieren. Die Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr sind dabei möglichst zu minimieren und allfällige Fahrzeitverluste mit geeigneten Massnahmen zu kompensieren. Mit der Reduktion des Schleichverkehrs, den gestalterischen Massnahmen und der damit einhergehenden Lärmreduktion kann der MIV siedlungsverträglicher abgewickelt werden. Zur Steigerung der Attraktivität des Zentrums sollen innerhalb des Zentrums Massnahmen zur Verkehrsberuhigung getroffen werden und auf den das Zentrum umschliessenden Strassen (Schaffhauser-, Dorf- und Linden-/Industriestrasse) der Verkehrsfluss verstetigt werden.

2. Verkehr dosieren

Die bestehenden und geplanten Verkehrssteuerungsmassnahmen (Dosierungsanlagen auf der Dorf-, Schaffhauser- und Lufingerstrasse) sorgen für eine Verlagerung des Stauraums in weniger empfindliche Räume ausserhalb des Siedlungsgebietes. Regelmässig auftretende punktuelle Überlastungen mit grosser Breitenwirkung, negative Umweltauswirkungen und Behinderungen des öV sollen damit vermieden werden. Zudem wird der Verkehrsfluss im Zentrum verbessert und verflüssigt, da weniger Fahrzeuge auf den Strassen verkehren.

3. Geeignete Rahmenbedingungen für neue Mobilitätsformen schaffen

Die Stadt soll geeignete Rahmenbedingungen für neue Mobilitätsformen wie Car-Sharing oder Carpooling schaffen. Denn derzeitige Car-Sharing-Angebote und neue technologische Entwicklungen können zu einem nachhaltigen Mobilitätssystem beitragen.

4. Nachhaltiges Parkierungsmanagement pflegen

Die Stadt Kloten hält an der Bewirtschaftung der Parkplätze fest. An wichtigen Zielorten wie im Zentrum, am Bahnhof Kloten und am Flughafen werden grössere Parkieranlagen zur Verfügung gestellt. Die heutige Anzahl an öffentlich zugänglichen Parkierungsmöglichkeiten wird als ausreichend befunden, weshalb mittelfristig kein Ausbau des Angebots notwendig ist. Zudem ist ein Ausbau nicht anzustreben, da dieser immer auch mehr Verkehr generiert. Zur Förderung von alternativen, nichtfossilen Antriebsformen soll die Stadt Kloten Voraussetzungen schaffen, damit Versorgungseinrichtungen (z.B. Ladestationen) unter anderem auf öffentlichen Parkplätzen errichtet werden können.

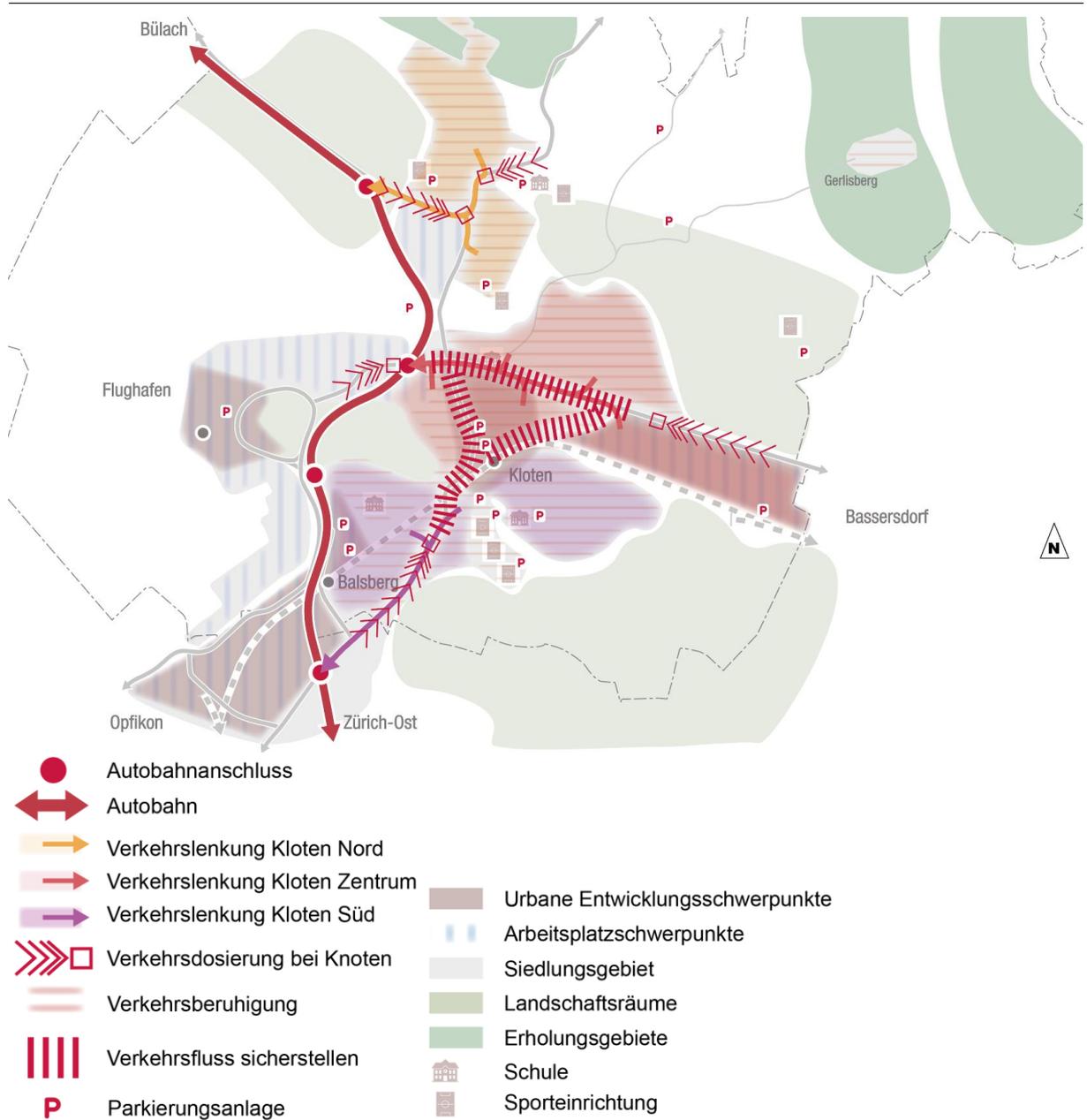


Abbildung 33: Zielbild motorisierter Verkehr

4.6 Ziele Wirtschaftsverkehr

Der Wirtschaftsverkehr spielt in der Versorgung der Gesellschaft und für die Wirtschaft eine zentrale Rolle. Mit der Zunahme des Online-Versandhandels steigt künftig dessen Bedeutung. Denn er schafft auch Belastungen für das Verkehrssystem, die Gesellschaft und die Umwelt.

1. Transitverkehr auf Hochleistungsstrasse bündeln

Gütertransporte ohne Lieferhalt auf Stadtgebiet verkehren auf dem Hochleistungsstrassennetz.

2. Wirtschaftsverkehr effizient abwickeln

Güter- und Gewerbetransporte werden sicher und konfliktfrei abgewickelt. Die Transportdistanzen auf der Strasse sollen möglichst kurzgehalten werden. Zudem sollen zur Entlastung des Verkehrsaufkommens die Gütertransporte gebündelt werden. Die dazu erforderlichen Schnittstellen sind auf- oder ausgebaut. Für An- und Auslieferungen werden stadtverträgliche Transportmittel eingesetzt, die hinsichtlich Energieeffizienz, Lärm- und Luftschadstoffemissionen optimiert sind. Die Stadt Kloten wird sich mit den Unternehmen austauschen, sodass die Bedürfnisse frühzeitig aufeinander abgestimmt werden können.

3. Citylogistik städteverträglich gestalten

Geeignete Logistikstandorte zum Sammeln und Verteilen auf dem Stadtgebiet erlauben eine Verbesserung der Liefer- und Transportleistungen. Durch diese Speditionskooperationen, die Bündelung der Anlieferung und die Verbesserung der Auslastung der Lieferfahrzeuge sollen die Zahl der Fahrten sowie die Lärm- und Luftbelastung verringert werden. Die dazu erforderlichen Infrastrukturen sowie deren stadtspezifische Bewirtschaftung durch interessierte Unternehmen werden im Gebiet Steinacker und am Flughafen angestrebt.

4. Versorgung und Entsorgung sicherstellen

Gütertransport und Anlieferung im dichten Siedlungsgebiet stellen mit zunehmender Verdichtung eine immer grössere Herausforderung für alle Beteiligten dar. Die Stadt Kloten soll mit geeigneten Massnahmen die Versorgung der Bevölkerung und die Entsorgung in der Stadt sicherstellen.

5 Massnahmen

5.1 Massnahmenübersicht und -blätter

Um die Defizite zu beheben und die Zielbilder umzusetzen, wurden die bestehenden Massnahmenblätter aktualisiert und mit zusätzlich 27 neuen Massnahmenblätter ergänzt. Die bisherige Zuteilung der Massnahmenblätter zu einzelnen Meilensteinen ist nicht mehr praktikabel, weshalb die Massnahmen neu strukturiert werden. Neu sind die allgemeinen Massnahmen (Massnahmen A-P) zusammengezogen und die Einzelmassnahmen je nach Lage im Zentrumsbereich oder ausserhalb gruppiert. Der Massnahmenübersichtsplan und die Massnahmenliste über alle Massnahmen sowie die einzelnen Massnahmenblätter können dem Anhang A entnommen werden.

5.2 Massnahmenpriorisierung und Umsetzungshorizont

Für die Priorisierung in die drei Prioritäten 1, 2 und 3 wurden Kosten und Problemdruck gegenübergestellt. Die Abschätzung des Problemdrucks erfolgte zusammen mit der Fachgruppe. Bei der Priorisierung der Massnahmenblätter vom GVK 2013 (bis Nr. 42) wurden die Rückmeldungen aus der Begleitgruppe in den Quartierworkshops berücksichtigt.

Die Massnahmen wurden mittels grober Schätzung in vier Kostenklassen eingeteilt:

- bis 0.3 Mio. CHF
- bis 1.0 Mio. CHF
- bis 5.0 Mio. CHF
- über 5 Mio. CHF

Damit konnte das Kostenthema trotz frühem Planungsstadium (geringer Konkretisierungsgrad, Flughöhe Konzeptebene) operationalisiert werden, um in die Priorisierung einzufließen. Für die detaillierte Budgetierung ist i.d.R. eine weitere Ausarbeitung auf Stufe Vorprojekt zwingend. Aus der Priorisierung lassen sich keine genauen Zeithorizonte für die Umsetzung ableiten. Zusammen mit der Fachgruppe wurden die Zeithorizonte als Anhaltspunkt jedoch wie folgt grob definiert:

- Priorität 1: Realisierung, Projekt lancieren innert 2 bis 5 Jahre
- Priorität 2: Realisierung, Projekt lancieren innert 5 bis 8 Jahre
- Priorität 3: Realisierung, Projekt lancieren frühestens ab 8 Jahren

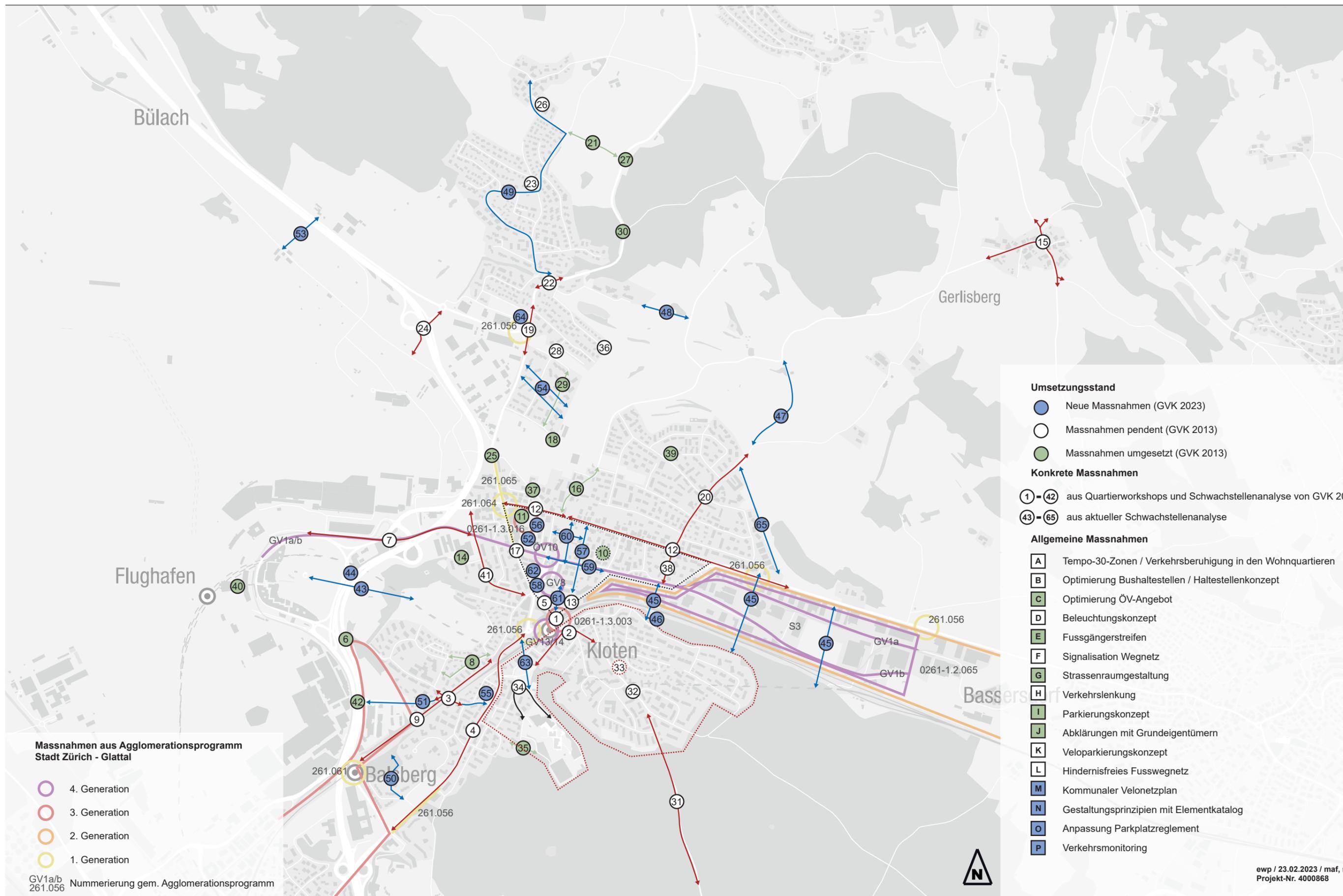
Gesamthaft sind 60 Massnahmen vorgesehen. Das Volumen des gesamten Budgets ist nicht konkret abschätzbar. Die Anteile von Kanton und Stadt sind für die einzelnen Massnahmen im Rahmen der Konkretisierung noch zu klären.

Anhang A Massnahmen

Massnahmenübersichtsplan

Massnahmenliste

Massnahmenblätter



**Massnahmen aus Agglomerationsprogramm
Stadt Zürich - Glattal**

- 4. Generation
- 3. Generation
- 2. Generation
- 1. Generation

GV1a/b
261.056 Nummerierung gem. Agglomerationsprogramm

- Umsetzungsstand**
- Neue Massnahmen (GVK 2023)
 - Massnahmen pendent (GVK 2013)
 - Massnahmen umgesetzt (GVK 2013)
- Konkrete Massnahmen**
- 1 - 42 aus Quartierworkshops und Schwachstellenanalyse von GVK 2013
 - 43 - 65 aus aktueller Schwachstellenanalyse
- Allgemeine Massnahmen**
- A Tempo-30-Zonen / Verkehrsberuhigung in den Wohnquartieren
 - B Optimierung Bushaltestellen / Haltestellenkonzept
 - C Optimierung ÖV-Angebot
 - D Beleuchtungskonzept
 - E Fussgängerstreifen
 - F Signalisation Wegnetz
 - G Strassenraumgestaltung
 - H Verkehrslenkung
 - I Parkierungskonzept
 - J Abklärungen mit Grundeigentümern
 - K Veloparkierungskonzept
 - L Hindernisfreies Fusswegnetz
 - M Kommunaler Velonetzplan
 - N Gestaltungsprinzipien mit Elementkatalog
 - O Anpassung Parkplatzreglement
 - P Verkehrsmonitoring

Massnahmenliste

Maf, 23. Februar 2023

Nr. Bezeichnung	sofort erstellen	Unterhaltsarbeiten	Projekt lancieren	Anfrage Dritter	Problemdruck	Kosten [CHF]	Priorität
Allgemeine Massnahmen							
A Tempo-30-Zonen / Verkehrsberuhigung in den Wohnquartieren			x		stark	bis 1 Mio.	1
B Optimierung Bushaltestellen / Haltestellenkonzept		x		x	stark	bis 5 Mio.	1
D Beleuchtungskonzept		x	x		gering	bis 5 Mio.	3
F Signalisation Wegnetz			x		gering	bis 1 Mio.	3
H Verkehrslenkung				x	gering	bis 1 Mio.	2
K Veloparkierungskonzept			x		mittel	bis 5 Mio.	2
L Hindernisfreies Fusswegnetz		x		x	gering	über 5 Mio.	3
M Kommunalen Velonetzplan			x		stark	bis 0.3 Mio.	1
N Gestaltungsprinzipien mit Elementkatalog			x		gering	bis 0.3 Mio.	2
O Anpassung Parkplatzreglement			x		mittel	bis 0.3 Mio.	2
P Verkehrsmonitoring			X		mittel	bis 0.3 Mio.	2
Einzelmassnahmen Zentrumsbereich							
1 Masterplan Bahnhof Kloten / öff. Gestaltungsplan "SBB-Areal"			x	x	stark	über 5 Mio.	1
2 Betriebs- und Gestaltungskonzept Dietlikerstrasse			x		mittel	bis 5 Mio.	2
5 Verkehrsgutachten Bahnhofstrasse			x	x	gering	bis 0.3 Mio.	3
12 Betriebs- und Gestaltungskonzept Dorfstrasse			x	x	stark	bis 1 Mio.	1
13 Betriebs- und Gestaltungskonzept Lindenstrasse / Bahnhof		x	x		stark	bis 5 Mio.	2
52 Fussverbindungen (Gerbegasse – Kalchengasse)			x	x	gering	bis 1 Mio.	2
56 Verkehrsgutachten Gerbe- und Kalchengasse			x		gering	bis 1 Mio.	2
57 Gestaltungskonzept Petergasse			x		mittel	bis 1 Mio.	2
58 Umgestaltung Stadtplatz Süd			x		stark	bis 1 Mio.	1
59 Einrichtung Einbahnregime Geerenstrasse			x		gering	bis 0.3 Mio.	2
60 Fussverbindungen im Bereich Ref. Kirche und Stadtpark			x		gering	bis 1 Mio.	2
61 Lückenschluss Fussweg (Bahnhof Kloten – Marktgasse)			x		mittel	bis 1 Mio.	2
62 Lückenschluss Fussweg (Square – Schaffhauserstrasse)			x		mittel	bis 0.3 Mio.	1
Übrige Einzelmassnahmen							
3 Querung Werft-/ Neubrunnenstrasse / Hinterwidenweg		x	x		stark	bis 1 Mio.	1
4 Betriebs- und Gestaltungskonzept Schaffhauserstrasse Abschnitt Süd			x	x	mittel	bis 1 Mio.	2
7 Fuss- und Veloverbindung Flughafen – Zentrum			x	x	gering	über 5 Mio.	3
9 Fuss- und Veloverbindung Hinterwidenweg		x	x		mittel	bis 5 Mio.	3
15 Verkehrskonzept Gerlisberg			x		mittel	bis 1 Mio.	2
17 Betriebs- und Gestaltungskonzept Schaffhauserstrasse Zentrumsabschnitt				x	stark	bis 1 Mio.	1
19 Querung Lufingerstrasse			x	x	gering	bis 0.3 Mio.	3
20 Betriebs- und Gestaltungskonzept Rankstrasse			x		mittel	bis 1 Mio.	2
22 Längs- und Querverbindungen Lufinger-/ Alte Landstrasse	x			x	stark	bis 0.3 Mio.	1
23 Querung Zipfelstrasse / Alte Landstrasse / Weinbergstrasse			x		gering	bis 1 Mio.	1
24 Veloverbindung Ruebisbach – Flughafen			x	x	gering	bis 0.3 Mio.	1
26 Einbahn Alte Egetswilerstrasse		x			gering	bis 0.3 Mio.	3
28 Neue Fuss- und Veloverbindung Trottackerweg				x	gering	bis 1 Mio.	3
31 Veloführung Dietliker-/ Wallisellerstrasse	x				gering	bis 0.3 Mio.	1
32 Bushaltestelle Schulstrasse			x		stark	bis 1 Mio.	1
33 Verkehrskonzept Schluefweg / Buchhalden			x	x	mittel	über 5 Mio.	3
34 Verkehrsberuhigung Schluefweg und Schwimmbadstrasse	x				mittel	bis 0.3 Mio.	1
36 Sperrung Rebweg		x			gering	bis 0.3 Mio.	1
38 Fuss- und Veloverbindung Rank-/ Bachstrasse			x	x	gering	bis 1 Mio.	3
41 Betriebs- und Gestaltungskonzept Obstgartenstrasse		x	x		mittel	bis 1 Mio.	2
43 Hängebrücke zwischen Holberg und Butzenbüel			x		gering	bis 5 Mio.	3
44 Neue Fussgängerbrücke Holberg – Butzenbüel			x		mittel	bis 5 Mio.	2
45 Querverbindungen Fuss- und Veloverkehr Entwicklungsgebiet Steinacker			x		mittel	bis 5 Mio.	2
46 Fuss- und Velowegverbindung Mülirainweg			x	x	mittel	bis 1 Mio.	2
47 Fuss- und Veloverbindung (Biggelstrasse)		x			mittel	bis 1 Mio.	2
48 Fuss- und Veloweg (Schulhaus Nägelimoos – Augwilerstrasse)			x		gering	bis 0.3 Mio.	2
49 Veloverbindung (Alte Land-, Weinberg- und Egetswilerstrasse)		x			mittel	bis 1 Mio.	2
50 Fussverbindung (Bahndammweg – Am Balsberg)			x		mittel	bis 1 Mio.	2
51 Veloverbindung Werft- und Neubrunnenstrasse		x			mittel	bis 1 Mio.	2
53 Fussverbindung (Militärstrasse – Bülacherstrasse)			x	x	gering	bis 1 Mio.	2
54 Fussverbindungen Hohrainli (Lufingerstrasse – Stighagweg)			x	x	mittel	bis 1 Mio.	2
55 Optimierung Anordnung Bushaltestelle Neubrunnenstrasse			x		stark	bis 1 Mio.	1
63 Fusshauptverbindung Schluefweg (Schluefweg – Schaffhauserstrasse)			x		mittel	bis 1 Mio.	2
64 Fussverbindung (Bülacher-/Lufingerstrasse – Talacherstrasse)			x	x	mittel	bis 0.3 Mio.	2
65 Fussverbindung (Bassersdorferstrasse – Rankstrasse)			x	x	mittel	bis 0.3 Mio.	2

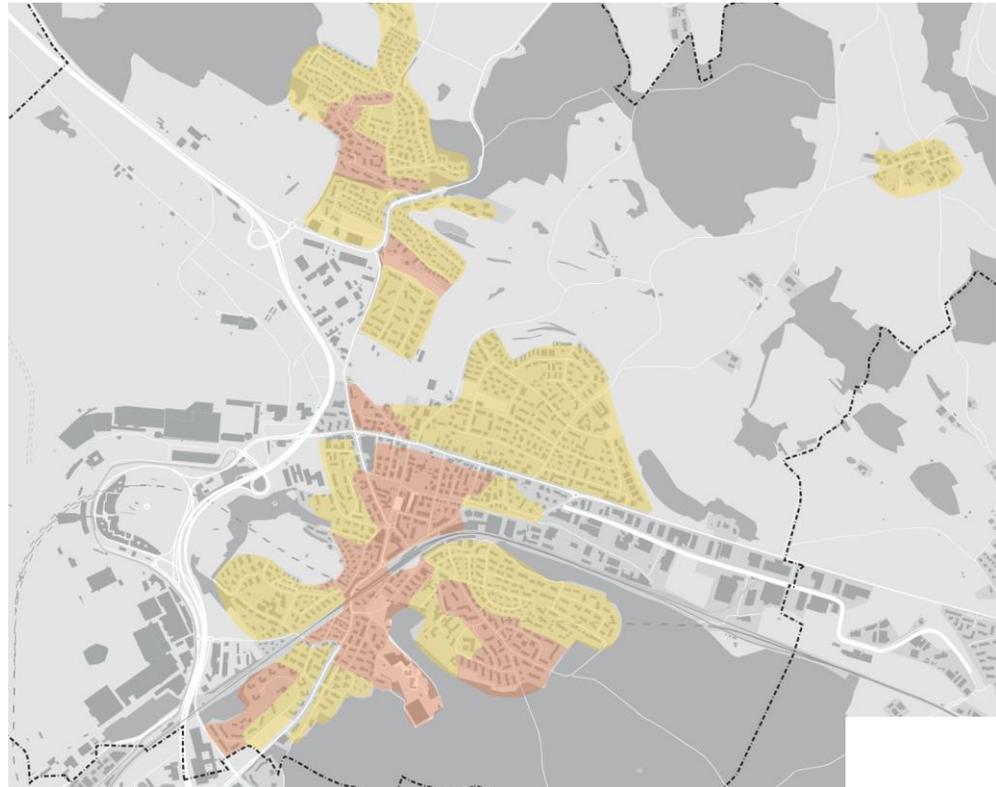
Tempo-30-Zonen / Verkehrsberuhigung in den Wohnquartieren

Massnahmen-Nr. A

Ausgangslage Die Stadt Kloten konnte bereits auf einigen Strassenzügen Tempo-30-Zonen einführen und hat damit gute Erfahrungen gemacht. Die Einführung führt zu tieferen Geschwindigkeiten, geringeren Lärmemissionen und verbessert die Verkehrssicherheit.

Massnahme Die Stadt Kloten hält an der Einführung von Tempo 30 in den Wohnquartieren fest. Dies schafft eine klare Abgrenzung zwischen den Quartierstrassen mit Tempo 30 km/h und den Hauptstrassen mit Tempo 50 km/h. Zusätzlich will sie den Durchfahrtswiderstand auf der Schaffhauserstrasse erhöhen und die Trennwirkung für den Fuss- und Veloverkehr mindern. Dafür wird sie die Einführung von Tempo 30 auf der Schaffhauserstrasse prüfen. Im nachfolgenden Konzeptplan sind die eingeführten Tempo-30-Zonen und eine potenzielle Zoneneinteilung für die geplanten Tempo-30-Zonen von Kloten dargestellt. Die Einführung wird wie bisher im Rahmen von Strassensanierungsprojekten erfolgen.

Konzeptplan



- Tempo-30-Zonen in den Wohnquartieren bestehend
- Tempo-30-Zonen in den Wohnquartieren geplant
- Stadtgrenze

Massnahmentyp	<input type="checkbox"/> sofort erstellen	<input type="checkbox"/> Unterhaltsarbeiten	<input checked="" type="checkbox"/> Projekt lancieren	<input type="checkbox"/> Anfrage Dritter
Problemdruck	<input checked="" type="checkbox"/> stark	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
Kosten	<input type="checkbox"/> bis 0.3 Mio	<input checked="" type="checkbox"/> bis 1.0 Mio	<input type="checkbox"/> bis 5.0 Mio	<input type="checkbox"/> über 5.0 Mio
Verantwortlichkeit	Stadt Kloten			
Weitere Beteiligte	Kantonspolizei, Stadtpolizei, VBG			

- Nutzen / Ziele**
- Aufwertung der Wohn- und Aufenthaltsqualität in den Quartieren
 - Minderung Trennwirkung der Schaffhauserstrasse
 - Verbesserung der Verkehrssicherheit
 - Erhöhung der Schulwegsicherheit
 - Verminderung der Unfallschwere

Koordination Unterhaltsarbeiten allgemein

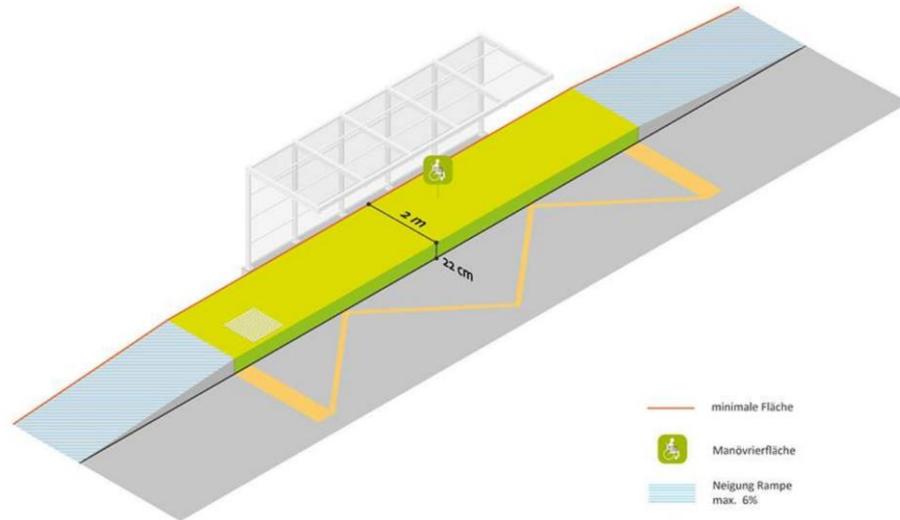
Priorität Erste Zweite Dritte

Optimierung Bushaltestellen / Haltestellenkonzept

Massnahmen-Nr. B

Schwachstelle Viele Bushaltestellen in der Stadt Kloten sind nicht behindertengerecht ausgestaltet. Gemäss Gesetzgebung (BehiG) und Rechtsprechung ist in erster Priorität ein autonomer Ein-/Ausstieg anzustreben. Dies hat hohe Haltezeiten zur Folge. Eine Abweichung im Sinne der Verhältnismässigkeit (Teilerhöhung resp. Einsatz Klapprampe) ist nur basierend auf triftigen Gründen möglich (u.a. Kosten, Natur- und Heimatschutz, Verkehrssicherheit).

Massnahme Die Haltestellen sind auf ihre Defizite hin zu überprüfen. Dabei ist der generelle Bedarf für zusätzliche Ausrüstung wie Witterungsschutz, Sitzgelegenheit, Abfalleimer, Beleuchtung und elektronische Einrichtung mit dem Busbetreiber abzuklären. Ein Bedarf an Zusatzausrüstung besteht an Haltestellen mit einem hohen Fahrgastumschlag wie beispielweise Zum Wilden Mann, Stadthaus, Bahnhof. Da die gesetzliche Anpassungsfrist eigentlich bereits Ende 2023 abläuft, wird empfohlen, eine Prioritätenliste und ein Umsetzungsprogramm zu erstellen.



Schema: Baulicher Standard für hindernisfreie Bushaltestelle gemäss ZVV und VBG

Massnahmentyp	<input type="checkbox"/> sofort erstellen	<input checked="" type="checkbox"/> Unterhaltsarbeiten	<input type="checkbox"/> Projekt lancieren	<input checked="" type="checkbox"/> Anfrage Dritter
Problemdruck	<input checked="" type="checkbox"/> stark	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
Kosten	<input type="checkbox"/> bis 0.3 Mio	<input type="checkbox"/> bis 1.0 Mio	<input checked="" type="checkbox"/> bis 5.0 Mio	<input type="checkbox"/> über 5.0 Mio
Verantwortlichkeit	Stadt Kloten, VBG, Postauto AG			
Weitere Beteiligte	-			

- Nutzen / Ziele**
- Erfüllung Behindertengleichstellungsgesetz
 - Komfortable Bushaltestellen
 - Attraktives ÖV-Angebot
 - Gestaltung öffentlicher Raum

Koordination Diverse, im Rahmen von Sanierungen umgestalten

Priorität Erste Zweite Dritte

Beleuchtungskonzept	Massnahmen-Nr. D
Schwachstelle	<p>Für einzelne Strassenabschnitte wurde während den Quartierworkshops die Beleuchtung als ungenügend/mangelhaft beurteilt. Die Stadt Kloten hat einzelne Schwachstellen unterdessen behoben. Auf folgenden Strassenabschnitte ist die Beleuchtungssituation zu verbessern:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lägerstrasse • Radweg Kloten Zentrum bis Flughafen • Prügelweg
Massnahme	<p>Im Rahmen von Sanierungsprojekten wird die Beleuchtungssituation analysiert und gegebenenfalls verbessert. In diesem Zusammenhang wird auch die flächendeckende Beleuchtung mittels effizienten LED-Lampen umgesetzt.</p>
Massnahmentyp	<input type="checkbox"/> sofort erstellen <input checked="" type="checkbox"/> Unterhaltsarbeiten <input checked="" type="checkbox"/> Projekt lancieren <input type="checkbox"/> Anfrage Dritter
Problemdruck	<input type="checkbox"/> stark <input type="checkbox"/> mittel <input checked="" type="checkbox"/> gering
Kosten	<input type="checkbox"/> bis 0.3 Mio <input type="checkbox"/> bis 1.0 Mio <input checked="" type="checkbox"/> bis 5.0 Mio <input type="checkbox"/> über 5.0 Mio
Verantwortlichkeit	Stadt Kloten
Weitere Beteiligte	-
Nutzen / Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Optimierung der sozialen Sicherheit • Verbesserung der Verkehrssicherheit • Aufwertung des Stadtraums mit gestalterische Inszenierung • Gestaltung öffentlicher Raum
Koordination	Unterhaltsarbeiten allgemein
Priorität	<input type="checkbox"/> Erste <input type="checkbox"/> Zweite <input checked="" type="checkbox"/> Dritte

Signalisation Wegnetz

Massnahmen-Nr. F

Ausgangslage Bzgl. Fuss- und Veloverkehr fehlt auf dem heutigen Stadtgebiet eine durchgehende und einheitliche Signalisation zu den wichtigen Zielpunkten wie Stadtzentrum, Flughafen, Stadthaus, Zentrum Schluefweg, Sportanlage Stighag, Dreifachturnhalle Ruebisbach etc. oder der Naherholungsgebiete wie Stadtpark, Butzenbüel, Holberg etc.

Massnahme Mit einer einheitlichen Signaletik können die wichtigen Zielpunkte für die Öffentlichkeit signalisiert werden. Eine weitere Möglichkeit zur Attraktivitätssteigerung des Fuss- und Veloverkehrs wäre die Erstellung eine Freizeitkarte, die verschiedene Themenrundgänge enthält wie beispielweise einen Stadtrundgang mit Sehenswürdigkeiten/historischen Gebäuden, einen Rundgang Flughafen mit beispielweise Informationen zur Flughafenentwicklung oder eine Lauf- und Sportroute. Für BesucherInnen der Stadt oder für Neuzuziehende kann die einheitliche Signalisation die Orientierung im Ort erheblich erleichtern

Massnahmen zur Umsetzung sind:

- Signalisation der wichtigen Zielpunkte
- Etablierung eines städtischen Signaletik-Standards
- Darstellung des Fuss- und Radwegnetzes im Stadtplan und/oder an Infotafeln
- Signalisation kommunaler Fuss- und Velorouten



Beispielhafte Signalisation in Bassersdorf

Massnahmentyp	<input type="checkbox"/> sofort erstellen	<input type="checkbox"/> Unterhaltsarbeiten	<input checked="" type="checkbox"/> Projekt lancieren	<input type="checkbox"/> Anfrage Dritter
Problemdruck	<input type="checkbox"/> stark	<input type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> gering	
Kosten	<input type="checkbox"/> bis 0.3 Mio	<input checked="" type="checkbox"/> bis 1.0 Mio	<input type="checkbox"/> bis 5.0 Mio	<input type="checkbox"/> über 5.0 Mio
Verantwortlichkeit	Stadt Kloten			
Weitere Beteiligte	-			

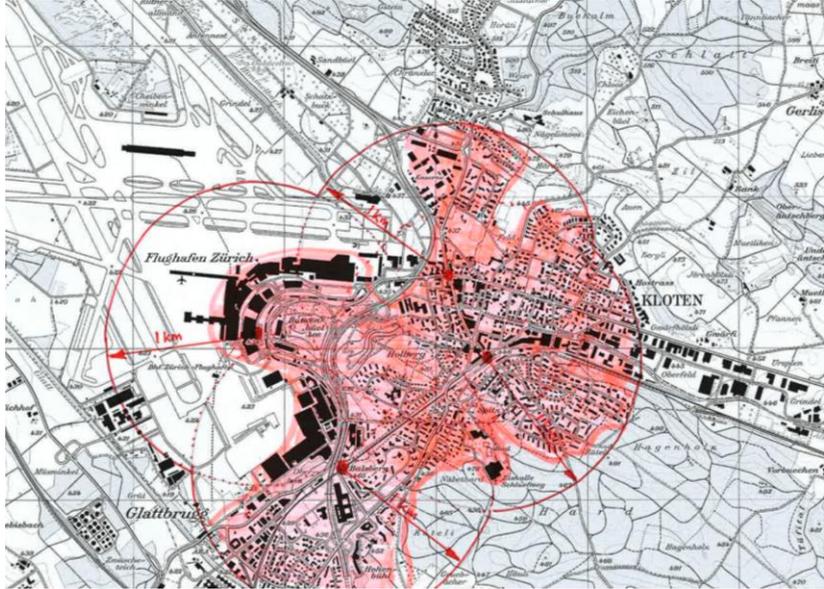
Nutzen / Ziele

- Signalisation der wichtigen Zielpunkte
- Stadtmarketing/Signaletik

Koordination Stadtmarketing, Kommunaler Velonetzplan

Priorität Erste Zweite Dritte

Verkehrslenkung	Massnahmen-Nr. H
Schwachstelle	Die heutige Signalisation entspricht keiner einheitlichen Strategie für eine gezielte Verkehrslenkung des motorisierten Verkehrs auf das übergeordnete Strassennetz (A51).
Massnahme	<p>Um die Verkehrsleistung auf dem städtischen Strassennetz zu reduzieren und die Leistungsfähigkeit allgemein zu erhöhen, ist es erstrebenswert, städtischen Zielverkehr möglichst lange auf dem übergeordneten Netz zu kanalisieren resp. den Quellverkehr auf kürzestem Weg der Autobahn zuzuführen.</p> <p>Es ist zu prüfen, ob die Einzugsgebiete Nord, Zentrum und Süd jeweils einem Autobahnanschluss zugeordnet werden können. Die genaue Signalisation ist im Zuge eines Projektes zu untersuchen und mit dem Kanton Zürich und dem ASTRA abzustimmen.</p>
Massnahmentyp	<input type="checkbox"/> sofort erstellen <input type="checkbox"/> Unterhaltsarbeiten <input type="checkbox"/> Projekt lancieren <input checked="" type="checkbox"/> Anfrage Dritter
Problemdruck	<input type="checkbox"/> stark <input type="checkbox"/> mittel <input checked="" type="checkbox"/> gering
Kosten	<input type="checkbox"/> bis 0.3 Mio <input checked="" type="checkbox"/> bis 1.0 Mio <input type="checkbox"/> bis 5.0 Mio <input type="checkbox"/> über 5.0 Mio
Verantwortlichkeit	Stadt Kloten
Weitere Beteiligte	ASTRA, AFM
Nutzen / Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Klare Strategie für eine gezielte Verkehrslenkung • Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes in Kloten allgemein • Verlagerung der Verkehrsleistung von dem städtischen Strassennetz auf die A51
Koordination	Diverse
Priorität	<input type="checkbox"/> Erste <input checked="" type="checkbox"/> Zweite <input type="checkbox"/> Dritte

Veloparkierungskonzept		Massnahmen-Nr. K
Ausgangslage	Die Stadt Kloten besitzt grosses Potenzial, den Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr zu erhöhen. Die Stadt hat ein dichtes Velowegnetz. Die wichtigen Zielpunkte für den Veloverkehr wie das Zentrum, der Flughafen und die Bahnhöfe Kloten und Balsberg befinden sich für einen Grossteil der Wohngebiete in weniger als 1 km Luftlinie Entfernung.	
Situation (1km Radius)		
Massnahme	<p>Um das Umsteigen auf das Velo zu fördern, sind neben sicheren, direkten und attraktiven Veloverbindungen auch ausreichende und komfortable Veloparkierungsanlagen von grosser Bedeutung.</p> <p>Mit einem kommunalen Veloparkierungskonzept kann neben dem Angebot und der Nachfrage auch der sukzessive Ausbau mit anderen Infrastrukturausbauten koordiniert werden. Wichtige Inhalte des Konzeptes sind die Standorte für die Veloparkierung mit entsprechenden Anlagentypen (gedeckt, ungedeckt, Anlehnbügel, abschliessbar etc.). Weiter können innovative Ansätze wie bspw. Pumpstationen und Ladestationen für E-Bikes verfolgt werden. Zudem könnten Velostationen mit zusätzlichen Serviceangeboten (Bewachung, Reparaturen etc.) als Premiumprodukte am Bahnhof Kloten und Flughafen das Angebot an Veloabstellanlagen abrunden. Das Konzept kann auch aufzeigen, wo weitere Bike-Sharing-Stationen sinnvoll sind.</p>	
Massnahmentyp	<input type="checkbox"/> sofort erstellen <input type="checkbox"/> Unterhaltsarbeiten <input checked="" type="checkbox"/> Projekt lancieren <input type="checkbox"/> Anfrage Dritter	
Problemdruck	<input type="checkbox"/> stark <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> gering	
Kosten	<input type="checkbox"/> bis 0.3 Mio <input type="checkbox"/> bis 1.0 Mio <input checked="" type="checkbox"/> bis 5.0 Mio <input type="checkbox"/> über 5.0 Mio	
Verantwortlichkeit	Stadt Kloten	
Weitere Beteiligte	Diverse	
Nutzen / Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Erhöhung des Veloanteils am Modalsplit • Attraktivitätssteigerung des Veloverkehrs als stadtverträglichem Verkehrsmittel • Verbesserung der intermodalen Reiseketten (Bike+Ride) 	
Koordination	Kommunaler Velonetzplan	
Priorität	<input type="checkbox"/> Erste <input checked="" type="checkbox"/> Zweite <input type="checkbox"/> Dritte	

Hindernisfreies Fusswegnetz

Massnahmen-Nr. L

Ausgangslage Die Stadt Kloten ist nach der eidgenössischen sowie der kantonalen Gesetzgebung verpflichtet, den öffentlichen Strassenraum hindernisfrei zu erstellen. Der Strassenraum erfüllt diese Anforderung bereits an vielen Orten auf Stadtgebiet. Dennoch sind Lücken resp. Mängel vorhanden, insbesondere an Strassenquerungen und Verknüpfungspunkten mit anderen Verkehrsmitteln.

Massnahme Das Fusswegnetz mit all seinen Elementen (Strecken, Flächen, Querungen, Verknüpfungen) ist auf die hindernisfreie Gestaltung zu prüfen und anzupassen. Eine Analyse des Fusswegnetzes kann dazu beitragen, den Handlungsbedarf zu ermitteln (vorhandene Defizite, Bedeutung im Fusswegnetz). Die Analyse dient als Grundlage für die Massnahmenplanung. Die Behebung von Defiziten erfolgt in der Regel im Rahmen der üblichen Erhaltungsplanung im kommunalen Strassenbau. Bei der Umgestaltung von Bushaltestellen sind allenfalls separat ausgelöste Projekte zweckmässig.



Abb. 1
Personen mit Fahrhilfe



Abb. 2
Personen mit Gehhilfen



Fig. 3
Personne avec canne blanche et personne avec chien-guide

Quelle: Norm SN 640 075 Fussgängerverkehr, Hindernisfreier Verkehrsraum (Normativer Anhang)

Massnahmentyp	<input type="checkbox"/> sofort erstellen	<input checked="" type="checkbox"/> Unterhaltsarbeiten	<input type="checkbox"/> Projekt lancieren	<input checked="" type="checkbox"/> Anfrage Dritter
Problemdruck	<input type="checkbox"/> stark	<input type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> gering	
Kosten	<input type="checkbox"/> bis 0.3 Mio	<input type="checkbox"/> bis 1.0 Mio	<input type="checkbox"/> bis 5.0 Mio	<input checked="" type="checkbox"/> über 5.0 Mio
Verantwortlichkeit	Stadt Kloten			
Weitere Beteiligte	Behindertenkonferenz Kanton Zürich			

- Nutzen / Ziele**
- Ein hindernisfreies Fusswegnetz gewährleistet den Zugang und erhöht die Sicherheit für Menschen mit Behinderung
 - Zusätzliche Verbesserung des Zugangs, der Sicherheit und des Komforts für den gesamten Fussverkehr (Personen mit einer vorübergehenden körperlichen Einschränkung sowie für Kinder, Personen mit Kinderwagen, Gegenständen und Gepäck)

Koordination Diverse, laufend in der Erhaltungsplanung und in den Infrastrukturprojekten der Stadt Kloten

Priorität Erste Zweite Dritte

Kommunaler Velonetzplan

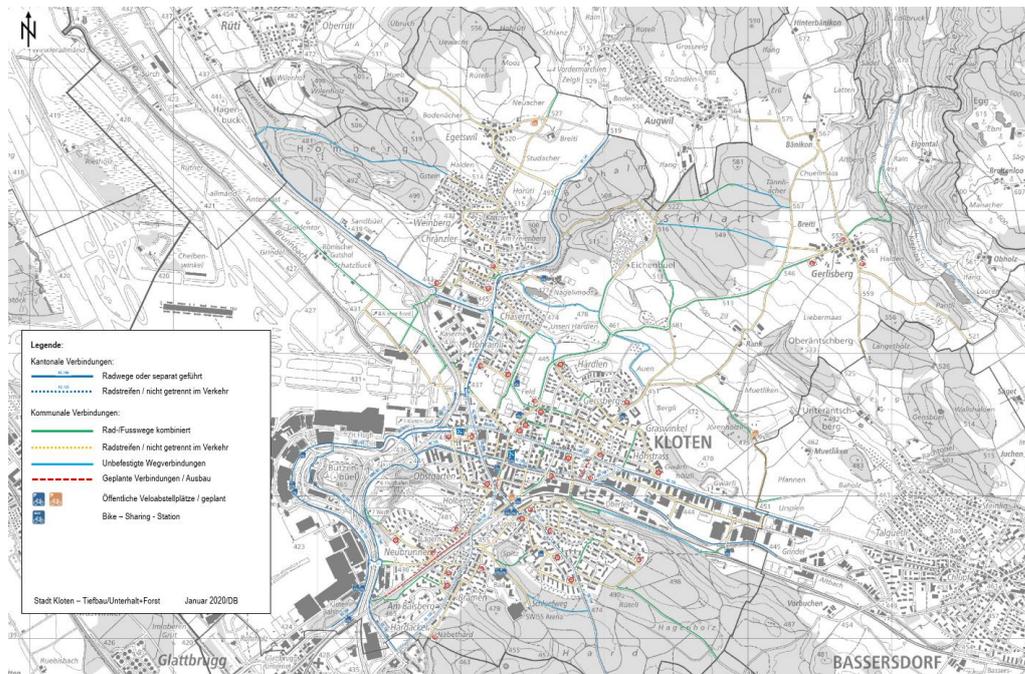
Massnahmen-Nr. M

Ausgangslage

Die Stadt Kloten durchqueren diverse überkommunale Velorouten, so auch die nationale Velo-
route Nr. 5 (Mittellandrouten Romanshorn – Lausanne). Auf kommunaler Ebene ist dieses Netz
zu verdichten und es sind Verbindungen für die kommunalen Bedürfnisse zu schaffen.

Massnahmen

Beim Aufbau von Velonetzen sind in einem ersten Schritt die Ziel-/Quellorte zu identifizieren.
Diese werden anschliessend auf direktestem Weg mit einander verbunden (Wunschlinien). Die
Wunschlinien werden auf das vorhandene Strassen- und Wegenetz umgemünzt und bei unver-
hältnismässig grossen Umwegen werden neue Verbindungen geschaffen. Sobald diese Netz-
struktur gebildet wurde, werden die Verbindungen priorisiert und vor Ort Schwachstellen identi-
fiziert. Zum Schluss werden Massnahmen und ein Umsetzungsprogramm zur Behebung der
Schwachstellen erstellt.



Velonetzplan – Übersicht der bestehenden Verbindungen, Stadt Kloten, Januar 2020

Massnahmentyp sofort erstellen Unterhaltsarbeiten Projekt lancieren Anfrage Dritter

Problemdruck stark mittel gering

Kosten bis 0.3 Mio bis 1.0 Mio bis 5.0 Mio über 5.0 Mio

Verantwortlichkeit Stadt Kloten

Weitere Beteiligte TBA Kanton Zürich (Velorouten auf Kantonsstrassen)

- Nutzen / Ziele**
- Direktes, sicheres, kohärentes und attraktives Velonetz
 - Gestaltung für E-Bikes und Cargobikes sowie für alle Personen zwischen 8 bis 80 Jahren
 - Intuitive Benützung der Veloinfrastruktur ermöglichen

Koordination Veloparkierungskonzept

Priorität Erste Zweite Dritte

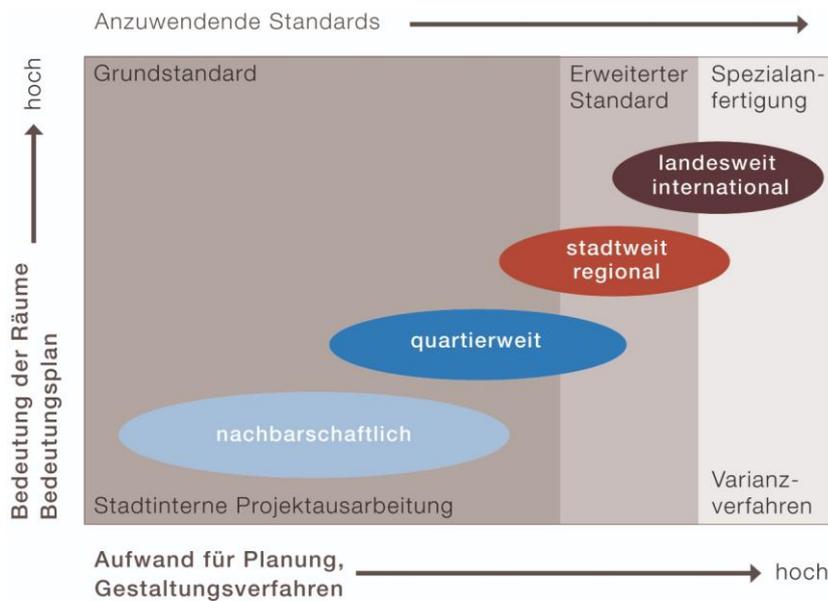
Gestaltungsprinzipien mit Elementkatalog

Massnahmen-Nr. N

Ausgangslage Die Gestaltung eines Strassenraums richtet sich nebst der Funktionalität und der Aufenthaltsqualität auch nach der Bedeutung des Ortes. In Quartierstrassen in Wohngebieten kommen andere Gestaltungsansätze und Verfahren zur Anwendung als auf dem Stadtplatz im Zentrum Klotens. Mit einer Typisierung der Strassenräume und der daraus abgeleiteten Gestaltungsprinzipien kann eine differenzierte und kohärente Gestaltung über das ganze Stadtgebiet sichergestellt werden. Ein daraus abgeleiteter Elementkatalog vereinfacht die Definition der geeigneten Möblierungselemente. Mit dem Masterplan öffentliche Räume für das Stadtzentrum liegen bereits entsprechende Ansätze/Gestaltungsprinzipien vor.

Massnahmen

Als mögliches Beispiel, an das sich solche Gestaltungsprinzipien anlehnen können, dient die Strategie «Stadträume Zürich» der Stadt Zürich mit ihren Standards zu Stadträumen.



Beispiel der Stadt Zürich: Anwendung von Standards und Verfahren abhängig von Bedeutungsstufe (Quelle: https://www.stadt-zuerich.ch/ted/de/index/taz/erhalten/standards_stadtraeume_zuerich.html)

Massnahmentyp sofort erstellen Unterhaltsarbeiten Projekt lancieren Anfrage Dritter

Problemdruck stark mittel gering

Kosten bis 0.3 Mio bis 1.0 Mio bis 5.0 Mio über 5.0 Mio

Verantwortlichkeit Stadt Kloten

Weitere Beteiligte -

Nutzen / Ziele • Kohärente Gestaltung der Strassenräume zur Identifikation

Koordination • Diverse Strassenbau- und Platzgestaltungsprojekte

Priorität Erste Zweite Dritte

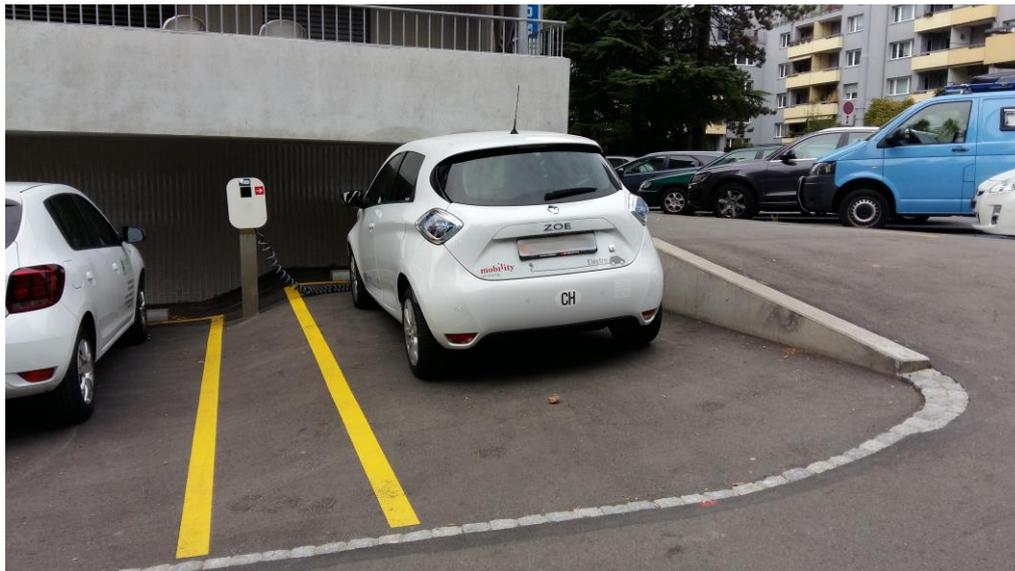
Anpassung Parkplatzreglement

Massnahmen-Nr. 0

Ausgangslage Das rechtskräftige Parkplatzreglement stammt von 2010. Mit der Erhöhung der Erschliessungsqualität im öffentlichen Verkehr und dem starken Anstieg der Elektromobilität in den letzten Jahren gibt es zwei Entwicklungen, die Auswirkungen auf die Parkierung haben. Generell steigt die Nachfrage von zentral gelegenem und gut erschlossenem Wohnraum in der Stadt, um unabhängig vom Auto leben zu können, wie es das Beispiel der geplanten autoarmen/autofreien Nutzungen im Projekt Bahnhof Nord zeigt.

Massnahmen Das Parkplatzreglement ist hinsichtlich Aktualität zu prüfen. Unter anderem sind folgende Themen zu prüfen und allenfalls anzupassen:

- Möglichkeit für autoarme/autofreie Nutzungen schaffen
- Prüfung hinsichtlich Anforderungen der Elektromobilität (Parkfelder für Autos und Abstellplätze für Velos mit Ladestationen verlangen)



Massnahmentyp	<input type="checkbox"/> sofort erstellen	<input type="checkbox"/> Unterhaltsarbeiten	<input checked="" type="checkbox"/> Projekt lancieren	<input type="checkbox"/> Anfrage Dritter
Problemdruck	<input type="checkbox"/> stark	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
Kosten	<input checked="" type="checkbox"/> bis 0.3 Mio	<input type="checkbox"/> bis 1.0 Mio	<input type="checkbox"/> bis 5.0 Mio	<input type="checkbox"/> über 5.0 Mio
Verantwortlichkeit	Stadt Kloten			
Weitere Beteiligte	-			

Nutzen / Ziele

- Rechtlichen Rahmen für neue nachhaltige Trends schaffen
- Schaffung eines Parkplatzüberangebots vermeiden

Koordination -

Priorität Erste Zweite Dritte

Verkehrsmonitoring	Massnahmen-Nr. P
Ausgangslage	Der Kanton Zürich wertet pro Gemeinde den Bi-Modalsplit (öV/MIV) aus. In der Stadt Kloten lag im Jahre 2018 der Anteil des öV bei 34 % und der des MIV bei 66 %. Im Hauptziel des GVK wird festgelegt, dass der öV-Anteil der zurückgelegten Wege im Jahr 2030 60 % betragen soll (Bi-Modalsplit öV/MIV). Das GVK legt nebst der Verkehrsverlagerung vom MIV auf den öV auch die Verlagerung auf den Fuss- und Veloverkehr fest. Diese Anteile am Gesamtverkehr liegen über das Stadtgebiet von Kloten nicht vor. Um zu prüfen, wie die Massnahmen des GVK hinsichtlich der angestrebten Verkehrsverlagerung zugunsten umweltfreundlicheren Mobilitätsformen wirken, ist eine Auswertung der Anteile aller Verkehrsmittel am Gesamtverkehr wünschenswert.
Massnahmen	<p>Um die Verkehrssituation zu überwachen und den gewünschten Verlagerungseffekt abzubilden, wird ein Monitoring etabliert. In einem ersten Schritt ist ein Monitoring-Konzept zu erarbeiten. Dieses kann je nach Bedarf relativ schlank gehalten werden oder umfassender sein. Das Monitoring könnte u.a. die folgenden Punkte regeln:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kennzahlen festlegen (z.B. Modalsplit MIV/öV/FV/VV, MIV-Fahrtanzahlen an Schlüsselknoten oder auf den Stadtzufahrten, Passagierfrequenzen an Haltestellen, Velofrequenzen auf Velohauptverbindung entlang Altbach etc.) • Zielgrössen festlegen (z.B. Modalsplit MIV/öV/FV/VV, MIV-Verkehrsaufkommen im Gebiet Steinacker, Fahrzeitverluste Busse) • Messweise definieren (Datenlieferanten, Auswertung Mikrozensus, Erhebungen, Zeitraum etc.) • Bedarf an Messgeräten (Art, Anzahl, Standort) aufzeigen • Mögliche Massnahmen aufzeigen bei Nichteinhalten der Zielwerte • Form des Reportings (Adressaten, Rhythmus z.B. fünfjährliche Berichterstattung entspricht dem Rhythmus des Mikrozensus). <p>Sobald das Monitoring-Konzept als konsolidierte und verbindliche Grundlage vorliegt und die erforderlichen Messgeräte installiert sind, kann das eigentliche Monitoring starten.</p>
Massnahmentyp	<input type="checkbox"/> sofort erstellen <input type="checkbox"/> Unterhaltsarbeiten <input checked="" type="checkbox"/> Projekt lancieren <input type="checkbox"/> Anfrage Dritter
Problemdruck	<input type="checkbox"/> stark <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> gering
Kosten	<input checked="" type="checkbox"/> bis 0.3 Mio <input type="checkbox"/> bis 1.0 Mio <input type="checkbox"/> bis 5.0 Mio <input type="checkbox"/> über 5.0 Mio
Verantwortlichkeit	Stadt Kloten
Weitere Beteiligte	Kanton Zürich (AFM, TBA), VBG, SBB
Nutzen / Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Controlling Verkehrsverlagerung zugunsten umweltfreundlicheren Mobilitätsformen
Koordination	Gesamtenergiestrategie
Priorität	<input type="checkbox"/> Erste <input checked="" type="checkbox"/> Zweite <input type="checkbox"/> Dritte

Masterplan Bahnhof Kloten / öff. Gestaltungsplan "SBB-Areal"

Massnahmen-Nr. 1

Massnahme

Der Bahnhof Kloten ist neben dem Bahnhof Zürich Flughafen der zweitwichtigste öV-Verknüpfungspunkt in der Stadt Kloten. Gleichzeitig ist er Ziel- und Verteilpunkt der Wegebeziehungen zwischen verschiedenen Quartieren und in das Zentrum. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden und deren unterschiedlichen Nutzungsansprüche können nachfolgende Schwachstellen/Konflikte zusammengefasst werden:

- dichte Fussverkehrsströme (ÖV-Passagiere) vor allem während der Morgen- und Abendspitzen
- zunehmender Durchgangsverkehr auf der Linden- und der Industriestrasse und dadurch
- Konfliktpotenzial mit dem Fussverkehr (besonders bei Fussgängerstreifen Bahnhof)
- ungenügende und fehlende Abstellanlagen für den Veloverkehr
- unattraktive Wegebeziehungen für den Fuss- und Veloverkehr
- mangelhafte Organisation Haltestellen für den Busverkehr
- unterschiedliche Nutzungsinteressen

Im öffentlichen Gestaltungsplan "SBB-Areal" sind Ziele und Massnahmen zur Verbesserung der Gesamtsituation rund um den Bahnhof Kloten grundeigentümerverschuldet festgelegt. Der geplante Bushof ist darin räumlich gesichert. Hingegen ist die Sicherung der Finanzierung des Bushofs pendent.

Visualisierung



Visualisierung Bahnhof Nord, SBB AG, 15. Juli 2020

Massnahmentyp	<input type="checkbox"/> sofort erstellen	<input type="checkbox"/> Unterhaltsarbeiten	<input checked="" type="checkbox"/> Projekt lancieren	<input checked="" type="checkbox"/> Anfrage Dritter
Problemdruck	<input checked="" type="checkbox"/> stark	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
Kosten	<input type="checkbox"/> bis 0.3 Mio	<input type="checkbox"/> bis 1.0 Mio	<input type="checkbox"/> bis 5.0 Mio	<input checked="" type="checkbox"/> über 5.0 Mio
Verantwortlichkeit	Stadt Kloten			
Weitere Beteiligte	SBB, Kapo, Stadtpolizei, ZVV, VBG, Gewerbe Bahnhofstrasse			

Nutzen / Ziele

- Erhöhung der Verkehrssicherheit, des Komforts und der Organisation zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden
- Erstellung von direkten, komfortablen und sicheren Fuss- und Radverkehrsverbindungen zwischen Bahnhof, Zentrum und den Quartieren
- Gestaltung des öffentlichen Raums
- Erstellung von Veloabstellanlagen, sowie Neuorganisation der Abstellplätze für B+R, P+R, K+R und Taxi

Hinweis:

Die Massnahme wird aufgrund der Problemeinschätzung in die erste Priorität eingeteilt.

Koordination

Busbahnhof Kloten Agglomerationsprogramm Zürich 2. Generation, flächendeckend Tempo 30 in den Wohnquartieren, Unterhaltsarbeiten Lindenstrasse

Priorität

- Erste Zweite Dritte

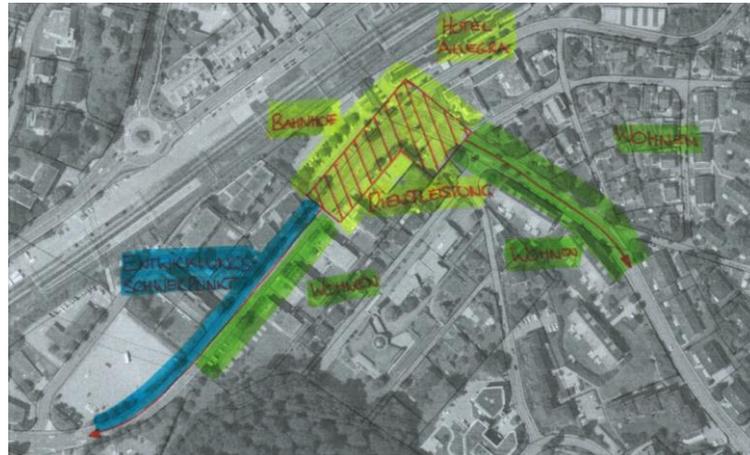
Betriebs- und Gestaltungskonzept Dietlikerstrasse

Massnahmen-Nr. 2

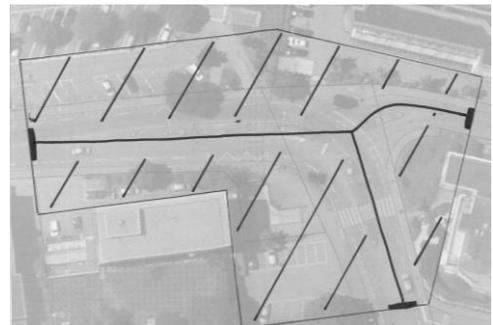
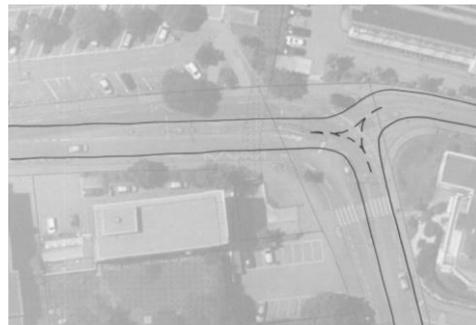
Schwachstelle Auf der Dietlikerstrasse im Bereich des Bahnhofs verhindert die langgezogene und begrünte Trenninsel die direkte Querungsmöglichkeit für den Fuss-/Veloverkehr zwischen Bahnhof Kloten und dem angrenzenden Quartier. Generell entspricht die Sammelstrasse durch den Linksabiegestreifen, die markierte Mittellinie, den beidseitigen Radstreifen sowie die überdimensionierten Einmündungen nicht einer siedlungsorientierten Gestaltung, was sich negativ auf die Geschwindigkeiten und das Verkehrsverhalten auswirkt. Dies hat eine Beeinträchtigung der Sicherheit im Strassenverkehr zur Folge.

Massnahme Mit den anstehenden Entwicklungen rund um den Bahnhof sowie der Einführung von Tempo 30 sind verkehrsberuhigende und gestalterische Massnahmen im Zuge eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes oder Tempo-30-Konzeptes zu prüfen.

Betriebs- und Gestaltungskonzept/ Tempo-30-Konzept



links: Neugestaltung mit Rechtsvortritt
oder
rechts: Neugestaltung als Platzsituation



Massnahmentyp	<input type="checkbox"/> sofort erstellen	<input type="checkbox"/> Unterhaltsarbeiten	<input checked="" type="checkbox"/> Projekt lancieren	<input type="checkbox"/> Anfrage Dritter
Problemdruck	<input type="checkbox"/> stark	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
Kosten	<input type="checkbox"/> bis 0.3 Mio	<input type="checkbox"/> bis 1.0 Mio	<input checked="" type="checkbox"/> bis 5.0 Mio	<input type="checkbox"/> über 5.0 Mio
Verantwortlichkeit	Stadt Kloten			
Weitere Beteiligte	Stadtpolizei, Kapo, VBG			

- Nutzen / Ziele**
- Verbesserung der Verkehrssicherheit
 - Neugestaltung in Abstimmung mit der Bahnhofsentwicklung

Koordination Tempo 30 in den Wohnquartieren, Masterplan Bahnhof

Priorität Erste Zweite Dritte

Querung Werft-/ Neubrunnenstrasse / Hinterwidenweg

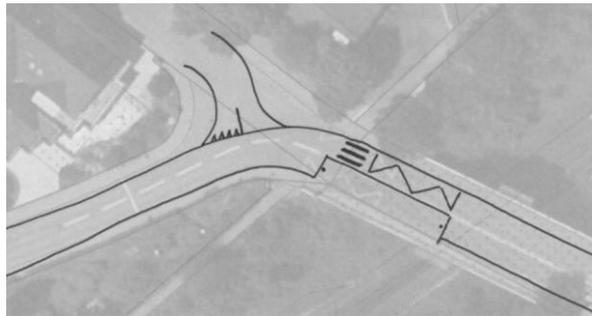
Massnahmen-Nr. 3

Ausgangslage Die heutige Situation ist für den Fuss- und Veloverkehr nicht zufriedenstellend. Im Knotenbereich sind die Sichtweiten durch die Topografie nicht gewährleistet (Einschränkung der Verkehrssicherheit). Mit der Realisierung der Glattalbahn wuchs in den letzten Jahren die Bedeutung des Hinterwidenwegs als wichtige Verbindung zur Haltestelle Balsberg. Der Fussgängerstreifen liegt nicht in der Verlängerung des Hinterwidenwegs (Umweg für den Fussverkehr). An den Quartierworkshops wurden zudem die mangelhafte Schulwegsicherheit, die kritischen Überholmanöver des MIV beim Bedienen der Bushaltestelle und die Wendemanöver durch Schwerverkehr in der Neubrunnenstrasse bemängelt.

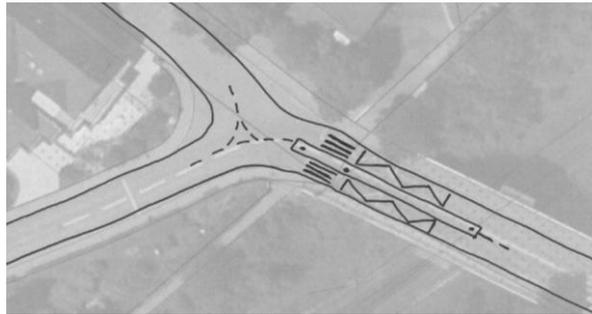
Massnahme Der Knoten benötigt eine detaillierte Schwachstellenanalyse. Im Zuge der anschliessenden Optimierung des Knotenbereiches können auch Änderungen bei der Signalisation vorgesehen werden. Mögliche Ansätze sind:

1. Einengungen mit einer Bushaltestelle in beide Fahrrichtungen
2. Mehrzweckstreifen zwischen den zwei Bushaltestellen
3. Evtl. Einführung von Tempo-30 im angrenzenden Quartier Holberg

Ansatz 1



Ansatz 2



Massnahmentyp	<input type="checkbox"/> sofort erstellen	<input checked="" type="checkbox"/> Unterhaltsarbeiten	<input checked="" type="checkbox"/> Projekt lancieren	<input type="checkbox"/> Anfrage Dritter
Problemdruck	<input checked="" type="checkbox"/> stark	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
Kosten	<input type="checkbox"/> bis 0.3 Mio	<input checked="" type="checkbox"/> bis 1.0 Mio	<input type="checkbox"/> bis 5.0 Mio	<input type="checkbox"/> über 5.0 Mio
Verantwortlichkeit	Stadt Kloten			
Weitere Beteiligte	Stadtpolizei, VBG			

- Nutzen / Ziele**
- Minderung des Konfliktpotenzials im Knotenbereich
 - Verbesserung der Querung für den Fuss- und Radverkehr
 - Reduktion der Geschwindigkeiten

Koordination Tempo 30 in den Wohnquartieren, Unterhaltsarbeiten Hinterwidenweg, Fuss- und Veloweg Hinterwidenweg

Priorität Erste Zweite Dritte

**Betriebs- und Gestaltungskonzept Schaffhauserstrasse
Abschnitt Süd**

Massnahmen-Nr. 4

Schwachstelle

Die Schaffhauserstrasse ist für den Veloverkehr eine direkte Verbindung nach Glattbrugg / Oerlikon / Zürich. Der bereits bestehende Radstreifen ist nicht immer durchgehend markiert und zu schmal. Velobevorzugungsmassnahmen an den Lichtsignalanlagen sind nicht vorhanden. Ziel ist, die Verbindung für den Veloverkehr gemäss der aktuellen Radwegrichtlinie zu optimieren.

An den Quartierworkshops wurde zudem die Rückstausituation der Buslinie 735 und 732 kritisiert. Unklar ist, ab wann die regionale Verkehrssteuerung umgesetzt wird.

Massnahmenplan



Massnahmen

Ab der Claudia Kreuzung bis an den Knoten Balsberg beträgt die Fahrbahnbreite 9.00m. Es wird empfohlen, je 1.50m breite Radstreifen zu markieren. Folgende Querschnittaufteilung ist vorzusehen (1.50m – 3.00m – 3.00m – 1.50m).

Abschnitt Kreisel Lindenstrasse bis Claudia Kreuzung beträgt die Fahrbahnbreite 9.50m. Aufgrund der engen Platzverhältnisse durch den langgezogenen Linksabbiegestreifens wird empfohlen mindestens ein 1.25m breiter Radstreifen hangaufwärts anzubieten. Folgende Querschnittaufteilung ist vorzusehen (2.75m – 2.75m – 2.75m – 1.25m).

An den Knotenpunkten ist eine generelle Überprüfung vorzusehen. Es fehlen entsprechende Aufstellflächen wie separate Abbiegestreifen oder Velosäcke sowie Absenkungen bei Übergängen von Radweg zu Radstreifen.

Claudia Kreuzung - Vorgezogene Aufstellflächen (Velosäcke) markieren. „Vorgrün“ für Velo anbieten.

Knoten Bramen - Vorgezogene Aufstellflächen (Velosäcke) markieren. „Vorgrün“ für Velos anbieten. Dabei Aufhebung Linksabbiegeverbot prüfen (führt zu Schleichverkehr auf dem Balsbergweg). Zudem Schrägparkierung bei Fussgängerstreifen nach Möglichkeit neu organisieren (Konflikte zw. Fussverkehr/MIV).

Knoten Balsberg - Vorgezogene Aufstellflächen (Velosäcke) markieren. „Vorgrün“ für Velos anbieten. Sichere und komfortable Übergänge vom Radweg zum Radstreifen erstellen.

Im Zuge der aufgeführten Anpassungen sollte der Abgleich mit dem Verkehrssteuerungskonzept Raum Kloten erfolgen. Eine Verbesserung der aktuellen Situation für den öffentlichen Verkehr mittels Priorisierung wird empfohlen.

Massnahmentyp	<input type="checkbox"/> sofort erstellen	<input type="checkbox"/> Unterhaltsarbeiten	<input checked="" type="checkbox"/> Projekt lancieren	<input checked="" type="checkbox"/> Anfrage Dritter
Problemdruck	<input type="checkbox"/> stark	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
Kosten	<input type="checkbox"/> bis 0.3 Mio	<input checked="" type="checkbox"/> bis 1.0 Mio	<input type="checkbox"/> bis 5.0 Mio	<input type="checkbox"/> über 5.0 Mio
Verantwortlichkeit	Stadt Kloten, AFM			
Weitere Beteiligte	Stadtpolizei, Kapo, Pro Velo			

Nutzen / Ziele

- Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr
- Einheitliches, attraktives und komfortables Angebot für den Radverkehr
- Anschlusssicherheit für die Buslinie 732 und 735 am Bahnhof Kloten und Flughafen

Koordination

Verkehrssteuerungskonzept Raum Kloten, Betriebs- und Gestaltungskonzept Schaffhauserstrasse (Zentrumsabschnitt)

Priorität

- Erste Zweite Dritte

Verkehrsgutachten Bahnhofstrasse

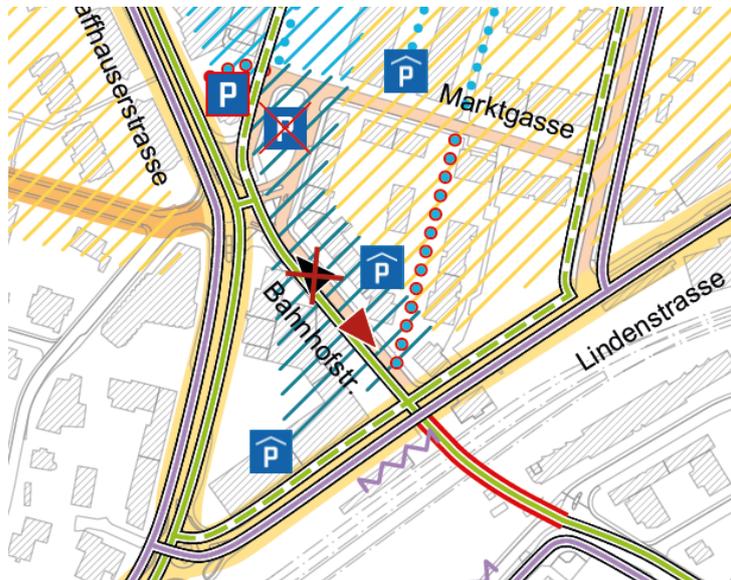
Massnahmen-Nr. 5

Schwachstelle

Die Bahnhofstrasse ist für den MIV im Einbahnverkehr in Fahrtrichtung Zentrumskreisel signalisiert. Für den Veloverkehr ist in Gegenrichtung ein Velostreifen markiert. Der starke Linksabiegestrom von der Linden- in die Bahnhofstrasse führt zu einem Rückstau bis in den Kreisel Schaffhauser-/Lindenstrasse. Zudem führt die 90°-Anordnung der Parkfelder entlang den privaten Liegenschaften zu einem erhöhten Konfliktpotenzial für den Veloverkehr bei Parkiermanövern.

Massnahme

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, Schaffung einer attraktiven Fusswegverbindung zwischen Bahnhof und Stadtplatz und siedlungsverträglicheren Abwicklung des Verkehrs sind in einem Verkehrsgutachten die Einführung einer Begegnungszone und das Umkehren der Einbahnrichtung zu prüfen.



	<input type="checkbox"/> sofort erstellen	<input type="checkbox"/> Unterhaltsarbeiten	<input checked="" type="checkbox"/> Projekt lancieren	<input checked="" type="checkbox"/> Anfrage Dritter
Problemdruck	<input type="checkbox"/> stark	<input type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> gering	
Kosten	<input checked="" type="checkbox"/> bis 0.3 Mio	<input type="checkbox"/> bis 1.0 Mio	<input type="checkbox"/> bis 5.0 Mio	<input type="checkbox"/> über 5.0 Mio
Verantwortlichkeit	Stadt Kloten			
Weitere Beteiligte	Gewerbe Bahnhofstrasse, Stadtpolizei, Pro Velo			

- Nutzen / Ziele**
- Verbesserung der Verkehrssicherheit
 - Optimierung der betrieblichen Organisation und Komfort für die verschiedenen Verkehrsteilnehmenden
 - Erstellung von direkten, komfortablen und sicheren Fuss- und Radverkehrsverbindungen zwischen Bahnhof und Zentrum
 - Berücksichtigung der privaten und kommerziellen Interessen
- Koordination**
- Betriebs- und Gestaltungskonzept Bahnhof Nord
 - Fusswegverbindung Bahnhof – Marktgasse und Unterführung Bahnhof (Studienauftrag Bahnhof Nord)
 - Neubau Coop

Priorität Erste Zweite Dritte

Fuss- und Veloverbindung Flughafen – Zentrum

Massnahmen-Nr. 7

Schwachstelle

Während der Quartierworkshops wurde darauf hingewiesen, dass eine direkte Verbindung für den Fuss-/Veloverkehr über die Autobahn in Verlängerung zum heutigen Fuss- und Veloweg entlang des Altbachs wünschenswert ist.

Massnahme

Im Zusammenhang mit der Glattalbahnen-Verlängerung Kloten wird zwischen Flughafen und Stadtzentrum ein Viadukt über die Autobahn erstellt. Entlang des Bahntrassees wird ein Fuss-/Veloweg realisiert.

Neue Fuss- und Radverkehrsverbindung zwischen Flughafen und Zentrum



Massnahmentyp	<input type="checkbox"/> sofort erstellen	<input type="checkbox"/> Unterhaltsarbeiten	<input checked="" type="checkbox"/> Projekt lancieren	<input checked="" type="checkbox"/> Anfrage Dritter
Problemdruck	<input type="checkbox"/> stark	<input type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> gering	
Kosten	<input type="checkbox"/> bis 0.3 Mio	<input type="checkbox"/> bis 1.0 Mio	<input type="checkbox"/> bis 5.0 Mio	<input checked="" type="checkbox"/> über 5.0 Mio
Verantwortlichkeit	Stadt Kloten, VBG			
Weitere Beteiligte	Diverse			

Nutzen / Ziele

- Direkte, sichere und attraktive Fuss- und Veloverbindung zwischen dem Flughafen und dem Zentrum

Koordination

- Projekt Glattalbahnen-Verlängerung Kloten
- Gestaltungsplan Brüel

Priorität

Erste Zweite Dritte

Fuss- und Veloverbindung Hinterwidenweg

Massnahmen-Nr. 9

Schwachstelle Mit der Inbetriebnahme der Glattbahn hat der Bahnhof Balsberg als Umsteigepunkt zwischen Tram, Bus und Bahn an Bedeutung gewonnen. Für den Veloverkehr aus dem Quartier Holberg fehlt heute allerdings eine direkte Linienführung an den Bahnhof Balsberg. Der Hinterwidenweg wird vermehrt als direkte Wegeverbindung vom Veloverkehr genutzt, obwohl er lediglich als Fussweg signalisiert ist. Durch seinen eher schmalen Ausbaustandard (Breite = max. 2.50m) führt dies zu Konflikten zwischen dem Fuss- und Veloverkehr.

Massnahme Ein Ausbau des Fussweges auf 3.5m ist zu prüfen. Die Signalisation ist zu Gunsten des Veloverkehrs anzupassen (Änderung in Fuss-/Radweg im Gegenverkehr). Bestehende Treppenanlagen im Wegverlauf sind durch Rampen zu ersetzen. Des Weiteren ist die Zufahrt entlang dem Bahnperon mit der SBB abzuklären und der Bedarf für nahe Veloabstellmöglichkeit zwischen Bahnhof und Tramhaltestelle zu prüfen.

Situationsplan



Massnahmentyp	<input type="checkbox"/> sofort erstellen	<input checked="" type="checkbox"/> Unterhaltsarbeiten	<input checked="" type="checkbox"/> Projekt lancieren	<input type="checkbox"/> Anfrage Dritter
Problemdruck	<input type="checkbox"/> stark	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
Kosten	<input type="checkbox"/> bis 0.3 Mio	<input type="checkbox"/> bis 1.0 Mio	<input checked="" type="checkbox"/> bis 5.0 Mio	<input type="checkbox"/> über 5.0 Mio
Verantwortlichkeit	Stadt Kloten			
Weitere Beteiligte	Kantonspolizei, Stadtpolizei, SBB			

Nutzen / Ziele

- Direkte (Fuss-/)Velowegverbindung an den Bahnhof Balsberg
- Verbesserung des Velonetzes

Hinweis:
Von der Begleitgruppe wurde das Bedürfnis zwar erkannt, allerdings kann davon ausgegangen werden, dass erheblicher Landerwerb erforderlich ist und sich somit der Prozess schwierig gestalten wird.

Koordination Querung Werft-/Neubrunnenstrasse/Hinterwidenweg

Priorität Erste Zweite Dritte

Betriebs- und Gestaltungskonzept Dorfstrasse

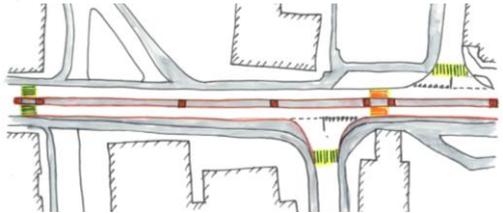
Massnahmen-Nr. 12

Schwachstelle Für den Fuss- und Radverkehr fehlen direkte Querungsmöglichkeiten in und aus dem Zentrum über die Dorfstrasse. Die bestehende Unterführung bei der Kirche wird vom Fussverkehr ungenutzt. Oft wird die Strasse oberirdisch gequert, was zu kritischen Situationen zwischen dem Fussverkehr und dem Fahrzeugverkehr führt.

Die Anschlüsse des öV (Bus) an den Bahnhof Kloten, Flughafen und Bahnhof Bassersdorf können besonders während der Spitzenzeiten aufgrund der Rückstausituation am Knoten Wilden Mann nicht sichergestellt werden. Die Haltestelle Wilden Mann, Kirchgasse, Lindenstrasse und Rankstrasse wurden als Busbuchten erstellt. Die Busbucht hat in städtischen Verhältnissen wesentliche Nachteile, wie beispielweise das Aus- und Einfädeln in den Verkehrsfluss und das Überholen des motorisierten Individualverkehrs beim Bedienen der Haltestelle. Dadurch entsteht ein zusätzlicher Rückstau an den Knoten Wilden Mann oder Kreisel Swiss.

Mögliche Massnahme Die Optimierung der Situation für den Fussverkehr ist im Zuge eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes gemeinsam mit dem Kanton anzugehen.

Mehrzweckstreifen Die Verbesserung der Quersituation kann mit der Erstellung eines Mehrzweckstreifens zwischen der Einmündung Gerlisbergstrasse bis zur Einmündung Kalchengasse erreicht werden. Mit dem Mehrzweckstreifen lassen sich die Ein- und Abbiegemöglichkeit für den motorisierten Verkehr verbessern, die Querbarkeit für den Radverkehr optimieren und mit einem oberirdischen Fussgängerstreifen (evtl. lediglich Fussgängerfurt) eine direkte Querungsmöglichkeit für den Fussverkehr realisieren. Eine kostengünstige Umsetzung lässt sich z.B. mit temporären Kunststoffelementen für die Fahrbahnabtrennung und einer hellgrauen farblichen Gestaltung des Mehrzweckstreifens erreichen.



Die Signalisation „Unterführung“ für den Fussverkehr ist zu entfernen.

Fahrbahnhaltestellen Im Sinne eines leistungsfähigen öV-Bus-Netzes sind die Verlustzeiten für den städtischen Busbetrieb zu minimieren. Bei den Haltestellen Kirchgasse und Lindenstrasse ist ein Umbau in Fahrbahnhaltestellen prüfenswert. Zudem sollte untersucht werden, ob der Fahrgastumschlag am Knoten Wilden Mann mit der Wartezeit bei der LSA kombiniert werden kann.

Massnahmentyp	<input type="checkbox"/> sofort erstellen	<input type="checkbox"/> Unterhaltsarbeiten	<input checked="" type="checkbox"/> Projekt lancieren	<input checked="" type="checkbox"/> Anfrage Dritter
Problemdruck	<input checked="" type="checkbox"/> stark	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
Kosten	<input type="checkbox"/> bis 0.3 Mio	<input checked="" type="checkbox"/> bis 1.0 Mio	<input type="checkbox"/> bis 5.0 Mio	<input type="checkbox"/> über 5.0 Mio
Verantwortlichkeit	Stadt Kloten, AFM			
Weitere Beteiligte	Stadtpolizei, VBG, Kantonspolizei			

- Nutzen / Ziele**
- Verbesserung der Querung für den Fuss- und Radverkehr
 - Optimierung der Abbiegebeziehungen für den MIV
 - Verbesserung der Anschlusssicherheit an die S-Bahn
 - Attraktiver Busbetrieb (Unterstützung des Verlagerungseffekts)
- Koordination**
- Verkehrssteuerungskonzept
 - Knotenstudie Zum Wilden Mann
 - Busführung Zentrum
 - Verkehrsgutachten Gerbe-/Kalchengasse

Priorität Erste Zweite Dritte

Betriebs- und Gestaltungskonzept Lindenstrasse / Bahnhof

Massnahmen-Nr. 13

Schwachstelle Die Lindenstrasse ist die Hauptverbindung zwischen Bassersdorf und Glattbrugg. Der Durchgangsverkehr hat einen Anteil von 40% am Gesamtverkehr. Besonders am Bahnhofvorplatz kommt es aufgrund der hohen Verkehrsmengen während der Spitzenzeiten zu Konflikten zwischen dem querenden Fussverkehr und dem motorisierten Verkehr.

Am Quartierworkshop wurde zudem die Knotensituation Petergasse / Lindenstrasse bemängelt. Der motorisierte Verkehr missachtet die Vorrtrittsregelung des Fussgängerstreifens und der öffentliche Verkehr drängt auf eine hindernisfreie Fahrt in die Petergasse.

Massnahmen Die Schwachstellen im Bereich des Bahnhofvorplatzes sowie im weiteren Verlauf der Lindenstrasse sind mittels eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes zu definieren und zu optimieren. Zudem ist das Verkehrs- und Geschwindigkeitsregime zu überprüfen.

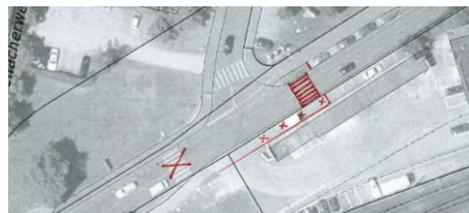
Das Verkehrskonzept Zentrum hat aufgezeigt, dass zur Verbesserung der Fahrplanstabilität im Busnetz die Führung der Buslinien 733 und 735 von der Dorfstrasse über die Lindenstrasse an den Bahnhof zweckmässig ist. Mit dieser neuen Busführung ist die Haltestelle Lindenstrasse von der Dorfstrasse in die Lindenstrasse zu verlegen. Die behindertengerechte Anordnung der Bushaltestelle ist im Rahmen des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes aufzuzeigen. Zudem wird im Rahmen des Vorprojekts der Glattalbahn der Knoten Linden-/Industriestrasse hinsichtlich Leistungsfähigkeit und die Befahrbarkeit für den Bus verbessert.

Petergasse/ Lindenstrasse Kurzfristig können am Knoten Petergasse/Lindenstrasse folgende Optimierungen die heutige Situation verbessern.

Variante 1
Aufhebung des Fussgängerstreifens

Variante 2
Aufwertung mit einer Mittelinsel

Variante 3
Verschiebung des Fussgängerstreifens



Massnahmentyp	<input type="checkbox"/> sofort erstellen	<input checked="" type="checkbox"/> Unterhaltsarbeiten	<input checked="" type="checkbox"/> Projekt lancieren	<input type="checkbox"/> Anfrage Dritter
Problemdruck	<input checked="" type="checkbox"/> stark	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
Kosten	<input type="checkbox"/> bis 0.3 Mio	<input type="checkbox"/> bis 1.0 Mio	<input checked="" type="checkbox"/> bis 5.0 Mio	<input type="checkbox"/> über 5.0 Mio
Verantwortlichkeit	Stadt Kloten			
Weitere Beteiligte	Kantonspolizei, Stadtpolizei			

- Nutzen / Ziele**
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
 - Verbesserung Fahrplanstabilität im öV

- Koordination**
- Verkehrsgutachten Bahnhofstrasse
 - Vorprojekt Glattalbahn
 - Studienauftrag Bahnhof Nord
 - Betriebs- und Gestaltungskonzept Dorfstrasse

Priorität Erste Zweite Dritte

Verkehrskonzept Gerlisberg**Massnahmen-Nr. 15**

Schwachstelle	In Gerlisberg besteht für einen Weiler ein unverhältnismässig hohes Verkehrsaufkommen. Aufgrund der täglichen Rückstausituation auf der A1 Gubristtunnel, am Knoten Wilden Mann und im Zentrum von Bassersdorf kann Durchgangsverkehr (Schleichverkehr) durch Gerlisberg beobachtet werden. Dieser Schleichverkehr führt zu einer Einschränkung der Verkehrssicherheit in Gerlisberg und zur Beeinträchtigung der Wohn- und Lebensqualität im Weiler. Ausserdem verursacht der zusätzliche Verkehr ein erhöhtes Konfliktpotenzial und Rückstausituationen in Gerlisberg selbst, in Kloten (Gerlisbergstrasse), in Birchwil und in Bassersdorf.
Ausgangslage	Seit Fertigstellung des ersten GVK von 2013 wurde in Gerlisberg eine Tempo-30-Zone zur Erhöhung des Durchfahrtswiderstandes eingeführt und die Eigentalerstrasse gesperrt. Somit wurden wirkungsvolle Massnahmen zur Vermeidung des Schleichverkehrs vorgenommen.
Massnahme	Nun sollen die Strassenräume in Gerlisberg aufgewertet werden, damit sich die Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr verbessert.

Massnahmentyp	<input type="checkbox"/> sofort erstellen	<input type="checkbox"/> Unterhaltsarbeiten	<input checked="" type="checkbox"/> Projekt lancieren	<input type="checkbox"/> Anfrage Dritter
Problemdruck	<input type="checkbox"/> stark	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
Kosten	<input type="checkbox"/> bis 0.3 Mio	<input checked="" type="checkbox"/> bis 1.0 Mio	<input type="checkbox"/> bis 5.0 Mio	<input type="checkbox"/> über 5.0 Mio
Verantwortlichkeit	Stadt Kloten			
Weitere Beteiligte	AFM, Kantonspolizei			

Nutzen / Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Vermeidung von Durchgangsverkehr in Gerlisberg, Kloten, Birchwil und Bassersdorf • Klare Verkehrshierarchie zwischen Hauptverkehr- und Erschliessungsstrassen • Erhöhung der Verkehrssicherheit in Gerlisberg • Aufwertung der Wohn- und Lebensqualität in Gerlisberg
-----------------------	--

Koordination	Strassensanierungsprojekten
---------------------	-----------------------------

Priorität	<input type="checkbox"/> Erste	<input checked="" type="checkbox"/> Zweite	<input type="checkbox"/> Dritte
------------------	--------------------------------	--	---------------------------------

Betriebs- und Gestaltungskonzept Schaffhauserstrasse Zentrumsabschnitt

Massnahmen-Nr. 17

Schwachstelle Für die Schaffhauserstrasse wurde bereits 2015 in Zusammenarbeit mit dem Kanton ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) erarbeitet. Das BGK sieht vor, den Abschnitt zwischen Kreisel Lindenstrasse und dem Knoten Wilder Mann aus Sicht Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität zu optimieren.
Besonders Massnahmen im Bereich der Querungsstelle über die Schaffhauserstrasse in Verlängerung der Fuss-/Veloverkehrsachse entlang des Altbachs sowie die Reduktion der Geschwindigkeit entlang des Strassenabschnittes sollen die Sicherheit an der Strasse erhöhen.

Massnahmenplan



Massnahmen Abstimmung auf Verkehrssteuerungskonzept Raum Kloten erfolgen. Eine Verbesserung der aktuellen Situation für den öffentlichen Verkehr mittels Priorisierung wird empfohlen.
Abstimmung auf geplante Velomassnahmen am Knoten Wilder Mann

Massnahmentyp	<input type="checkbox"/> sofort erstellen	<input type="checkbox"/> Unterhaltsarbeiten	<input type="checkbox"/> Projekt lancieren	<input checked="" type="checkbox"/> Anfrage Dritter
Problemdruck	<input checked="" type="checkbox"/> stark	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
Kosten	<input type="checkbox"/> bis 0.3 Mio	<input checked="" type="checkbox"/> bis 1.0 Mio	<input type="checkbox"/> bis 5.0 Mio	<input type="checkbox"/> über 5.0 Mio
Verantwortlichkeit	Stadt Kloten			
Weitere Beteiligte	TBA, Kantonspolizei, Stadtpolizei, VBG			

- Nutzen / Ziele**
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr
 - Abstimmung auf die aktuellen Erkenntnisse
 - Anschlusssicherheit für die Buslinie 732 und 735 am Bahnhof Kloten und Flughafen
 - Attraktivitätssteigerung öffentlicher Raum

- Koordination**
- Verkehrssteuerungskonzept Raum Kloten
 - Betriebs- und Gestaltungskonzept Schaffhauserstrasse (Abschnitt Süd)
 - Knotenstudie Wilder Mann

Priorität Erste Zweite Dritte

Querung Lufingerstrasse

Massnahmen-Nr. 19

Schwachstelle

Im Bereich Lufinger-/ Talacherstrasse und Chasernweg gestaltet sich die Situation für den Fuss-/Veloverkehr relativ unübersichtlich. Der kombinierte Fuss-/Radweg endet im Teilabschnitt zwischen Talacherstrasse und Chasernweg, da der Abschnitt zudem die Funktion für die MIV-Erschliessung übernimmt. Aufgrund der Hecken und der Geländemodellierung bestehen eingeschränkte Sichtweiten. Im Bereich des Chasernweges ist Abbiegen des MIV mit hohen Geschwindigkeiten zu beobachten.

Massnahmen

Mögliche Massnahmen sind:

Massnahmen

1. Schritt

Anpassung der Böschungen und Rückschneiden der Hecken, um die Sichtweiten zu optimieren (Unterhaltsarbeiten)



**Hecken schneiden
Böschung anpassen**

Massnahmen

2. Schritt

Trottoirüberfahrt V-reduzierend gestalten. Vortritt Velo- und Fussverkehr klarer signalisieren



Einfahrtsgeschwindigkeit mit Erhöhung Vertikalversatz verringern

Vortritt Velo Klar signalisieren

Massnahmentyp

sofort erstellen Unterhaltsarbeiten Projekt lancieren Anfrage Dritter

Problemdruck

stark mittel gering

Kosten

bis 0.3 Mio bis 1.0 Mio bis 5.0 Mio über 5.0 Mio

Verantwortlichkeit

Stadt Kloten, TBA

Weitere Beteiligte

Kantonspolizei

Nutzen / Ziele

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Klärung der Situation

Hinweis:

Von der Begleitgruppe wurde die Situation als übersichtlich eingestuft. Die Massnahme wird trotz der Kosten- und Problemeinschätzung in die dritte Priorität eingeordnet.

Koordination

- Tempo-30 in den Wohnquartieren
- Massnahmenblatt Nr. 64

Priorität

Erste Zweite Dritte

Betriebs- und Gestaltungskonzept Rankstrasse

Massnahmen-Nr. 20

Ausgangslage An den Quartierworkshops wurde die heutige Situation entlang der Rankstrasse als mangelhaft bezeichnet. Kritisiert wurden die fehlende Schulwegsicherheit und die ungenügende Behindertengerechtigkeit im Bereich Wohnheim. Konkrete Schwachstellen sind das lückenhafte Trottoir entlang der westlichen Strassenseite sowie die Querungsmöglichkeit der Rankstrasse, die fehlenden Sichtweiten bei den Knoten, bei den privaten Ein- und Ausfahrten sowie bei den Parkfeldern. Des Weiteren wird quartierfremder Verkehr (Schleichverkehr) über Gerlisberg kritisiert sowie die teilweise unangepassten Geschwindigkeiten durch den motorisierten Verkehr. Bei den Bushaltestellen wurden das missverständliche Doppelangebot sowie die Bedienung und Zugang an die Bushaltestellen beanstandet. Unterdessen wurde zur Verkehrsberuhigung eine Tempo-30-Zone eingerichtet und einzelne Querungssituationen verbessert.

Massnahme Im Rahmen der nächsten Strassensanierung ist die Behebung aller noch vorhandenen Schwachstellen zu prüfen und geeignete Massnahmen zu treffen.

Situation



Massnahmentyp	<input type="checkbox"/> sofort erstellen	<input type="checkbox"/> Unterhaltsarbeiten	<input checked="" type="checkbox"/> Projekt lancieren	<input type="checkbox"/> Anfrage Dritter
Problemdruck	<input type="checkbox"/> stark	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
Kosten	<input type="checkbox"/> bis 0.3 Mio	<input checked="" type="checkbox"/> bis 1.0 Mio	<input type="checkbox"/> bis 5.0 Mio	<input type="checkbox"/> über 5.0 Mio
Verantwortlichkeit	Stadt Kloten			
Weitere Beteiligte	Stadtpolizei, Kantonspolizei			

- Nutzen / Ziele**
- Verbesserung der Verkehrssicherheit
 - Neugestaltung

Koordination Unterhaltsarbeiten Rankstrasse

Priorität Erste Zweite Dritte

Längs- und Querverbindung Lufinger-/ Alte Landstrasse

Massnahmen-Nr. 22

Schwachstelle Der Fuss-/Radweg entlang der Lufingerstrasse variiert in seiner Breite. An den schmaleren Stellen kommt es vor allem bei Velogegegenverkehr zu kritischen Situationen. Nach Schulschluss sind zudem viele Kinder auf dem Fuss-/Radweg unterwegs. Bei Rangeleien kann es zu gefährlichen Situationen mit dem MIV kommen. Die Fussgängerunterführung wird von der Bevölkerung eher als unattraktiv empfunden und teilweise sogar gemieden. Oberirdisches Queren führt zu kritischen Situationen.

Massnahmen Aus baulicher Sicht ist die Situation im genannten Abschnitt übersichtlich und klar. In baulicher Hinsicht besteht kein Handlungsbedarf. Zur Erhöhung der Sicherheit ist eine gelbe Randmarkierung auf dem Fuss-/Radweg parallel zur Strasse zu prüfen. Die Beleuchtung des Fuss-/Radweges könnte zudem optimiert werden.

Die Benützung der Unterführung sowie des Fussgängerstreifens kann nicht polizeilich durchgesetzt werden. Absperrlemente könnten das oberirdische Queren ausserhalb des vorgesehenen Querungsbereichs verunmöglichen.

Ist-Situation



Massnahmentyp	<input checked="" type="checkbox"/> sofort erstellen	<input type="checkbox"/> Unterhaltsarbeiten	<input type="checkbox"/> Projekt lancieren	<input checked="" type="checkbox"/> Anfrage Dritter
Problemdruck	<input checked="" type="checkbox"/> stark	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
Kosten	<input checked="" type="checkbox"/> bis 0.3 Mio	<input type="checkbox"/> bis 1.0 Mio	<input type="checkbox"/> bis 5.0 Mio	<input type="checkbox"/> über 5.0 Mio
Verantwortlichkeit	Stadt Kloten, AFM			
Weitere Beteiligte	Kantonspolizei			

Nutzen / Ziele

- Mit der Markierung soll die Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmenden visuell erhöht werden.

Koordination -

Priorität Erste Zweite Dritte

Querung Zipfelstrasse / Alte Landstrasse / Weinbergstrasse**Massnahmen-Nr. 23**

Schwachstelle Die Querung Zipfelstrasse / Alte Landstrasse / Weinbergstrasse ist aus Sicht der Bevölkerung besonders für Schulkinder gefährlich. Die talwärts fahrenden Fahrzeuge sind oft schnell unterwegs, was zu kritischen Situationen für den Fussverkehr besonders beim Queren führt. Das Fehlen des Trottoirs auf Seite der Haltestelle führt dazu, dass der Fussverkehr auf der Strasse geht oder rücksichtslos die Strasse quert. Besonders beim Bedienen der Haltestelle Chanzler kann beobachtet werden, dass die Fahrgäste vor und hinter dem Bus die Strasse queren.

Massnahmen Die Kurvensituation und die topografischen Bedingungen tragen zu hohen Geschwindigkeiten beim MIV bei. Es sind geeignete Massnahmen zu treffen, um die Situation zu optimieren. Neben der Überprüfung der Einführung einer Tempo-30-Zone (geeignete Massnahmen im Zusammenhang mit dem Busbetrieb prüfen) sollten unabhängig vom Geschwindigkeitsregime verkehrsberuhigende und sicherheitsrelevante Massnahmen umgesetzt werden.

Evtl. könnte die Haltestelle als Buskap erstellt werden (vgl. Massnahmenblatt Nr. 3 Neubrunnenstrasse Variante 1)

	<input type="checkbox"/> sofort erstellen	<input type="checkbox"/> Unterhaltsarbeiten	<input checked="" type="checkbox"/> Projekt lancieren	<input type="checkbox"/> Anfrage Dritter
Problemdruck	<input type="checkbox"/> stark	<input type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> gering	
Kosten	<input type="checkbox"/> bis 0.3 Mio	<input checked="" type="checkbox"/> bis 1.0 Mio	<input type="checkbox"/> bis 5.0 Mio	<input type="checkbox"/> über 5.0 Mio
Verantwortlichkeit	Stadt Kloten			
Weitere Beteiligte	Kantonspolizei, Stadtpolizei, VBG			

Nutzen / Ziele

- Mit verkehrsberuhigenden Massnahmen können die Geschwindigkeiten reduziert und die Verkehrssicherheit für den Fussverkehr (Schulkinder) erhöht werden
- Die Erstellung eines Haltestellenkaps ermöglicht neben der Funktion als einengendes Element zudem die Erhöhung der Sicherheit der ein-/aussteigenden Passagiere

Hinweis:

Von der Begleitgruppe wurde die Situation weniger kritisch eingestuft.

Koordination Tempo-30 in den Wohnquartieren, evtl. mit Unterhaltsarbeiten Alte Landstrasse

Priorität Erste Zweite Dritte

Veloverbindung Ruebisbach – Flughafen

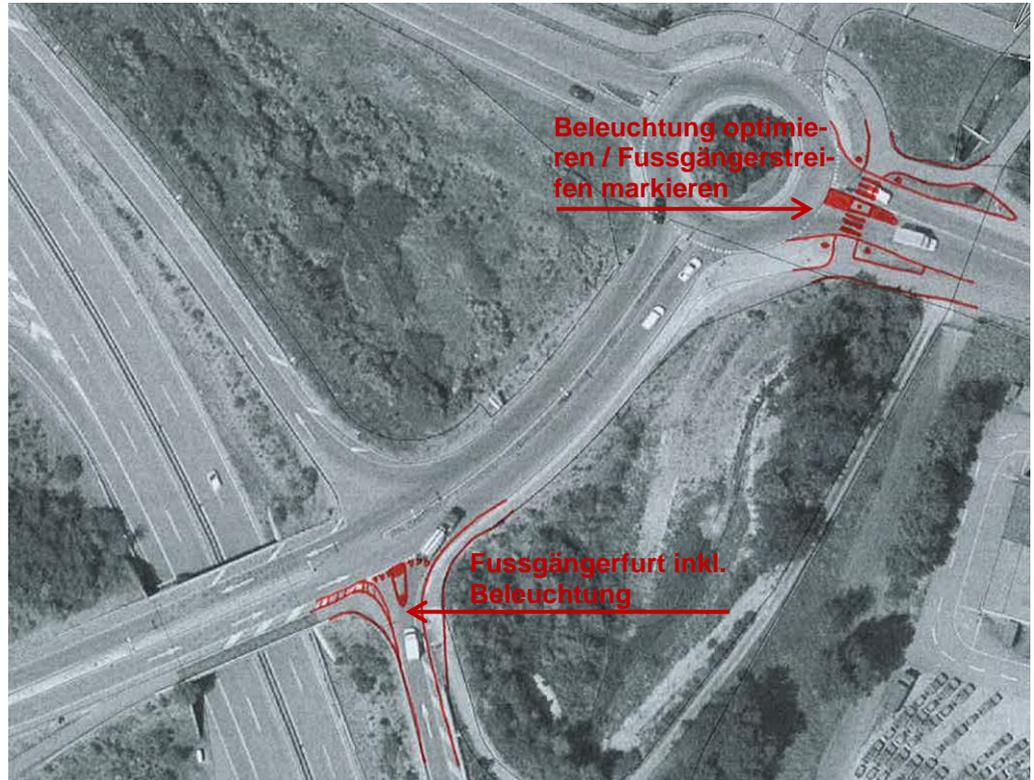
Massnahmen-Nr. 24

Schwachstelle Aus Sicht der Bevölkerung wurde vor allem die fehlende Sicherheit beim Queren der Bülacher-Strasse am Kreisel kritisiert. Im weiteren Verlauf, um zur Panzerpiste zu gelangen, ist der Fuss- und Veloverkehr gezwungen, die Autobahnausfahrt (ohne Schutzvorkehrung) zu queren. Dies führt zu kritischen Situationen zwischen den Querenden und den mit hohen Geschwindigkeiten herannahenden und in Richtung Kreisel abbiegenden Fahrzeugen.

Massnahme Mögliche Massnahmen zur Optimierung der Situation:

- Fussgängerstreifen am Kreisel und/oder Beleuchtung optimieren
- Schutzinsel im Bereich der Autobahnausfahrt

Situationsplan



Massnahmentyp	<input type="checkbox"/> sofort erstellen	<input type="checkbox"/> Unterhaltsarbeiten	<input checked="" type="checkbox"/> Projekt lancieren	<input checked="" type="checkbox"/> Anfrage Dritter
Problemdruck	<input type="checkbox"/> stark	<input type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> gering	
Kosten	<input checked="" type="checkbox"/> bis 0.3 Mio	<input type="checkbox"/> bis 1.0 Mio	<input type="checkbox"/> bis 5.0 Mio	<input type="checkbox"/> über 5.0 Mio
Verantwortlichkeit	Kanton Zürich (Projekt wurde bereits lanciert, verschiedene Massnahmen werden geprüft)			
Weitere Beteiligte	Kantonspolizei, TBA, Astra			

Nutzen / Ziele

- Verbesserung der Fuss- und Veloverkehrsführung aus dem Hohrainliquartier Richtung Panzerpiste

Koordination Bypass A51 Kloten Nord

Priorität Erste Zweite Dritte

Einbahn Alte Egetswilerstrasse

Massnahmen-Nr. 26

Schwachstelle Aufgrund des schmalen Querschnitts an der Egetswilerstrasse kommt es teilweise zu heiklen Fahrmanövern während des Begegnungsfalles PW/PW resp. zu Konflikten zwischen dem Fussverkehr und dem motorisierten Verkehr. Am Quartierworkshop wurden entsprechende Massnahmen gefordert.

Massnahme Ein Einbahnsystem ist zu prüfen.



Massnahmentyp	<input type="checkbox"/> sofort erstellen	<input checked="" type="checkbox"/> Unterhaltsarbeiten	<input type="checkbox"/> Projekt lancieren	<input type="checkbox"/> Anfrage Dritter
Problemdruck	<input type="checkbox"/> stark	<input type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> gering	
Kosten	<input checked="" type="checkbox"/> bis 0.3 Mio	<input type="checkbox"/> bis 1.0 Mio	<input type="checkbox"/> bis 5.0 Mio	<input type="checkbox"/> über 5.0 Mio
Verantwortlichkeit	Stadt Kloten			
Weitere Beteiligte	Kantonspolizei			

Nutzen / Ziele

- Klärung der Situation

Koordination Tempo-30 in den Wohnquartieren

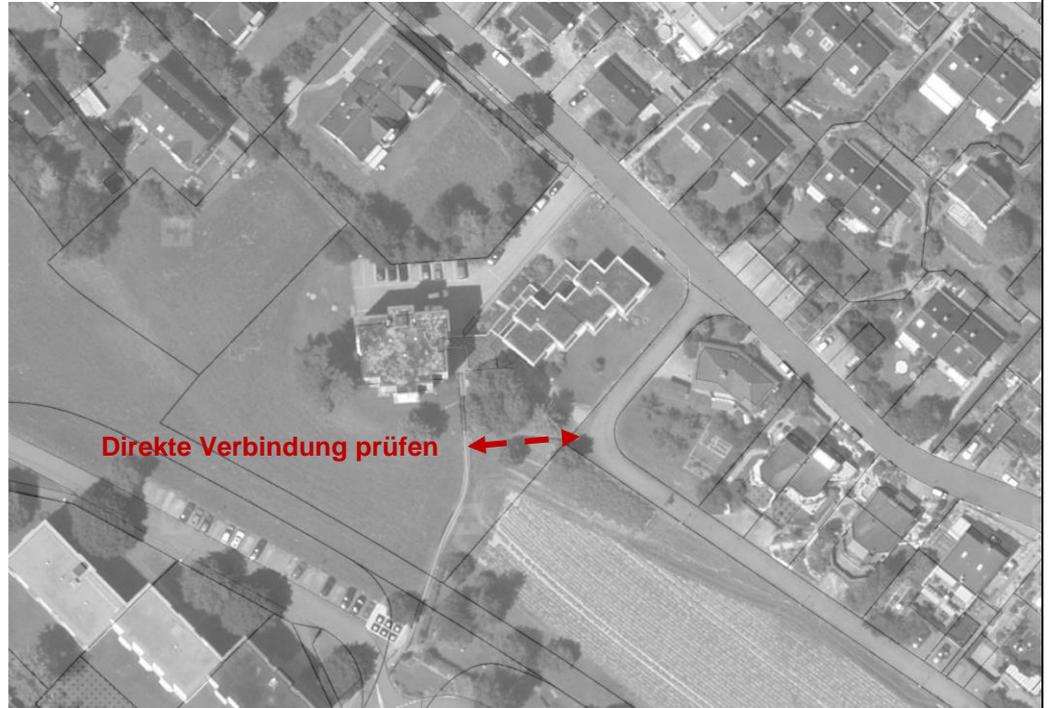
Priorität Erste Zweite Dritte

Neue Fuss- und Veloverbindung Trottackerweg

Massnahmen-Nr. 28

Schwachstelle Während der Workshops wurde darauf aufmerksam gemacht, dass eine direkte Verbindung zwischen der Hohrainstrasse und dem Trottackerweg für den Fussverkehr wünschenswert wäre. Der Umweg über das Altersheim ist unattraktiv.

Massnahme Die Verbindung ist aus Sicht der Stadt Kloten nicht als prioritär einzustufen und zudem schwer umsetzbar, da private Grundstücke betroffen sind. Im Rahmen der Gebietsentwicklung Chasern könnte dieser Lückenschluss wieder aufgegriffen werden.



Massnahmentyp	<input type="checkbox"/> sofort erstellen	<input type="checkbox"/> Unterhaltsarbeiten	<input type="checkbox"/> Projekt lancieren	<input checked="" type="checkbox"/> Anfrage Dritter
Problemdruck	<input type="checkbox"/> stark	<input type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> gering	
Kosten	<input type="checkbox"/> bis 0.3 Mio	<input checked="" type="checkbox"/> bis 1.0 Mio	<input type="checkbox"/> bis 5.0 Mio	<input type="checkbox"/> über 5.0 Mio
Verantwortlichkeit	Stadt Kloten			
Weitere Beteiligte	Grundeigentümer der Privatgrundstücke			

Nutzen / Ziele

- Steigerung der Attraktivität für den Fussverkehr durch die Erstellung einer direkten Wegeverbindung

Hinweis:
 Von der Begleitgruppe wurde das Bedürfnis als untergeordnet eingestuft. Es besteht bereits eine Verbindung über das Altersheim, die rege genutzt wird.

Koordination Gebietsentwicklung Chasern

Priorität Erste Zweite Dritte

Veloführung Dietliker-/ Wallisellerstrasse

Massnahmen-Nr. 31

Schwachstelle An den Quartierworkshops wurde die ungenügende Verkehrssicherheit entlang der Wallisellerstrasse kritisiert. Der Veloverkehr wird durch den schmalen Querschnitt und die vielen Niveauunterschiede vom MIV ungenügend wahrgenommen. Es entstehen gefährliche Situationen. Im Velonetzplan des Kantons Zürich ist die Verbindung vom Stadtzentrum nach Wallisellen als Nebenverbindung eingetragen und der Abzweiger nach Dietlikon als zusätzliche Freizeitverbindung.

Massnahme Für eine bessere Verkehrslenkung des Veloverkehrs sollte die Signalisation und Markierung am Knoten Walliseller-/ Dietlikerstrasse angepasst werden. Mögliche Massnahme sind im Rahmen einer Studie zu prüfen.

Situationsplan



-  Nebenverbindung
-  Zusätzliche Freizeitverbindung
-  Schwachstellen

Auszug Velonetzplan (GIS-Browser Kanton Zürich, Abfrage 14. Januar 2022)

Massnahmentyp sofort erstellen Unterhaltsarbeiten Projekt lancieren Anfrage Dritter

Problemdruck stark mittel gering

Kosten bis 0.3 Mio bis 1.0 Mio bis 5.0 Mio über 5.0 Mio

Verantwortlichkeit Stadt Kloten

Weitere Beteiligte Stadtpolizei, Kantonspolizei

- Nutzen / Ziele**
- Verbesserung der Veloführung entlang der Dietliker-/ Wallisellerstrasse
 - Optimierung Lesbarkeit Velonetz

Koordination Unterhaltsarbeiten Walliseller-/Dietlikerstrasse

Priorität Erste Zweite Dritte

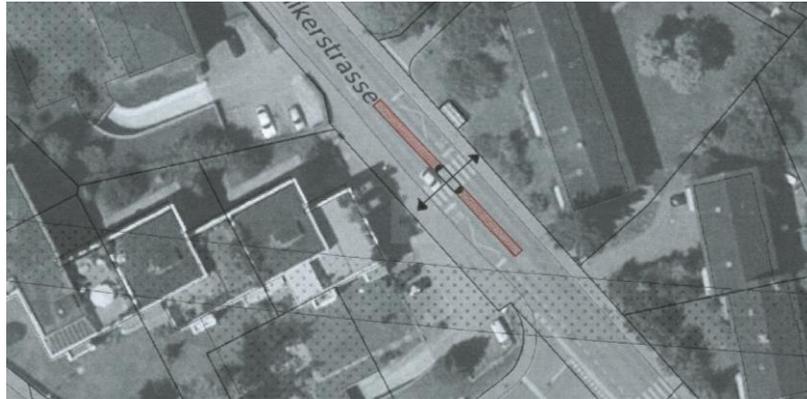
Bushaltestelle Schulstrasse

Massnahmen-Nr. 32

Schwachstelle An den Quartierworkshops wurden die Bushaltestellen Schulstrasse und Wallisellerstrasse bemängelt. Der Bus wird trotz einer Fahrbahnhaltestelle mit Mittelinsel durch den motorisierten Individualverkehr überholt. Dies führt zu Konflikten zwischen aussteigenden Fahrgästen, welche die Strasse queren oder aber auch mit dem Bus, wenn dieser beim Anfahren vom nachfolgenden Verkehr überholt wird. Die Bushaltestelle Wallisellerstrasse wurde unterdessen umgestaltet.

Massnahmen Die Fahrbahnhaltestellen können mit einer Verlängerung der Mittelinsel optimiert werden. Anstelle von umfangreichen baulichen Massnahmen kann mit einer farblichen Gestaltung der Strassenoberfläche (FGSO) die Bevorrechtigung für den Bus verdeutlicht werden oder die Haltestellen werden mit einer Einengung kombiniert.

Situation
FGSO als verlängerte Mehrzweckstreifen der Schutzinsel



Massnahmentyp	<input type="checkbox"/> sofort erstellen	<input type="checkbox"/> Unterhaltsarbeiten	<input checked="" type="checkbox"/> Projekt lancieren	<input type="checkbox"/> Anfrage Dritter
Problemdruck	<input checked="" type="checkbox"/> stark	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
Kosten	<input type="checkbox"/> bis 0.3 Mio	<input checked="" type="checkbox"/> bis 1.0 Mio	<input type="checkbox"/> bis 5.0 Mio	<input type="checkbox"/> über 5.0 Mio
Verantwortlichkeit	Stadt Kloten			
Weitere Beteiligte	VBG, Kantonspolizei			

- Nutzen / Ziele**
- Verhinderung von Überholmanövern an der Bushaltestelle
 - Verbesserung der Verkehrssicherheit
 - Kostengünstige Umsetzung mit einem hohen Nutzen

Koordination Tempo 30 in den Wohnquartieren, behindertengerechter Umbau der Bushaltestellen

Priorität Erste Zweite Dritte

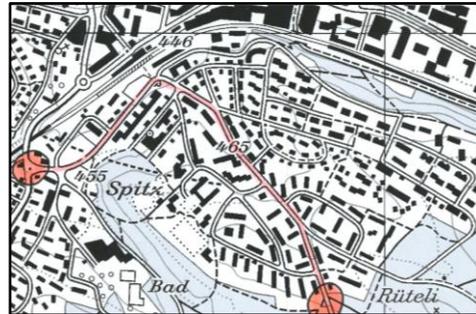
Verkehrskonzept Schluelfweg / Buchhalden

Massnahmen-Nr. 33

Schwachstelle

An den Quartierworkshops wurde einerseits die Erschliessung des Hamelrainquartiers in Notfallsituationen als ungenügend erachtet, andererseits wurde der Durchgangsverkehr (Schleichverkehr) auf der Wallisellerstrasse kritisiert. Aus der Diskussion abgeleitet wurden nachfolgende Varianten für ein künftiges Verkehrskonzept Schluelfweg / Buchhalden definiert. Grundsätzlich bietet die heutige Situation eine genügende Erschliessung der Wohngebiete. In Ausnahmesituationen (Unfall, Sperrung) ist die Erschliessung über die Wallisellerstrasse sichergestellt.

Massnahme Variante 1
„Ist-Situation“



Vorteile / Nachteile

- + Ausreichende Erschliessung (2 Anschlüsse)
 - + Keine Investitionskosten
 - Durchgangsverkehr auf der Wallisellerstrasse
 - Einschränkungen in Ausnahmesituationen
- Fazit: Kosten / Nutzen = gut

Variante 2
„Ausbau Unterführung“



Vorteile / Nachteile

- + Sehr gute Erschliessung (3 Anschlüsse)
 - + Keine Einschränkungen in Ausnahmesituationen
 - Hohe Investitionskosten (Ausbau)
 - Durchgangsverkehr auf der Walliseller- und Hamelrainstrasse
- Fazit: Kosten / Nutzen = ungenügend

Variante 3
„Sperrung Wallisellerstrasse“



Vorteile / Nachteile

- + Kein Durchgangsverkehr
 - o Geringe Investitionskosten
 - Einschränkungen in Ausnahmesituationen
- Fazit: Kosten / Nutzen = gut

Massnahmentyp	<input type="checkbox"/> sofort erstellen	<input type="checkbox"/> Unterhaltsarbeiten	<input checked="" type="checkbox"/> Projekt lancieren	<input checked="" type="checkbox"/> Anfrage Dritter
Problemdruck	<input type="checkbox"/> stark	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
Kosten	<input type="checkbox"/> bis 0.3 Mio	<input type="checkbox"/> bis 1.0 Mio	<input type="checkbox"/> bis 5.0 Mio	<input checked="" type="checkbox"/> über 5.0 Mio
Verantwortlichkeit	Stadt Kloten			
Weitere Beteiligte	VBG, Kantonspolizei, Stadtpolizei, Gemeinden Wallisellen/Bassersdorf/Dietlikon			

- Nutzen / Ziele**
- Vermeidung von Durchgangsverkehr im Quartier
 - Verbesserung der Verkehrssicherheit
 - Erschliessung in Ausnahmesituationen

Koordination Testplanung Bahnhof Süd, Tempo 30 in den Quartieren

- Priorität** Erste Zweite Dritte

Verkehrsberuhigung Schluefweg und Schwimmbadstrasse

Massnahmen-Nr. 34

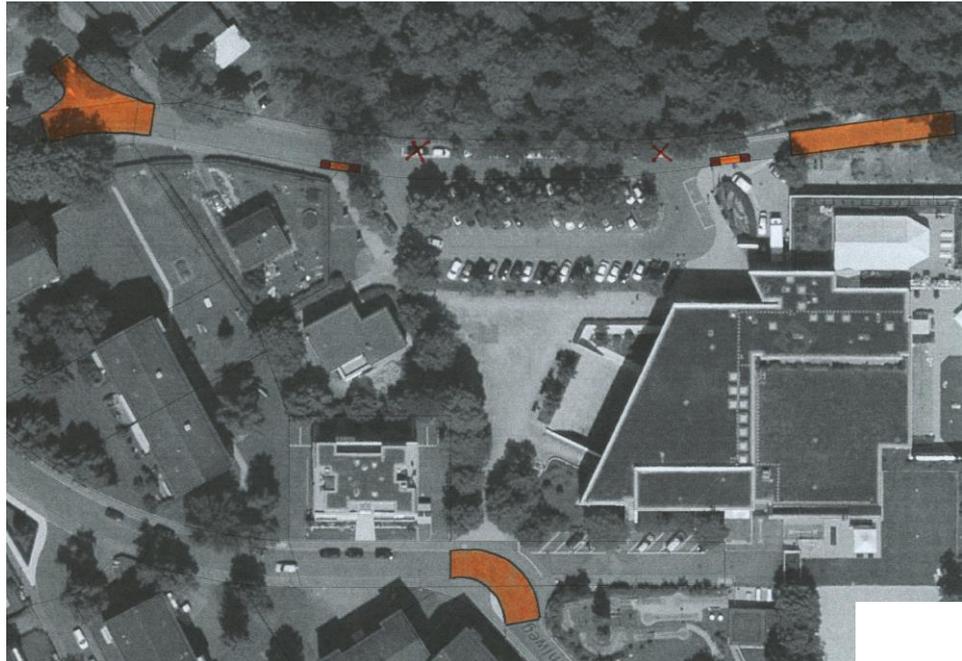
Schwachstelle An den Quartierworkshops wurden entlang dem Schluefweg und Hasenbuelweg die überhöhten Geschwindigkeiten im Knotenbereich und die unübersichtliche Situation entlang den seitlich markierten Parkfeldern kritisiert. Ein erhöhtes Konfliktpotenzial zwischen Fuss- / Radverkehr und motorisierten Verkehr besteht bei dem Fussgängerstreifen Eichhornliweg, der Veloabstellanlage beim Schwimmbad, sowie den Querungsstellen Kirchholzweg und Hasenbuelweg.

Massnahmen Mit einer farblichen Gestaltung der Strassenoberfläche (FGSO) an den erwähnten Bereichen, kann die Aufmerksamkeit verbessert und die Verkehrssicherheit erhöht werden. Die FGSO bietet als Sofortmassnahme eine kostengünstige Alternative zu umfangreichen baulichen Massnahmen.

Bei den Querungsstellen Kirchholzweg und Eichhornliweg wird empfohlen, zusätzlich eine Trottoirnase oder seitliche Einengung mittels Kap zu erstellen. Für eine übersichtliche Situation sind zwei Parkfelder zu entfernen. Der markierte Fussgängerstreifen ist auf Lage und Anordnung zu überprüfen und nach Möglichkeit zu entfernen.

Massnahmenplan

- 3 x FGSO
- 2 x Trottoirnase / Kap
- 2 x Demarkierung Parkfelder
- 1 x Demarkierung Fussgängerstreifen



Massnahmentyp	<input checked="" type="checkbox"/> sofort erstellen	<input type="checkbox"/> Unterhaltsarbeiten	<input type="checkbox"/> Projekt lancieren	<input type="checkbox"/> Anfrage Dritter
Problemdruck	<input type="checkbox"/> stark	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
Kosten	<input checked="" type="checkbox"/> bis 0.3 Mio	<input type="checkbox"/> bis 1.0 Mio	<input type="checkbox"/> bis 5.0 Mio	<input type="checkbox"/> über 5.0 Mio
Verantwortlichkeit	Stadt Kloten			
Weitere Beteiligte	Stadtpolizei			

Nutzen / Ziele

- Minderung des Konfliktpotenzials
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Verbesserung der Querungsmöglichkeit für den Fuss- und Radverkehr im Bereich Schwimmbad

Hinweis:
Von der Begleitgruppe wurde die Situation weniger kritisch eingestuft.

Koordination Tempo 30 in den Quartieren

Priorität Erste Zweite Dritte

Sperrung Rebweg

Massnahmen-Nr. 36

Schwachstelle

Auf dem Rebweg zwischen Gerlisberg / Bassersdorf / Birchwil und dem Autobahnanschluss Kloten Nord wird Durchgangsverkehr (Schleichverkehr) beobachtet.

Massnahme

Der Rebweg ist eine Privatstrasse. Zur Vermeidung des Durchgangsverkehrs auf der landwirtschaftlichen Erschliessungsstrasse kann an der Siedlungsgrenze ein allgemeines Fahrverbot mit "ausgenommen Land- und Forstwirtschaft" montiert werden.
Zur konsequenten Vermeidung von Schleichverkehr wäre die Sperrung mit einem Poller zweckmässig.

Massnahmenplan



Massnahmentyp	<input type="checkbox"/> sofort erstellen	<input checked="" type="checkbox"/> Unterhaltsarbeiten	<input type="checkbox"/> Projekt lancieren	<input type="checkbox"/> Anfrage Dritter
Problemdruck	<input type="checkbox"/> stark	<input type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> gering	
Kosten	<input checked="" type="checkbox"/> bis 0.3 Mio	<input type="checkbox"/> bis 1.0 Mio	<input type="checkbox"/> bis 5.0 Mio	<input type="checkbox"/> über 5.0 Mio
Verantwortlichkeit	Stadt Kloten			
Weitere Beteiligte	Stadtpolizei, Kantonspolizei			

Nutzen / Ziele

- Vermeidung von Schleichverkehr im Quartier Händli
- Einheitliche Verkehrshierarchie
- Erhöhung der Verkehrssicherheit insbesondere für den Langsamverkehr

Hinweis:

Von der Begleitgruppe wurde die Situation dringlicher eingestuft (es wird vermehrt Schleichverkehr beobachtet) und soll im Zuge von Unterhaltsarbeiten behoben werden.

Koordination

-

Priorität

- Erste Zweite Dritte

Fuss- und Veloverbindung Rank-/ Bachstrasse

Massnahmen-Nr. 38

Schwachstelle Zwischen der Rankstrasse und dem Altbach fehlt eine direkte Fuss- und Veloverbindung.

Massnahme Mit einer neuen Wegverbindung kann die Durchlässigkeit zwischen den Quartieren erhöht und der Zugang zu die Bushaltestellen Rank- und Säntisstrasse optimiert werden.

Die Wegverbindung wird mit der Realisierung der Glattalbahn und der Gebietsentwicklung Steinacker zusätzlich an Bedeutung gewinnen.

Massnahmenplan



Massnahmentyp	<input type="checkbox"/> sofort erstellen	<input type="checkbox"/> Unterhaltsarbeiten	<input checked="" type="checkbox"/> Projekt lancieren	<input checked="" type="checkbox"/> Anfrage Dritter
Problemdruck	<input type="checkbox"/> stark	<input type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> gering	
Kosten	<input type="checkbox"/> bis 0.3 Mio	<input checked="" type="checkbox"/> bis 1.0 Mio	<input type="checkbox"/> bis 5.0 Mio	<input type="checkbox"/> über 5.0 Mio
Verantwortlichkeit	Stadt Kloten			
Weitere Beteiligte	Grundeigentümer			

Nutzen / Ziele

- Verbesserung der Durchlässigkeit zwischen den Quartieren
- Gute Erreichbarkeit der Fuss- und Veloverbindung entlang dem Altbach

Hinweis:
Von der Begleitgruppe wurde die direkte Wegeverbindung als weniger wichtig eingestuft.

Koordination -

Priorität Erste Zweite Dritte

Betriebs- und Gestaltungskonzept Obstgartenstrasse

Massnahmen-Nr. 41

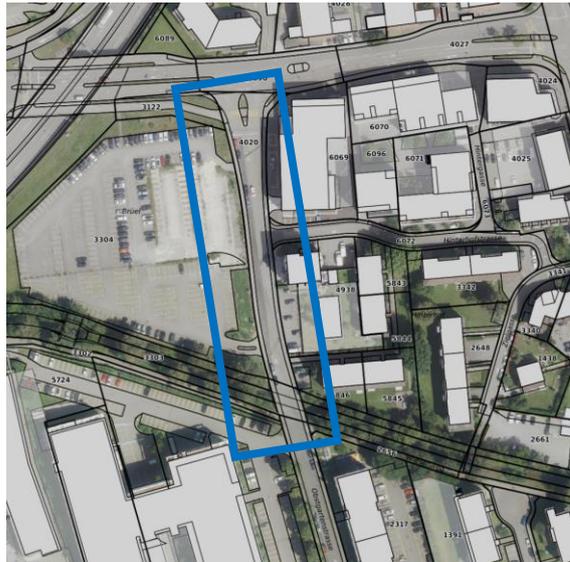
Ausgangslage

Die Obstgartenstrasse hat die Funktion einer Sammelstrasse. Bei Rückstaus am Knoten Wilden Mann auf die Schaffhauserstrasse dient die Verbindung auch als Ausweichroute (Schleichverkehr) zwischen der Schaffhauserstrasse und der Dorfstrasse. Der unerwünschte Mehrverkehr belastet das Quartier.

Zur Vermeidung von Schleichverkehr auf der Obstgartenstrasse wurde der Durchfahrtswiderstand mit der Integration des gesamten Strassenzugs in eine Tempo-30-Zone erhöht. Die Umgestaltung des Strassenraums erfolgte bislang jedoch lediglich zwischen Kreisel und Altbach.

Die Glattalbahnen und die neue Velohauptverbindung werden in Zukunft die Obstgartenstrasse auf Höhe des Altbachs queren. Die Querung der Glattalbahnen wird mit einer Barriere gesichert. Die Querung der Velohauptverbindung erfolgt mit einem LSA-Knoten, mit dem die Veloquerung bevorzugt wird. Beide Effekte führen dazu, dass der Durchfahrtswiderstand auf der Obstgartenstrasse zunimmt.

Situation



Massnahme

Neben der Einführung von verkehrsberuhigenden Massnahmen tragen auch gestalterische Massnahmen zur Verkehrsverlagerung bei. Diese Massnahmen sind auf der Obstgartenstrasse zwischen Altbach und Flughafenstrasse noch zu treffen. Die Umgestaltung wird als Drittprojekt mit dem Glattalbahnenprojekt und den Hochwasserschutzmassnahmen am Altbach realisiert.

Massnahmentyp

sofort erstellen Unterhaltsarbeiten Projekt lancieren Anfrage Dritter

Problemdruck

stark mittel gering

Kosten

bis 0.3 Mio bis 1.0 Mio bis 5.0 Mio über 5.0 Mio

Verantwortlichkeit

Stadt Kloten

Weitere Beteiligte

Kantonspolizei

Nutzen / Ziele

- Verhinderung von Schleichverkehr
- Verkehrsberuhigung und Aufwertung Strassenraum

Koordination

Glattalbahnenprojekt und Hochwasserschutzmassnahmen Altbach

Priorität

Erste Zweite Dritte

Hängebrücke zwischen Holberg und Butzenbüel

Massnahmen-Nr. 43

Ausgangslage

Der Holberg und der Butzenbüel stellen zwei wichtige Erholungsräume sowohl für die Bevölkerung der Stadt Kloten als auch für die Beschäftigten rund um den Flughafen dar. Sie sind jedoch durch die Autobahn getrennt.

Als neue Attraktion des Flughafens und in der Stadt Kloten soll eine Hängebrücke zwischen den beiden Erholungsräumen entstehen. Dies vermindert zudem die Trennwirkung der Autobahn.

Massnahmen



Massnahmentyp	<input type="checkbox"/> sofort erstellen	<input type="checkbox"/> Unterhaltsarbeiten	<input checked="" type="checkbox"/> Projekt lancieren	<input type="checkbox"/> Anfrage Dritter
Problemdruck	<input type="checkbox"/> stark	<input type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> gering	
Kosten	<input type="checkbox"/> bis 0.3 Mio	<input type="checkbox"/> bis 1.0 Mio	<input checked="" type="checkbox"/> bis 5.0 Mio	<input type="checkbox"/> über 5.0 Mio
Verantwortlichkeit	Stadt Kloten			
Weitere Beteiligte	ASTRA, Flughafen Zürich AG			

- Nutzen / Ziele**
- Minderung Trennwirkung Autobahn
 - Verbindung zweier Erholungsräume

Koordination -

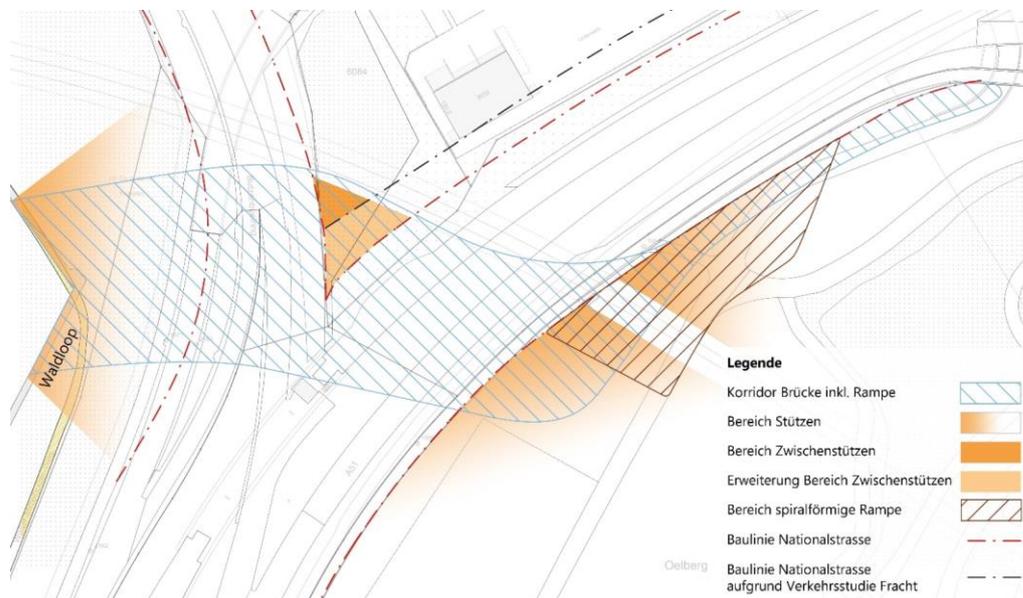
Priorität Erste Zweite Dritte

Neue Fussgängerbrücke Holberg – Butzenbühl

Massnahmen-Nr. 44

Ausgangslage Der Holberg und der Butzenbühl stellen zwei wichtige Erholungsräume sowohl für die Bevölkerung der Stadt Kloten als auch für die Beschäftigten rund um den Flughafen dar. Sie sind jedoch durch die Autobahn getrennt.

Massnahmen Zur Verbindung dieser beider Erholungsräume und im weiteren Kontext zur Verbindung des Klotener Zentrums mit dem Flughafen soll eine Fussgängerbrücke erstellt werden.



Syntheskizze (Quelle: Vorabklärungen Neubau Fussgängerbrücke Holberg – Butzenbühl, Gossweiler Ingenieure AG und ACS-Partner AG, 8. November 2018 (ergänzt 18. Januar 2019))

Massnahmentyp	<input type="checkbox"/> sofort erstellen	<input type="checkbox"/> Unterhaltsarbeiten	<input checked="" type="checkbox"/> Projekt lancieren	<input type="checkbox"/> Anfrage Dritter
Problemdruck	<input type="checkbox"/> stark	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
Kosten	<input type="checkbox"/> bis 0.3 Mio	<input type="checkbox"/> bis 1.0 Mio	<input checked="" type="checkbox"/> bis 5.0 Mio	<input type="checkbox"/> über 5.0 Mio
Verantwortlichkeit	Stadt Kloten			
Weitere Beteiligte	Flughafen Zürich AG, ASTRA			

- Nutzen / Ziele**
- Minderung Trennwirkung Autobahn
 - Verbindung zweier Erholungsräume

Koordination -

Priorität Erste Zweite Dritte

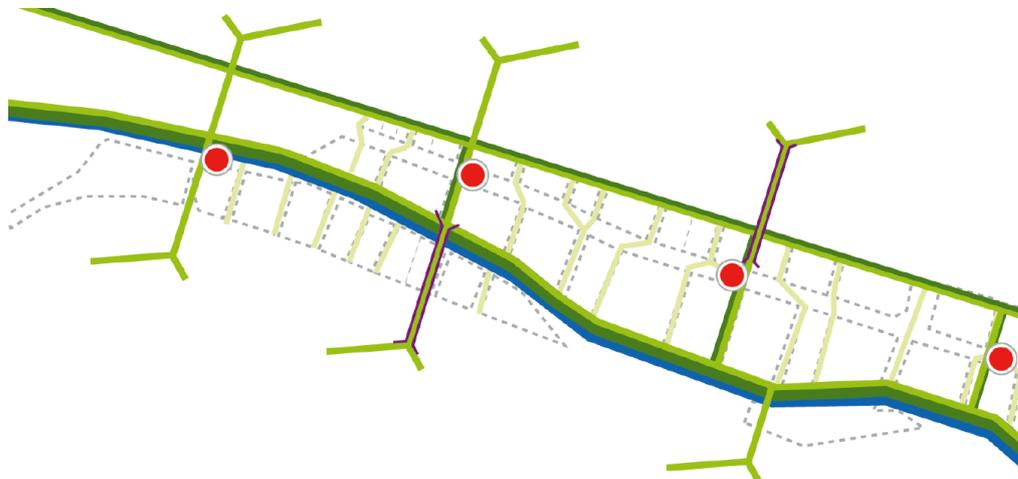
Querverbindungen Fuss- und Veloverkehr Entwicklungsgebiet Steinacker

Massnahmen-Nr. 45

Ausgangslage

In Ergänzung zu den bestehenden übergeordneten Verbindungen entlang der Bassersdorferstrasse und des Altbachs werden auf der Höhe der Glattalbahnhaltstellen neue übergeordnete Querverbindungen geschaffen. Diese gewährleisten einen schnellen und attraktiven Zugang zu den Haltestellen und zu den umliegenden Naherholungsräumen Hardwald und Bedensee (Gerlisberg). Weitere untergeordnete Querverbindungen sichern ein feinmaschiges Wegnetz im Steinacker und gewährleisten die Durchlässigkeit des Entwicklungsgebiets.

Massnahmen



Konzeptplan Fuss- und Velowege (Quelle: Entwicklungskonzept Steinacker, Stadt Kloten, Version 1.0, 30. April 2021)

Massnahmentyp	<input type="checkbox"/> sofort erstellen	<input type="checkbox"/> Unterhaltsarbeiten	<input checked="" type="checkbox"/> Projekt lancieren	<input type="checkbox"/> Anfrage Dritter
Problemdruck	<input type="checkbox"/> stark	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
Kosten	<input type="checkbox"/> bis 0.3 Mio	<input type="checkbox"/> bis 1.0 Mio	<input checked="" type="checkbox"/> bis 5.0 Mio	<input type="checkbox"/> über 5.0 Mio
Verantwortlichkeit	Stadt Kloten			
Weitere Beteiligte	Kreisförster, Abteilung Wald Kanton Zürich			

- Nutzen / Ziele**
- Minderung Trennwirkung Bahnlinie
 - Verbindung zweier Erholungsräume

- Koordination**
- Entwicklungsgebiet Steinacker
 - Projekt Glattalbahn

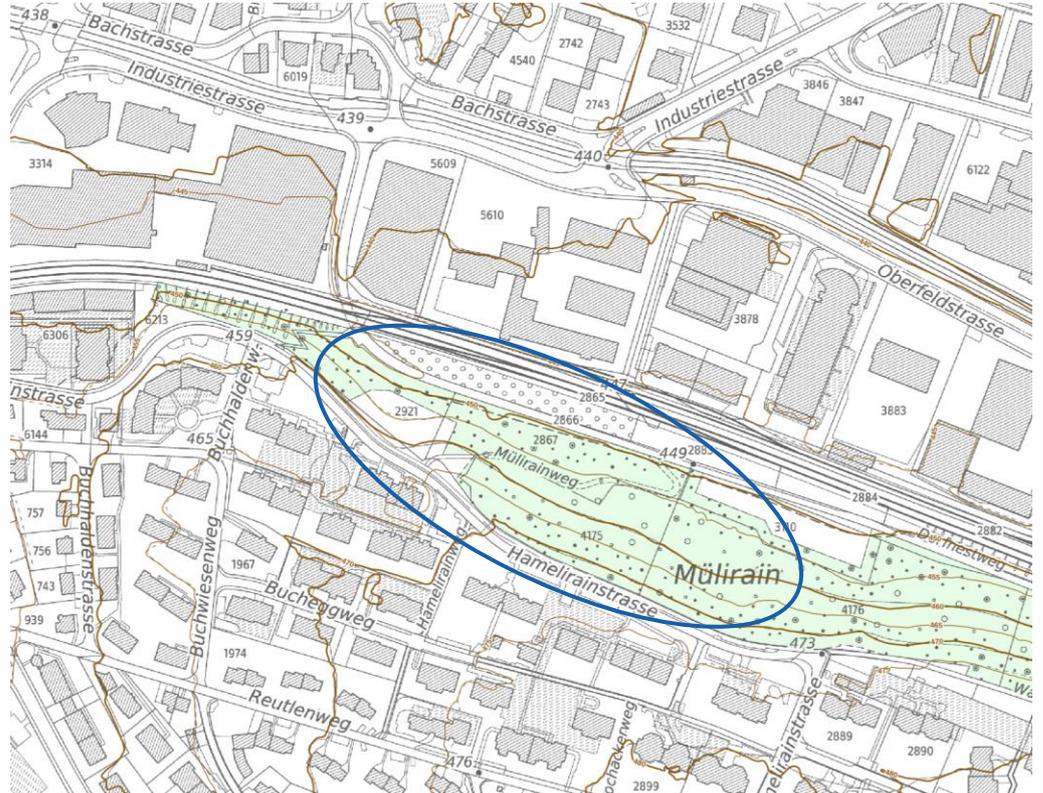
Priorität Erste Zweite Dritte

Fuss- und Velowegverbindung Mülirainweg

Massnahmen-Nr. 46

Massnahmen

Der Mülirainweg verbindet das Buchhaldenquartier mit dem Steinackerquartier. Aufgrund der topografischen Verhältnisse ist der Weg sehr steil. Für den Veloverkehr ist die Verbindung entsprechend unattraktiv und für den Fussverkehr nicht behindertengerecht. Im Rahmen der Transformation des Steinackerquartiers soll eine Fuss- und Velowegverbindung (Sprosse) von der Bach-/ Industriestrasse über die Gleise hinweg zur Hamelirainstrasse erstellt werden (vgl. Massnahmenblatt Nr. 45). Je nach Ausgestaltung und Umsetzungshorizont dieser geplanten Verbindung kann es sinnvoll sein, den Mülirainweg unabhängig oder vorgängig zu optimieren. Deshalb wird er vorsorglich im GVK als Massnahme aufgenommen. Mit der Umsetzung der geplanten Fuss- und Velowegverbindung (Sprosse) ist die Bedeutung/Funktion des Mülirainwegs zu prüfen.



Übersichtsplan mit geplanten Fussverbindung (Quelle: GIS-Browser Kanton Zürich, Abfrage 8. Dezember 2022)

Massnahmentyp	<input type="checkbox"/> sofort erstellen	<input type="checkbox"/> Unterhaltsarbeiten	<input checked="" type="checkbox"/> Projekt lancieren	<input checked="" type="checkbox"/> Anfrage Dritter
Problemdruck	<input type="checkbox"/> stark	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
Kosten	<input type="checkbox"/> bis 0.3 Mio	<input checked="" type="checkbox"/> bis 1.0 Mio	<input type="checkbox"/> bis 5.0 Mio	<input type="checkbox"/> über 5.0 Mio
Verantwortlichkeit	Stadt Kloten			
Weitere Beteiligte	Kreisförster, Abteilung Wald Kanton Zürich			

Nutzen / Ziele

- Direkte, behindertengerechte und attraktive Verbindung zwischen Transformationsgebiet Steinacker und Buchhaldenquartier

Koordination

- Entwicklungsgebiet Steinacker (Machbarkeit/Umsetzungshorizont Fuss-/Veloverbindung Bach-/Industriestrasse zur Hamelirainstrasse)
- Projekt Glattalbahn

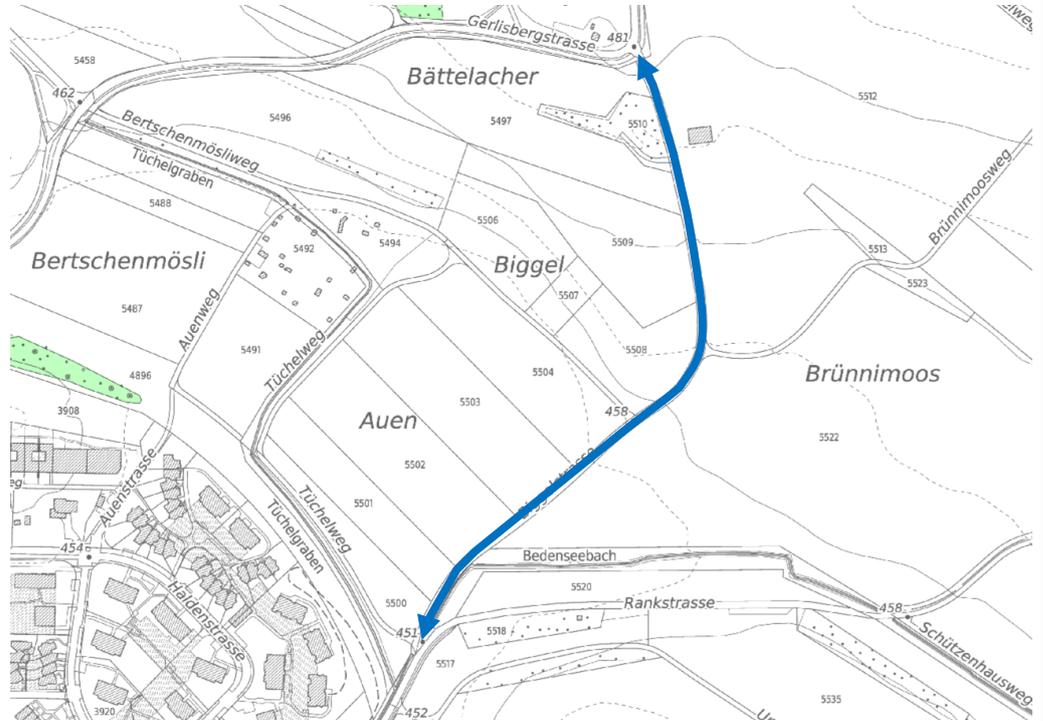
Priorität Erste Zweite Dritte

Fuss- und Veloverbindung (Biggelstrasse)

Massnahmen-Nr. 47

Massnahmen

Die Biggelstrasse stellt für die Klotener Bevölkerung eine direkte Verbindung in den Naherholungsraum Schlatt und nach Gerlisberg dar. Die Strasse ist rund 4.0 m breit und weist keinerlei Massnahmen zum Schutz des Fuss- oder Veloverkehrs auf. Sie weist eine relativ geringe Verkehrsmenge auf (DTV ca. 600 Fahrzeuge), als Ausserortsstrecke ist aber eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h zulässig. Da die Strassenparzelle mit 6.5 m wesentlich breiter ist, soll in einem Vorprojekt geprüft werden, welche Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs getroffen werden können. Mögliche Massnahmen wären das Erstellen eines einseitigen Trottoirs oder das Markieren von Velostreifen.



Übersichtsplan mit geplanten Fussverbindung (Quelle: GIS-Browser Kanton Zürich, Abfrage 7. Januar 2022)

Massnahmentyp	<input type="checkbox"/> sofort erstellen	<input checked="" type="checkbox"/> Unterhaltsarbeiten	<input type="checkbox"/> Projekt lancieren	<input type="checkbox"/> Anfrage Dritter
Problemdruck	<input type="checkbox"/> stark	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
Kosten	<input type="checkbox"/> bis 0.3 Mio	<input checked="" type="checkbox"/> bis 1.0 Mio	<input type="checkbox"/> bis 5.0 Mio	<input type="checkbox"/> über 5.0 Mio
Verantwortlichkeit	Stadt Kloten			
Weitere Beteiligte	-			

Nutzen / Ziele

- Direkte und sichere Fuss- und Velowegverbindung

Koordination

-

Priorität

Erste Zweite Dritte

Fuss- und Veloweg (Schulhaus Nägelimoos – Augwilerstrasse)

Massnahmen-Nr. 48

Massnahmen

Durch die Treppen auf dem Prügelweg ist für den Veloverkehr der Zugang zur Schulanlage Nägelimoos aus östlicher Richtung stark erschwert resp. nicht vorhanden. Daher soll eine neue direkte Wegverbindung erstellt werden. Das nahegelegene Landschaftsschutzgebiet mit den schützenswerten Hecken am Hang ist zu berücksichtigen. Dazu ist eine Abstimmung mit dem Amt für Raumentwicklung notwendig.



Übersichtsplan mit geplanten Fussverbindung (Quelle: GIS-Browser Kanton Zürich, Abfrage 7. Januar 2022)

Massnahmentyp	<input type="checkbox"/> sofort erstellen	<input type="checkbox"/> Unterhaltsarbeiten	<input checked="" type="checkbox"/> Projekt lancieren	<input type="checkbox"/> Anfrage Dritter
Problemdruck	<input type="checkbox"/> stark	<input type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> gering	
Kosten	<input checked="" type="checkbox"/> bis 0.3 Mio	<input type="checkbox"/> bis 1.0 Mio	<input type="checkbox"/> bis 5.0 Mio	<input type="checkbox"/> über 5.0 Mio
Verantwortlichkeit	Stadt Kloten			
Weitere Beteiligte	Amt für Raumentwicklung			

- Nutzen / Ziele**
- Direkte und sichere Fuss- und Veloverbindung
 - Bessere Anbindung der Schule ans Siedlungsgebiet

Koordination Abstimmung mit Naturschutzperimeter

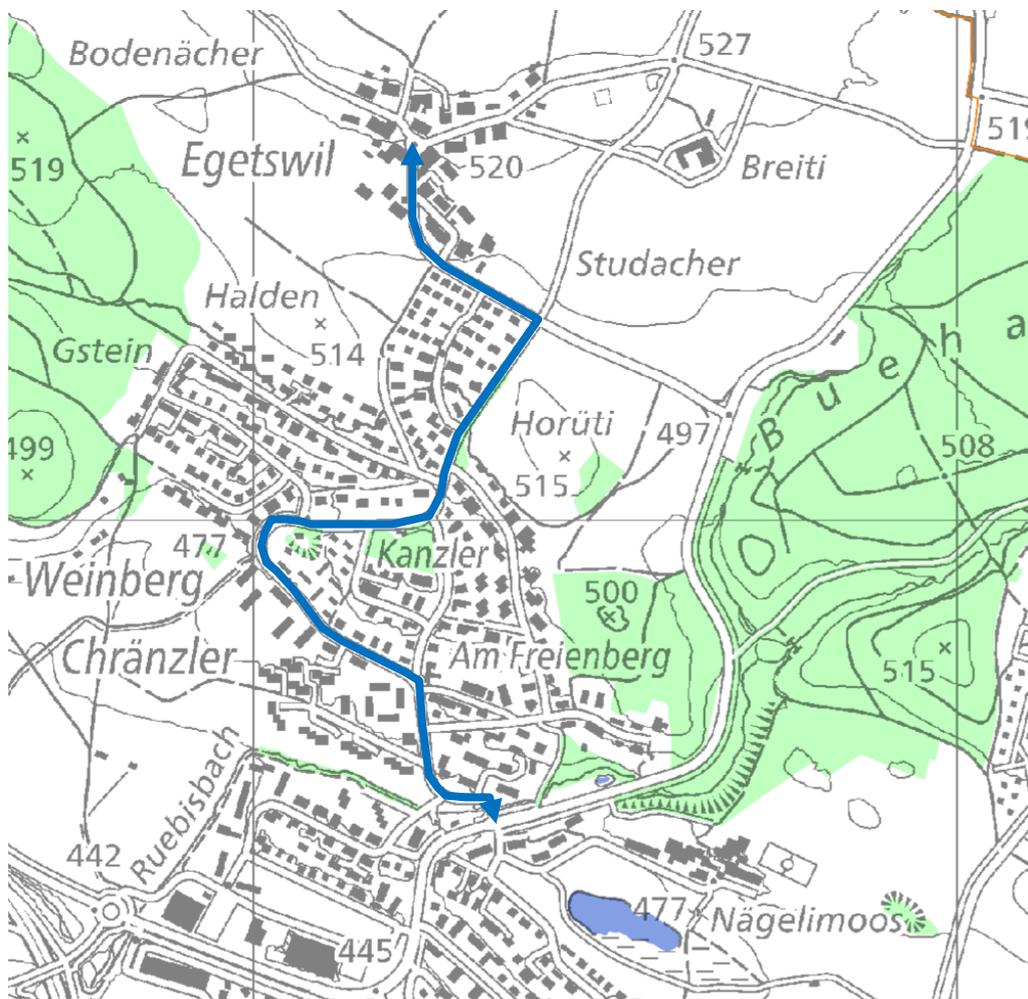
Priorität Erste Zweite Dritte

Veloverbindung (Alte Land-, Weinberg- und Egetswilerstrasse)

Massnahmen-Nr. 49

Massnahmen

Mit dieser geplanten Veloverbindung werden das Wohngebiet und der Weiler Egetswil besser an das Schulhaus Nägelimoos angebunden. Wiederum könnte die Verbindung nach Egetswil und die von da weiterführende regionale Veloroute interessante Verbindungen für die Bevölkerung in der Talsohle darstellen.



Übersichtsplan mit geplanten Fussverbindung (Quelle: GIS-Browser Kanton Zürich, Abfrage 7. Januar 2022)

Massnahmentyp	<input type="checkbox"/> sofort erstellen	<input checked="" type="checkbox"/> Unterhaltsarbeiten	<input type="checkbox"/> Projekt lancieren	<input type="checkbox"/> Anfrage Dritter
Problemdruck	<input type="checkbox"/> stark	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
Kosten	<input type="checkbox"/> bis 0.3 Mio	<input checked="" type="checkbox"/> bis 1.0 Mio	<input type="checkbox"/> bis 5.0 Mio	<input type="checkbox"/> über 5.0 Mio
Verantwortlichkeit	Stadt Kloten			
Weitere Beteiligte	Kantonspolizei			

Nutzen / Ziele

- Sichere Veloverbindung von Egetswil ins Zentrum oder zur Schule Nägelimoos

Koordination

-

Priorität

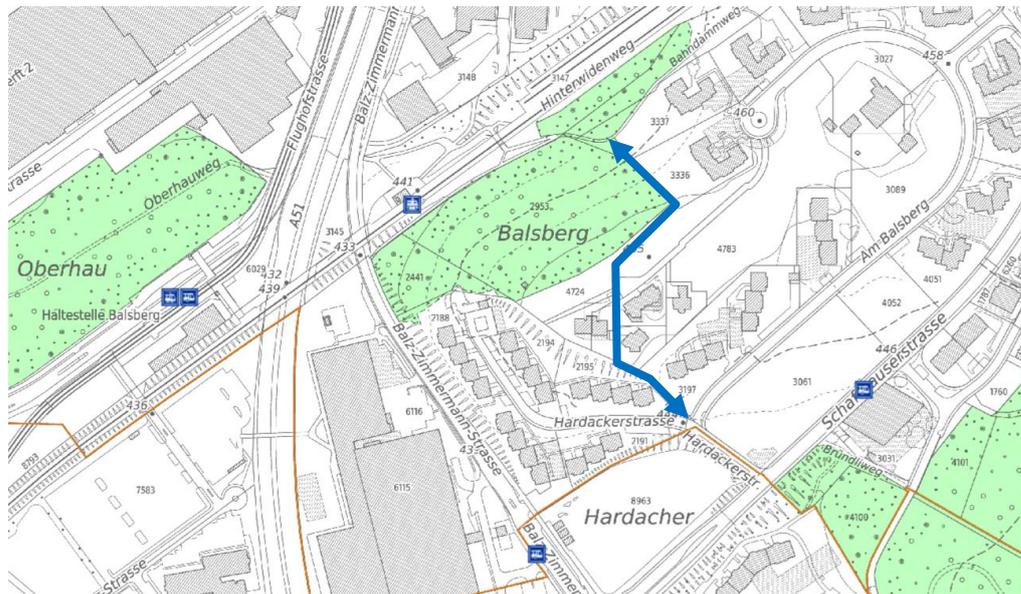
Erste Zweite Dritte

Fussverbindung (Bahndammweg – Am Balsberg)

Massnahmen-Nr. 50

Massnahmen

Das Wohngebiet am Balsberg soll besser mit dem Bahnhof Balsberg verbunden werden. Dazu soll eine neue Fussverbindung erstellt werden.



Übersichtsplan mit geplanten Fussverbindung (Quelle: GIS-Browser Kanton Zürich, Abfrage 7. Januar 2022)

Massnahmentyp	<input type="checkbox"/> sofort erstellen	<input type="checkbox"/> Unterhaltsarbeiten	<input checked="" type="checkbox"/> Projekt lancieren	<input type="checkbox"/> Anfrage Dritter
Problemdruck	<input type="checkbox"/> stark	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
Kosten	<input type="checkbox"/> bis 0.3 Mio	<input checked="" type="checkbox"/> bis 1.0 Mio	<input type="checkbox"/> bis 5.0 Mio	<input type="checkbox"/> über 5.0 Mio
Verantwortlichkeit	Stadt Kloten			
Weitere Beteiligte	Kreisförster, Abteilung Wald Kanton Zürich			

Nutzen / Ziele

- Direkte, sichere und attraktive Verbindung vom Wohnquartier an den Bahnhof Balsberg

Koordination

-

Priorität

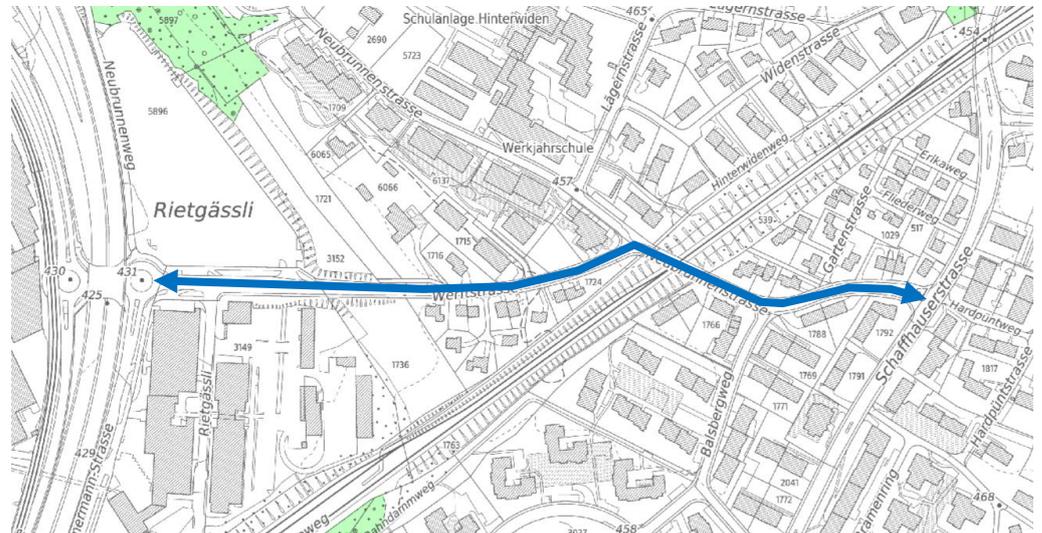
Erste Zweite Dritte

Veloverbindung Werft- und Neubrunnenstrasse

Massnahmen-Nr. 51

Massnahmen

Diese geplante Veloverbindung dient als Querverbindung zwischen den beiden überkommunalen Routen auf der Schaffhauerstrasse und der Flughafen-/ Balz-Zimmermann-Strasse. Auf der Werft-/ Neubrunnenstrasse gilt Tempo 50, die Verkehrsmenge im MIV beträgt mehr als 5'000 Fahrzeuge pro Tag. Dies bedeutet, dass das Velo nicht gemischt mit dem MIV geführt werden sollte, sondern Velostreifen empfohlen sind.



Übersichtsplan mit geplanten Fussverbindung (Quelle: GIS-Browser Kanton Zürich, Abfrage 7. Januar 2022)

Massnahmentyp	<input type="checkbox"/> sofort erstellen	<input checked="" type="checkbox"/> Unterhaltsarbeiten	<input type="checkbox"/> Projekt lancieren	<input type="checkbox"/> Anfrage Dritter
Problemdruck	<input type="checkbox"/> stark	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
Kosten	<input type="checkbox"/> bis 0.3 Mio	<input checked="" type="checkbox"/> bis 1.0 Mio	<input type="checkbox"/> bis 5.0 Mio	<input type="checkbox"/> über 5.0 Mio
Verantwortlichkeit	Stadt Kloten			
Weitere Beteiligte	Kantonspolizei			

- Nutzen / Ziele**
- Bessere Anbindung des Siedlungsgebietes an das überkommunale Velonetz (Bike Line)
 - Querverbindung zwischen Schaffhauerstrasse und Flughafenstrasse (beides überkommunale Veloverbindungen)

- Koordination**
- Abstimmung auf Verbesserung Querung Werft-/Neubrunnenstrasse / Hinterwidenweg

Priorität

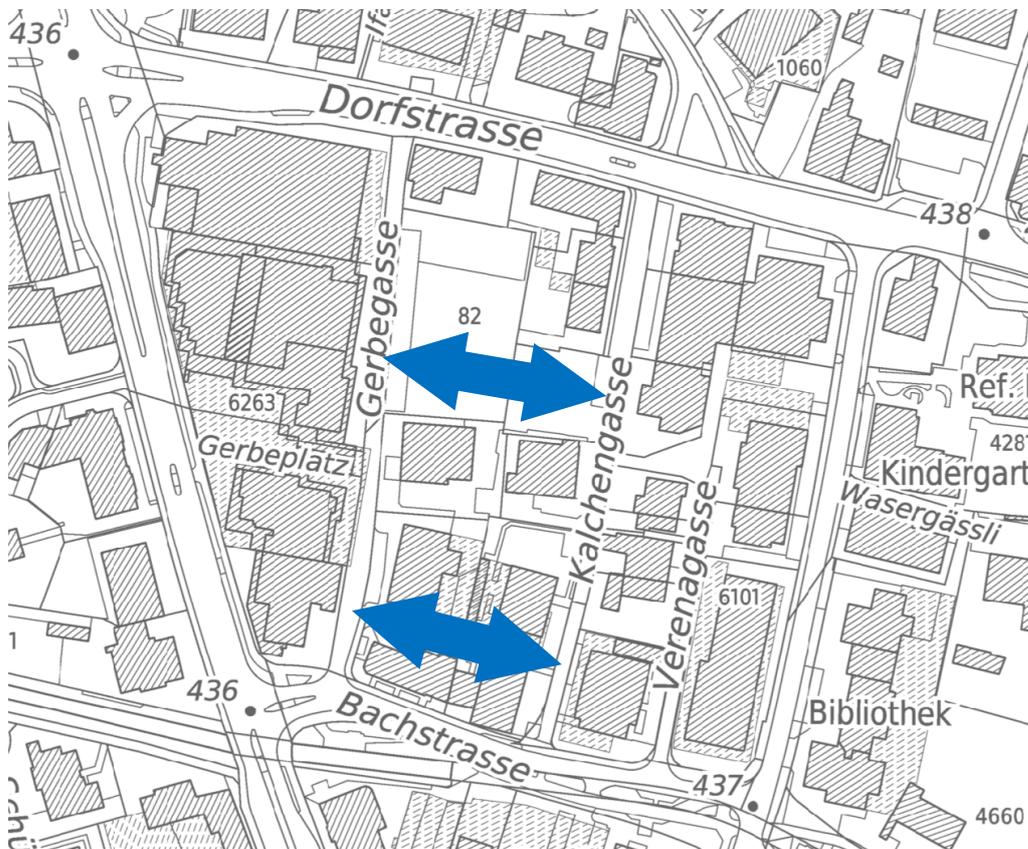
<input type="checkbox"/> Erste	<input checked="" type="checkbox"/> Zweite	<input type="checkbox"/> Dritte
--------------------------------	--	---------------------------------

Fussverbindungen (Gerbegasse – Kalchengasse)

Massnahmen-Nr. 52

Massnahmen

Im Zielbild Fussverkehr des vorliegenden GVK ist die festgelegt, dass im Klotener Zentrum ein engmaschiges und attraktives Fusswegnetz geschaffen werden soll. Zur Verdichtung des Fusswegnetzes sollen zwischen Gerbegasse und Kalchengasse zwei Fusswegverbindungen geschaffen werden. In der nachstehenden Abbildung sind die beiden Fusswege schematisch dargestellt.



Übersichtsplan mit schematischer Darstellung der geplanten Fussverbindungen (Quelle: GIS-Browser Kanton Zürich, Abfrage 8. Dezember 2022)

Massnahmentyp	<input type="checkbox"/> sofort erstellen	<input type="checkbox"/> Unterhaltsarbeiten	<input checked="" type="checkbox"/> Projekt lancieren	<input checked="" type="checkbox"/> Anfrage Dritter
Problemdruck	<input type="checkbox"/> stark	<input type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> gering	
Kosten	<input type="checkbox"/> bis 0.3 Mio	<input checked="" type="checkbox"/> bis 1.0 Mio	<input type="checkbox"/> bis 5.0 Mio	<input type="checkbox"/> über 5.0 Mio
Verantwortlichkeit	Stadt Kloten			
Weitere Beteiligte	Grundeigentümerschaften			

Nutzen / Ziele

- Engmaschiges und attraktives Fusswegnetz im Zentrum schaffen

Koordination

-

Priorität

Erste Zweite Dritte

Fussverbindung (Militärstrasse – Bülacherstrasse)

Massnahmen-Nr. 53

Massnahmen

Die Autobahn A51 stellt zwischen Winkel und Kloten auf einer Länge von rund 2.2 km ein unüberwindbares Hindernis dar. Die nächsten Querungsmöglichkeiten bilden der Autobahnanschluss Kloten-Nord und die Brücke der Willensbachstrasse. Die Panzerpiste ist für Erholungssuchende von besonderer Bedeutung und ermöglicht ausgedehnte Spaziergänge. Der neue Fussweg dient dazu, das Siedlungsgebiet im nördlichen Teil von Kloten bis Egetswil besser an die Panzerpiste anzubinden und zugleich eine Verbindung von der Panzerpiste ins Naherholungsgebiet Homberg sowie zum Römerhof herzustellen. Der geplante Fussweg soll die Römerstrasse und den Bettächerweg verbinden und so die Trennwirkung der Autobahn wesentlich vermindern. Die Querung der Autobahn ist mit dem ASTRA abzustimmen.



Übersichtplan mit der geplanten Fussverbindung (Quelle: GIS-Browser Kanton Zürich, Abfrage 8. Dezember 2022)

Massnahmentyp	<input type="checkbox"/> sofort erstellen	<input type="checkbox"/> Unterhaltsarbeiten	<input checked="" type="checkbox"/> Projekt lancieren	<input checked="" type="checkbox"/> Anfrage Dritter
Problemdruck	<input type="checkbox"/> stark	<input type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> gering	
Kosten	<input type="checkbox"/> bis 0.3 Mio	<input checked="" type="checkbox"/> bis 1.0 Mio	<input type="checkbox"/> bis 5.0 Mio	<input type="checkbox"/> über 5.0 Mio
Verantwortlichkeit	Stadt Kloten			
Weitere Beteiligte	Schweizer Armee, ASTRA, Kantonsarchäologie			

- Nutzen / Ziele**
- Minderung der Trennwirkung der Autobahn
 - Verbindung der Erholungsgebiete Panzerpiste und Homberg

Koordination ASTRA

Priorität Erste Zweite Dritte

Fussverbindungen Hohrainli (Lufingerstrasse – Stighagweg)

Massnahmen-Nr. 54

Massnahmen

Für das Quartier Hohrainli wurde ein soziales Quartierentwicklungskonzept erstellt. Aus diesem gehen folgende zwei Fusswegverbindungen hervor. Im Quartiererhaltungszonenplan Hohrainli wurden diese sie als orientierender Inhalt aufgenommen. Mit den beiden Fussverbindungen wird das Quartier Hohrainli für den Fussverkehr durchlässiger und ein besserer Anschluss an den Wanderweg (Stighagweg) wird ermöglicht.



 Wanderweg bestehend

Orthofoto mit der geplanten Fussverbindung (Quelle: GIS-Browser Kanton Zürich, Abfrage 16. Februar 2022)

Massnahmentyp	<input type="checkbox"/> sofort erstellen	<input type="checkbox"/> Unterhaltsarbeiten	<input checked="" type="checkbox"/> Projekt lancieren	<input checked="" type="checkbox"/> Anfrage Dritter
Problemdruck	<input type="checkbox"/> stark	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
Kosten	<input type="checkbox"/> bis 0.3 Mio	<input checked="" type="checkbox"/> bis 1.0 Mio	<input type="checkbox"/> bis 5.0 Mio	<input type="checkbox"/> über 5.0 Mio
Verantwortlichkeit	Stadt Kloten			
Weitere Beteiligte	-			

- Nutzen / Ziele**
- Verbesserung der Durchlässigkeit für den Fussverkehr im Quartier Hohrainli
 - Bessere Anbindung an Wanderweg (Stighagweg)

Koordination Quartiererhaltungszonenplan Hohrainli

Priorität Erste Zweite Dritte

Optimierung Anordnung Bushaltestelle Neubrunnenstrasse**Massnahmen-Nr. 55**

Ausgangslage Das Behindertengleichstellungsgesetz verlangt unter anderem die hindernisfreie Gestaltung von Bushaltestellen. Gemäss Rechtsprechung ist in erster Priorität ein autonomer Ein-/Ausstieg anzustreben. Dies hat hohe Haltekanten (Bus 22 cm) zur Folge. Bestenfalls kann dazu die Haltekante mit Wartebereich/Trottoir am bestehenden Standort der Bushaltestelle auf das notwendige Mass angehoben werden. Im Bereich des ebenerdigen Ein-/Ausstiegs kann der Bus die Haltekante nicht mehr überschleppen, weshalb eine gerade An-/Wegfahrt des Busses zwingend notwendig ist.

Massnahmen Die Bushaltestelle liegt in der Kurve und in unmittelbarer Nähe zum Knoten, was eine gerade An-/Wegfahrt an die Haltekante verunmöglicht. Deshalb ist in einem Variantenstudium die hindernisfreie Gestaltung der Haltestelle vertieft zu untersuchen (Verschiebung der Haltestelle, Kissenlösung, Klapprampe). Eine Abweichung im Sinne der Verhältnismässigkeit (Teilerhöhung resp. Einsatz Klapprampe) ist nur basierend auf triftigen Gründen möglich.

Orthofoto (Quelle: GIS-Browser Kanton Zürich, Abfrage 7. Januar 2022)

Massnahmentyp	<input type="checkbox"/> sofort erstellen	<input type="checkbox"/> Unterhaltsarbeiten	<input checked="" type="checkbox"/> Projekt lancieren	<input type="checkbox"/> Anfrage Dritter
Problemdruck	<input checked="" type="checkbox"/> stark	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
Kosten	<input type="checkbox"/> bis 0.3 Mio	<input checked="" type="checkbox"/> bis 1.0 Mio	<input type="checkbox"/> bis 5.0 Mio	<input type="checkbox"/> über 5.0 Mio
Verantwortlichkeit	Stadt Kloten			
Weitere Beteiligte	VBG, Kantonspolizei			

Nutzen / Ziele

- Umsetzung Behindertengleichstellungsgesetz
- Hindernisfreier Einstieg in Bus ermöglichen

Koordination -

Priorität Erste Zweite Dritte

Verkehrsgutachten Gerbe- und Kalchengasse

Massnahmen-Nr. 56

Ausgangslage Die Gerbe- und Kalchengasse sind schmale Strassen im Stadtzentrum. Sie weisen aus Sicht Verkehrssicherheit und hindernisfreiem Bauen Defizite auf – z.B. ist aus Platzgründen kein Trottoir möglich. Deshalb sieht das Verkehrskonzept Zentrum die Einrichtung einer Begegnungszone vor. Zur besseren Abwicklung des Verkehrs ist die Einrichtung eines Einbahnverkehrs zu prüfen. Zudem soll ein neuer Fussweg zwischen der Gerbe- und Kalchengasse geschaffen werden.

Massnahmen In einem Verkehrsgutachten sind die Einführung von Einbahnregimen auf der Gerbe- und Kalchengasse sowie die Einführung einer Begegnungszone zu prüfen.



bestehend geplant

..... Fussweg

//// Begegnungszone

▶▶▶▶ Einbahnverkehr (best./aufheben/gepl./prüfen)

Auszug aus dem Gesamtplan Verkehrskonzept Zentrum

Massnahmentyp	<input type="checkbox"/> sofort erstellen	<input type="checkbox"/> Unterhaltsarbeiten	<input checked="" type="checkbox"/> Projekt lancieren	<input type="checkbox"/> Anfrage Dritter
Problemdruck	<input type="checkbox"/> stark	<input type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> gering	
Kosten	<input type="checkbox"/> bis 0.3 Mio	<input checked="" type="checkbox"/> bis 1.0 Mio	<input type="checkbox"/> bis 5.0 Mio	<input type="checkbox"/> über 5.0 Mio
Verantwortlichkeit	Stadt Kloten			
Weitere Beteiligte	Kantonspolizei			

- Nutzen / Ziele**
- Mehr Raum für Fussverkehr schaffen und engmaschigeres Netz
 - Attraktivitätssteigerung des Zentrums durch Strassenraumaufwertung

- Koordination**
- Verkehrsgutachten Zentrum Kloten
 - Projekt Glattalbahn-Verlängerung Kloten
 - Tempo 30 in den Wohnquartieren

Priorität Erste Zweite Dritte

Gestaltungskonzept Petergasse

Massnahmen-Nr. 57

Ausgangslage Das Verkehrskonzept Zentrum definiert die Lindenstrasse und die Obstgartenstrasse als übergeordnete Zentrumsstrasse mit Verbindungsfunktion. Auch die Petergasse wird weiterhin durchgehend befahrbar bleiben. Jedoch führt die Petergasse durch die Kernzone und bildet zudem eine wichtige Fuss- und Veloverkehrsachse, weshalb ihr in Bezug auf den MIV gegenüber der Linden- und Obstgartenstrasse eine untergeordnete Funktion zukommt und sie als reine Erschliessungsstrasse dienen wird.

Massnahmen Mit der Erarbeitung eines Gestaltungskonzepts soll die Vereinbarkeit zwischen durchgehender Befahrbarkeit für den MIV und Bus und einer siedlungsverträglichen Gestaltung mit einer attraktiven und sicheren Führung des Fuss- und Veloverkehrs aufgezeigt werden. Eine Abstimmung mit der geplanten Verkehrsberuhigung (Massnahmenblatt Nr. A) ist notwendig.



bestehend geplant

Veloverbindung lokal

Linienführung Bus

Erschliessungsstrassen im Zentrum

Auszug aus dem Gesamtplan Verkehrskonzept Zentrum

Massnahmentyp sofort erstellen Unterhaltsarbeiten Projekt lancieren Anfrage Dritter

Problemdruck stark mittel gering

Kosten bis 0.3 Mio bis 1.0 Mio bis 5.0 Mio über 5.0 Mio

Verantwortlichkeit Stadt Kloten

Weitere Beteiligte Stadtpolizei, Kantonspolizei, VBG

- Nutzen / Ziele**
- Verbesserung Verkehrssicherheit und Durchlässigkeit für den Fuss- und Veloverkehr
 - Gewährleistung der Befahrbarkeit durch Busse in beide Richtungen
 - Siedlungsverträgliche Gestaltung

- Koordination**
- Verkehrsberuhigung in Wohnquartieren (Massnahmenblatt Nr. A)
 - Projekt Glattalbahn-Verlängerung Kloten
 - Studienauftrag Bahnhof Nord

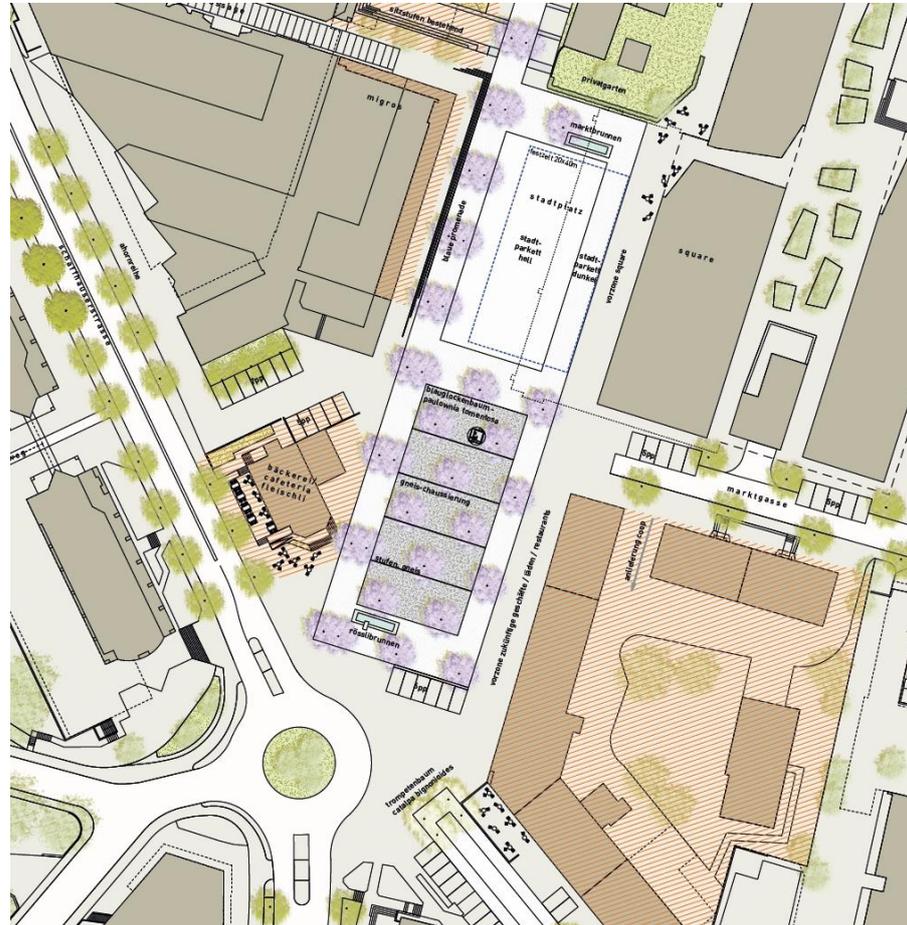
Priorität Erste Zweite Dritte

Umgestaltung Stadtplatz Süd

Massnahmen-Nr. 58

Ausgangslage Der nördliche Teil des Stadtplatzes wurde in den letzten Jahren zu einem Platz mit urbaner Ausstrahlungskraft umgestaltet. Der südliche Teil weist nach wie vor einen hohen Anteil von Verkehrs-/Parkierungsfläche und daher eine geringe Aufenthaltsqualität auf. Dies vermag auch die Begrünung mit grossen Bäumen nicht wettmachen.

Massnahmen Mit der Umgestaltung soll die Gestaltung des Platzes und somit die Erhöhung der Aufenthaltsqualität auch auf der Südseite verbessert werden. Verkehrlich sind die Einrichtung einer Begegnungszone und die Neuorganisation der Parkierung zu prüfen.



Masterplan, Gestaltung öffentlicher Raum Kloten, Raderschall Partner AG, 20.08.2013

Massnahmentyp	<input type="checkbox"/> sofort erstellen	<input type="checkbox"/> Unterhaltsarbeiten	<input checked="" type="checkbox"/> Projekt lancieren	<input type="checkbox"/> Anfrage Dritter
Problemdruck	<input checked="" type="checkbox"/> stark	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
Kosten	<input type="checkbox"/> bis 0.3 Mio	<input checked="" type="checkbox"/> bis 1.0 Mio	<input type="checkbox"/> bis 5.0 Mio	<input type="checkbox"/> über 5.0 Mio
Verantwortlichkeit	Stadt Kloten			
Weitere Beteiligte	Stadtpolizei, Kantonspolizei			

- Nutzen / Ziele**
- Attraktiver Begegnungsort für Aufenthalt
 - Mehr Raum für Fuss- und Veloverkehr schaffen
 - Städtische Ausstrahlungskraft

- Koordination**
- Umgestaltung Bahnhofstrasse
 - Verkehrsgutachten Zentrum Kloten

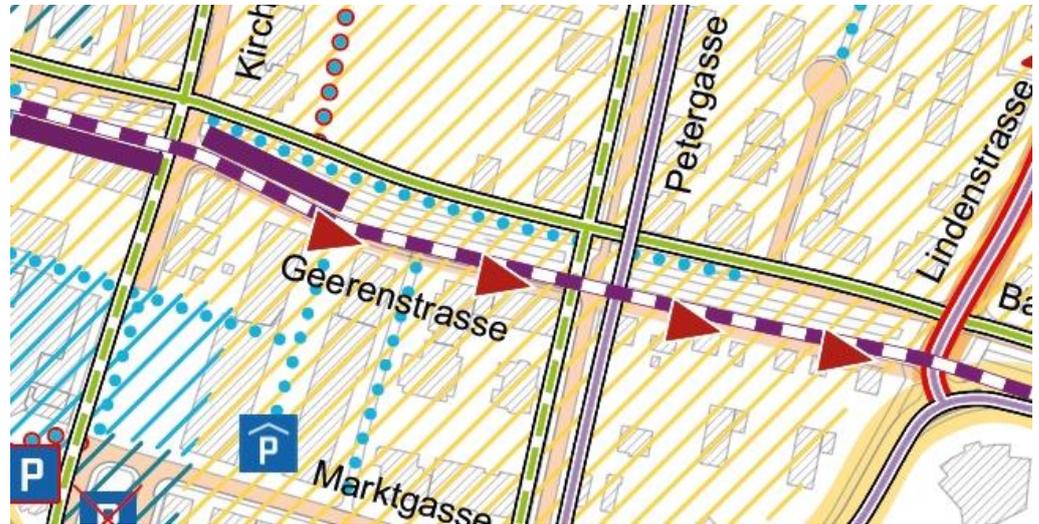
Priorität Erste Zweite Dritte

Einrichtung Einbahnregime Geerenstrasse

Massnahmen-Nr. 59

Ausgangslage Die Glattalbahnen wird im Zentrum von Kloten über die Geerenstrasse verkehren. Aus diesem Grund wird der Strassenraum in der Geerenstrasse neu organisiert. U.a. ist die Einrichtung eines Einbahnverkehrs in Fahrtrichtung Osten vorgesehen. Mit dem Einbahnregime können die Anlieferung und die Erschliessung der heutigen Nutzungen entlang der Geerenstrasse weiterhin sichergestellt werden.

Massnahmen Für die Änderung des Verkehrsregimes ist ein Verkehrsgutachten erforderlich. Dieses soll aufzeigen, dass die Anlieferung und die Erschliessung der Privatparzellen auch künftig funktionieren.



Auszug aus dem Verkehrskonzept Zentrum

Massnahmentyp	<input type="checkbox"/> sofort erstellen	<input type="checkbox"/> Unterhaltsarbeiten	<input checked="" type="checkbox"/> Projekt lancieren	<input type="checkbox"/> Anfrage Dritter
Problemdruck	<input type="checkbox"/> stark	<input type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> gering	
Kosten	<input checked="" type="checkbox"/> bis 0.3 Mio	<input type="checkbox"/> bis 1.0 Mio	<input type="checkbox"/> bis 5.0 Mio	<input type="checkbox"/> über 5.0 Mio
Verantwortlichkeit	Stadt Kloten			
Weitere Beteiligte	Stadtpolizei, Kantonspolizei			

Nutzen / Ziele

- Gewährleistung der Erschliessung und Anlieferung auch nach Einführung der Glattalbahnen

Koordination

- Verkehrsgutachten Zentrum Kloten
- Projekt Glattalbahnen-Verlängerung Kloten

Priorität Erste Zweite Dritte

Fussverbindungen im Bereich Ref. Kirche und Stadtpark

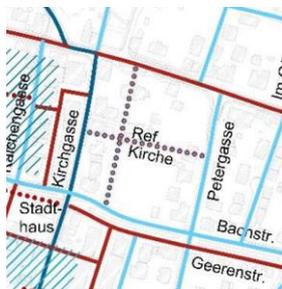
Massnahmen-Nr. 60

Massnahmen

Im Klotener Zentrum soll das Fusswegnetz besonders engmaschig sein. Der Masterplan Gestaltung öffentlicher Raum Kloten und das Verkehrskonzept Zentrum sehen deshalb vor, bei der reformierten Kirche und im Bereich des künftigen Stadtparkes mindestens zwei neue Fusswege zu realisieren. Die Nord-Süd-Verbindung schafft eine Verbindung zwischen Dorfstrasse und Geerenstrasse und weiter zum Bahnhof Kloten. Die West-Ost-verknüpft Kirch- und Petergasse. Die Fusswege sollen eine Mindestbreite von 2 m aufweisen. Mit der Grundeigentümerschaft sind frühzeitig Gespräche zu führen, damit die Fusswegführung mit ihren Anliegen abgestimmt werden kann.



Auszug aus dem Masterplan Gestaltung öffentlicher Raum Kloten, Raderschall Partner AG, 20.08.2013



Auszug aus dem Verkehrskonzept Zentrum

Massnahmentyp	<input type="checkbox"/> sofort erstellen	<input type="checkbox"/> Unterhaltsarbeiten	<input checked="" type="checkbox"/> Projekt lancieren	<input type="checkbox"/> Anfrage Dritter
Problemdruck	<input type="checkbox"/> stark	<input type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> gering	
Kosten	<input type="checkbox"/> bis 0.3 Mio	<input checked="" type="checkbox"/> bis 1.0 Mio	<input type="checkbox"/> bis 5.0 Mio	<input type="checkbox"/> über 5.0 Mio
Verantwortlichkeit	Stadt Kloten			
Weitere Beteiligte	-			

- Nutzen / Ziele**
- Engmaschigeres Fusswegnetz im Zentrum
 - Attraktive und sichere Fussverbindungen

- Koordination**
- Planung Stadtpark
 - Verkehrsgutachten Zentrum Kloten

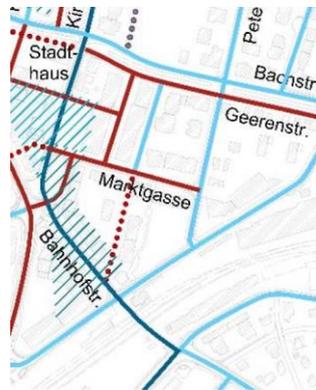
Priorität Erste Zweite Dritte

Lückenschluss Fussweg (Bahnhof Kloten – Marktgasse)

Massnahmen-Nr. 61

Massnahmen

Im Klotener Zentrum soll das Fusswegnetz besonders engmaschig sein. Zur Verdichtung des Fusswegnetzes und besseren Anbindung des Zentrums an den Bahnhof Kloten sieht das Verkehrskonzept Zentrum die Verlängerung des bestehenden Fussweges zwischen Geerenstrasse und Marktgasse in Richtung Bahnhof vor. Damit wird eine direkte und attraktive Fussverbindung zwischen dem geplanten Stadtpark und dem Bahnhof geschaffen. Der neue Fussweg hat mindestens eine Breite von 2.0 m aufzuweisen. Mit der Grundeigentümerschaft sind frühzeitig Gespräche zu führen, damit die Fusswegführung mit ihren Anliegen abgestimmt werden kann.



Auszug aus dem Verkehrskonzept Zentrum

Massnahmentyp	<input type="checkbox"/> sofort erstellen	<input type="checkbox"/> Unterhaltsarbeiten	<input checked="" type="checkbox"/> Projekt lancieren	<input type="checkbox"/> Anfrage Dritter
Problemdruck	<input type="checkbox"/> stark	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
Kosten	<input type="checkbox"/> bis 0.3 Mio	<input checked="" type="checkbox"/> bis 1.0 Mio	<input type="checkbox"/> bis 5.0 Mio	<input type="checkbox"/> über 5.0 Mio
Verantwortlichkeit	Stadt Kloten			
Weitere Beteiligte	-			

- Nutzen / Ziele**
- Direkte Anbindung des Zentrums an den Bahnhof
 - Engmaschigeres Fusswegnetz

- Koordination**
- Umgestaltung Bahnhofstrasse
 - Projekt Bahnhof Nord

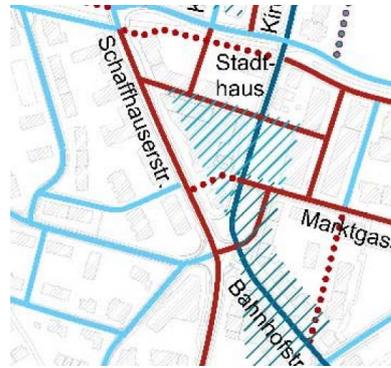
Priorität Erste Zweite Dritte

Lückenschluss Fussweg (Square – Schaffhauserstrasse)

Massnahmen-Nr. 62

Massnahmen

Im Klotener Zentrum soll das Fusswegnetz besonders engmaschig sein. Zur Verdichtung des Fusswegnetzes und besseren Anbindung des Stadtplatzes an die publikumsorientierten Nutzungen an der Schaffhauserstrasse wird eine neue Fussverbindung geschaffen. In Verlängerung der Marktgasse soll ein neuer Fussweg mit einer Breite von mindestens 2.0 m erstellt werden. Mit der Grundeigentümerschaft sind frühzeitig Gespräche zu führen, damit die Fusswegführung mit ihren Anliegen abgestimmt werden kann.



Auszug aus dem Gesamtplan Verkehrskonzept Zentrum

Massnahmentyp	<input type="checkbox"/> sofort erstellen	<input type="checkbox"/> Unterhaltsarbeiten	<input checked="" type="checkbox"/> Projekt lancieren	<input type="checkbox"/> Anfrage Dritter
Problemdruck	<input type="checkbox"/> stark	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
Kosten	<input checked="" type="checkbox"/> bis 0.3 Mio	<input type="checkbox"/> bis 1.0 Mio	<input type="checkbox"/> bis 5.0 Mio	<input type="checkbox"/> über 5.0 Mio
Verantwortlichkeit	Stadt Kloten			
Weitere Beteiligte	-			

Nutzen / Ziele

- Engmaschigeres Fusswegnetz im Zentrum

Koordination

- Umgestaltung Stadtplatz Süd
- BGK Schaffhauserstrasse

Priorität

Erste Zweite Dritte

Fusshauptverbindung Schluefweg (Schluefweg – Schaffhauserstrasse)

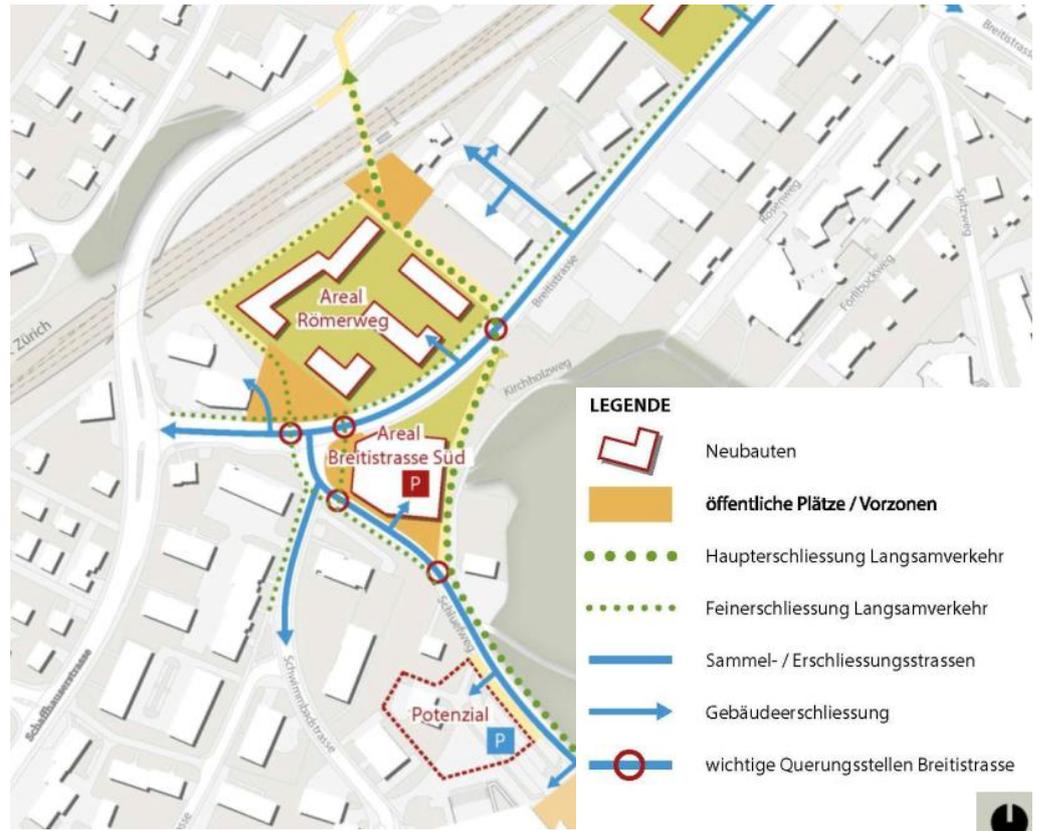
Massnahmen-Nr. 63

Ausgangslage

Im Stadtraum- und Parkierungskonzept von 2014 wurde aufgezeigt, wie der Fussverkehr zwischen Bahnhof und Eishalle hauptsächlich geführt werden soll. Die Fusshauptverbindung besteht bereits auf dem Schluefweg und als Personenunterführung zum Mittelperron und weiter zur Schaffhauserstrasse. Aufgrund der Treppen ist die Personenunterführung noch nicht behindertengerecht oder für Velos ausgestaltet. Die Areale Römerweg und Breitstrasse Süd möchte die Stadt weiterentwickeln.

Massnahmen

In den geplanten Arealentwicklungen ist die Führung vom Schluefweg bis zum Bahnhof frühzeitig zu sichern. Die Breite des Fussweges ist bedarfsgerecht zu wählen (voraussichtlich mindestens 3.0 m). Ein behindertengerechter Umbau der Personenunterführung ist zudem zu prüfen. Für die Öffnung für Velos ist vorgängig der Bedarf und die Bedeutung im Velowegnetz zu klären (siehe Massnahmenblatt M).



Konzeptplan Erschliessung und Areale, Korridor Bahnhof - Schluefweg (Quelle: Erläuterungsbericht, Stadtraum- und Parkierungskonzept, Metron, 31. März 2014)

Massnahmentyp	<input type="checkbox"/> sofort erstellen	<input type="checkbox"/> Unterhaltsarbeiten	<input checked="" type="checkbox"/> Projekt lancieren	<input type="checkbox"/> Anfrage Dritter
Problemdruck	<input type="checkbox"/> stark	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
Kosten	<input type="checkbox"/> bis 0.3 Mio	<input checked="" type="checkbox"/> bis 1.0 Mio	<input type="checkbox"/> bis 5.0 Mio	<input type="checkbox"/> über 5.0 Mio
Verantwortlichkeit	Stadt Kloten			
Weitere Beteiligte	Grundeigentümerschaft			

- Nutzen / Ziele**
- Optimale Anbindung der Freizeitnutzungen am Schluefweg an den Bahnhof Kloten
 - Lenkung der Zuschauerströme zur Eishalle

- Koordination**
- Arealentwicklungen Römerweg und Breitstrasse Süd
 - Velonetzplan (Massnahmenblatt M)

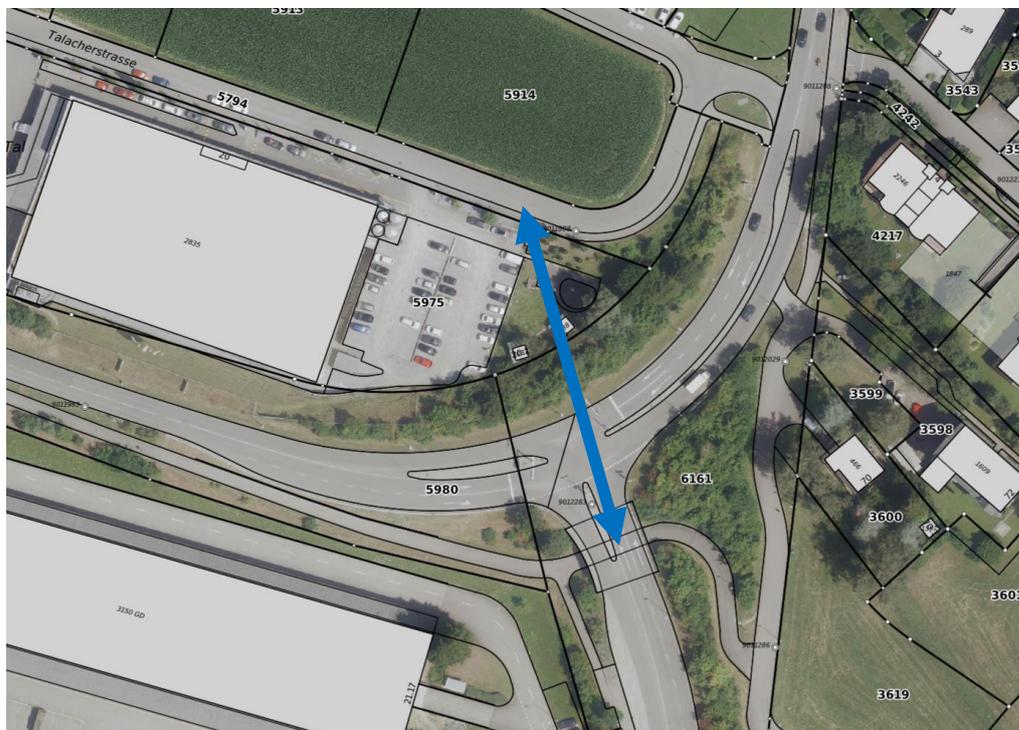
Priorität Erste Zweite Dritte

Fussverbindung (Bülacher-/Lufingerstrasse – Talacherstrasse)

Massnahmen-Nr. 64

Massnahmen

Aus Sicht Fussverkehr ist das Quartier Hohrainli sehr schlecht mit dem Quartier Ruebisbach verbunden. Deshalb machte der Grundeigentümergebiet eine Eingabe an die Stadt. Mit diesem wird verlangt, dass eine Querungsmöglichkeit beim Knoten Bülacher-/Lufingerstrasse und die Weiterführung eines Fussweges in nördliche Richtung zur Talacherstrasse erstellt werden. Die Stadt Kloten erachtet diese Verbindung im öffentlichen Fusswegnetz als sinnvoll.



Orthofoto mit der geplanten Fussverbindung (Quelle: GIS-Browser Kanton Zürich, Abfrage 7. Januar 2022)

Massnahmentyp	<input type="checkbox"/> sofort erstellen	<input type="checkbox"/> Unterhaltsarbeiten	<input checked="" type="checkbox"/> Projekt lancieren	<input checked="" type="checkbox"/> Anfrage Dritter
Problemdruck	<input type="checkbox"/> stark	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
Kosten	<input checked="" type="checkbox"/> bis 0.3 Mio	<input type="checkbox"/> bis 1.0 Mio	<input type="checkbox"/> bis 5.0 Mio	<input type="checkbox"/> über 5.0 Mio
Verantwortlichkeit	Stadt Kloten			
Weitere Beteiligte	TBA, Kantonspolizei			

Nutzen / Ziele

- Neue Verbindung zwischen den Quartieren Hohrainli und Ruebisbach

Koordination Massnahmenblatt Nr. 19

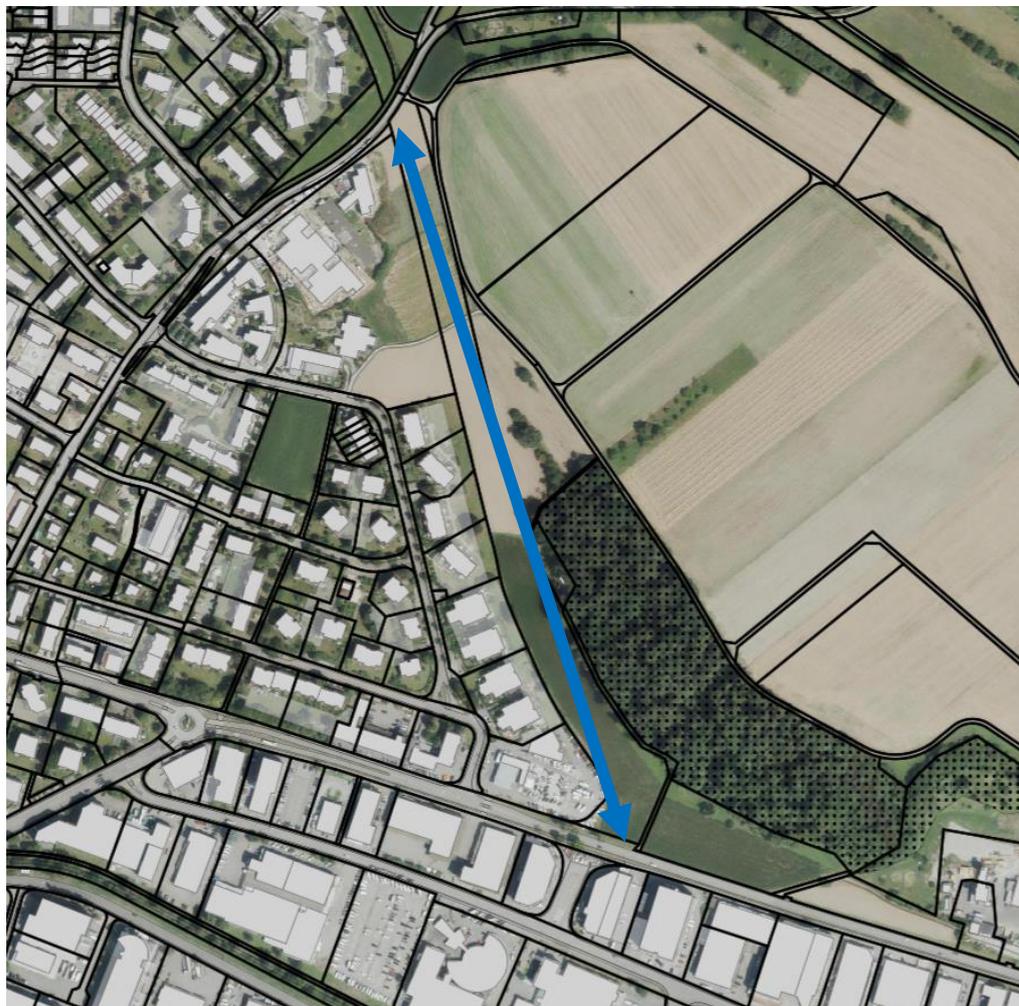
Priorität Erste Zweite Dritte

Fussverbindung (Bassersdorferstrasse – Rankstrasse)

Massnahmen-Nr. 65

Massnahmen

Im Rahmen des Glattalbahnprojekts wird der Bedenseebach, der im Siedlungsgebiet mehrheitlich eingedolt unter der Rankstrasse verläuft, umgelegt und auf grossen Teilen ausgedolt. Entlang des neuen Bachverlaufs soll ein öffentlicher Fussweg erstellt werden, der eine attraktive Fussverbindung darstellt und die Quartiere Geissberg und Steinacker besser verbindet.



Orthofoto mit der geplanten Fussverbindung (Quelle: GIS-Browser Kanton Zürich, Abfrage 16. Februar 2022)

Massnahmentyp	<input type="checkbox"/> sofort erstellen	<input type="checkbox"/> Unterhaltsarbeiten	<input checked="" type="checkbox"/> Projekt lancieren	<input checked="" type="checkbox"/> Anfrage Dritter
Problemdruck	<input type="checkbox"/> stark	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> gering	
Kosten	<input checked="" type="checkbox"/> bis 0.3 Mio	<input type="checkbox"/> bis 1.0 Mio	<input type="checkbox"/> bis 5.0 Mio	<input type="checkbox"/> über 5.0 Mio
Verantwortlichkeit	Stadt Kloten			
Weitere Beteiligte	VBG, AWEL			

- Nutzen / Ziele**
- Neue Verbindung zwischen den Quartieren Geissberg und Steinacker
 - Attraktiver Fussweg entlang Bedenseebach

Koordination Projekt Glattalbahn-Verlängerung Kloten

Priorität Erste Zweite Dritte