
Stadt Kloten

Gesamtverkehrskonzept Kloten

Bericht

zur Stellungnahme

Effretikon, 5. September 2013



Impressum

Auftraggeber	Stadt Kloten	
Begleitgruppe	Priska Seiler	Stadträtin, Ressortvorsteherin Sicherheit
	Marc Osterwalder	Leiter Bereich Lebensraum + Sicherheit
	Thomas Grädel	Leiter Sicherheit
	Markus Maag	Leiter Tiefbau, Unterhalt und Forst
	Gallus Häni	Vertreter Verkehrskommission
Auftragnehmer	ewp AG Effretikon	
Geschäftsbereich	Verkehrsplanung	
Fachbereich	Verkehrskonzepte & Gestaltung	
Projektleitung	Stefanie Kraus	
	Telefon 052 354 21 11	
	Fax 052 343 19 95	
	Direktwahl 052 354 21 42	
	stefanie.kraus@ewp.ch	
Projektteam	Stephan Erne	
	Stefan Hug	
	Stefanie Kraus	
	Basil Lehmann	
Auftragsnummer	14.28.2.001	

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis	5
Zusammenfassung	6
Ausgangslage und Auftrag	6
Analyse IST-Situation	6
Quartierworkshops	7
Zusammenfassung der Analyse	9
Zielbilder	10
Massnahmen	11
Umsetzungsprogramm	11
1 Einleitung	12
1.1 Ausgangslage	12
1.2 Auftrag	12
1.3 Ablauf	13
1.4 Planungsteam und Fachkommission	13
1.5 Information und Mitwirkung	14
1.6 Vorhandene Unterlagen	14
2 Analyse IST-Situation	16
2.1 Lage und Bedeutung in der Region	16
2.2 Energiestadt Kloten	17
2.3 Bevölkerung und Beschäftigte	17
2.4 Siedlungs- und Nutzungsstruktur	18
2.5 Erscheinungsbild und Gestaltungspotenzial des öffentlichen Raums	22
2.6 Binnenbeziehungen	26
2.7 Verkehrssicherheit	28
2.8 Fussverkehr	31
2.9 Veloverkehr	34
2.10 Öffentlicher Verkehr	38
2.11 Motorisierter Individualverkehr	43
2.12 Weitere Planungen (vgl. Anhang C)	52
3 Quartierworkshops	53
3.1 Allgemeine Schwachstellen	53
3.2 Quartier I - Holberg I Zentrum	54
3.3 Quartier II - Halden I Ifang I Gerlisberg I Bänikon I Eigental I Obholz	54
3.4 Quartier III – Hohrainli I Chanzler I Egetswil	55
3.5 Quartier IV - Mühlirain I Schluefweg	56
4 Zusammenfassung Analyse und Handlungsbedarf	57
5 Zielbilder	60
5.1 Zielbild Fussverkehr	60

5.2	Zielbild Veloverkehr	62
5.3	Zielbild Öffentlicher Verkehr	63
5.4	Zielbild Motorisierter Verkehr	65
5.5	Fazit und kommende Meilensteine	67
6	Massnahmen und Umsetzungsprogramm	68
6.1	Massnahmenübersicht	68
6.2	Massnahmenpriorisierung	72
6.3	Umsetzungsprogramm	73

Anhang

IST-Situation
 Leistungsfähigkeitsabschätzung Knoten Wilden Mann
 Weitere Planungen
 Vernehmlassungsberichte Workshops
 Zielbilder
 Massnahmen
 Umsetzungsprogramm

Abkürzungsverzeichnis

BGK	Betriebs- und Gestaltungskonzept
BZO	Bau- und Zonenordnung
GVK	Gesamtverkehrskonzept
FäG	Fahzeugähnliche Geräte
FlaMa	Flankierende Massnahmen
FV	Fussverkehr
Fz	Fahrzeuge
LV	Langsamverkehr
LW	Lastwagen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
QS	Quartierworkshop
RVS	Regionale Verkehrssteuerung

Zusammenfassung

Ausgangslage und Auftrag

Die Stadt Kloten als Standortgemeinde des Flughafens Zürich weist ein dynamisches Wachstum auf. Innerhalb der gesetzlichen Schranken (insbesondere der Lärmschutzverordnung) strebt sie ein verdichtetes, zentrales Siedlungswachstum an. Entlang der zukünftigen verlängerten Glattalbahn soll das Stadtzentrum entwickelt werden.

In seinen strategischen Leitlinien 2010-2014 hat der Stadtrat die folgenden Ziele festgelegt:

- Das Funktionieren des Verkehrssystems verbessern
- Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer erhöhen
- Zentrum und Industriegebiet mit der Glattalbahn erschliessen
- ÖV-Angebot optimieren
- Fuss- und Velowegnetz verbessern

In den letzten Jahren wurden von übergeordneten staatlichen Ebenen verschiedene verkehrliche Planungen erarbeitet, die die Stadt Kloten und ihr Umfeld tangieren. Die städtische Verkehrsplanung soll einerseits auf diesen Planungen aufbauen, andererseits im Sinne der Robustheit unabhängig von den übergeordneten Vorhaben Massnahmen zur Optimierung des Verkehrsnetzes vorsehen.

ewp erhielt den Auftrag ein städtisches Gesamtverkehrskonzept (GVK Kloten) zu erarbeiten, das den anstehenden Herausforderungen gerecht wird. Das Gesamtverkehrskonzept soll sich auf die Schwachstellen, Ziele und Massnahmen auf dem städtischen Netz konzentrieren, aber auch die Schnittstellen zu den übergeordneten Vorhaben aufzeigen. Es soll ein Umsetzungsprogramm erarbeitet werden, das aufzeigt, wann welche Massnahmen umgesetzt werden.

Das Gesamtverkehrskonzept bildet die Grundlage für die nachfolgende Anpassung des kommunalen Verkehrsplans. Deshalb wurde bereits die Erarbeitung dieses Konzeptes politisch breit abgestützt.

Analyse IST-Situation

Die Analyse beschäftigte sich auf einer übergeordneten Ebene mit der Lage und Bedeutung der Stadt Kloten in der Region und setzte sich mit dem Label Energiestadt auseinander.

Wichtige Pendlerströme führen nach Kloten. Den rund 18'000 Einwohnern der Stadt Kloten stehen ca. 32'000 Beschäftigte gegenüber [20]. Gleichzeitig sind Pendlerströme Richtung Winterthur und Zürich zu verzeichnen. Auch die Binnenpendler (vor allem zum Flughafen) tragen zur (tlw. angespannten) Verkehrssituation in Kloten bei.

Mit dem vorliegenden GVK, das sich vermehrt mit den Belangen aus Sicht Fuss- und Veloverkehr auseinandersetzt, kann ein weiterer Meilenstein hinsichtlich Energie und Nachhaltigkeit umgesetzt werden.

Neben der Untersuchung zur Bevölkerung und den Beschäftigten der Stadt wurde auch die Siedlungs- und Nutzungsstruktur sowie das Erscheinungsbild des öffentlichen Raumes untersucht.

Aus der Analyse der Zahlen geht hervor, dass die Hälfte der erwerbstätigen EinwohnerInnen in Kloten leben und arbeiten (BFS - Volkszählung 2000 und Betriebszählung 2008). Zudem bietet

die Stadt alle Einrichtungen des täglichen Bedarfs.

Die Quartiere sind in der Regel in sich (gestalterisch) geschlossen und nicht vom Durchgangsverkehr belastet.

Die Analyse zu den Binnenbeziehungen innerhalb des Klotener Siedlungsgefüges und der Verkehrssicherheit haben ergeben, dass die Wege besonders für den Langsamverkehr zu optimieren sind. Im Zentrum, am Flughafen und auf den wichtigen Achsen in die einzelnen Quartiere wurden für den Fussverkehr mehrere Schwachstellen eruiert.

Aus der Analyse für den Veloverkehr gehen für das Stadtgebiet von Kloten vor allem fehlende Velomassnahmen resp. mangelhafte Radstreifen, ungenügende Radstreifenbreite, fehlende Aufstellflächen bei Kreuzungen und wichtigen Abbiegebeziehungen, Netzlücken sowie fehlende gedeckte Abstellanlagen an guter Lage (Bahnhöfe und Zentrum) hervor.

Während der Untersuchungen zum ÖV hat sich herausgestellt, dass bei vielen Haltestellen die Behindertengerechtigkeit nicht sichergestellt ist. Erheblicher Handlungsbedarf besteht bei den wichtigen Haltestellen im Zentrum, beim Bahnhof, bei wichtigen öffentlichen Einrichtungen und Haltestellen mit vielen Linien oder hohem Fahrgastaufkommen. Beim Bahnhof Kloten überlagern sich die Verkehrs- und Umsteigebeziehung zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln Bus, Bahn, Fuss- und Veloverkehr sowie motorisierten Individualverkehr und es besteht entsprechender Handlungsbedarf.

In einigen Quartieren wurden vereinzelt Tempo-30-Zonen signalisiert. In den anderen Quartieren wird die Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr aufgrund überhöhter Geschwindigkeiten auf den Quartierstrassen eingeschränkt.

Besonders in Gerlisberg aber auch auf der Wallisellerstrasse wurde Durchgangsverkehr registriert, der die Wohn- und Lebensqualität negativ beeinflusst.

Die Dorfstrasse besitzt eine hohe Trennwirkung und weist erhebliche Lärmemissionen auf.

Quartierworkshops

Während der Erarbeitung des Gesamtverkehrskonzeptes wurde die Bevölkerung von Kloten eingeladen aktiv am Verfahren teilzunehmen. Im Mai und Juni 2012 fanden insgesamt vier Quartierworkshops statt, an denen die Bevölkerung die Möglichkeit hatte, die Probleme resp. die Schwachstellen (aus Sicht der einzelnen Verkehrsträger) im Quartier zu definieren. Die Resultate aus dem Mitwirkungsprozess werden in den Vernehmlassungsberichten der jeweiligen Workshops genauer definiert und in den dazugehörigen Plänen dokumentiert (vgl. Anhang B).

Im September und Oktober 2013 fanden weitere Quartierworkshops statt, an denen der Bevölkerung die planerischen Inputs zu den Erkenntnissen aus den Quartierworkshops der ersten Phase vorgestellt wurden.

Nachfolgend werden die wichtigsten Ergebnisse der Quartierworkshops zusammengefasst.

Allgemeine Schwachstellen

Nach der Auswertung der Quartierworkshops hat sich gezeigt, dass folgende vier Hauptthemenpunkte für die Bevölkerung von Kloten wichtige Anliegen darstellen:

- Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit in den Quartieren durch überhöhte Geschwindigkeiten.
Zur allgemeinen Sicherheit für den Fussverkehr, vor allem auch hinsichtlich der Schulschwegssicherheit, wurde mehrfach die Einführung von Tempo-30 in den Quartieren gewünscht.

- Mangelhafte Ausstattung und Komfort an den Haltestellen sowie ungünstige Zugänge und Lage/Anordnung der Haltestellen.
Zur Optimierung der Ausstattung der Haltestellen wurden Billetautomaten, gedeckte Unterstände oder auch Digitalanzeigen vorgeschlagen. Die Sauberkeit in den Haltestellenbereichen ist generell zu verbessern.
- Lückenhaftes ÖV-Angebot in den Quartieren.
Besonders der Wunsch nach Taktverdichtungen in den Quartieren und der S7 sowie die direkte Verbindung zum Flughafen wurde genannt.
- Mangelhafte Beleuchtung auf dem Stadtgebiet.

Quartier I - Holberg I Zentrum

Der Workshop 1 zum Quartier Holberg I Zentrum fand am Mittwoch, den 30. Mai 2012 statt. Insgesamt nahmen ca. 30 interessierte Bürgerinnen und Bürger teil.

Folgende Hauptprobleme im Quartier wurden nach dem Workshop ausgewertet.

- Grosses Konfliktpotenzial im Bereich des Bahnhofs (Querungen Lindenstrasse) zwischen allen Verkehrsteilnehmenden besonders während der Spitzenzeiten.
- Unübersichtliche Knotensituation Petergasse/Geerenstrasse.
- Die Knotensituation Neubrunnen-/Werftstrasse birgt vor allem für den Fussverkehr erhebliches Konfliktpotenzial.
- Auf der Brücke über die Bahngleise an der Schaffhauserstrasse sowie am Knoten „Kino Claudia“ fehlen Velomassnahmen. Zudem wurde darauf hingewiesen, dass bei einer Sperrung des Knotens „Kino Claudia“ die Zufahrt zum gesamten südlichen Stadtgebiet von Kloten nicht mehr gewährleistet ist.
- Die Veloführung an der Bahnhofstrasse führt vor allem beim rückwärts Ausparkieren des ruhenden Verkehrs zu Konfliktsituationen.

Quartier II - Halden I Ifang I Gerlisberg I Bänikon I Eigental I Obholz

Der Workshop 2 zum Quartier Halden I Ifang I Gerlisberg I Bänikon I Eigental I Obholz fand am 31. Mai 2012 statt. Insgesamt wurden ca. 40 interessierte Bürgerinnen und Bürger gezählt.

Folgende Hauptprobleme im Quartier wurden nach dem Workshop ausgewertet:

- Die Rankstrasse birgt mehrere Schwachstellen. Vor allem die überdimensionierten und dadurch unübersichtlichen Knoten führen zu Konflikten zwischen allen Verkehrsteilnehmenden.
- In Gerlisberg erweist sich von Nürensdorf kommend der Schleichverkehr als besonders störend. Er verkehrt zu Spitzenzeiten im Kolonnenverkehr durch das Dorf und beeinträchtigt somit nicht nur die Sicherheit, sondern auch die Wohn- und Lebensqualität in Gerlisberg.
- Die Gerlisbergstrasse zwischen Dorfstrasse und Sportweg weist ein erhöhtes Verkehrsaufkommen auf (Schleichverkehr beeinträchtigt die Sicherheit für den Langsamverkehr, insbesondere auf dem Schulweg).
- Die Dorfstrasse besitzt eine hohe Trennwirkung.

Quartier III – Hohrainli I Chanzler I Eggetswil

Der Workshop 3 zum Quartier Hohrainli I Chanzler I Eggetswil fand am 6. Juni 2012 statt. Insgesamt wurden ca. 15 interessierte Bürgerinnen und Bürger gezählt.

Folgende Hauptprobleme im Quartier wurden nach dem Workshop ausgewertet:

- Knoten Lufinger-/ Talacherstrasse / Chasernweg: Unübersichtliche Situation, fehlende Rad- und Fussverkehrsführung, eingeschränkte Sichtweiten, schnelle Abbiegebeziehungen MIV in Chasernweg.
- Am Knoten Talacher-/Ruebisbachstrasse werden überhöhte Geschwindigkeiten beobachtet.
- Langzeitparkieren ausserhalb der Markierung an der Eggetswilerstrasse (Einschränkung Sichtweiten).
- Der Fuss-/Radweg entlang der Lufingerstrasse ist punktuell zu schmal, was tlw. zu Konflikten mit dem Fahrbahnverkehr führt (Rangeleien unter Schülern, Mitbenützung der Fahrbahn durch hohe Schülerfrequenzen).
- Am Knoten Zipfelstrasse/Alte Landstrasse sind besonders nach dem Bedienen der Haltestelle und dem Ausstieg der Fahrgäste Konflikte zwischen Fussverkehr und MIV zu beobachten.

Quartier IV - Mühlirain I Schluefweg

Der Workshop 4 zum Quartier Mühlirain I Schluefweg fand am 7. Juni 2012 statt. Insgesamt nahmen 7 interessierte Bürgerinnen und Bürger teil.

Folgende Hauptprobleme im Quartier wurden nach dem Workshop ausgewertet:

- Auf der Wallisellerstrasse ist Veloverkehr nicht erwünscht (regionale Veloroute verläuft über Dietlikerstrasse).
- Im Bereich der Bushaltestellen entlang der Wallisellerstrasse sind besonders nach dem Bedienen der Haltestelle und dem Ausstieg der Fahrgäste Konflikte zwischen Fussverkehr und MIV zu beobachten.
- Es wurde darauf hingewiesen, dass bei einer Sperrung der Breitstrasse (Unfall, Rohrbruch etc.) die Zufahrt zum gesamten südlichen Stadtgebiet von Kloten nicht mehr gewährleistet ist.
- Im Bereich des Bahnhofs Kloten sind gefährliche Situationen und Verkehrschaos besonders zu Spitzenzeiten zu beobachten. Zudem fehlt eine komfortable Veloverbindung unter dem Bahnhof hindurch.
- Die schmale Hamelirainstrasse stellt für Lastwagen eine Sackgasse dar. Dies ist am Knoten zur Breitstrasse zu signalisieren und die Zufahrt mit dem Lastwagen sollte vermieden werden.
- Vor dem Spar kommt es zu Konflikten zwischen dem Langsamverkehr und dem Parkierverkehr.

Zusammenfassung der Analyse

Die Schwachstellenanalyse von ewp und die Inputs aus der Bevölkerung wurden verglichen und zusammengefasst. Es konnten folgende Ziele für Kloten definiert werden:

- Lage und Bedeutung:
Attraktivität der Durchfahrt durch Kloten für den MIV nicht erhöhen, um zusätzlichen Verkehr zu vermeiden
- Energiestadt:
Förderung des emissionsarmen Verkehrs
- Binnenverkehr:
Gute Vernetzung der Siedlungsteile vor allem für den Langsamverkehr
- Siedlungs- und Nutzungsstruktur
Ablesbarkeit Siedlungsstruktur bewahren und Binnenbeziehungen (vor allem für den Fuss- und Veloverkehr) fördern
- Erscheinungsbild öffentlicher Raum
Siedlungsbild ablesbar gestalten und Defizite in der Gestaltung beseitigen
- Wegebeziehungen:
Optimierungsbedarf bei der kommunalen Signalisation für den Langsamverkehr
- Verkehrssicherheit:
Erhöhung Verkehrssicherheit und Schaffung attraktiver und sozial sicherer öffentlicher Räume
- Fussverkehr:
Erhöhung Verkehrssicherheit und Schaffung attraktiver und sicherer Fusswegeverbindungen vor allem zwischen den Quartieren
- Veloverkehr:
Erhöhung Verkehrssicherheit und Schaffung attraktiver und sicherer Velowegverbindung sowie Bereitstellung von komfortablen Veloinfrastrukturanlagen
- Öffentlicher Verkehr:
Attraktives ÖV-Angebot beibehalten und Infrastruktur, wie Haltestellen, Zugangswege etc. verbessern
- Motorisierter Verkehr:
Durchgangsverkehr durch das gesamte Stadtgebiet Kloten durch geeignete Massnahmen vermeiden und die Ablesbarkeit der Strassenhierarchie sowie die Verkehrssicherheit in den Wohnquartieren verbessern.

Zielbilder

Fussverkehr

Der Fussverkehr hat insbesondere auf kurzen Distanzen in dicht besiedelten Gebieten einen hohen Stellenwert. Der Fussverkehr ist aber nicht nur quantitativ, sondern auch wegen seiner Nachhaltigkeit von grosser Bedeutung. Fussgängerbelange sind gleichberechtigt mit anderen Nutzungsansprüchen zu berücksichtigen. Attraktive Fusswegverbindungen sind dabei zwingend für einen urbanen Siedlungsraum mit hohen Fussgängerfrequenzen.

Veloverkehr

Das zukünftige städtische Hauptvelonetz besteht aus den wichtigen regionalen Achsen, die mit separaten Massnahmen für den Veloverkehr ins Zentrum von Kloten führen und den inneren Quartierserschliessungen, wo der Veloverkehr in der Regel über verkehrsberuhigte Mischverkehrsflächen abgewickelt wird.

Öffentlicher Verkehr

Die Verordnung über das Angebot im öffentlichen Personenverkehr ist die Grundlage für den ÖV im Kanton Zürich. In dieser sind die Erschliessungspflicht, das Angebot (Takt, Betriebszeiten) und die Grundsätze zur Netzgestaltung festgehalten. Das ÖV-Angebot entspricht der Busvision des ZVV. Aus dessen Sicht sowie aus Sicht VBG besteht kein Anpassungsbedarf. Auf Stadtgebiet sind die bestehenden Haltestellen behindertengerecht und vor allem auch verkehrssicher auszugestalten.

Motorisierter Verkehr

Aufgrund der verkehrlichen Entwicklung werden die Kapazitätsansprüche an die Verkehrsinfrastruktur in Kloten steigen. Grossräumige Infrastrukturausbauten (z.B. Nordumfahrung, Glattalautobahn) stellen dabei aufgrund des grossen Ziel- und Quellverkehrsanteils, der hohen Kosten und der zu lösenden Konflikte kurz- bis mittelfristig keine zweckmässigen Lösungsansätze dar. Insofern ist es von grosser Bedeutung, dass die regionalen Ströme mit Hilfe eines effektiven Verkehrsmanagements (Verkehrslenkung, FlaMa) auf die gewünschten Routen geführt werden. Eine störungsfreie und zuverlässige Verkehrsabwicklung auf den Hauptachsen ist eine der Hauptzielsetzungen der kantonalen Gesamtverkehrskonzeption. Es gilt einerseits durch geeignete Massnahmen, die künftigen Verkehrsströme so zu lenken, dass die bestehenden Angebote möglichst homogen ausgelastet werden können und der Druck nach neuen Infrastrukturen somit eingedämmt werden kann. Andererseits ist im Hinblick auf die steigenden Verkehrsmengen eine siedlungs- und umfeldverträgliche Verkehrsabwicklung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Steigerung der Attraktivität in den Wohnquartieren und im Zentrum zu fördern.

Massnahmen

Insgesamt wurden 54 Massnahmen definiert. Zwölf der Massnahmen sind allgemeine Handlungsansätze, die für das gesamte Siedlungsgebiet von Kloten gelten. Fünf Hauptmassnahmen werden als sogenannte Meilensteine bezeichnet:

- Masterplan Bahnhof Kloten
- Verkehrskonzept Zentrum
- Tempo-30-Zonen/Verkehrsberuhigung in den Quartieren
- Fuss- und Veloverbindung Glattalbahnhof Plus
- Verkehrskonzept Gerlisberg

Umsetzungsprogramm

Das Umsetzungsprogramm zeigt auf, in welchem Zeitraum die einzelnen Massnahmen angegangen und umgesetzt werden sollen. Dabei werden drei Prioritäten inkl. Zeiträume definiert:

1. Priorität: 2013 - 2018
2. Priorität: 2019 - 2021
3. Priorität: 2022 +

Vor allem die Meilensteine sollen direkt lanciert werden. Aufgrund ihrer Komplexität wird deren Umsetzung allerdings über mehrere Jahre erfolgen.

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Die Stadt Kloten als Standortgemeinde des Flughafens Zürich weist ein dynamisches Wachstum auf. Innerhalb der gesetzlichen Schranken (insbesondere der Lärmschutzverordnung) strebt sie ein verdichtetes, zentrales Siedlungswachstum an. Entlang der zukünftigen verlängerten Glattalbahn soll das Stadtzentrum entwickelt werden. In seinen strategischen Leitlinien 2010-2014 hat der Stadtrat die folgenden Ziele festgelegt:

- Das Funktionieren des Verkehrssystems verbessern
- Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer erhöhen
- Zentrum und Industriegebiet mit der Glattalbahn erschliessen
- ÖV-Angebot optimieren
- Fuss- und Velowegnetz verbessern

In den letzten Jahren wurden von übergeordneten staatlichen Ebenen verschiedene verkehrliche Planungen erarbeitet, die die Stadt Kloten und ihr Umfeld tangieren. Abgeschlossen sind beispielsweise das regionale Gesamtverkehrskonzept Flughafenregion, das Agglomerationsprogramm Zürich 2. Generation sowie die Vertiefungsstudie Ringbahn Hardwald. In Bearbeitung sind die ZMB Engpassbeseitigung A1 Winterthur/Glattal sowie die Konkretisierung der regionalen Verkehrssteuerung (RVS).

Die städtische Verkehrsplanung soll einerseits auf diesen Planungen aufbauen, andererseits im Sinne der Robustheit unabhängig von den übergeordneten Vorhaben Massnahmen zur Optimierung des Verkehrsnetzes vorsehen.

1.2 Auftrag

Die Stadt Kloten möchte ein städtisches Gesamtverkehrskonzept (GVK Kloten) erarbeiten, das den anstehenden Herausforderungen gerecht wird. Das Gesamtverkehrskonzept soll sich auf Massnahmen auf dem städtischen Netz konzentrieren, aber auch die Schnittstellen zu den übergeordneten Vorhaben aufzeigen. Es soll ein Aktionsplan erarbeitet werden, der aufzeigt, wann welche Massnahmen umgesetzt werden. Das Gesamtverkehrskonzept bildet die Grundlage für die nachfolgende Anpassung des kommunalen Verkehrsplans. Deshalb soll bereits die Erarbeitung dieses Konzeptes politisch breit abgestützt werden.

1.3 Ablauf

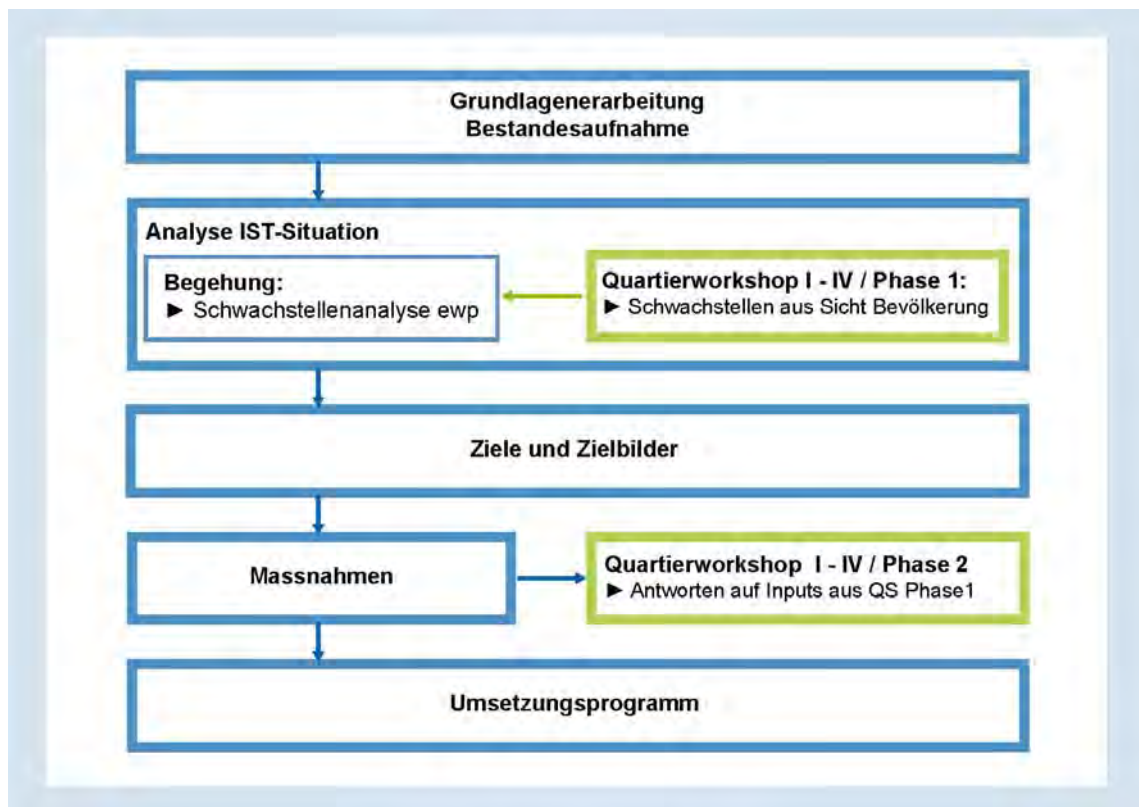


Abbildung 1: Vorgehen Bearbeitung GVK Kloten

1.4 Planungsteam und Fachkommission

Die Fachkommission setzt sich aus folgenden Teilnehmenden zusammen.

Name	Funktion
Priska Seiler	Vorsitz, Stadträtin, Ressortvorsteherin Sicherheit
Marc Osterwalder	Leiter Bereich Lebensraum + Sicherheit
Thomas Grädel	Leiter Sicherheit
Markus Maag	Leiter Tiefbau, Unterhalt und Forst
Gallus Häni	Vertreter Verkehrskommission
Philip Lenzi	Stadtplaner Stadt Kloten
Stefanie Kraus	Projektleiterin (ewp AG)
Stefan Hug	Projektmitarbeiter (ewp AG)

1.5 Information und Mitwirkung

Mit einem Flyer, welcher an die Bevölkerung versandt wurde, publizierte die Stadt Kloten die Mitwirkungsmöglichkeit am GVK. Für eine zielgerichtete Aufnahme der Bedürfnisse und Ideen wurden die Quartiere in vier Gebiete aufgeteilt. Insgesamt wurden zwei Workshops je Quartier durchgeführt (jeweils Frühjahr/Herbst 2012). Am ersten Workshop wurden die Anliegen der Bevölkerung erfasst. Am zweiten Workshop wurden Antworten zu den Anliegen aus dem vorangehenden Workshop vorgestellt und diskutiert.

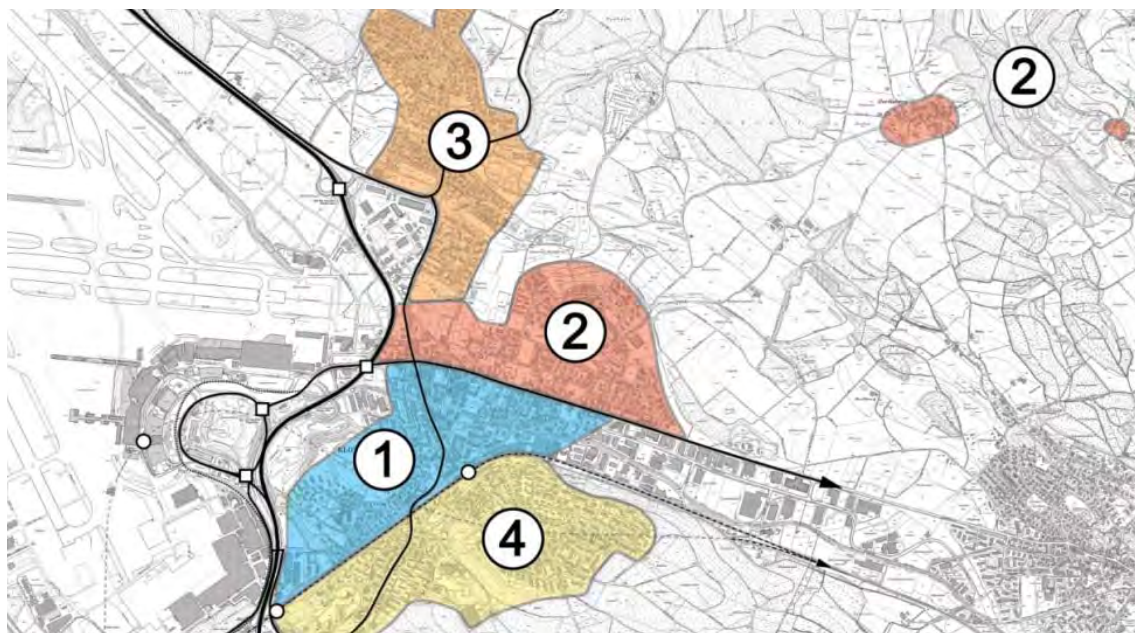


Abbildung 2: Quartiereinteilung

1.6 Vorhandene Unterlagen

Folgende Unterlagen standen für die Bearbeitung des GVKs zur Verfügung.

- [1] Kanton Zürich, Richtplan Siedlung + Landschaft (2001)
- [2] Kanton Zürich, Richtplan Verkehr (2007), www.bd.zh.ch
- [3] Kanton Zürich, Raumordnungskonzept ROK (2010)
- [4] Kanton Zürich, Richtplan Gesamtüberprüfung, Vernehmlassungsentwurf 2011
- [5] Stadt Kloten, Faktenblatt Glattalautobahn, Februar 2012
- [6] Bundesamt für Strassen (ASTRA), Zweckmässigkeitsbeurteilung Glattalautobahn, in Bearbeitung
- [7] Zürcher Planungsgruppe Glattal, Regionaler Richtplan Verkehr
- [8] Zürcher Planungsgruppe Glattal, Regionales Raumordnungskonzept (Regio-ROK), in Bearbeitung, <http://www.zpg.ch/>
- [9] Kanton Zürich, Amt für Verkehr, Regionale Verkehrssteuerung RVS

- [10] Kanton Zürich, Amt für Verkehr, Agglomerationsprogramme 2. Generation, Zürich & Glattal, Vernehmlassungsentwurf (2011)
- [11] Regionales Gesamtverkehrskonzept Flughafen-Region (2010)
- [12] Glattalbahn, Vertiefungsstudie Ringbahn (2008)
- [13] Glattalbahn, Verlängerung Ast Nord, Masterplan 1:5000
- [14] Glattalbahn, Zusatzabklärungen Linienführung Altbach/Dorfstrasse (2009)
- [15] Glattalbahn, Vorstudie Industrie Kloten-Bassersdorf, in Bearbeitung
- [16] Stadt Kloten, Kommunalen Richtplan Verkehr (1999)
- [17] Stadt Kloten, Revision Bau- und Zonenordnung (1995/2002)
- [18] Stadt Kloten, Parkplatzreglement (2010)
- [19] Stadt Kloten, Stadtentwicklungskonzept, in Bearbeitung / Entwurf 06.2011
- [20] Stadt Kloten, Revision Bau- und Zonenordnung, in Bearbeitung / Entwurf 07.2011
- [21] Stadt Kloten, Buskonzept 2003
- [22] Stadt Kloten, Buserschliessung Zentrum 2005
- [23] Stadt Kloten, Optimierung Verkehrsfluss und Aufwertung Hauptstrassen im Zentrum (2003)
- [24] Kanton Zürich, Amt für Verkehr, Betriebs- und Gestaltungskonzept Schaffhauserstrasse, Abschnitt Kreisel Stadtplatz bis Wilden Mann, in Bearbeitung / Entwurf Stand 12.2011
- [25] Kantonspolizei Zürich, Sanierung Unfallschwerpunkt Wilden Mann 2003
- [26] Kantonspolizei Zürich, Unfallstatistik 2006-2011
- [27] Stadtpolizei Kloten, Unfallstatistik 2006-2011
- [28] Stadtpolizei Kloten, Verkehrserhebungen und Geschwindigkeitsmessungen
- [29] Statistik der Verkehrsunfälle im Kanton Zürich, VUSTA 2011
- [30] www.wikipedia.com
- [31] www.kloten.ch
- [32] www.gis.zh.ch
- [33] www.are.ch (Web-Gis)
- [34] www.zvv.ch
- [35] www.vbg.ch
- [36] Kanton Zürich Volkswirtschaftsdirektion Amt für Verkehr Infrastrukturplanung, Verkehrserhebung Kloten, April 2013

2 Analyse IST-Situation

2.1 Lage und Bedeutung in der Region

Ideal gelegen zwischen den Städten Zürich und Winterthur, verkehrstechnisch bestens erschlossen und umgeben von landschaftlich reizvollen Naherholungsgebieten bietet die Stadt Kloten alles, was zu einem modernen, aktiven Lebensstil gehört. Mit der Entwicklung des Flughafens in den letzten Jahrzehnten ist auch die Stadt gewachsen. Davon profitieren Gewerbe, Einwohnerschaft und Stadt. Neben dem Flughafenbahnhof tragen die beiden Bahnhöfe Kloten und Balsberg erheblich zur guten ÖV-Erschliessung bei.

Wichtige Pendlerströme führen nach Kloten. Den rund 18'000 Einwohnern der Stadt Kloten stehen ca. 32'000 Beschäftigte gegenüber [20]. Gleichzeitig sind Pendlerströme Richtung Winterthur und Zürich zu verzeichnen. Aber auch die Binnenpendler (vor allem zum Flughafen) tragen zur (tlw. angespannten) Verkehrssituation in Kloten bei.

Der Flughafen Kloten ist der grösste Flughafen der Schweiz und somit ein wichtiger Wirtschaftsmotor in der Region. Der Flughafen bietet ca. 32'000 Arbeitsplätze [30].

Der Flughafen ist über mehrere Anschlüsse an die Autobahn A 51, die Hauptstrasse 4 zu erreichen, die den Flughafen vor allem für die Zentral- und Ostschweiz erschliessen. Seit Eröffnung der SBB-Flughafenstrecke im Jahr 1980 verkehren alle Fernverkehrszüge zwischen Zürich und Winterthur durch den unterirdischen Flughafenbahnhof. Zudem wird der Bahnhof von den Linien S2 und S16 der S-Bahn Zürich bedient. Die Fahrzeiten zwischen Flughafen und Zürich HB betragen zwischen 10 und 15 Minuten [30]. Die Nahverkehrserschliessung erfolgt durch zahlreiche Regionalbuslinien sowie die auf der Glattalbahn verkehrenden Tramlinien 10 und 12.

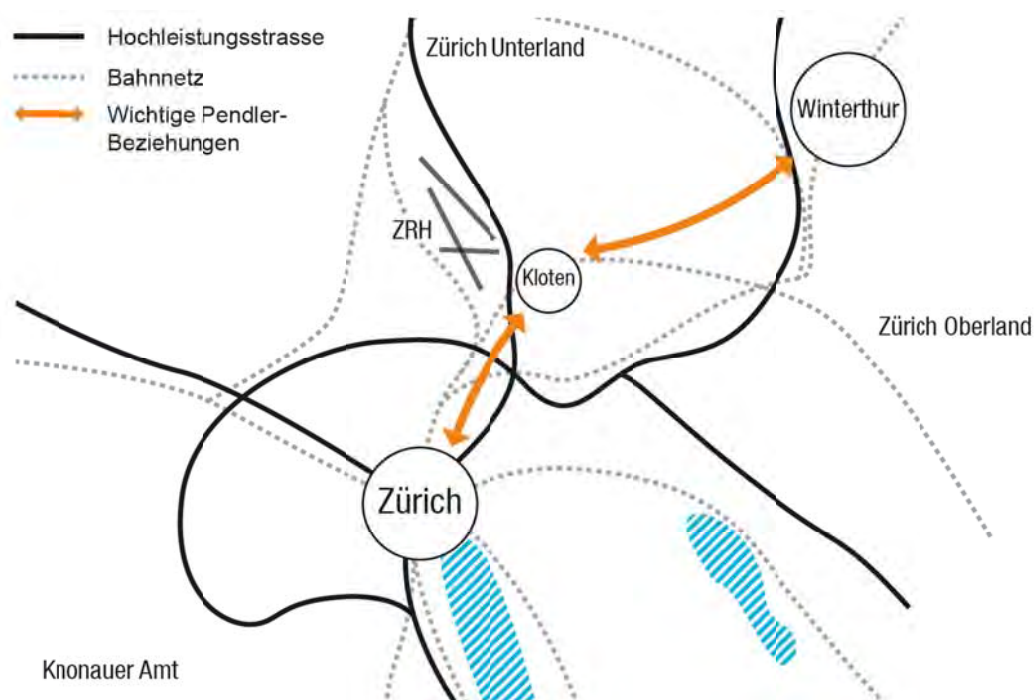


Abbildung 3: Lage in der Region

2.2 Energiestadt Kloten

Das Label „Energiestadt“ ist eine Auszeichnung des Bundesamtes für Energie und des Trägervereins „Label Energiestadt“ und wird jenen Gemeinden und Städten verliehen, die ausgesuchte energiepolitische Massnahmen realisiert oder beschlossen haben. Das Label ist ein Leistungsausweis für eine konsequente und ergebnisorientierte Energiepolitik. Der Erwerb des Labels wurde mit einem parlamentarischen Vorstoss im September 2004 initiiert. Es folgten rund fünf Jahre kontinuierliche Arbeit, in welcher nahezu alle Bereiche der Stadtverwaltung Kloten involviert waren. Im Oktober 2009 konnte der Stadtrat den Labelantrag einreichen und anlässlich der „Gespräche mit Ausblick“ vom 11. Januar 2010 das Label von Regierungsrat Markus Kägi entgegen nehmen. Ein Bestandteil der Energiestadt Kloten stellt vor allem die sehr gute, umweltfreundliche Mobilität dar. So verfügt Kloten über ein überdurchschnittlich gutes Angebot an öffentlichem Verkehr [31]. Mit dem vorliegenden GVK, das sich vermehrt mit den Belangen aus Sicht Fuss- und Veloverkehr auseinandersetzt, kann ein weiterer Meilenstein hinsichtlich Energie und Nachhaltigkeit umgesetzt werden. Das Re-Audit erfolgt 2013.

2.3 Bevölkerung und Beschäftigte

In der Stadt Kloten leben 18'910 EinwohnerInnen (Stand 31.12.2012). Die Bevölkerung wuchs in den letzten 10 Jahren um 10%. Dieses Wachstum liegt leicht unter dem kantonalen Durchschnitt von 13%. Bei der Altersstruktur zeichnet sich auch in Kloten der Trend ab, dass der Anteil der Seniorinnen und Senioren an der Gesamtbevölkerung markant zunimmt.

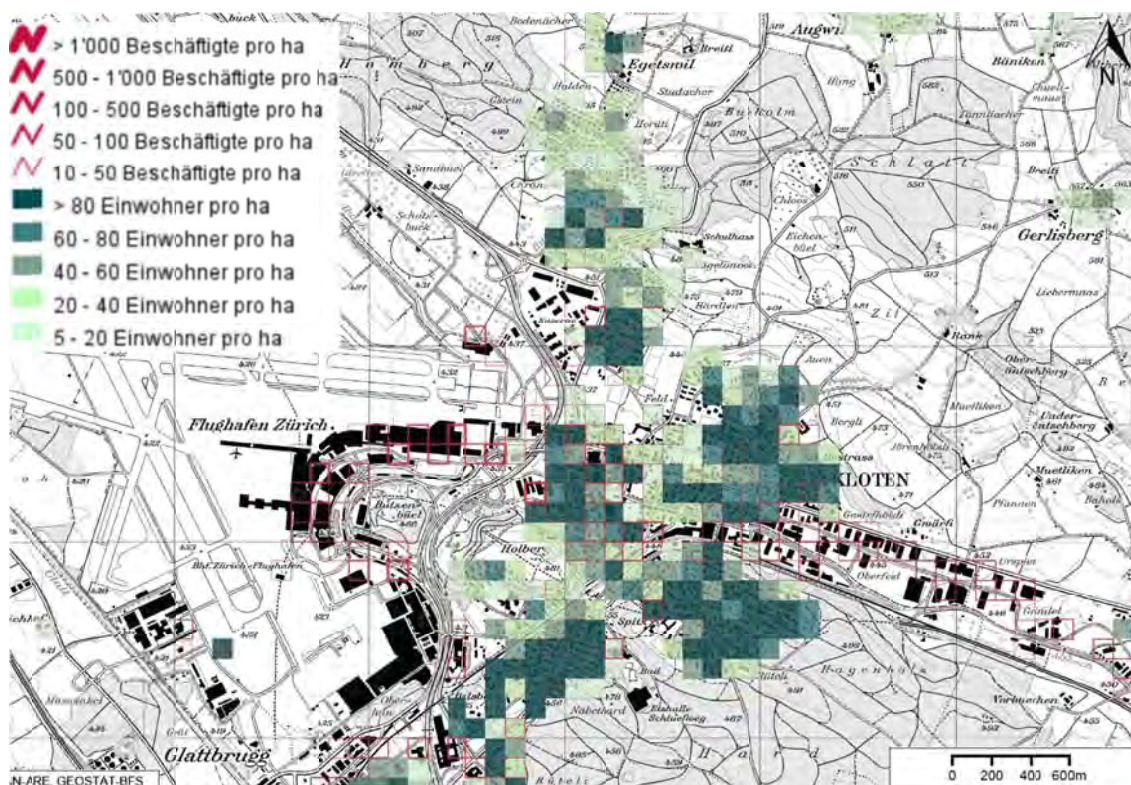


Abbildung 4: Beschäftigten- und Bevölkerungsdichte (www.are.ch) Stand 2008 Beschäftigte / Stand 2000 Einwohner

Die Standortvorteile von Kloten sind der Flughafen, die optimalen Verkehrsanbindungen und die moderaten Steuern. In Kloten sind über 32'500 Personen beschäftigt. Davon arbeiten 0.2% im 1. Sektor, 17% im 2. Sektor und 83% im 3. Sektor. Dies widerspiegelt die typische Dienstleistungsgesellschaft. Für den Arbeitsweg benützen 35% der erwerbstätigen EinwohnerInnen den öffentlichen Verkehr, 44% den Privatwagen und 21% den Langsamverkehr (Fuss- und Radverkehr). Im Vergleich mit dem Kanton Zürich ist der Anteil der zurückgelegten Wege mit dem öffentlichen Verkehr ca. 3% tiefer und der Anteil der Wege mit dem Fahrzeug um ca. 3% höher. 51% der Erwerbstätigen sind Wegpendler in andere Gemeinden. Dieser Ansatz liegt unter dem kantonalen Anteil von 55%. Aus diesen Zahlen geht hervor, dass die Hälfte der erwerbstätigen EinwohnerInnen in Kloten leben und arbeiten (BFS - Volkszählung 2000 und Betriebszählung 2008).

In der räumlichen Betrachtung wird ersichtlich, dass sich ein Grossteil der Bevölkerung im Zentrum, im Nordosten und im Süden konzentriert. Die Beschäftigten konzentrieren sich auf die Achse Flughafen – Zentrum - Industriegebiet.

2.4 Siedlungs- und Nutzungsstruktur

Historische Siedlungsstruktur und Verkehrswege (vgl. Abb. S. 15)

Aus der Wildkarte aus dem Jahr (ca.) 1850 sind das historische Zentrum von Kloten sowie die historischen Verkehrswege ablesbar. Die heutige Dorfstrasse und Schaffhauser-/Lufingerstrasse waren schon damals die wichtigsten Wegeverbindungen in Kloten und bildeten gemeinsam den wichtigsten Knotenpunkt Wilden Mann.

Das Zentrum ist durch die historischen Gebäudestruktur heute noch ablesbar. Bei der Erarbeitung eines städtischen Gesamtverkehrskonzept ist auf die historische Substanz und deren stadträumliche Prägung Rücksicht zu nehmen.



Abbildung 5: Ausschnitt aus der Wildkarte von 1850

Stadtentwicklungskonzept und anstehende Planungen

Die Revision der Bau- und Zonenordnung wurde im Sommer 2013 abgeschlossen. Parallel dazu wurde ein Stadtentwicklungskonzept erarbeitet. Ausserdem wurde für das Zentrum ein Studienauftrag durchgeführt. Mit diesen Planungen wird die mittel- bis langfristige Siedlungsentwicklung (Flughafen, Glattalbahn plus, Industrie-, Wohngebiete) koordiniert und definiert. Das Stadtentwicklungskonzept verfolgt nachfolgende Ziele:

- Erhalt der Natur- und Erholungsräume als wichtige Standortfaktoren (inkl. vielfältigem Angebot an Sportanlagen).
- Ausbau der guten Verkehrsanbindung und regionalen Vernetzung (Glattalbahn als Entwicklungsmotor der Siedlungsentwicklung, Verlängerung vom Flughafen nach Basersdorf).

- Entwicklung des Altbaches als Rückgrat der Siedlungsentwicklung (Aufwertung Fließgewässer, Attraktivitätssteigerung der nationalen Fuss/Radwegverbindung, Bau der Glattalbbahn).
- Stadtreparatur im Zentrum (Optimierung Städtebau Form durch Verdichtung/Ersatzbauten, Konzentration der Publikumsfrequenzen, Aufwertung öffentlicher Raum).
- Verdichtung Wohnnutzung, wo die Lärmimmissionen es zulassen (Bramen, Buchhalden, Ruebisbach).
- Reduktion der Kernzone Alt-Kloten auf die intakte Bereiche und qualitative Entwicklung in den erhaltenswerten Bereiche (Kirche bis Ortsmuseum und Gerlisberg).

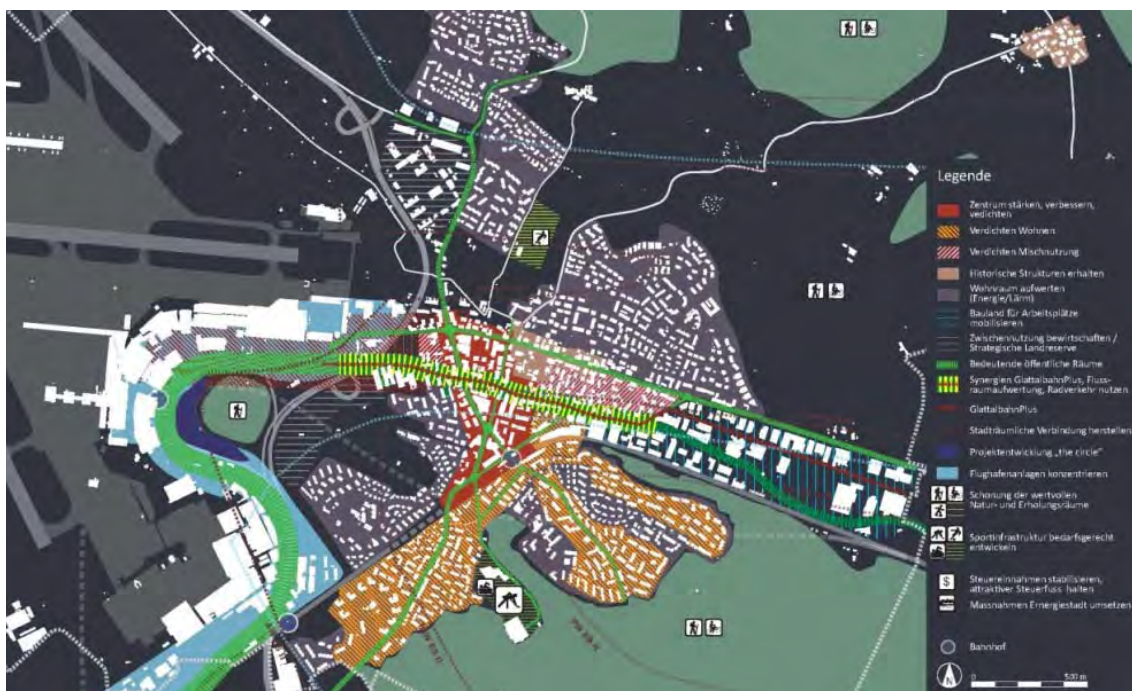


Abbildung 6: Stadtentwicklungskonzept

Projekte in Planung oder Projektierung (Auswahl)

Folgende Projekte sind derzeit in Planung oder bereits projektiert

- The Circle
- Überbauung Zum Wilden Mann
- Glattalbbahnplus
- Migros/Coop Stadtzentrum
- Bahnhofentwicklung / Erweiterung Square
- Gestaltung öffentlicher Raum (Zentrum Kloten)
- Projekte TBA Kanton Zürich für die Lufingerstrasse

Siedlungsentwicklungsmöglichkeiten

Die aktuelle BZO-Revision verfolgt das Ziel: „Kapazitäten schaffen für Siedlungsentwicklung nach innen statt Einzonen“. Dafür wird zu Lasten der Kernzone eine vier- bis fünfgeschossige Wohn- oder Wohn/Gewerbezone ermöglicht. Mit den so neu geschaffenen Nutzungsreserven kann eine Stabilisierung des Ist-Zustandes und allenfalls eine moderate Bevölkerungszunahme erreicht werden. Die neue Bauordnung reagiert damit auf die künftige Fluglärmbelastung, das Siedlungsgebiet wird nicht ausgedehnt, die Landschaft und der Finanzhaushalt bleiben gesont.

Wichtige öffentliche Räume (vgl. Abbildung 7)

Die „Hotspots“ der Stadt Kloten sind das Zentrum und der Flughafen. In diesen zwei Gebieten finden neben den verschiedenen Entwicklungsabsichten auch alle wichtigen Wegbeziehungen statt. Der Quell-, Ziel-, Binnen und Durchgangsverkehr führt an diesen wichtigen öffentlichen Räumen vorbei oder zu ihnen hin.

Öffentliche Einrichtungen (vgl. Abbildung 7)

Die Stadt Kloten verfügt über ein Stadthaus, ein Ortsmuseum, eine Bibliothek sowie eine kath. und reformierte Kirche. Die öffentlichen Einrichtungen konzentrieren sich im Zentrum, zusammen mit der Post, dem Bahnhof Kloten und den grösseren Einkaufseinrichtungen wie Migros und Coop.

Erholungs- und Sporteinrichtungen (vgl. Abbildung 7)

Zu den wichtigsten Sporteinrichtungen zählen das Zentrum Schluefweg (Kolping-Arena, Frei- und Hallenbad), die Sportanlage Stighag und die Dreifachturnhalle Ruebisbach. Das Angebot wird durch den Tennisplatz Spitz, der Minigolfanlage sowie den neuen Seilpark beim Schluefweg, dem Hallenbad Nägelimoos und den einzelnen Turnhallen und Sportplätzen bei den Schulanlagen ergänzt.

Wichtig für Naherholung sind auch die stadtnahen Erholungsräume mit dem Stadtpark, Butzenbühl und Holberg, sowie den etwas fernerer Eigental, Gerlisberg, Hardwald, Homberg, Buehalm und Schlatt.

Schulanlagen (vgl. Abbildung 7)

Die Stadt Kloten verfügt über 33 Schulgebäude. Darauf verteilen sich 16 Kindergärten, vier Primarschulanlagen, zwei Sekundarschulanlagen, eine Berufswahlschule sowie eine Musikschule.

Betagten- und Behindertenheim (vgl. Abbildung 7)

Zu den Betagten- und Behinderteneinrichtungen zählen das Alters- und das Behindertenwohnheim Graswinkel, sowie die Alterswohnheime Spitz und Chasern. Ab 2015 kommt die Pflegestation Kirchgasse dazu.

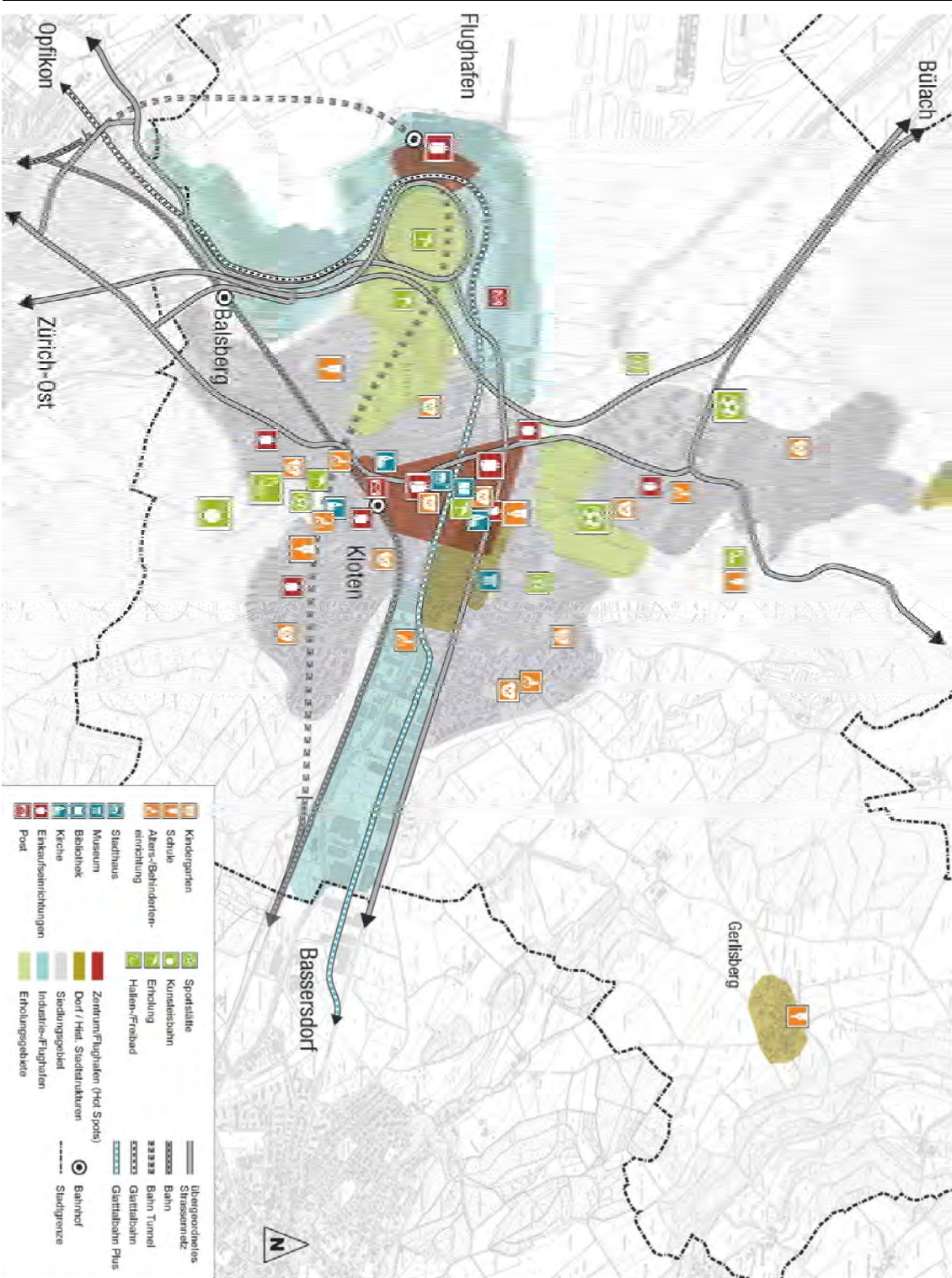


Abbildung 7: Siedlungs- und Nutzungsstruktur

2.5 Erscheinungsbild und Gestaltungspotenzial des öffentlichen Raums

Bahnhof Kloten SBB

Die Gestaltung des Bahnhofs Kloten SBB entspricht heute nicht der Bedeutung als wichtiger Ankunftsort. Der Bahnhofplatz Nord, Eingangstor ins Zentrum von Kloten, wird vor allem durch den Taxistandort, Kurzzeitparkplätze und den erheblichen Durchgangsverkehr auf der Lindenstrasse geprägt. Der Bahnhofplatz Süd (Breitstrasse) kann ebenfalls nicht als Ankunftsort überzeugen; Parkieranlagen für den MIV, Containersammelstelle und eine wenig attraktive Abstellanlage für den Veloverkehr tragen wenig zu einem positiven Erscheinungsbild bei.



Abbildung 8: Bahnhofsvorplatz

Zentrum Kloten

Das durch eine kleinteilige Gebäudestruktur geprägte Zentrum von Kloten wirkt sehr heterogen; breite Strassenräume wechseln sich mit schmalen Strassenabschnitten ab. Gestaltete Stadtplätze, z.B. im Bereich des Squares, wechseln sich mit überdimensionierten, auf den motorisierten Verkehr zugeschnittene Strassenräume ab. Die Verbindung und somit die Lenkung der Besucher vom Bahnhof Kloten SBB ins Zentrum ist nicht klar erkennbar.



Abbildung 9: Überdimensionierter Strassenraum

Langsamverkehrsverbindung Altbach

Die Fuss- und Veloverbindung entlang des Altbachs stellt eine der wichtigsten Langsamverkehrsachsen in Kloten dar und weist ein hohes Potenzial für Gestaltung und Nutzung auf. Die Querschnittswahl der Langsamverkehrsrouten stellt nicht nur funktional hohe Ansprüche sondern soll vor allem im Zentrum auch gestalterischen Anforderungen genügen. Es sind Synergien mit der Umsetzung der Glattalbahn zu prüfen.



Abbildung 10: Langsamverkehrsachse entlang Altbach

Zentrumsnahe Kantonsstrassen

Die das Zentrum tangierenden beiden Kantonsstrassen Dorf- und Schaffhauserstrasse trennen das Zentrum von den angrenzenden Quartieren. Neben einer siedlungsverträglichen Abwicklung des Verkehrs besteht ein hoher gestalterischer Anspruch die Strassen als verbindendes Element zwischen den Siedlungsbereichen nutzen zu können, damit die Strassen als Aushängeschild/Eingangsbereich für das Zentrum fungieren können. Im Zuge des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes kann in einem ersten Schritt die Aufwertung der Schaffhauserstrasse vorangetrieben werden.



Abbildung 11: Dorfstrasse: verkehrsorientierter Strassenraum

Überdimensionierte Strassenräume

Vor allem die Hauptsammelstrassen in die Quartiere wirken oft überdimensioniert und entsprechen nicht ihrer Funktion. Gezielte Gestaltungsansätze können dazu beitragen, die Strassen siedlungsorientiert zu gestalten und somit ein siedlungsverträgliches Verkehrsverhalten der Strassenraumbenutzer zu erzielen. Betroffen sind vor allem die folgenden Strassen:

- Breiti-/Dietikerstrasse
- Am Balsberg
- Obstgartenstrasse
- Linden-/Industriestrasse
- Alte Land-/Weinbergstrasse



Abbildung 12: Bsp. für überdimensionierte Strassenräume

Eingangstore

Der Eingangsbereich zur Siedlung ist nicht klar erkennbar. Lediglich die Kreisel an der Industrie-/Dorfstrasse und Schaffhauser-/Lindenstrasse kennzeichnen den Zentrumsbereich von Kloten. Im Bereich des Wilden Mannes fehlt ein erkennbarer Übergang in den Zentrumsbereich.



Abbildung 13: Markantestes Eingangstor von Kloten

Quartiere

Die Quartiere sind in der Regel in sich geschlossen und nicht vom Durchgangsverkehr belastet. Es werden folgende Quartiere mit einer einheitlichen Gestaltung unterschieden:

- *Zentrum/Holberg*
Im Zentrumsbereich wechseln sich überbreite Strassenräume (breite Fahrbahnen und schmale Trottoirs) mit schmalen Gassen im Mischverkehr ab. Platzartige Gestaltungsansätze enden abrupt und es fehlt eine flächige Ausformulierung einer durchgehenden gestalterischen Idee. Zur Gestaltung des öffentlichen Raumes wurde bereits ein Wettbewerb durchgeführt. Das Wettbewerbsergebnis ist derzeit in Überarbeitung und soll mittelfristig umgesetzt werden.
Ein grosses Gestaltungspotenzial besteht beim Bahnhof (als Visitenkarte der Stadt).
Am Holberg dominieren Strassenräume mit wechselseitiger Parkieranordnung das Erscheinungsbild des Quartiers. Strassen mit und ohne Trottoir wechseln sich ab. Es besteht keine besondere Gestaltung des Strassenraumes. Die durchgrünte Siedlungsstruktur trägt zu Wohn- und Lebensqualität bei.
- *Halden/Ifang*
Auch im Quartier Nächeri Halden/Ifang wurden Gestaltungsvarianten umgesetzt. Neben Belagswechseln an den Knoten wurden diese zudem mit Vertikalversätzen versehen. Die platzartige Gestaltung trägt erheblich zum Quartiercharakter bei. Die tiefen Geschwindigkeiten, die durch die Gestaltung erreicht werden, unterstützen eine siedlungsverträgliche Abwicklung des Verkehrs.
- *Chanzler / Egetswil*
Das Quartier Chanzler zeichnet sich durch überwiegend breite Strassenräume aus, bei denen vor allem die Fahrbahnen für den MIV dominieren. Die Trottoirs sind im Vergleich zur Fahrbahnbreite eher zu schmal konzipiert.
- *Mülirain/Schluefweg*
Die schmalen Strassen abseits der Hauptsammelstrassen entsprechen dem Quartiercharakter. Besonders die Hagenholzstrasse und der Reutlenweg weisen in den Knotenbereichen eine platzartige Gestaltung mit Belagswechseln auf. Der Gestaltungsansatz wirkt sich positiv auf das Erscheinungsbild des Quartiers aus; einzelne Platzbereiche laden zum Aufenthalt und Verweilen ein. Die durch die Gestaltung erzielten tieferen Geschwindigkeiten tragen ebenfalls zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität bei. Dieverkehrliche Abwicklung erfolgt im Mischprinzip.
Der Quartierscharakter im Wohnquartier rund um den Schluefweg wird durch die schmalen Strassenräume unterstützt. Die Verkehrsführung erfolgt vielfach im Mischprinzip. Die Einführung von Tempo-30 beim Bramenring trägt erheblich zur positiven Wohn- und Lebensqualität bei.
- *Flughafen*
Mit dem Bau der Glattalbahnverbindung zum Flughafen konnten die öffentlichen Räume rund um die Zufahrt zum Flughafen erheblich aufgewertet werden. Neben dem grünen Gleisbett wurden stilvolle Ausstattungselemente für den Busbahnhof und die Strassenräume verwendet. Die Gestaltung wurde grosszügig gewählt und bietet für alle Verkehrsraumteilnehmenden komfortable Bedingungen.

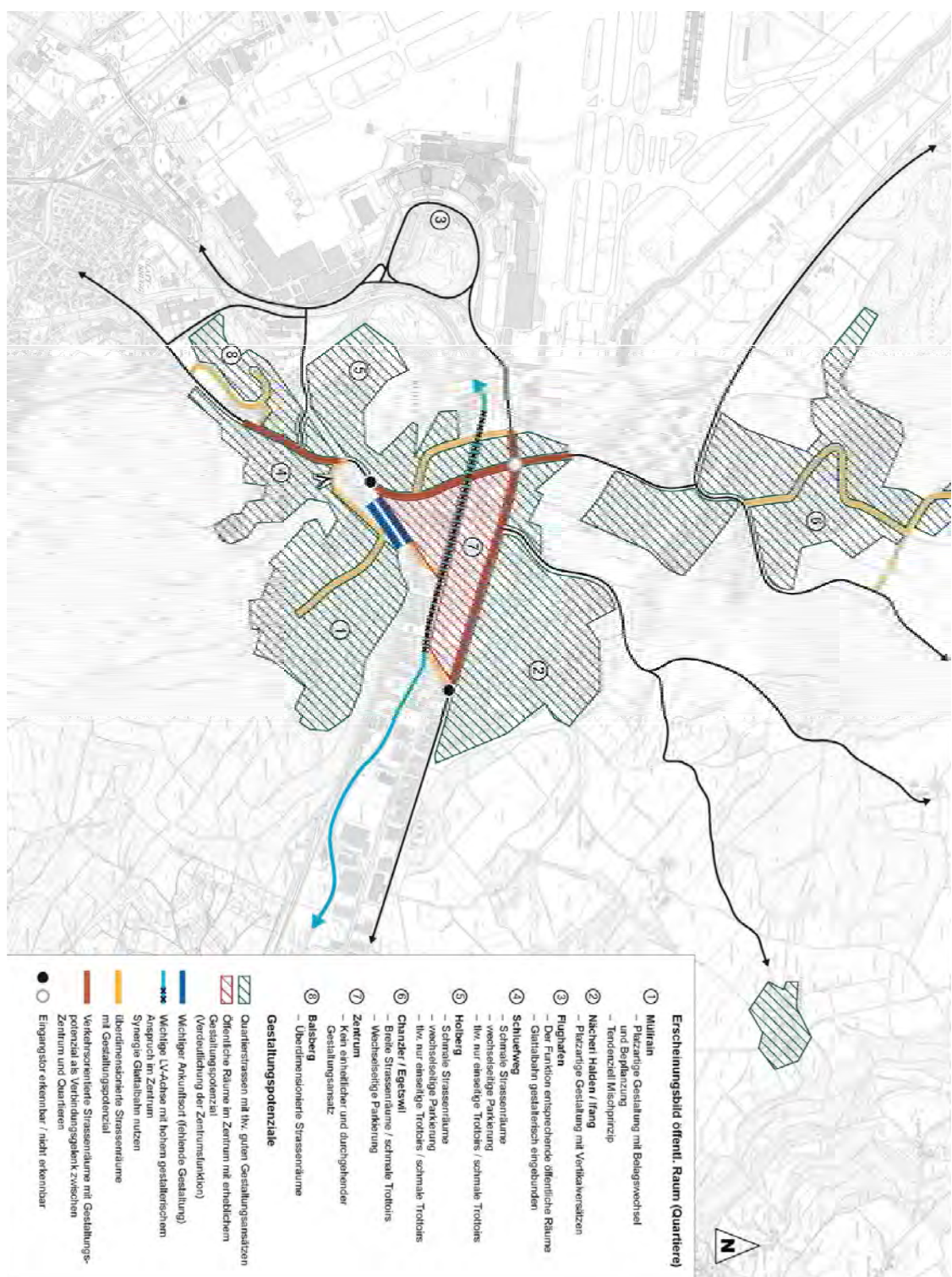


Abbildung 14: Erscheinungsbild öffentlicher Raum

Für den öffentlichen Raum von Kloten lassen sich folgende Potenziale und Schwachstellen formulieren:

Schwachstellen

- Bahnhof erfüllt gestalterisch (und funktional) nicht seine Aufgabe als wichtiger Ankunftsort (fehlende Gestaltung)
- Wichtige LV-Achse mit hohem gestalterischem Anspruch im Zentrum (Synergie Glattalbahn nutzen)
- In den Quartieren sind tlw. überdimensionierte Strassenräume mit grossem Gestaltungspotenzial zu finden.
- Verkehrsorientierte Strassenräume mit Gestaltungspotenzial als Verbindungsgelenk zwischen Zentrum und den Quartieren

2.6 Binnenbeziehungen

Allgemeine Wegbeziehungen

Die wichtigste innerstädtische Wegebeziehung besteht zwischen dem Zentrum Kloten und dem Flughafen. Im Zentrum sind vor allem die Erdgeschossnutzungen rund um das Stadthaus (Kirchgasse) und das Square von Bedeutung. Auch entlang der Dorf- und Schaffhauserstrasse lässt sich grosser Publikumsverkehr beobachten. Der Bahnhof Kloten ist ein wichtiger Zielort für die Bevölkerung von Kloten.

Neben den Arbeitsplätzen am Flughafen Kloten, welche einen grossen Teil des Binnenverkehrs in Kloten ausmachen, ist der Bahnhof Flughafen ein wichtiger Umsteigepunkt auf den Regional- sowie den Fernverkehr und zieht erheblichen Verkehr an.

Nicht nur die Beziehungen aus den Quartieren zum Zentrum und zum Flughafen stellen wichtige Langsamverkehrsverbindungen dar, sondern auch die Binnenbeziehungen innerhalb der Quartiere sind von grosser Bedeutung. Wichtig für den Fussverkehr sind dort vor allem die Wege zu Schulen und Kindergärten. (Schul-)Kinder verhalten sich im Strassenverkehr oft unvorsichtig. Sie können Distanzen und Geschwindigkeiten nicht richtig einschätzen. Dementsprechend sind Schulwege verkehrssicher zu gestalten.

Weitere wichtige Anziehungspunkte sind Sportplätze und andere Freizeitanlagen. Besonders die Freizeitanlage Schluefweg verursacht während der Öffnungszeiten der Badi in den Sommermonaten grossen Publikumsverkehr. Im Winter während der Eishockeysaison strömen bis zu ca. 7'500 Fans zu den einzelnen Spielen.

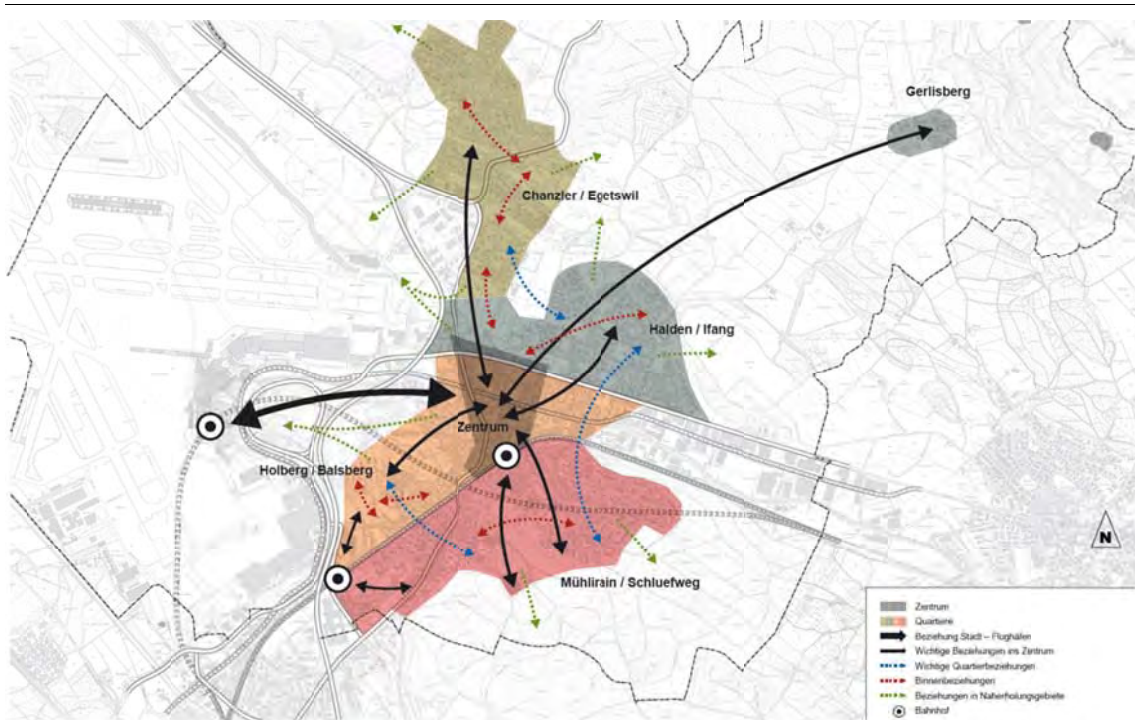


Abbildung 15: Wegbeziehungen

Signalisation Langsamverkehr

Die regionalen Velowegverbindungen (Veloland Schweiz) sind gut signalisiert. Besonders die Verbindungen rund um den Flughafen sind lückenlos beschildert. Die kommunalen Veloverkehrsverbindungen, besonders ins Zentrum von Kloten, sind dagegen nur teilweise erkennbar.



Abbildung 16: Gute Signalisation Veloland Schweiz



Abbildung 17: Teilweise gute Signalisation für den kommunalen Veloverkehr

Auch die Fusswegeverbindungen am Flughafen sind gut ausgeschildert. Touristische Fusswegrouten (Dorfrundgänge) bestehen nicht. Für die Signalisation der Fusswegeverbindungen auf kommunaler Ebene zum Zentrum oder zur Badi etc. besteht noch Optimierungspotenzial.



Abbildung 18: Fuss- und Velosignalisation Hagenholzstr.



Abbildung 19: Signalisation Fussweg zum Flughafen

Im Bereich der Schulen ist die besondere Markierung „Schule“ auf der Fahrbahn markiert, um die Fahrzeuglenker auf die besondere Situation aufmerksam zu machen und zu einer langsamen Fahrweise zu motivieren. Dadurch soll die Verkehrssicherheit vor allem im Bereich der Schulen verbessert werden. Evtl. sind weitergehende Massnahmen im Bereich der Schulen erforderlich, um die Verkehrssicherheit für die Schulkinder zu erhöhen.



Abbildung 20: Weinbergstrasse



Abbildung 21: Neubrunnenstrasse

2.7 Verkehrssicherheit

Unfallgeschehen

Auf dem Stadtgebiet von Kloten ereigneten sich von 2006 bis 2011 insgesamt über 1'400 Unfälle. Davon war bei 24 der Fussverkehr und bei 69 der Radverkehr (inkl. FäG) beteiligt. Insgesamt wurden 201 Personen leicht und 43 Personen schwer verletzt. Vier Personen wurden getötet.

65% der Unfälle ereigneten sich am Tag bei trockenen Verhältnissen. Die Unfälle verteilen sich gleichmässig auf alle Wochentage. Einzige Ausnahme bildet der Sonntag mit $\frac{1}{4}$ weniger Unfällen.

Die Unfälle können folgendermassen typisiert werden:

- 37% Fahrurfälle (Kollision mit Hindernis)
- 19% Parkierunfälle
- 16% Auffahrunfälle
- 10% Einbiegeunfälle
- 1.5% Fussgängerunfälle
- 18% Weitere wie: Überhol-, Überquer-, Frontal-, Tierunfälle, Andere

Unfallhäufungen mit Beteiligung des Langsamverkehrs bestehen in den Bereichen:

- Bahnhof (Bahnhof-, Linden-, Schaffhauserstrasse und Breitstrasse)
- Stadthaus (entlang der Bachstrasse zwischen der Schaffhauserstrasse und Kirchgasse) (BGK Schaffhauserstrasse bereits erarbeitet)
- Dorfstrasse (Knoten zum Wilden Mann bis Lindengartenstrasse)
- Bramen (Knoten Neubrunnen-/ Schaffhauserstrasse)
- Querung Schaffhauserstrasse – Lindengartenstrasse – Flughafen (Panzerpiste) (Projekt bereits vom Kanton erarbeitet)
- Querung Lufingerstrasse – Haltestelle Kaserne Ost (Projekt bereits vom Kanton erarbeitet)
- Kreisel Werft (Verknüpfung mit der nationalen Veloroute)
- Bahnhof Balsberg (Querung Flughafenstrasse und Hinterwidenweg)
- Eine weitere wesentliche Unfallhäufung befindet sich bei der Längsparkierung der Kurzzeitparkplätzen beim Flughafen im Bereich Check-In und Terminal

In den angrenzenden Wohnquartieren wurden in den letzten fünf Jahren vereinzelte Unfälle verzeichnet. Man kann davon ausgehen, dass dort Quell-/Zielverkehr und die Fahrzeuge mit angepassten Geschwindigkeiten unterwegs sind.

Gleichzeitig genügt die Unfallstatistik nicht, um dem subjektiven Sicherheitsempfinden der Bevölkerung gerecht zu werden. Die Wohnquartiere sind kaum vom Verkehr belastet. Durch die Erschliessungsanordnung von Sackgassen und Ringstrassen in den Quartieren, kann Durchgangsverkehr vermieden werden. Die signalisierte Geschwindigkeit in den Wohngebieten beträgt in der Regel 50km/h. Ein Blick in die Quartiere zeigt aber, dass die Bevölkerung sich eine Reduktion der Geschwindigkeiten im Sinne der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität wünscht. Besonders die Anwohnenden und die Kinder sollen durch freiwillige Massnahmen geschützt werden.



Abbildung 22: Freiwillig 30 in Gerlisberg

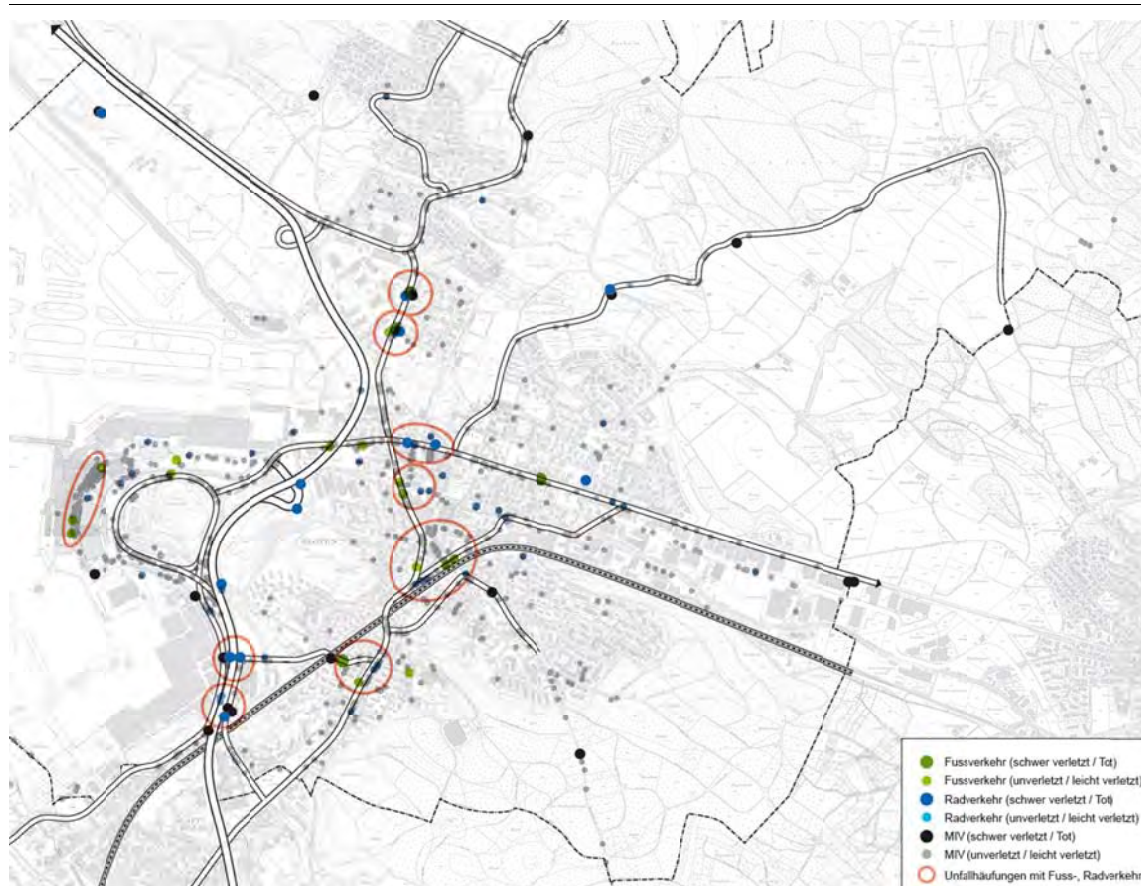


Abbildung 23: Unfälle (2006-11)

Geschwindigkeiten

Mit Ausnahme der Kantonsstrassen hat die Stadt Kloten im Jahr 2011 praktisch flächendeckend Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt (ergänzt durch aktuellere Messungen). Die Auswertungen ergaben, dass in den Quartieren kaum überhöhte Geschwindigkeiten zu beobachten sind. Es zeigt sich, dass gestalterische Ansätze und verkehrsberuhigende bauliche Massnahmen erheblich zur Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeiten beitragen.

Die Untersuchung des V85% ergab, dass 85% der Fahrzeuge nicht erheblich schneller unterwegs sind als die an der Strasse signalisierte maximale Geschwindigkeit. Meist ist eine angepasste Fahrweise zu beobachten.

„Ausreisser“ sind vor allem auf den überdimensionierten Quartierstrassen zu verzeichnen. Die breiten Strassenräume führen zu überhöhten Geschwindigkeiten, was sich negativ auf die Verkehrssicherheit von Kloten auswirkt.

Nachfolgende Tabelle zeigt eine Ergebnisauswahl zu den Geschwindigkeitsmessungen in den Quartieren, welche nach quartierverträglichen Geschwindigkeiten abgestuft sind. **Rot** markiert sind die gemessenen maximalen Geschwindigkeiten von über 70 km/h in den Quartieren.

Strasse	V85% in km/h	max. gemessene V in km/h
Amselweg	37	57
Egetswilerstrasse	48	108
Hamelirainstrasse	38	57
Oberfeldstrasse	58	115
Dietlikerstrasse	48	108
Obstgartenstrasse	43	81
Neubrunnenstrasse (Hinterwiden)	36-44 (zwei Messungen)	67
Härdlenstrasse	26	Keine Angaben
Augwilerstrasse	47	73
Ruebisbachstrasse	36	52
Thalstrasse	38	67
Thalwiesenstrasse	39	75
Zipfelstrasse	34	57
Nägelimoosstrasse	39	60
Schulstrasse	35	58
Weinbergstrasse	45	74
Gerlisberg	42	82
Gerlisbergstrasse, Schulhaus Feld	34	62

- Mehr als 45 km/h - überhöhte unangepasste Geschwindigkeiten
- Weniger als 45 km/h - angepasste, siedlungsverträgliche Geschwindigkeiten
- Weniger als 35 km/h - tiefe, angemessene, siedlungsverträgliche Geschwindigkeiten

2.8 Fussverkehr

Fuss- und Wanderwegnetz (vgl. Anhang A)

Dem Fussverkehr kommt bei der Bewältigung von kurzen Distanzen (bis 1km. Bsp. Zeit = 10min; Gehgeschwindigkeit = 5km/h -> mögliche Reichweite 0.8km) im Alltagsverkehr 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.

Die Stadt Kloten verfügt über ein dichtes Fuss- und Wanderwegnetz bestehend aus der signalisierten regionalen Route Zürich-Bülach und weiteren signalisierten Wanderwegen. Im Siedlungsgebiet ist ein direktes, sicheres, komfortables und durchlässiges Fusswegnetz 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.

Konflikte Fussverkehr (vgl. Abbildung 24)

Im Zentrum, am Flughafen und auf den wichtigen Achsen in die einzelnen Quartiere wurden mehrere Schwachstellen eruiert. Bei den Schwachstellen handelt sich um Unfälle mit Beteiligung des Fussverkehrs und andere beobachtete Gefahrenpotenziale.

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 optimiert).
Ursachen: wichtige Querung für Achse Zentrum-Flughafen, überhöhte Geschwindigkeiten MIV, Gefahrenpotenzial Fussgängerstreifen, Unfälle mit Fussverkehr
3. Kreuzung Zum Wilden Mann (eine Anpassung der LSA-Steuerung ist derzeit nicht möglich)
Ursachen: hohes Verkehrsaufkommen, wichtige Querung für den Langsamverkehr an die Bushaltestellen und in das Zentrum, lange Wartezeiten bedingt durch die LSA-Steuerung. Querung Schaffhauserstrasse – Lindengartenstrasse – Flughafen (Panzerpiste)
(Projekt vom TBA Kt. ZH liegt vor, welches Anpassungen an der Bushaltestelle, der Radwegführung und der Wegweisung gemäss den Normen vorsieht)
4. Ursachen: indirekte Linienführung, hohes Verkehrsaufkommen
5. Querung Lufingerstrasse – Haltestelle Kaserne Ost (Projekt vom TBA Kt. ZH liegt vor)
Ursachen: hohes Verkehrsaufkommen, Gefahrenpotenzial Fussgängerstreifen, Unfälle mit Fussverkehr, Sichtweite Busbucht/Fussgängerstreifen

Fehlende Verbindungen

6. Fehlende Verbindung Zentrum – Flughafen
7. Fehlende Verbindung Rankstrasse – Bachstrasse
8. Diverse fehlende Verbindungen zwischen Bassersdorfstrasse – Altbach (Bestandteil Masterplanung Industrie)
9. Fehlende Durchlässigkeit Kindergarten Auenstrasse – Flurstrasse
10. Befestigung Fussweg Bramenring – Schluefweg

Allgemeine Sicherheit Fussgängerstreifen

Die Verkehrssicherheit an Fussgängerstreifen hat eine hohe Priorität. Daher sollen die Fussgängerstreifen eine sichere Querung ermöglichen. In Kloten besteht eine Vielzahl an Fussgängerstreifen auf den Haupt-, Sammel- und Erschliessungsstrassen, welche unterschiedlich ausgebaut sind (mit/ohne Mittelinsel, ohne Zusatzbeleuchtung und/oder fehlender Signalisation). Grundsätzlich ist eine homogene Ausgestaltung je Strassenzug anzustreben. Neben der Aus-

stattung sind teilweise die Sichtweiten als kritisch zu beurteilen. Allgemein sollten alle Fussgängerstreifen auf die Notwendigkeit und Zweckmässigkeit überprüft werden.

Die Priorisierung der Schwachstellen erfolgte durch ewp aufgrund der Lage und Funktionen im Fusswegenetz. Vor allem die Schwachstellen im Zusammenhang mit den Hotspots Zentrum und Flughafen werden als prioritär betrachtet.

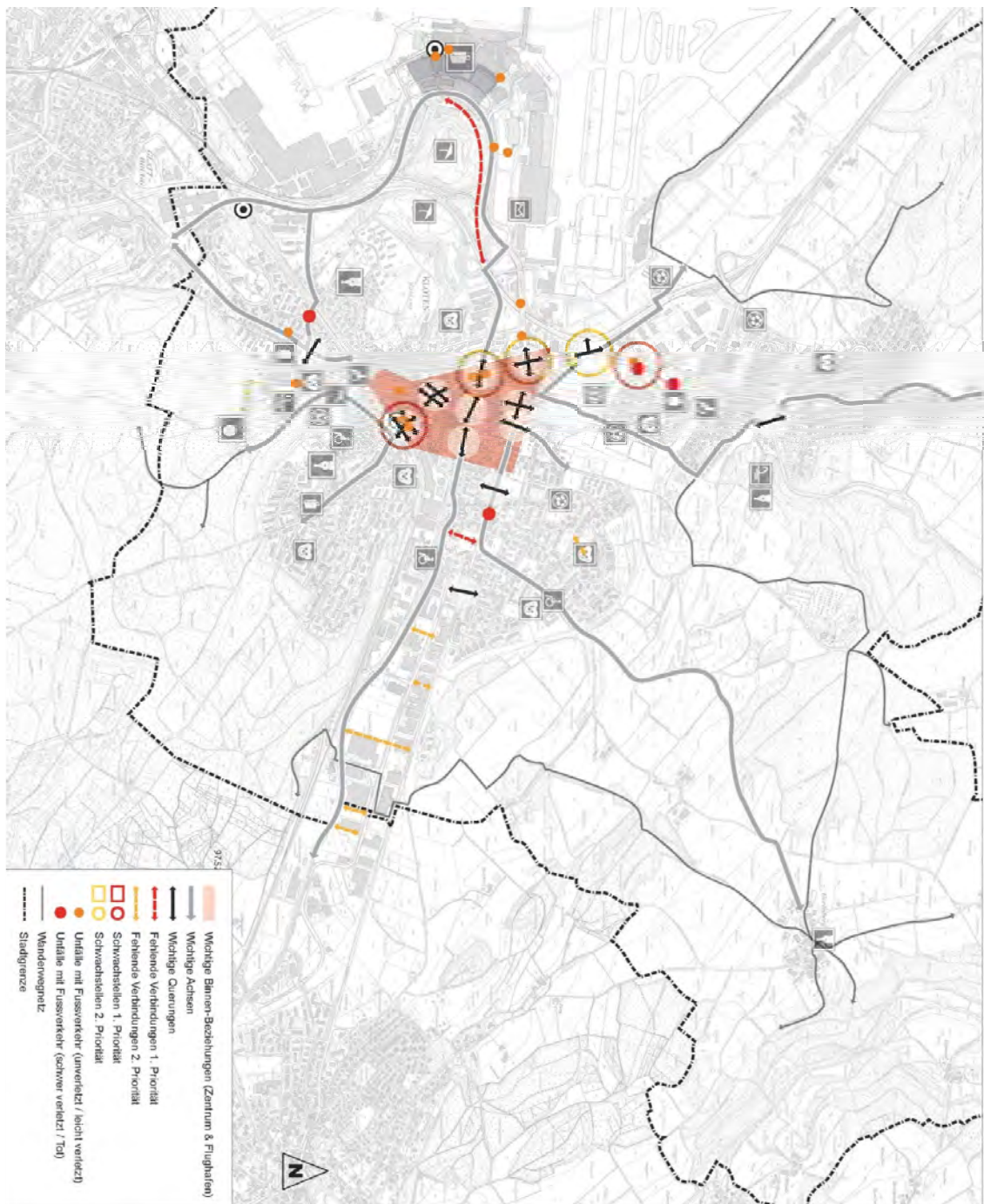


Abbildung 24: Schwachstellen Fussverkehr

2.9 Veloverkehr

Velowegnetz (vgl. Anhang A)

Der Veloverkehr hat im städtischen Verkehr bei Distanzen ab 1km bis 3km eine wichtige Bedeutung. In Kombination mit dem öffentlichen Verkehr ist der Veloverkehr Teil einer umweltfreundlichen und effizienten Transportkette, sofern optimale Bedingungen mit einem zusammenhängenden, direkten, attraktiven, sicheren und komfortablen Velonetz bestehen sowie Abstellanlagen an den Zielpunkten vorhanden sind.

In der Stadt Kloten verfügt der Veloverkehr über grosses Potenzial. Der Bahnhof Kloten ist ab einer Reichweite von 1km für einen grossen Teil des Siedlungsgebiets erreichbar und ab 2.5km Reichweite für das ganze Siedlungsgebiet (Bsp. Zeit = 10min; Fahrgeschwindigkeit = 20km/h -> mögliche Reichweite 3.3km).

Hervorzuheben ist die nationale Veloroute Nr. 5. Diese Mittellandroute Romanshorn – Lausanne führt von Bassersdorf entlang dem Altbach in 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 Langsamverkehrsachsen in Kloten dar.

Aus der Analyse gehen nachfolgende Mängel und Schwachstellen hervor. Im Klotener Stadtgebiet sind vor allem fehlende und mangelhafte Radstreifen, ungenügende Radstreifenbreite, fehlende Aufstellflächen bei Kreuzungen und wichtigen Abbiegebeziehungen, Netzlücken sowie fehlende gedeckte Abstellanlagen an guter Lage (Bahnhöfe und Zentrum) zu beobachten.

Konflikte Veloverkehr (vgl. Abbildung 25)

Analysiert und definiert sind wichtige Verbindungen und Querungen aus dem Zentrum an den Flughafen und in die Quartiere. Die Verbindungen wurden dabei unterteilt in primäre und sekundäre Wegbeziehungen. Die primären Verbindungen stellen die übergeordneten regionalen Beziehungen sicher und bilden eine direkte Verknüpfung in jedes Quartier. Die sekundären Verbindungen sind lokale Anbindungen und stellen die Feinerschliessung an die Schul- und Sportanlagen dar.

Im Zentrum, am Flughafen und auf den wichtigen Achsen in die einzelnen Quartiere wurden mehrere Schwachstellen eruiert. Bei den Schwachstellen handelt sich um Unfälle mit dem Radverkehr sowie Gefahrenpotenziale und verkehrstechnische Mängel.

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 Schaffhauserstrasse – Lindengartenweg – Flughafen (Panzerpiste)
Ursachen: fehlende Querungshilfen, ungenügende Verkehrssicherheit, fehlende Signalisation/Markierung, hohes Verkehrsaufkommen, Unfälle mit Veloverkehr, wichtige Querung für den Veloverkehr an den Flughafen
6. 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)
7. LSA Zum Wilden Mann – Lufingerstrasse
Ursachen: fehlende Aufstellflächen, fehlende Priorisierung, hohes Verkehrsaufkommen, Unfälle mit Veloverkehr (bereits Projekt durch TBA Kt. ZH erarbeitet)
8. LSA Bramen – Neubrunnenstrasse
Ursachen: fehlende Aufstellflächen, fehlende Priorisierung, hohes Verkehrsaufkommen, Unfälle mit Veloverkehr
9. Kreisel Werft – nationale Veloroute
Ursachen: fehlende Aufstellflächen, ungenügende Signalisation/Markierung, hohes Verkehrsaufkommen, Gefahrenpotenzial Kreisel, Unfälle mit Veloverkehr
10. Fehlende Abstellanlagen an den wichtigen Zielpunkten im Zentrum, am Bahnhof und am Flughafen

Lineare Schwachstellen (fehlende oder knapp bemessene Massnahmen Veloverkehr)

1. Dorfstrasse, Abschnitt LSA Wilden Mann bis Swiss Kreisel
Ursachen: fehlende Markierung, hohes Verkehrsaufkommen, ungenügende Verkehrssicherheit (Eher Verlagerung auf die Route entlang Altbach forcieren)
2. Schaffhauserstrasse, Abschnitt Kreisel Zentrum bis Stadtgrenze
Ursachen: ungenügende Signalisation/Markierung, hohes Verkehrsaufkommen, ungenügende Verkehrssicherheit

Lineare Schwachstellen (fehlende Verbindungen, unbefestigt, Verbot)

1. Fehlende Verbindung Zentrum – Flughafen
2. Fehlende Verbindung Hinterwidenweg von Bahnhof Kloten bis Bahnhof Balsberg
3. Fehlende Verbindung Rankstrasse – Bachstrasse
4. Div. fehlende Verbindungen zwischen Bassersdorfstrasse – Altbach (Bestandteil Masterplanung Industrie)

Allgemeine Sicherheit Radwege

Die Radwege der Stadt Kloten bieten einen hohen Komfort und können als attraktive, schnelle und direkte Verbindungen beurteilt werden. Die Radwege vermitteln eine hohe Sicherheit für den Radverkehr. Diese Wahrnehmung kann bei Querungen oder Zufahrten mit mangelhaften Sichtweiten eine falsche Sicherheit suggerieren.

Die Sicherheit auf den Radwegen kann mit entsprechender Beleuchtung, Signalisation, Markierung und Materialisierung verbessert werden.

Die Priorisierung der Schwachstellen erfolgte durch ewp aufgrund der Lage und Funktionen im Velowegenetz. Vor allem die Schwachstellen im Zusammenhang mit den Hotspots Zentrum und Flughafen werden als prioritär betrachtet.

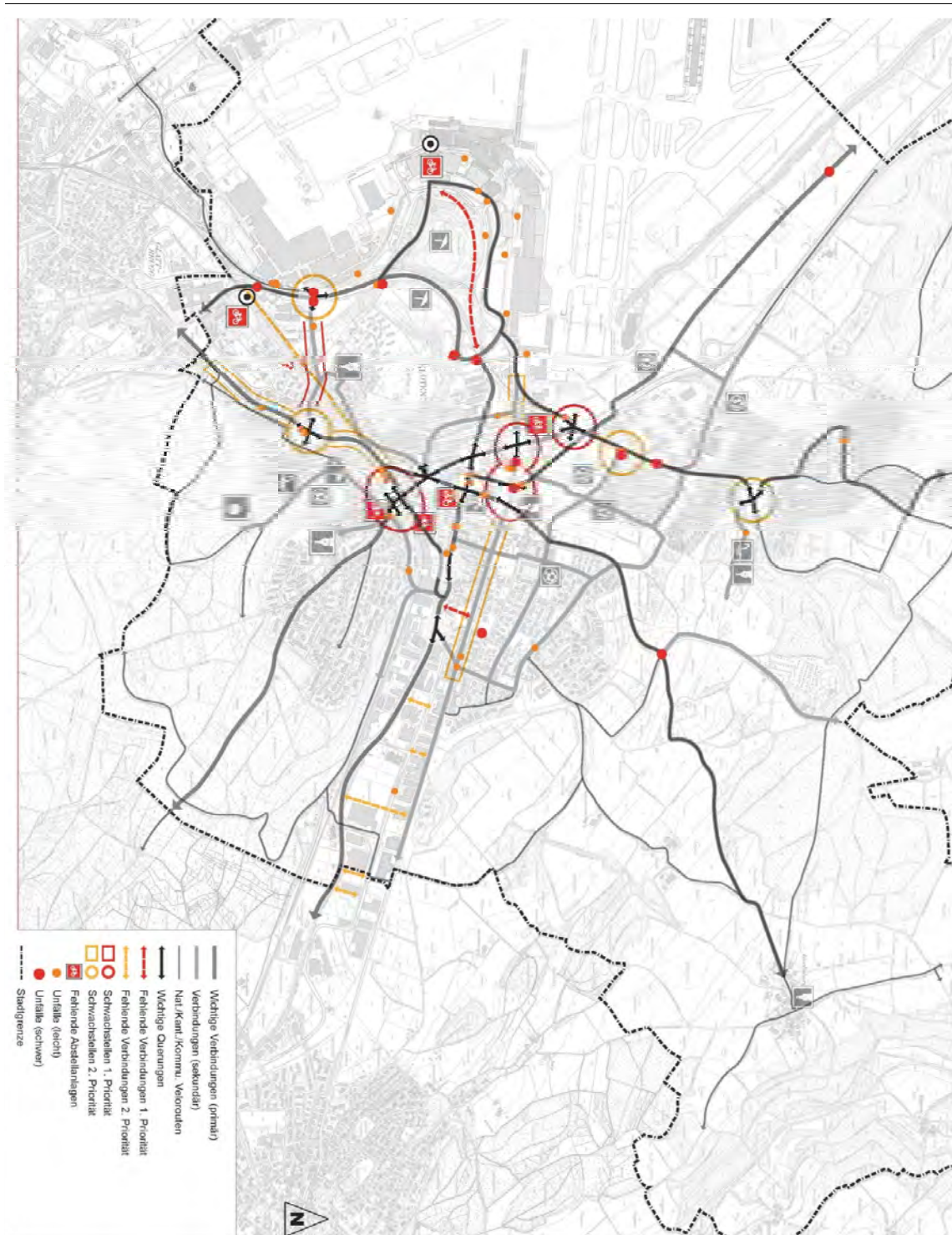


Abbildung 25: Schwachstellen Veloverkehr

2.10 Öffentlicher Verkehr

Bahnverkehr

Heutiges Angebot

Kloten verfügt über drei Bahnhöfe (Zürich-Flughafen, Kloten und Balsberg). Der Bahnhof Zürich-Flughafen stellt eine wichtige nationale sowie internationale Anbindung für den Fernverkehr (Zürich HB - Winterthur nach Schaffhausen, St.Gallen und Romanshorn) dar. Die Bahnhöfe Kloten und Balsberg werden von der S7 bedient und stellen für die Bevölkerung und die Beschäftigten in der Agglomeration zwischen Zürich und Winterthur eine wesentliche Verbindung dar.

Bahnhof Zürich-Flughafen	Fernverkehr IC, IR Blockweise à zwei Verbindungen pro Stunde S16 zwei Verbindungen pro Std. (Herrliberg-Feldmeilen - Flughafen) S2 zwei Verbindungen pro Std. (Ziegelbrücke - Effretikon)
Bahnhof Kloten Bahnhof Balsberg	S7 zwei Verbindungen pro Std. (Rapperswil - Winterthur)

Durchmesserlinie und 4. Teilergänzung

Mit dem Bau der Durchmesserlinie und der Umsetzung der 4. Teilergänzung ab 2014 für die S-Bahn und ab 2015 für den Fernverkehr stehen für den Bahnhof Flughafen-Zürich nachfolgende Netzergänzungen an.

- Der Flughafen wird durch eine dritte S-Bahn-Linie (S24) von Zug bedient.
- Die drei S-Bahn-Linien zum Flughafen und ein stündlicher InterRegio (IR) verkehren ab Oerlikon kurz hintereinander. Es besteht somit zweimal pro Stunde während über 20 Minuten keine S-Bahn-Verbindung von Oerlikon zum Flughafen.
- Aus dem Limmattal gibt es keine direkte S-Bahn-Linie zum Flughafen.

Für die Bahnhöfe Kloten und Balsberg entsteht keine Netzergänzung.

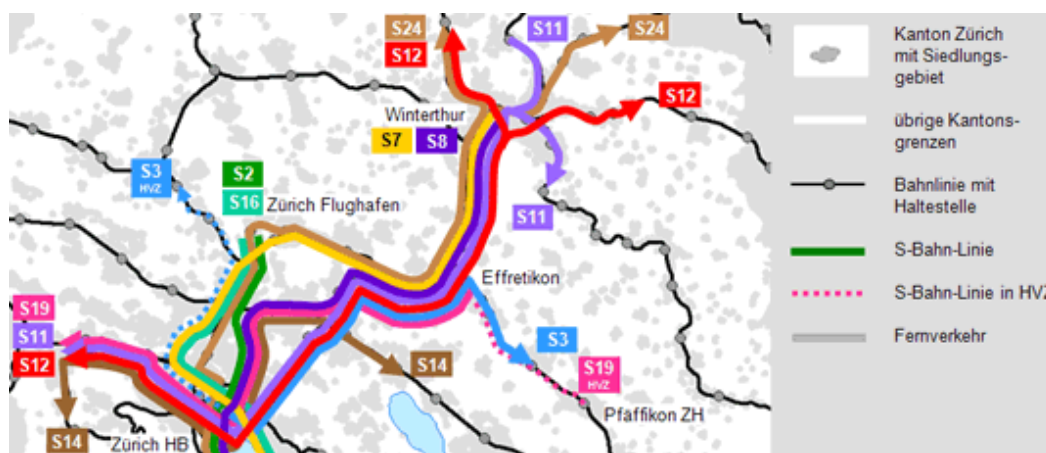


Abbildung 26: Kartenausschnitt 4. Teilergänzung; © ZVV

Bahnhof Zürich-Flughafen	S16 zwei Verbindungen pro Std. (Herrliberg-Feldmeilen - Flughafen) S24 zwei Verbindungen pro Std. (Zug - Schaffhausen, Zug - Weinfelden) S2 zwei Verbindungen pro Std. (Ziegelbrücke - Flughafen)
Bahnhof Kloten und Bahnhof Balsberg	S7 keine Änderung

Glattalbahn (vgl. Anhang A)

Die Glattalbahn vernetzt den Bahnhof Zürich-Flughafen und den Bahnhof Bassersdorf mit den weiteren Siedlungsschwerpunkten in der Agglomeration. Mit der Tramlinie Nr. 10 Richtung Hauptbahnhof und der Tramlinie Nr. 12 Richtung Bahnhof Stettbach bestehen direkte Anschlüsse zwischen Flughafen und Zürich, nach Oerlikon und an die weiteren S-Bahnhaltestellen Bassersdorf, Glattbrugg, Wallisellen und Stettbach.

Glattalbahn plus (vgl. Anhang A)

Die Glattalbahn soll vom Flughafen über das Zentrum Kloten zum Bahnhof Bassersdorf verlängert werden. Im Zentrum von Kloten ist die Linienführung über den Altbach vorgesehen und soll die Erschliessung und Vernetzung des Zentrums mit dem Flughafen und den weiteren Agglomerationsteilen verbessern. Zudem mobilisiert die Trassenführung zwei grosse Entwicklungspotenziale, mit der Nutzflächenreserve (Wohnen ausserhalb der Fluglärmkurve) und der Aufwertung des Altbachs als urbaner Freiraum in Kombination mit der Fuss-/ Radwegachse. Die Verlängerung der Glattalbahn ist im Entwurf des Agglomerationsprogramms Zürich-Glattal (2.Generation) als B-Massnahme mit einem frühesten Baubeginn ab 2020 vorgesehen. Auf dem Stadtgebiet entstehen damit sechs neue Tramhaltestellen (Obstgarten, Stadthaus, Industriestrasse, Steinacker, Oberfeld, Grindel).



Abbildung 27: Ausschnitt Masterplan Glattalbahn Abschnitt Kloten-Bassersdorf

Busnetz (vgl. Anhang A)

Auf dem Stadtgebiet verkehren insgesamt 15 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 15min-Takt in das Zentrum und an den Flughafen.

4. Teilergänzung

Im Rahmen der vierten Teilergänzung der S-Bahn stehen für das städtische Busnetz keine Veränderungen an. Im Buskonzept Unterland der Postauto AG und der Konzeptplanung der VBG sind Änderungen in den Hauptverkehrszeiten (HVZ) und Nebenverkehrszeiten (NVZ) vorgesehen; derzeit ist das Buskonzept allerdings in Überarbeitung.

Erreichbarkeit und Einzugsgebiete des ÖV (Bahn, Glattalbahn und Busnetz)

Das Siedlungsgebiet ist flächendeckend mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Einzige Ausnahme bildet das Gebiet Gerlisberg (zu geringes Fahrgastpotenzial).

Die ÖV-Güteklassen A-D sind ein Indikator zur Beurteilung der Erschliessungsqualität des öffentlichen Verkehrs. Die ÖV-Güte ist in den Wohnquartieren gut (B) bis mittelmässig (C), teilweise gering (D), im Stadtzentrum und Flughafen ist die ÖV-Güteklasse sehr gut (A). [19]

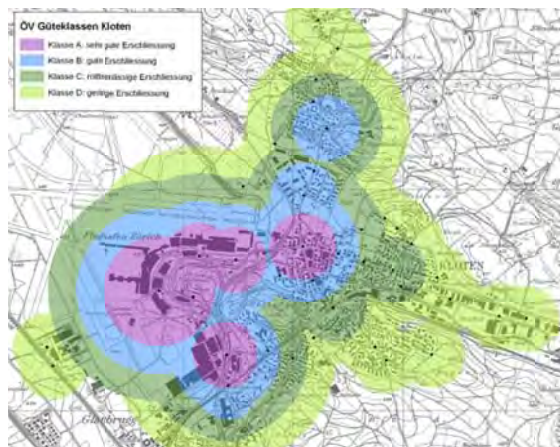


Abbildung 28: ÖV-Güteklassen [33]

Konflikte Öffentlicher Verkehr (vgl. Abb. S. 34)

Die Hauptschwachstelle im Busnetz bildet die Rückstausituation beim Knoten Wilder Mann. Im Zuge der regionalen Verkehrssteuerung (RVS) wurde bereits eine Busspur erstellt, die betriebliche Situation ist jedoch für die acht Buslinien noch nicht zufriedenstellend. Es fehlt eine umfassende und durchgehende ÖV-Priorisierung in Kloten.

Auch bei der LSA Bramen ergeben sich durch den Rückstau Verlustzeiten für die Buslinien 732 und 735 (soll im Zuge der RVS-Massnahmen gelöst werden).

Schwachstellen

- Entlang den Hauptstrassen sind alle 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 Fahrplanhaltestellen führen Busbuchten zu einem erheblichen Platzbedarf. Optimierungsmöglichkeiten bestehen bei den Busbuchten Kaserne Ost (bereits Projekt durch TBA Kanton Zürich erarbeitet, welches allerdings weiterhin von einer Busbucht ausgeht), Zum Wilden Mann, Kirchgasse, Lindenstrasse und Mühle.
- Beim Bahnhof Kloten überlagern sich die Verkehrs- und Umsteigebeziehungen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln Bus, Bahn, Fuss- und Veloverkehr sowie motorisierter Individualverkehr. Im Grundsatz sind Bahnhofgebiete Fussverkehrsgebiete und die verschiedenen Verkehrsmittel sind übersichtlich und funktional zu verknüpfen. Für den Bahnhof Kloten besteht entsprechender Handlungsbedarf.

- Bei vielen Haltestellen ist die Behindertengerechtigkeit nicht sichergestellt. Im Rahmen der gültigen Gesetzgebung sind alle Haltestellen behindertengerecht auszugestalten. Ein erheblicher Handlungsbedarf besteht bei den wichtigen Haltestellen im Zentrum, beim Bahnhof, bei wichtigen öffentlichen Einrichtungen und Haltestellen mit vielen Linien oder hohem Fahrgastaufkommen. Dies sind namentlich die Haltestellen Zum Willen Mann, Stadthaus (BGK Schaffhauserstrasse umgesetzt), Bahnhof Kloten, Wohnheim, Schluefweg, Kaserne Ost, Sporthalle Ruebisbach, Freienberg, Kirchgasse, Lindenstrasse und Werft.
- Das Quartier Ifang/Halden wird im Einrichtungsbetrieb durch die Linien 733 und 735 bedient. Die Linien werden im 30'-Takt betrieben, wobei sich die Linie 733 über Graswinkel, Wohnheim in der Hauptverkehrszeit zum 15'-Takt verdichtet. Die Linien verkehren zudem über den Bahnhof Kloten und nicht direkt an den Flughafen. Eine direkte Linienführung an den Flughafen und/oder ein durchgehender 15'-Takt würde das Angebot verbessern.
- Im Quartier Mühlirain/Schluefweg verkehrt die Buslinie 731 im 30'-Takt. Für das nördliche Quartiergebiet sind die Haltestellen in 400m Fusswegdistanz erreichbar. Ein Verbesserung der Fusswegdistanzen wäre eine Einrichtungsbetrieb (Rundkurs) über die Hagenholzstrasse/Reutlenweg und bräuchte einen durchgehenden 15'-Takt.

Auch die Haltestelle Bramen an der Schaffhauserstrasse wird im 30'-Takt bedient. Ein durchgehender 15'Takt Flughafen - Bahnhof Balsberg (Tram) - Bahnhof Kloten würde die ÖV-Attraktivität für das Wohngebiet entsprechend steigern.

Für Gerlisberg ist der Betrieb eines Sammelruftaxis vorgesehen.

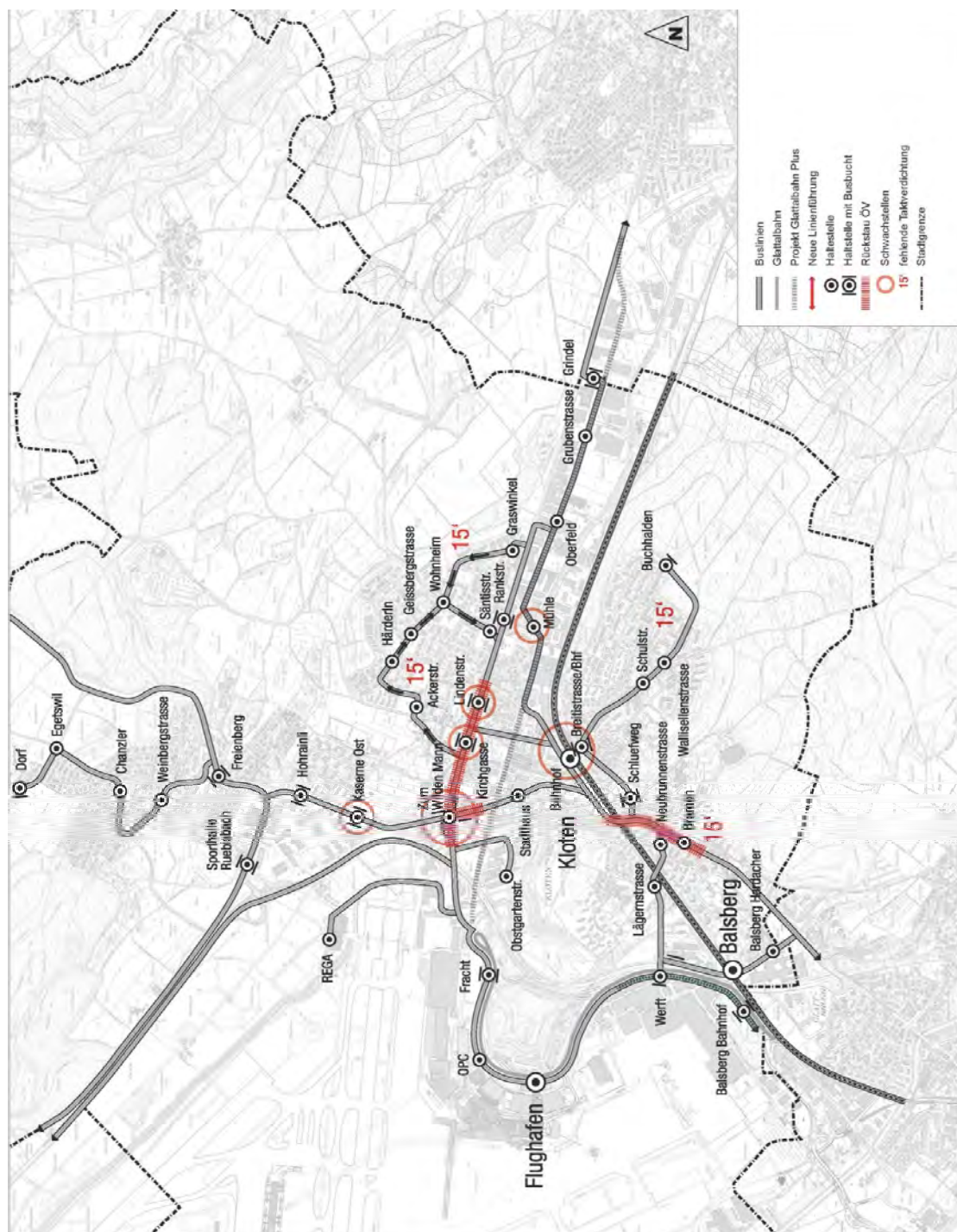


Abbildung 29: Schwachstellen Öffentlicher Verkehr

2.11 Motorisierter Individualverkehr

Strassenhierarchie (vgl. Anhang A)

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 Norm SN 640 040b. Diese geht von folgenden fünf Strassentypen aus:

- Hochleistungsstrassen (HLS)
- Hauptverkehrsstrassen (HVS)
- Verbindungsstrassen (VS)
- Sammelstrassen (SS)
- Erschliessungsstrassen (ES)

Hochleistungsstrasse

Die Unterlandautobahn A51 tangiert die Stadt Kloten und trennt vor allem das Siedlungsgebiet vom Industriegebiet Flughafen.

Hauptverkehrsstrassen

Hauptverkehrsstrassen verbinden Ortschaften untereinander. Durch Kloten führen folgende vier Hauptverkehrsstrassen (gemäss kantonalem Richtplan).

- | | |
|---|-------------------|
| ▪ Dorfstrasse bzw. Bassersdorferstrasse | ▪ Bülacherstrasse |
| ▪ Flughafenstrasse | ▪ Lufingerstrasse |



Abbildung 30: Dorfstrasse



Abbildung 31: Flughafenstrasse

Verbindungsstrassen

Verbindungsstrassen haben die Aufgaben einzelne Siedlungen, verkehrserzeugende Anlagen und Ortsteile zu verbinden. Verbindungsstrassen (im kantonalen Richtplan festgelegt) in Kloten sind:

- Schaffhauserstrasse
- Lufingerstrasse (Lindengarten bis Knoten Bülacherstrasse)

- Balz-Zimmermannstrasse



Abbildung 32: Schaffhauser-Strasse



Abbildung 33: Lufingerstrasse

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.

Anders als im kommunalen Richtplan festgesetzt sind von der Funktion und der ablesbaren Strassenhierarchie in Kloten folgende Strassen als Sammelstrassen einzuordnen (Vorschlag ewp):

- Breiti-/Dietiker Strasse
- Linden-/Industriestrasse
- Werft-/Neubrunnenstrasse
- Gerlisbergstrasse
- Augwilerstrasse
- Alte Land-/Weinbergstrasse
- Egetswilerstrasse
- Steinackerstrasse
- Eigentalstrasse



Abbildung 34: Breiti-Strasse



Abbildung 35: Gerlisbergstrasse

Erschliessungsstrassen

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



Abbildung 36: Hagenholzstrasse



Abbildung 37: Lerchen-Weg

Tempo 30 (vgl. Anhang A)

In Kloten sind vereinzelt Tempo-30-Zonen in verschiedenen Wohngebieten signalisiert. Eine flächendeckende Strategie zur Einführung von Tempo-30 besteht nicht.

Parkierung (vgl. Anhang A)

Im öffentlichen Raum tritt die Parkierung in den Erschliessungsstrassen der Wohnquartiere mit entsprechendem Flächenbedarf in Erscheinung. Um das Fremdparkieren durch Flughafenbenutzer zu vermeiden, wurde in den Quartieren von Kloten die blaue Zone eingeführt. In älteren Quartieren, wie z.B. am Holberg gibt es kaum Garageneinstellplätze.

Im Zusammenhang mit dem Flughafen Kloten besteht eine Vielzahl von oberirdisch erstellten Parkieranlagen (teilweise) mit eher provisorischem Charakter. Diese Anlagen erzeugen erhebliche Verkehrsströme. Die Parkhäuser am Flughafen sind überwiegend ausgelastet.

Im Zentrum stehen die öffentlichen Tiefgaragen des Stadthauses und des Squares zur Verfügung. Oberirdisch sind es vor allem die P&R-Anlage am Bahnhof sowie die Parkieranlage für den Schluefweg. Diese Parkplätze behindern zurzeit die städtebaulichen Entwicklungsimpulse rund um den Bahnhof. Die Parkieranlagen für das Zentrum konzentrieren sich entlang der Schaffhauserstrasse. Diese Achse ist daher stark frequentiert vom Parksuchverkehr. Ein flächendeckendes Parkierungsmanagement ist in Kloten nicht vorhanden.

Verkehrsaufkommen

Die Kantonsstrasse zwischen Bassersdorf und Kloten weist einen DTV von 16'000 Fz (Zentrum Bassersdorf) und 20'000 Fz (Wilder Mann) auf. Auf der Schaffhauserstrasse nördlich des Knotens Wilden Mann wird ein DTV von rund 14'000 Fz beobachtet. Durch Bassersdorf und Kloten fahren neben „hauseigenem Verkehr“ auch Durchgangsverkehr der Nachbargemeinden und überregionaler Ausweichverkehr wegen der Überlastung der A1. Der Schwerververkehrsanteil sowohl auf der Schaffhauser- als auch auf der Lufingerstrasse beträgt zwischen 4-5%. Auf der Dorfstrasse ist ein Schwerverkehrsanteil von ca. 13% zu verzeichnen [32].

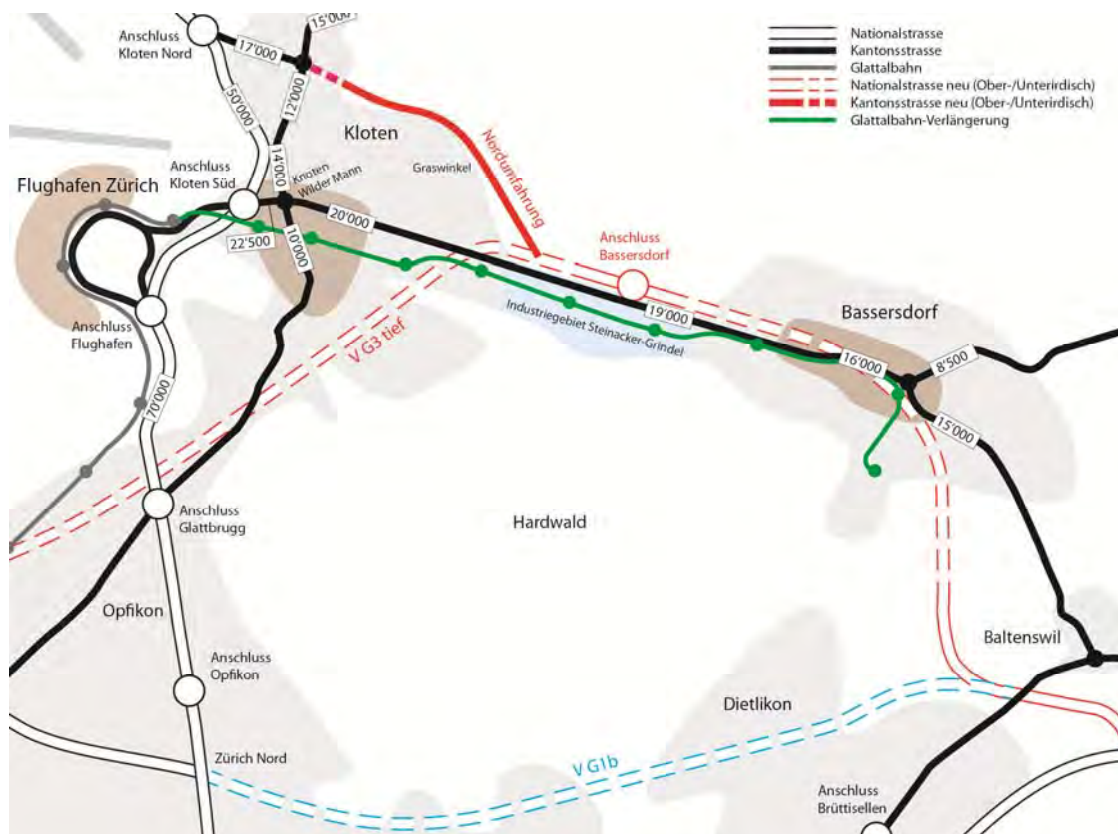


Abbildung 38: Abbildung aus dem Faktenblatt zur Glattalautobahn [5]

Die Kantonsstrassen haben unterschiedliche Aufgaben zu erfüllen. Als Durchfahrtsstrassen haben sie die Aufgabe den Verkehr abzuleiten, gleichzeitig bilden sie das Gelenk zwischen Zentrum und den Quartieren und sind somit u.a. auch wichtig für das öffentliche Leben von Kloten und der Verknüpfung der Quartiere mit dem Zentrumsgebiet. Das hohe Verkehrsaufkommen vor allem auf der Dorf-, Schaffhauser- und Lufingerstrasse hat allerdings erhebliche negative Auswirkungen auf das Umfeld der Strasse.

Verkehrsqualität an wichtigen Knoten

Wilder Mann

Im Zuge der Studie zur Verlängerung der Glattalbahn wurden für den Knoten Wilden Mann im Jahr 2008 bereits Leistungsfähigkeitsabschätzungen durchgeführt (vgl. Anhang B). Folgende Ergebnisse wurden im Ergebnisbericht zu den Zusatzabklärungen [14] formuliert:

- Der Knoten Zum Wilden Mann hat seine Leistungsfähigkeit bereits mit der vorhandenen Verkehrsbelastung erreicht (Auslastung in der Abendspitze ca. 94% im Jahr 2008 - Verkehrsqualität E). In der Hauptverkehrszeit sind häufige Überlastungen und lange Rückstaus zu beobachten. Die Verkehrsmenge hat hier in den letzten Jahren nochmals deutlich zugenommen – die Knotenbelastung erreicht bereits fast die Werte, die noch vor wenigen Jahren (Vorstudie 2003) für den Zeithorizont 2020 prognostiziert wurden.

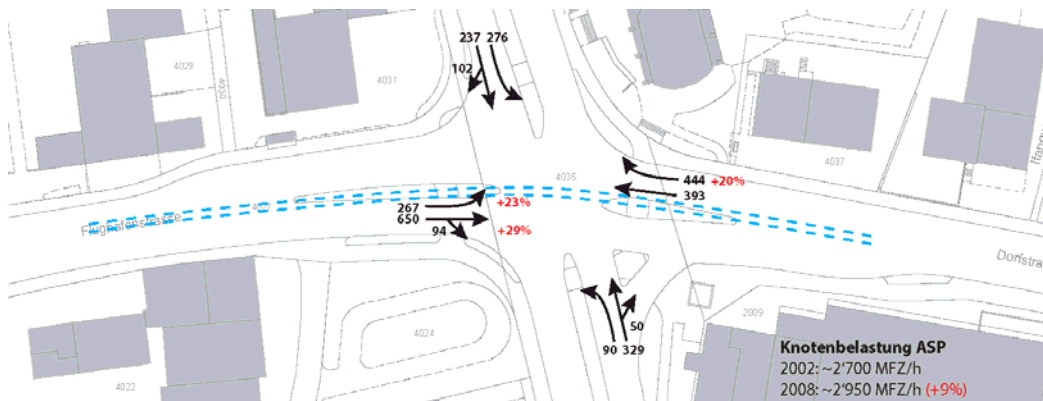


Abbildung 39: Spurbelastungen Abendspitze Nov. 2008

- Die Umgestaltung zu einem (einstreifigen) Kreisel ist bei den derzeitigen Verkehrsbelastungen nicht möglich.¹
- Eine grössere Kreiselvariante oder ein Knotenausbau mit zusätzlichen MIV-Spuren, Unterführungen etc. ist nicht realistisch (städtebauliche Randbedingungen, Kosten).
- Eine Reduktion von MIV-Spuren (zugunsten eines Stadtbahntrassees) würde die Kapazitätsprobleme weiter verschärfen und kommt deshalb nicht in Frage.
- Wesentlich höhere Verkehrsstärken im MIV sind am Wilden Mann aufgrund der begrenzten Kapazität des umliegenden Strassennetzes kaum zu erwarten. Leistungsfähigkeitsbetrachtungen auf der Basis langfristiger Trendprognosen sind deshalb wenig sinnvoll. Voraussetzung für einen langfristig stabilen Verkehrsablauf am Wilden Mann – ob mit oder ohne Stadtbahn – ist die Umsetzung bzw. Weiterentwicklung flankierender Massnahmen gemäss RVS. Eine weitere Verkehrszunahme im Zentrum von Kloten ist in den Spitzenstunden nicht mehr zu bewältigen und würde die städtebauliche Weiterentwicklung und gestalterische Aufwertung zusätzlich erschweren.

Durch die fehlende Möglichkeit von der Dorfstrasse nach links in die Schaffhauserstrasse abzubiegen (Linksabbiegeverbot wurde bereits 2004 eingeführt, um die Kapazität zu erhöhen) wird das Zentrumsgebiet zusätzlich belastet. Aufgrund der Ergebnisse aus der oben genannten Studie wird das Linksabbiegeverbot auch in Zukunft bestehen bleiben.

Knoten Linden-/Schaffhauserstrasse

Am Knoten Linden-/Schaffhauserstrasse wurde bereits ein Kreisel realisiert, der die Leistungsfähigkeit des Knotens in den letzten Jahren steigern konnte.

¹ Inwieweit zur Diskussion stehende Strassenbauprojekte (Nordumfahrung Kloten, Glattalautobahn) eine Neubeurteilung der Situation erlauben, wurde im Rahmen der Untersuchungen nicht berücksichtigt, da die verkehrstechnische Machbarkeit der Ringbahn nicht an andere Strassenprojekte geknüpft werden soll.

LSA Neubrunnen-/Schaffhauserstrasse

Die LSA am Knoten Neubrunnen-/Schaffhauserstrasse trägt zur Dosierung des Verkehrs ins Zentrum bei. Zu Spitzenzeiten staut sich der MIV in Richtung Glattbrugg.

Durchgangsverkehr

Neben der Verkehrszunahme auf den Hauptachsen der Stadt Kloten und der Rückstausituation am Wilden Mann, führt auch die Stausituation auf der Autobahn (Nordumfahrung, Flughafen, Brüttiseller-Kreuz, Winterthur-Töss) zu Durchgangsverkehr (Schleichverkehr).

Durch den Rückstau am leistungsbestimmenden Knoten Wilden Mann weicht ein Teil des Verkehrs über das Stadtzentrum und durch die einzelnen Quartiere sowie über Gerlisberg aus. Dabei kann zwischen regionalem und lokalem Durchgangsverkehr differenziert werden. Der regionale Durchgangsverkehr durchquert das ganze Stadtgebiet als Alternative zu den Hauptverkehrsstrassen oder Nordumfahrung. Beim lokalen Durchgangsverkehr handelt sich um den stadteigenen Verkehr (Quell-, Ziel-, Binnenverkehr), welcher durch die Bevölkerung verursacht wird, indem die Quartierstrassen als indirekte Verbindungen genutzt werden, um den Rückstau am Wilden Mann zu umfahren.

Das Büro roland müller küsnacht ag hat im Auftrag des Kantons Zürich eine Studie zu den Verkehrsbeziehungen in Kloten verfasst. Dafür wurde eine gross angelegte Zählung mit Nummernschilderhebungen, Knotenstromzählungen und Videoauswertungen am 13. März 2012 durchgeführt, die die Beobachtungen von ewp während der Analysephase bestätigten:

- Die Wallisellerstrasse ist eine untergeordnete Ortsverbindungsstrasse. Da das übergeordnete Netz überlastet ist und dieser Weg für gewisse Verbindungen kürzer und demzufolge schneller ist, drängt sich auch ortsfremder Durchgangsverkehr durch den Hardwald. Während der Messung wurde ca. die Hälfte der Fahrzeuge als Durchgangsverkehr registriert. Die Wallisellerstrasse ist die Strasse mit dem höchsten Anteil Durchgangsverkehr.
- Auf der Lindenstrasse beträgt der Anteil des Durchgangsverkehrs 40%. Sie bildet im kantonalen Verkehrsnetz ein wichtiges Verbindungsstück.
- Auch die Werftstrasse scheint eine interessante Verbindung zu sein. 35% der gezählten Fahrzeuge durchqueren das Quartier.
- Sowohl die Gerlisbergstrasse als auch die Rankstrasse sind im Vergleich mit den angrenzenden Quartiersstrassen erheblich vom Durchgangsverkehr betroffen. Der Anteil beträgt ca. 50%.

Ausnahmetransportrouten

Vom Unterwerk EKZ EWZ an der Flughafenstrasse ausgehend besteht eine Ausnahmetransportroute des Typs II auf der Dorfstrasse Richtung Bassersdorf und auf der Schaffhauserstrasse Richtung Bülach. Folgende Rahmenbedingungen sind bei Massnahmen in den Strassenräumen einzuhalten:

Ausnahmetransport	Lichte Höhe min	Lichte Breite min
Typ II – Versorgungsroute	4.80m	6.50m

Lärmemissionen

Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens auf den Kantonsstrassen sind auch die angrenzenden Liegenschaften stark vom Lärm betroffen. Besonders entlang der Dorfstrasse sowie abschnittsweise an der Flughafenstrasse sind die Alarmwerte überschritten. Dies bedeutet eine starke Einschränkung der Wohn- und Lebensqualität.

Die Wohnquartiere im Bereich der Lufingerstrasse sind ebenfalls stark von Lärmemissionen betroffen.

Im Bereich der Schaffhauserstrasse sind vor allem die Immissionsgrenzwerte überschritten

Der Aufenthalt und die Kommunikation im Freien sind an den Hauptstrassen nur eingeschränkt möglich.

Die Gefahr solcher Situationen liegt darin, dass die schlechte Wohnqualität zu einer einseitigen Nutzungsstruktur führt. Dies kann vor allem zu einer Verdrängung der Wohnnutzung resp. einer sozialen Entmischung führen, die kaum rückgängig gemacht werden können.

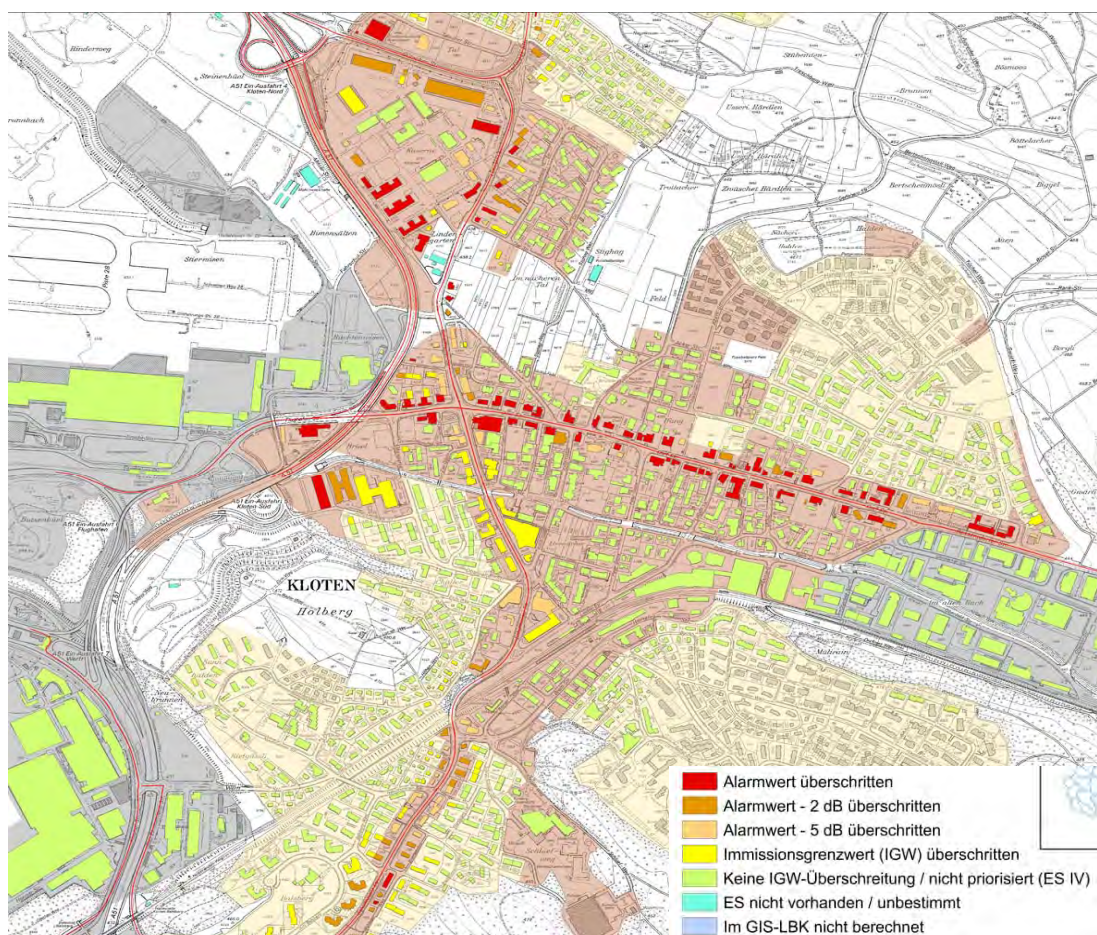


Abbildung 40: Auszug aus dem Lärmkataster

Betriebs- und Gestaltungskonzepte Schaffhauserstrasse und Dorfstrasse

Die Dorf- und Schaffhauserstrasse bilden aufgrund ihres hohen Verkehrsaufkommens eine starke Zäsur im Siedlungsgefüge und trennen die zentralen Quartiere stark. Auch der Velo- und Fussverkehrsschutz ist auf den stark befahrenen Strassen heute nur ungenügend gelöst und führt immer wieder zu gefährlichen Situationen und Unfällen.

Im Jahre 2003 wurde bereits eine umfassende Studie zur Aufwertung des Strassenraumes der beiden Strassen durchgeführt. Auf dieser Basis wurde in Zusammenarbeit mit dem Kanton Zürich durch die metron AG ein Vorprojekt für die Schaffhauserstrasse, Abschnitt Wilden Mann bis Kirchgasse, erarbeitet [23].

Die Umgestaltung der Schaffhauserstrasse wird in den kommenden Jahren angegangen. Die Schaffhauserstrasse bildet das Rückgrat der angelaufenen Zentrumsentwicklung Kloten.

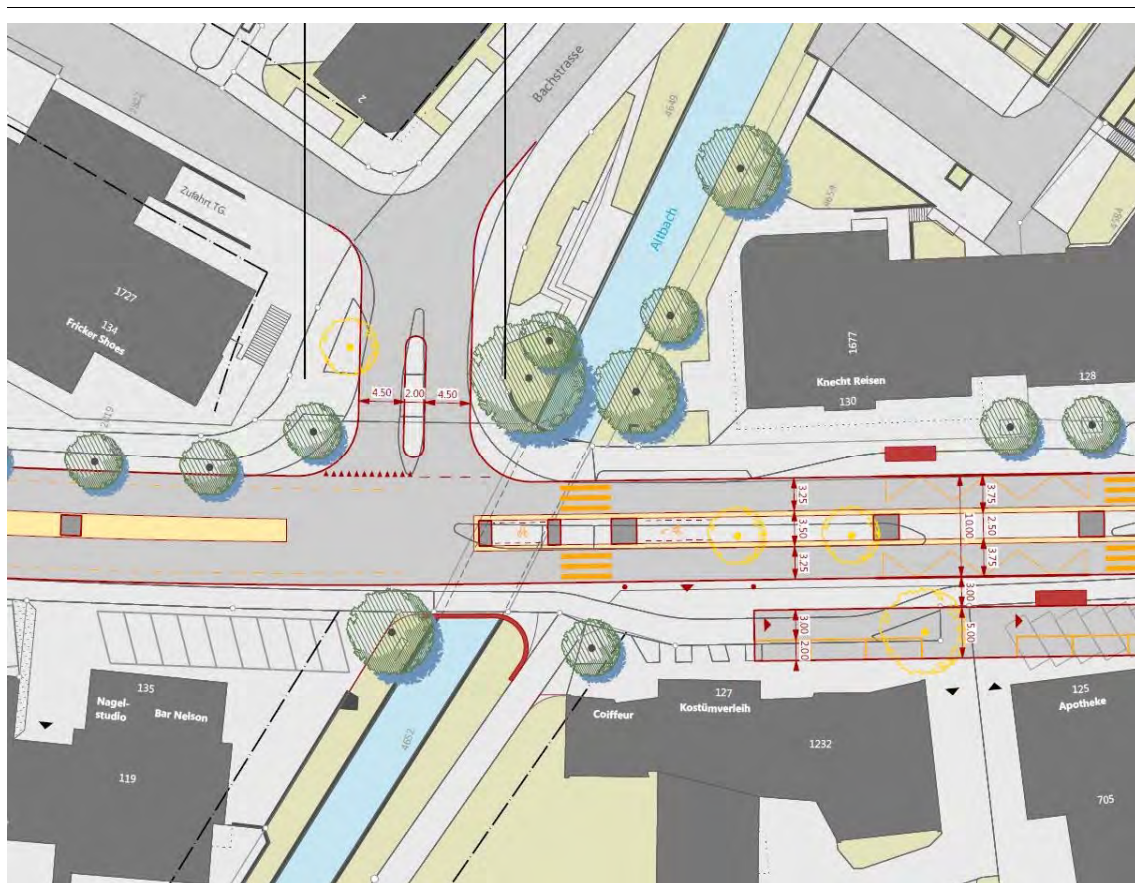


Abbildung 41: Ausschnitt aus dem Betriebs- und Gestaltungskonzept Schaffhauserstrasse

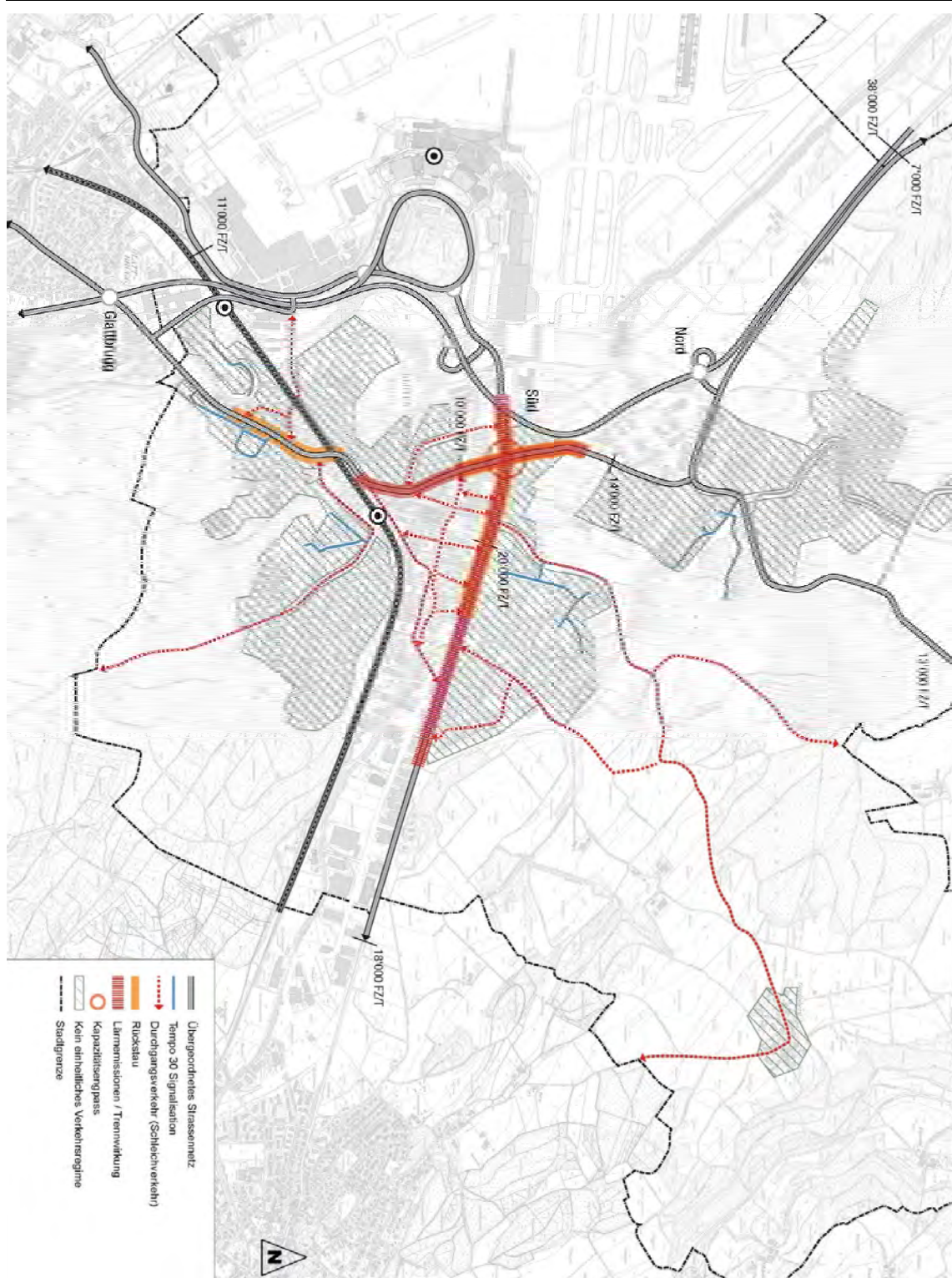


Abbildung 42: Schwachstellen Motorisierter Verkehr

2.12 Weitere Planungen (vgl. Anhang C)

Neben den vorgestellten kommunalen Aspekten wird die Planung sowie das Verkehrsgeschehen in Kloten zudem von übergeordneten (verkehrs-)planerischen Rahmenbedingungen beeinflusst:

1. Die regionale Verkehrssteuerung (RVS)

Die Regionale Verkehrssteuerung ist Bestandteil des Integrierten Verkehrsmanagements des Kantons Zürich. Ziel des Integrierten Verkehrsmanagements ist die gebietsorientierte Steigerung der intermodalen Gesamtleistung im Verkehr.

Ein grosser Teil der vorgesehenen Massnahmen für Kloten wurden bereits umgesetzt oder sind in Projektierung. Ausstehende Massnahmen, welche im Kompetenzrahmen der Gemeinde liegen, werden in das vorliegende GVK integriert (Reduktion Durchgangsverkehr auf Quartierstrassen).

2. Regionales Raumordnungskonzept (ROK)

Die Bevölkerungszunahme in der Stadt Kloten hat direkten (tlw. negativen) Einfluss auf die Verkehrssituation auf dem Stadtgebiet. Das ROK sieht vor allem Handlungsbedarf (hinsichtlich Verkehrsplanung) bei der Förderung des ÖVs und des Langsamverkehrs, um die Verkehrssituation in den Siedlungsgebieten zu optimieren und die Wohn- und Lebensqualität zu erhöhen.

3. Glattalbahn plus

Die Glattalbahn soll künftig durch das Zentrum von Kloten entlang des Altbachs verlängert werden. Neben der hervorragenden Erschliessungswirkung und aus gesamtverkehrlicher Sicht stellt die Streckenführung eine optimale Lösung dar. Zudem können im Zuge der Neugestaltung des gesamten Altbaches Massnahmen für den Langsamverkehr umgesetzt und eine Aufwertung des öffentlichen Raumes erreicht werden.

4. Nordumfahrung Kloten

Die Nordumfahrung ist im Regionalen Richtplan verankert. Der Kanton ist sich allerdings mit der Stadt Kloten einig, zuerst die Massnahmen der RVS umzusetzen und die Nordumfahrung erst mittel- bis langfristig als Option zu prüfen, um den Durchgangsverkehr zu reduzieren. Grundsätzlich unterstützt die Stadt Kloten den Nordumfahrung nicht.

5. Agglomerationsprogramm Zürich-Glattal

Derzeit sind keine Massnahmen auf Stadtgebiet Kloten als A-Massnahme (und somit bis 2018 baureif) definiert.

6. Glattalautobahn

Grundsätzlich ist die Glattalautobahn aus Sicht der Stadt Kloten zu prüfen, stellt sie doch die Lösung zur Behebung der Netzprobleme im Glattal dar (Entlastung Kloten und Bassersdorf vom Ausweichverkehr). Der Stadtrat spricht sich für die Variante G1b aus (vgl. Anhang C).

Auf das GVK haben die weiteren Planungen nur vereinzelt Auswirkungen (z.B. RVS, Glattalbahn plus).

3 Quartierworkshops

Während der Erarbeitung des Gesamtverkehrskonzeptes wurde die Bevölkerung von Kloten eingeladen, aktiv am Verfahren teilzunehmen. Im Mai und Juni 2012 fanden insgesamt vier Quartierworkshops statt, an denen die Bevölkerung die Möglichkeit hatte, die Probleme resp. die Schwachstellen (aus Sicht der einzelnen Verkehrsträger) im Quartier zu benennen. Die Resultate aus dem Mitwirkungsprozess werden in den Vernehmlassungsberichten der jeweiligen Workshops genauer definiert und in den dazugehörigen Plänen dokumentiert (vgl. Anhang B).



Abbildung 43: Quartierworkshop Frühjahr 1



Abbildung 44: Quartierworkshop Frühjahr 2

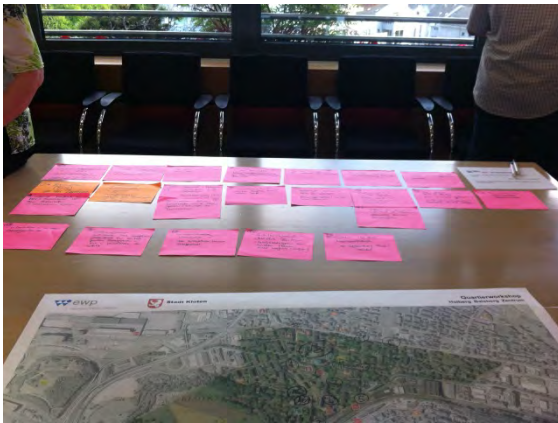


Abbildung 45: Quartierworkshop Frühjahr 3



Abbildung 46: Quartierworkshop Frühjahr 4

Nachfolgend werden die wichtigsten Ergebnisse der Quartierworkshops schriftlich zusammengefasst.

3.1 Allgemeine Schwachstellen

Nach der Auswertung der Quartierworkshops hat sich gezeigt, dass folgende vier Hauptthemenpunkte für die Bevölkerung von Kloten wichtige Anliegen darstellen:

- Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit in den Quartieren durch überhöhte Geschwindigkeiten.

Zur allgemeinen Sicherheit für den Fussverkehr, vor allem auch hinsichtlich der Schulwegsicherheit, wurde mehrfach die Einführung von Tempo-30 in den Quartieren gewünscht.

- Mangelhafte Ausstattung und Komfort an den Haltestellen sowie ungünstige Zugänge und Lage/Anordnung der Haltestellen
Zur Optimierung der Ausstattung der Haltestellen wurden Billetautomaten, gedeckte Unterstände oder auch Digitalanzeigen vorgeschlagen. Die Sauberkeit in den Haltestellenbereichen ist generell zu verbessern.
- Lückenhaftes ÖV-Angebot in den Quartieren
Besonders der Wunsch nach Taktverdichtungen in den Quartieren und der S7 sowie die direkte Verbindung zum Flughafen wurde genannt.
- Mangelhafte Beleuchtung auf dem Stadtgebiet.

3.2 Quartier I - Holberg I Zentrum

Der Workshop 1 zum Quartier Holberg I Zentrum fand am Mittwoch, den 30. Mai 2012 statt. Insgesamt nahmen ca. 30 interessierte Bürgerinnen und Bürger teil.

Folgende Hauptprobleme im Quartier wurden nach dem Workshop ausgewertet.

- Grosses Konfliktpotenzial im Bereich des Bahnhofs (Querungen Lindenstrasse) zwischen allen Verkehrsteilnehmenden besonders während der Spitzenzeiten.
- Unübersichtliche Knotensituation Petergasse/Geerenstrasse/Konflikte zwischen allen Verkehrsteilnehmenden (während des Verfahrens wurden bereits Markierungsmassnahmen durchgeführt – die Situation sollte sich erheblich verbessert haben)
Vor allem wurden überhöhte Geschwindigkeiten des ÖV und MIV, die unübersichtliche Radwegquerung, eingeschränkte Sichtweiten, fehlende Koexistenz, Durchgangsverkehr u.a. bemängelt.
- Die Knotensituation Neubrunnen-/Werftstrasse birgt vor allem für den Fussverkehr erhebliches Konfliktpotenzial (Schulwegsicherheit, querender Fussverkehr bei Haltestelle Lägerstrasse ohne FGstrasseeeifen, Lastwagen mit hohen Geschwindigkeiten, Veloverkehr, Sichtweiten allgemein schwierig).
> Unübersichtliche Knotensituation ohne klare Verkehrsführung
- Auf der Brücke über die Bahngleise an der Schaffhauserstrasse sowie am Knoten „Kino Claudia“ fehlen Velomassnahmen. Zudem wurde darauf hingewiesen, dass bei einer Sperrung des Knotens „Kino Claudia“ die Zufahrt zum gesamten südlichen Stadtgebiet von Kloten nicht mehr gewährleistet ist
- Die Veloführung an der Bahnhofstrasse führt vor allem beim rückwärts Ausparkieren des ruhenden Verkehrs zu Konfliktsituationen.

3.3 Quartier II - Halden I Ifang I Gerlisberg I Bänikon I Eigental I Obholz

Der Workshop 2 zum Quartier Halden I Ifang I Gerlisberg I Bänikon I Eigental I Obholz fand am 31. Mai 2012 statt. Insgesamt wurden ca. 40 interessierte Bürgerinnen und Bürger gezählt. Folgende Hauptprobleme im Quartier wurden nach dem Workshop ausgewertet:

- Die Rankstrasse birgt mehrere Schwachstellen. Vor allem die überdimensionierten und dadurch unübersichtlichen Knoten führen zu Konflikten zwischen allen Verkehrsteil-

nehmenden (u.a. Missachtung Rechtsvortritt). Die Heckenkörper und die parkierenden Fahrzeuge verdecken die Sicht auf Kinder, die die Strasse queren. Neben Schleichverkehr sind aufgrund des breiten Strassenraumes auch überhöhte Geschwindigkeiten zu beobachten.

- In Gerlisberg erweist sich von Nürensdorf kommend der Schleichverkehr als besonders störend, Er verkehrt zu Spitzenzeiten im Kolonnenverkehr durch das Dorf und beeinträchtigt somit nicht nur die Sicherheit, sondern auch die Wohn- und Lebensqualität in Gerlisberg.
- Das Schulbusangebot für Gerlisberg sollte optimiert werden (Buskapazitäten erhöhen). Zudem sollte zumindest die Möglichkeit eines Ruftaxis angeboten werden.
- Die Gerlisbergstrasse zwischen Dorfstrasse und Sportweg weist ein erhöhtes Verkehrsaufkommen auf (Schleichverkehr wie in Gerlisberg). Die Querung für den Fussverkehr ist stark eingeschränkt und die Sicherheit im Quartier gefährdet. Zudem sind überhöhte Geschwindigkeiten zu beobachten.
- Die Dorfstrasse weist eine hohe Trennwirkung auf. Das Queren für den Fussverkehr ist unattraktiv und die Verkehrssicherheit stark eingeschränkt.
- Der Knoten Augwiler-/Gerlisbergstrasse wird für den Fuss- und Radverkehr als unübersichtlich und gefährlich eingestuft.

3.4 Quartier III – Hohrainli | Chanzler | Egetswil

Der Workshop 3 zum Quartier Hohrainli | Chanzler | Egetswil fand am 6. Juni 2012 statt. Insgesamt wurden ca. 15 interessierte Bürgerinnen und Bürger gezählt.

Folgende Hauptprobleme im Quartier wurden nach dem Workshop ausgewertet:

- Knoten Lufinger-/ Talacherstrasse / Chasernweg: Unübersichtliche Situation, fehlende Rad- und Fussverkehrsführung, eingeschränkte Sichtweiten, schnelle Abbiegebeziehungen MIV in Chasernweg, Konfliktbereich kombinierter Fuss-/ Radweg, Umweg durch Einbahn.
- Am Knoten Talacher-/Ruebisbachstrasse werden überhöhte Geschwindigkeiten beobachtet. Lastwagen- und Schleichverkehr beeinträchtigen die Sicherheit entlang der beiden Quartierstrassen.
- Die blaue Zone an der Egetswilerstrasse ist nur auf einem kurzen Abschnitt markiert. Dies führt zu Langzeitparkieren ausserhalb der Markierung und somit zu unübersichtlichen Knotensituationen und zur Einschränkung der Sichtweiten.
- Der Fuss-/Radweg entlang der Lufingerstrasse ist punktuell zu schmal, was tlw. zu Konflikten mit dem Fahrbahnverkehr führt (Rangeleien unter Schülern, Kreuzen des LV unter Mitbenützung der Fahrbahn).
- Die Bushaltestellen Lufingerstrasse und Hohrainli erschliessen aus Sicht der Bevölkerung die angrenzenden Quartiere nicht angemessen (die Verlegung der Haltestellen hätte Konsequenzen für andere Quartiere und wird nicht weiterverfolgt).
- Am Knoten Zipfelstrasse/Alte Landstrasse sind besonders nach dem Bedienen der Haltestelle und dem Ausstieg der Fahrgäste Konflikte zwischen Fussverkehr und MIV zu beobachten. Die Kurvensituation stellt sich dadurch ebenfalls als nachteilig heraus.

3.5 Quartier IV - Mühlirain I Schluefweg

Der Workshop 4 zum Quartier Mühlirain I Schluefweg fand am 7. Juni 2012 statt. Insgesamt nahmen 7 interessierte Bürgerinnen und Bürger teil.

Folgende Hauptprobleme im Quartier wurden nach dem Workshop ausgewertet:

- Auf der Wallisellerstrasse ist Veloverkehr nicht erwünscht (regionale Veloroute verläuft über Dietlikerstrasse)
- Im Bereich der Bushaltestellen entlang der Wallisellerstrasse sind besonders nach dem Bedienen der Haltestelle und dem Ausstieg der Fahrgäste Konflikte zwischen Fussverkehr und MIV zu beobachten. Der MIV überholt trotz Mittelinsel den wartenden Bus auf der Gegenfahrbahn.
- Es wurde darauf hingewiesen, dass bei einer Sperrung der Breitstrasse (Unfall, Rohrbruch etc.) die Zufahrt zum gesamten südlichen Stadtgebiet von Kloten nicht mehr gewährleistet ist.
- Im Bereich des Bahnhofs Kloten sind gefährliche Situationen und Verkehrschaos besonders zu Spitzenzeiten zu beobachten. Ausserdem wäre die Verlängerung der Fussgängerunterführung unter der Lindenstrasse wünschenswert, um die Situation zu entschärfen. Zudem fehlt eine komfortable Veloverbindung unter dem Bahnhof hindurch.
- Die schmale Hamelirainstrasse stellt für Lastwagen eine Sackgasse dar. Dies ist am Knoten zur Breitstrasse zu signalisieren. Zudem führen die bestehenden Versätze im Strassenraum zu unübersichtlichen Situationen und haben einen negativen Einfluss auf die Verkehrssicherheit im Strassenraum.
- Vor dem Spar kommt es zu Konflikten zwischen dem Langsamverkehr und dem Parkerverkehr.

4 Zusammenfassung Analyse und Handlungsbedarf

Lage und Bedeutung in der Region

- Hoher Druck auf das kommunale Strassennetz aufgrund der wichtigen Beziehungen Kloten-Zürich und Kloten-Winterthur

➔ **Attraktivität der Durchfahrt durch Kloten für den MIV nicht verbessern, um zusätzlichen Verkehr zu vermeiden (Kapazitäten werden schon für den Zielverkehr benötigt).**

Energiestadt Kloten

- Ein Gesamtverkehrskonzept mit Fokus auf den Langsamverkehr unterstützt das Leitbild der Energiestadt Kloten

➔ **Förderung des emissionsarmen Verkehrs, wie Fuss- und Veloverkehr**

Binnenverkehr

- Die Stadt Kloten verzeichnet fast doppelt so viele Beschäftigte wie Einwohner
- Die Hälfte der Erwerbstätigen arbeitet und lebt in der Stadt
- Ein Grossteil der Beschäftigten konzentriert sich auf der Achse Flughafen – Zentrum - Industrie
- Ein Grossteil der EinwohnerInnen konzentriert sich im Zentrum, im Osten und im Süden

➔ **Gute Vernetzung der Siedlungsteile vor allem für den Langsamverkehr**

Siedlungs- und Nutzungsstruktur

- Die Geschichte des Ortes und der Verkehrswege ist bei Änderungen im Verkehrsregime zu beachten
- Die anstehenden Planungen, Projekte und Änderungen im Verkehrsregime müssen auf das Stadtentwicklungskonzept abgestimmt werden
- Das Zentrum und der Flughafen sind Hotspots, die auf gute Verkehrsverbindungen innerhalb der Stadt angewiesen sind

➔ **Ablesbarkeit Siedlungsstruktur bewahren und Binnenbeziehungen (vor allem für den Fuss- und Veloverkehr) fördern**

Erscheinungsbild öffentlicher Raum (Quartiere) / Gestaltungspotenziale

- Unbefriedigende Strassenraum- und Platzgestaltung im Zentrum und entlang der Hauptverkehrsstrassen
- Ungenügende Erkennbarkeit des Zentrumsübergangs beim Knoten Zum Wilden Mann
- Teilweise überdimensionierte Sammelstrassen
- Punktueller Optimierungsbedarf bei Quartierstrassen
- Der Bahnhof Kloten mit gestalterischem Potenzial als Ankunftsort, als Visitenkarte der Stadt

→ Siedlungsbild ablesbar gestalten und Defizite in der Gestaltung optimieren

Wegebeziehungen

- Es bestehen wichtige Binnenbeziehungen innerhalb der Stadt Kloten (Quartiere, Hot-spots; Naherholung etc.), für die eine hohe Durchlässigkeit gewährleistet bleiben muss

→ Optimierungsbedarf bei der kommunalen Signalisation für den Langsamverkehr

Verkehrssicherheit und Unfallgeschehen

- Probleme bei der Verkehrssicherheit (Sichtweiten Geschwindigkeitsregime) vor allem für den Fuss- und Veloverkehr
- Teilweise mangelhafte Beleuchtung auf wichtigen Langsamverkehrsachsen in den Quartieren

→ Erhöhung Verkehrssicherheit und Schaffung attraktiver und sozial sicherer öffentlicher Räume

Fussverkehr

- Es bestehen überwiegend komfortable und direkte Verbindungen
- Die Situation rund um den Bahnhof weist einen ungenügenden Komfort und fehlende Durchlässigkeit auf
- Es fehlt eine direkte Verbindung zwischen dem Zentrum und dem Flughafen
- Die Hauptstrassenquerungen sind überwiegend problematisch
- Lage, Ausstattung und Komfort der Fussgängerstreifen sind teilweise unbefriedigend

→ Erhöhung Verkehrssicherheit und Schaffung attraktiver und sicherer Fusswegeverbindungen vor allem zwischen den Quartieren

Veloverkehr

- Es bestehen überwiegend komfortable und direkte Verbindungen
- Teilweise sind lokale Netzlücken vorhanden
- Die Situation rund um den Bahnhof weist einen ungenügenden Komfort und Durchlässigkeit auf
- Die Hauptstrassenquerungen sind überwiegend problematisch
- Ungenügendes Angebot an Abstellanlagen im Zentrum, am Bahnhof Kloten und Bahnhof Flughafen, Bahnhof Balsberg

→ Erhöhung Verkehrssicherheit und Schaffung attraktiver und sicherer Velowegverbindung sowie Bereitstellung von komfortablen Veloinfrastrukturanlagen

Öffentlicher Verkehr

- Teilweise fehlende Buspriorisierung (Fahrbahnhaltestellen)
- Die Lage einiger Haltestellen und deren Anbindung an das Fusswegnetz entsprechen nicht den Anforderungen an attraktive Verknüpfung des ÖV mit dem Fussverkehr
- Grundausstattung (Gedeckter Unterstand, Billetautomat etc.) sowie Behindertengerechtigkeit ist bei vielen Haltestellen nicht gegeben
- Teilweise bestehende Erschliessungslücken

→ Attraktives ÖV-Angebot beibehalten und Infrastruktur, wie Haltestellen, Zugangswege etc. verbessern

Motorisierter Verkehr

- Die Ablesbarkeit der Strassenhierarchien gestaltet sich teilweise schwierig
- Hohe Verkehrsbelastung auf den Hauptstrassen führt zur Beeinträchtigung der Wohn- und Lebensqualität (Luft-/ Lärmemissionen) und zur Trennwirkung
- Bei stockendem Verkehrsablauf und bei Rückstau vom Knoten Wilden Mann entsteht lokaler und regionaler Durchgangsverkehr (Schleichverkehr)
- Es besteht kein einheitliches Verkehrsregime in den Quartieren
- Es fehlt ein flächiges Parkraumbewirtschaftungskonzept

→ Durchgangsverkehr durch das gesamte Stadtgebiet Kloten durch geeignete Massnahmen vermeiden und die Ablesbarkeit der Strassenhierarchie sowie die Verkehrssicherheit in den Wohnquartieren verbessern.

5 Zielbilder

5.1 Zielbild Fussverkehr

Der Fussverkehr hat insbesondere auf kurzen Distanzen in dicht besiedelten Gebieten einen hohen Stellenwert. Der Fussverkehr ist aber nicht nur quantitativ, sondern auch wegen seiner Nachhaltigkeit von grosser Bedeutung. Fussgängerbelange sind gleichberechtigt mit anderen Nutzungsansprüchen zu berücksichtigen. Attraktive Fusswegverbindungen sind zwingend für einen urbanen Siedlungsraum mit hohen Fussgängerfrequenzen.

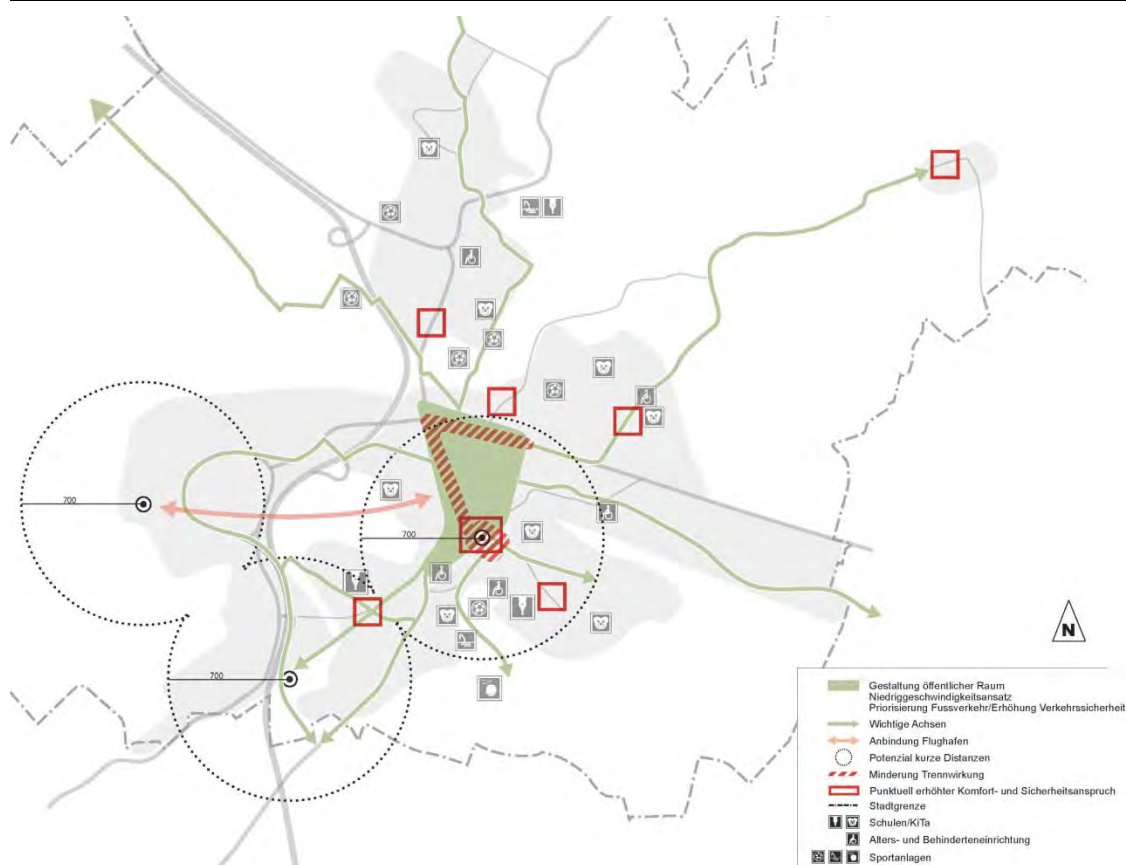


Abbildung 47: Zielbild Fussverkehr

Die Möglichkeiten zur Verbesserung der Bedingungen des Fussverkehrs auf kommunaler Ebene sind vielfältig. Sie lassen sich planerisch im Grundsatz zwei Ebenen zuordnen, die auf die Gestaltung von Verkehrsanlagen und auf das Nutzerverhalten Einfluss nehmen:

- „Raum geben“ durch Strassenräume, die sich an den Bedürfnissen orientieren.
- „Schutz bieten“ durch Strassenräume, in denen ein sicheres und komfortables Queren von Fahrbahnen möglich ist und keine Konflikte mit anderen Nutzergruppen drohen.

Attraktive öffentliche Räume

Gut erreichbare und attraktiv gestaltete Zentren sind eine wichtige Voraussetzung für deren Funktionalität, die Standort- und Lebensqualität sowie die Akzeptanz und Identifikation seitens

der Bevölkerung. Die Gestaltung des Strassenraumes beeinflusst die Nutzbarkeit und Akzeptanz für den Langsamverkehr und damit auch die Verkehrsmittelwahl. Dieser Effekt ist gerade auf den in der Stadt Kloten häufigen kurzen Binnenverkehrsstrecken von wesentlicher Bedeutung und ist im Zentrum besonders zu fördern.

Wichtige Achsen (Übergeordnete Wanderwege)

Zur Sicherung bzw. Gewährleistung überregionaler Fussverkehrsbeziehungen sind Wanderwege möglichst direkt und auf attraktiven Strecken durch das Siedlungsgebiet zu führen. Dabei sind wesentliche Ziele (Bahnhof, Zentrum) an das Netz anzuschliessen.

Ausschöpfung (behindertengerechtes) Potenzial auf kurzen Wegen und Anbindung Flughafen

Auf kurzen Wegen besteht ein erhebliches Potenzial zur Förderung des Fussverkehrs. In Anlehnung an die ÖV-Angebotsverordnung wird das massgebende Einzugsgebiet für wichtige Ziele des Fussverkehrs auf 300m – 400m definiert. Innerhalb dieser Räume sind die Bedürfnisse des Fussverkehrs primär zu berücksichtigen und somit eine Veränderung der Verkehrsmittelwahl auf kurzen Wegen zugunsten des Fussverkehrs anzustreben. Ein grosses Potential diesbezüglich besteht mit der Entwicklung im direkten Umfeld vom Bahnhof Kloten und im Zentrum als wichtige Ziele des Langsamverkehrs.

Für alle mobilitätsbehinderten Menschen gilt, dass unabhängig vom Verkehrsmittel eine barrierefreie Beförderungskette vom Ausgangsort bis zum Ziel gewährleistet sein muss. Dabei ist zu berücksichtigen, dass Massnahmen für Mobilitätsbehinderte meist zu einer allgemeinen Verbesserung des Komforts und der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmende führen. Ausserdem sind mögliche Konfliktstellen mit dem Radverkehr (z.B. Führung im Mischprinzip) zu prüfen.

Obwohl die Distanz zwischen dem Flughafen Süd und dem Stadtkern ausserhalb des definierten Einzugsgebiets liegt, ist im Sinne einer optimalen Verknüpfung und angesichts der Bedeutung der beiden Potenziale auch zwischen diesen beiden Räumen ein gutes Angebot bereitzustellen.

Minderung der Trennwirkung

Die Qualität des Fusswegnetzes wird massgeblich durch die Aspekte Direktheit und Durchgängigkeit bestimmt. Insofern mindern Strassenabschnitte oder Bahngeleise 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.

Zugang zu Haltestellen des ÖV

Zur Förderung intermodaler Effekte (Veränderung der Verkehrsmittelwahl) ist die Zugänglichkeit von ÖV-Haltestellen ein entscheidender Faktor. Dies betrifft nebst dem Bahnhof Kloten auch sämtliche anderen Haltestellen (Bus, SBB) innerhalb des Siedlungsgebiets.

Punktuell erhöhter Komfort und Sicherheitsansprüche

Innerhalb der Quartiere wurden verschiedene punktuelle Schwachstellen festgestellt. Ziel ist es, diese kurz- bis mittelfristig vor allem aus Gründen der Sicherheit zu beseitigen.

5.2 Zielbild Veloverkehr

Das zukünftige städtische Hauptvelonetz besteht aus den wichtigen regionalen Achsen, die mit separaten Massnahmen für den Veloverkehr ins Zentrum von Kloten führen und den inneren Quartierserschliessungen, wo der Veloverkehr in der Regel über verkehrsberuhigte Mischverkehrsflächen abgewickelt wird.

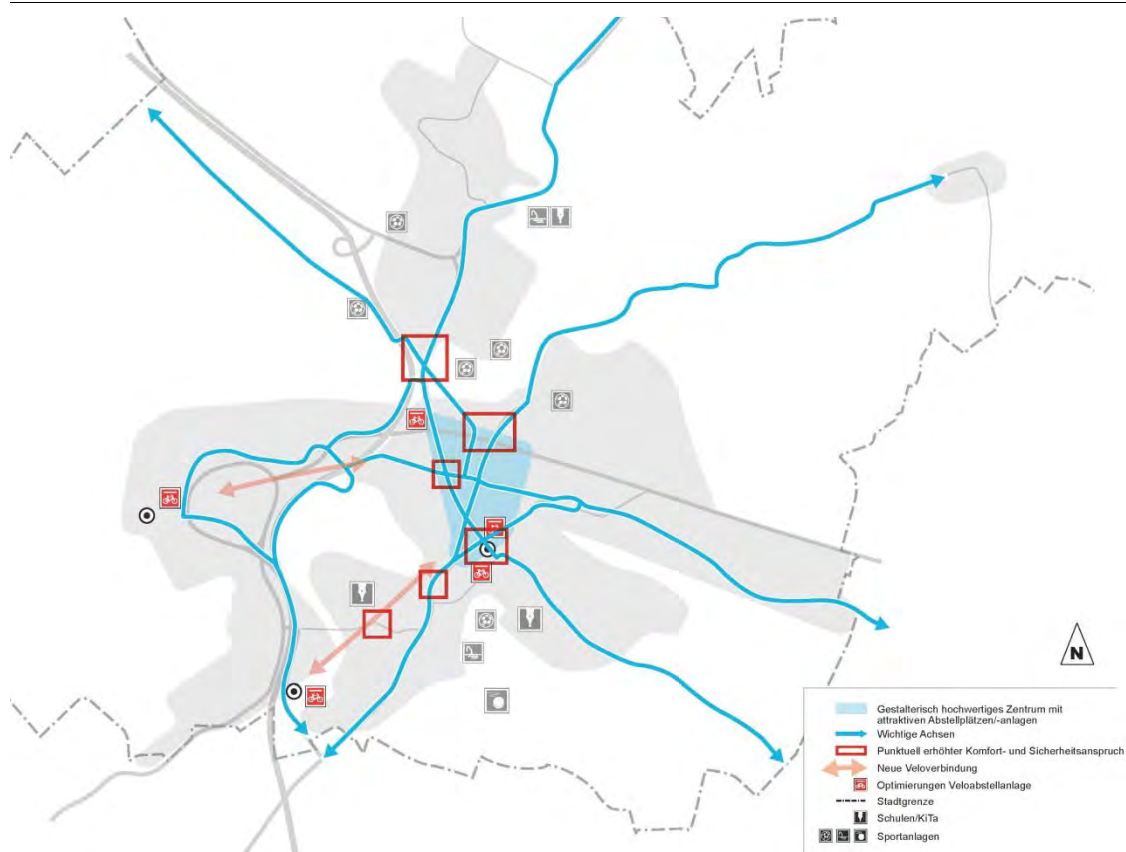


Abbildung 48: Zielbild Veloverkehr

Gestalterische Aufwertung und Veloabstellplätze Zentrum Kloten

Vorwiegend durch gestalterische Massnahmen im Strassenraum sollen Aufenthalts- und Querungskomfort für den Langsamverkehr im Zentrum und am Bahnhof Kloten deutlich verbessert werden.

Im Stadtzentrum sowie an wichtigen Haltestellen des ÖV sind an günstigen Lagen und gut erkennbar genügend hochwertige Veloabstellplätze bereitzustellen. Diese stellen einen entscheidenden Faktor bei der Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl dar.

Wichtige Achsen

Als Rückgrat des Radverkehrsangebots ermöglicht das Veloverkehrsnetz, unter Einbezug des Zentrums von Kloten und des Klotener Flughafens, eine direkte Linienführung zwischen allen

wichtigen (auch regionalen) Zielen. Die Routen führen vielerorts entlang der MIV-Hauptachse. Die genaue Lage (Führung entlang Strasse, Kombination mit Fussgängerrouen, Parallelachse) und die Notwendigkeit eines separaten Veloangebotes (Velostreifen, Veloweg) ist dabei in Abhängigkeit mit den Sicherheitsanforderungen und den Komfortansprüchen festzulegen. Die Velowegverbindung entlang des Altbachs und die Verbindung auf der Panzerpiste sind substanzuelle Veloverkehrsachsen in und rund um Kloten, deren Qualitäten zu erhalten resp. weiter auszubauen sind.

Das lokale Netz (teilweise über die wichtigen Achsen) stellt eine komfortable Anbindung der Quartiere sicher. Insbesondere die Querung des Bahnhofs von der Breitstrasse zur Lindenstrasse soll in Zukunft ein komfortables Element des Veloverkehrsnetzes darstellen. Das Lokernetz gewährleistet somit nebst einer Verbindungsfunktion eine attraktive und sichere Erschliessung wichtiger kommunaler Ziele des Veloverkehrs (Schule, Freizeit, Spital). Bei der Radverkehrsführung im Mischprinzip sind potenzielle Konfliktpunkte mit Zufussgehenden und Mobilitätsbehinderten zu prüfen und wo nötig zu entschärfen.

Punktuell erhöhter Komfort- und Sicherheitsanspruch

Die Attraktivität bzw. der Komfort für den Veloverkehr hängt massgeblich von einer verlustzeit-armen, unterbruchsfreien Verbindung ab. Aufgrund dessen ist die komfortable Ausgestaltung der Abbiege- und Querungsstellen entlang der Hauptachsen von grosser Bedeutung.

Veloabstellanlage Bahnhof Kloten

Bahnhöfe gehören zu den besonders intensiv genutzten Räumen und sind Drehscheiben vielfältiger Umsteigebeziehungen innerhalb des öffentlichen Verkehrs, aber auch für Bike+Ride. Bei der Entwicklung des bestehenden Bahnhofumfeldes sollte neben der komfortablen Erreichbarkeit über die wichtigen Achsen auch eine Velostation eine hohe Nutzungsqualität gewährleisten.

5.3 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. Das ÖV-Angebot entspricht der Busvision der ZVV, aus deren Sicht sowie aus Sicht VBG kein Anpassungsbedarf besteht.

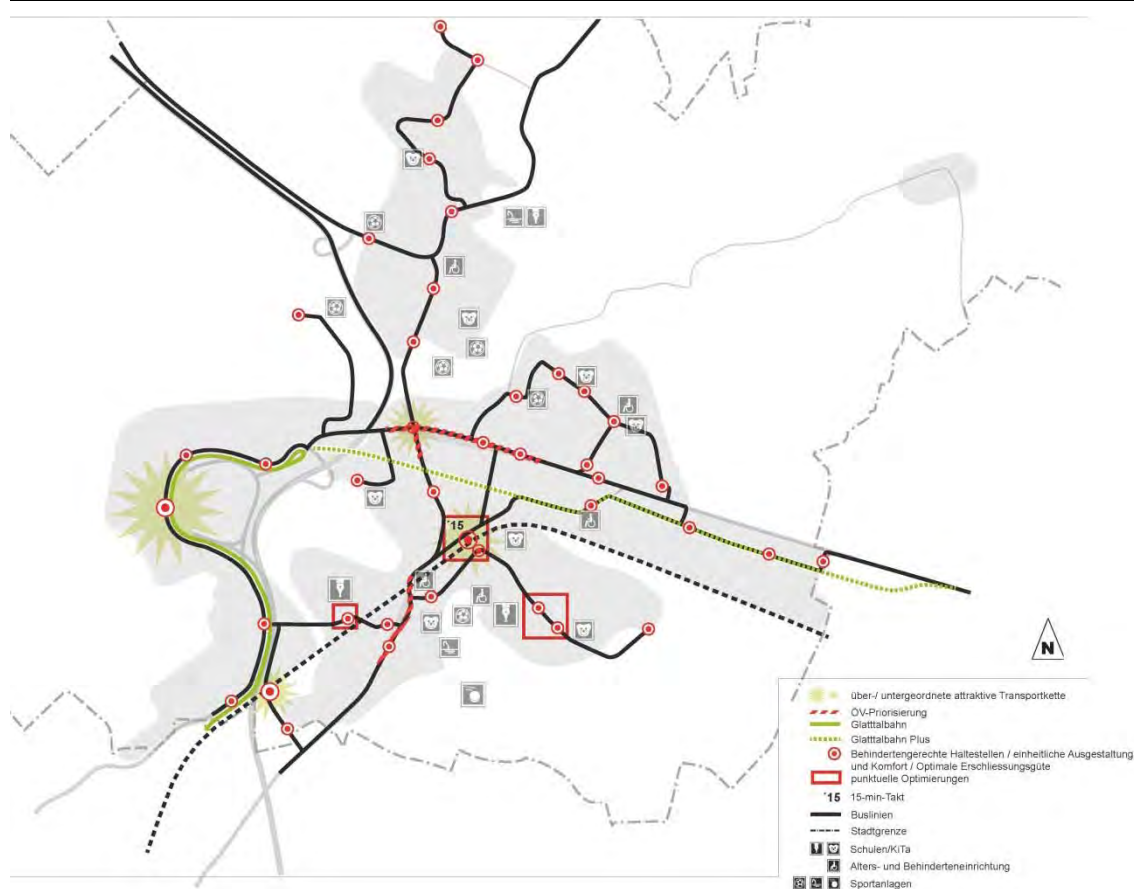


Abbildung 49: Zielbild Öffentlicher Verkehr

Attraktive Transportketten

Das ÖV-System kann gegenüber dem MIV nur konkurrenzfähig sein, wenn attraktive Transportketten bestehen und das Umsteigen zuverlässig funktioniert. Die Umsteigeknoten erhalten eine hohe Bedeutung im Gesamtsystem. Mit dem Bahnhof Kloten Flughafen besteht innerhalb des Perimeters ein bedeutender ÖV-Knoten, welcher vom Fernverkehr und der S-Bahn bedient wird. Das regionale Busnetz ist auf diesen Bahnknoten ausgerichtet. Der Bahnhof Kloten ist ebenfalls zu stärken. Die Erreichbarkeit des Zentrums ist zu optimieren. Die heutige Organisation des Umsteigepunkts Bahnhof Kloten mit regionaler Bedeutung bietet hinsichtlich Orientierung und Qualität der Umsteigebeziehung durchaus noch Optimierungspotenzial. Dieses Potenzial ist bei einer – zeitlich noch nicht genau festgelegten – Umgestaltung des Bahnhofsbereichs (Masterplan Kloten) durch die Stadt Kloten möglichst umfassend auszuschöpfen.

Priorisierung ÖV auf Hauptverkehrsstrassen

Die Verkehrsbehinderungen durch den MIV besonders auf der Dorfstrasse werden mittelfristig weiter zunehmen. Zur Sicherstellung der Serviceleistung (Anschlussicherheit, Pünktlichkeit) ist der strassengebundene öffentliche Verkehr auf dem Hauptverkehrsnetz mittels betrieblicher (Steuerung) und/oder baulicher (Busspur, Fahrbahnhaltestellen) Massnahmen zu priorisieren.

Erhöhung Erschliessungsqualität

Die Erschliessungsqualität des ÖV-Systems hängt massgeblich von der zeitlichen und örtlichen Verfügbarkeit des Angebots ab. Mittel- bis langfristig wird ein 15-Minuten-Takt am Bahnhof Kloten sowie die Verlängerung der Glattalbahn bis nach Bassersdorf angestrebt. Die ZVV sieht allerdings keine Taktverdichtung vor. Die Stadt Kloten wird sich aber weiterhin dafür einsetzen.

Behindertengerechte und hindernisfreie Fussverkehrsinfrastrukturen

Die ÖV-Anlagen sind so auszugestalten, dass sie auch durch temporär oder permanent mobilitätsbehinderte Personen genutzt werden können (z.B. barrierefreier Zugang).

5.4 Zielbild Motorisierter Verkehr

Nachfolgend ist die Strategie für den motorisierten Individualverkehr dargestellt.

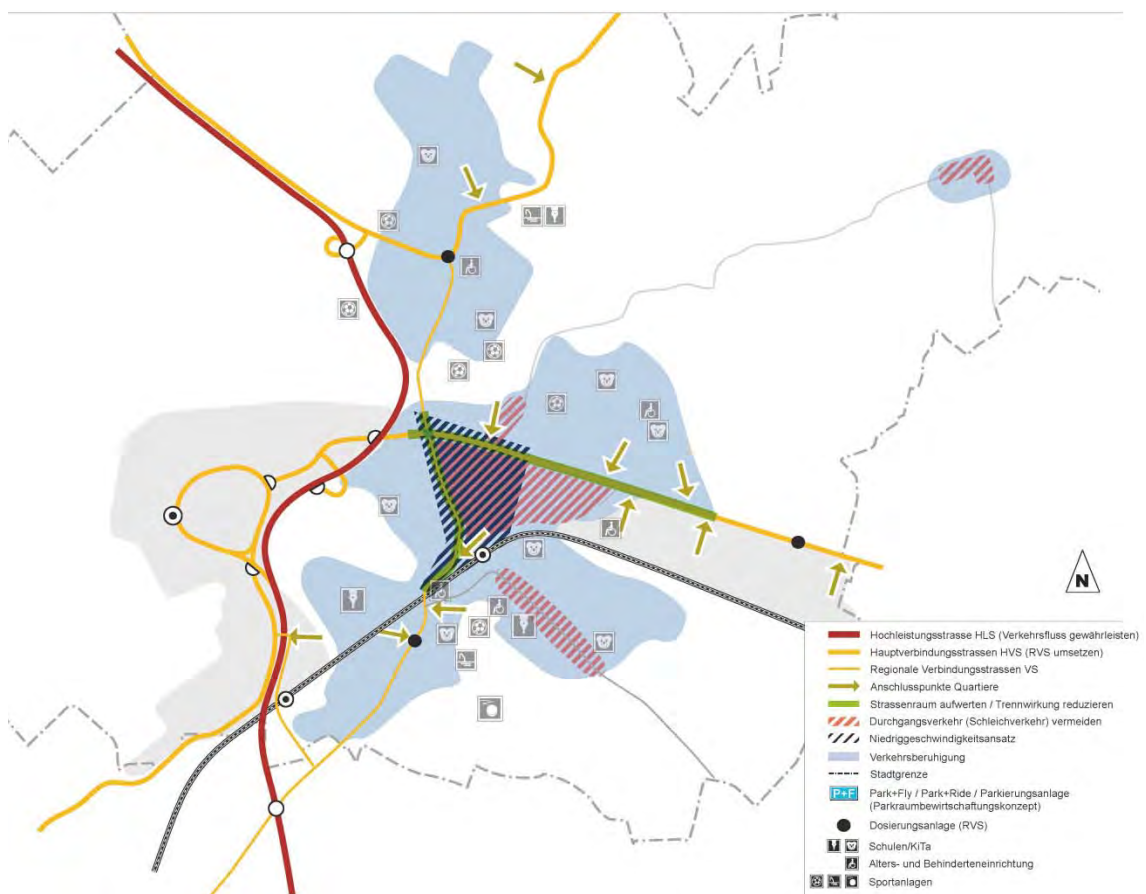


Abbildung 50: Zielbild motorisierter Verkehr

Aufgrund der allgemeinen verkehrlichen Entwicklung werden die Kapazitätsansprüche an die Verkehrsinfrastruktur in Kloten steigen. Grossräumige Infrastrukturausbauten (z.B. Nordumfahrung) stellen dabei aufgrund des grossen Ziel- und Quellverkehrsanteils, der hohen Kosten und der zu lösenden Konflikte kurz- bis mittelfristig keine zweckmässigen Lösungsansätze dar. Insofern ist es von grosser Bedeutung, dass die regionalen Ströme mit Hilfe eines effektiven Ver-

kehrsmanagements (Verkehrslenkung, FlaMa) auf die gewünschten Routen geführt werden. Eine störungsfreie und zuverlässige Verkehrsabwicklung auf den Hauptachsen ist eine der Hauptzielsetzungen der kantonalen Gesamtverkehrskonzeption. Es gilt somit einerseits durch geeignete Massnahmen, die künftigen Verkehrsströme so zu lenken, dass die bestehenden Angebote möglichst homogen ausgelastet werden können und der Druck nach neuen Infrastrukturen somit eingedämmt werden kann. Andererseits ist im Hinblick auf die steigenden Verkehrsmengen eine siedlungs- und umfeldverträgliche Verkehrsabwicklung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Steigerung der Attraktivität in den Wohnquartieren und im Zentrum zu fördern.

Schleichverkehr, Dosierungsanlagen, Niedriggeschwindigkeitsansatz und Verkehrsberuhigung

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. Schleichverkehr durchs Zentrum und über Gerlisberg sowie Abkürzungen über die Lindenstrasse (vgl. Bericht [36]) sind an der Tagesordnung. Im Sinne der Vermeidung von Schleichverkehr im Zentrum und in den Wohnquartieren soll der Durchfahrtswiderstand möglichst erhöht werden.

Die RVS-Massnahmen (Dosierungsanlagen auf der Dorf-, Schaffhauser- und Lufingerstrasse) sehen bereits eine Verlagerung des Staauraums in unempfindliche Räume ausserhalb des Siedlungsgebietes vor. Die Quartiere und das Zentrum sind mit geeigneten verkehrslenkenden Massnahmen (Verkehrsberuhigungsmassnahmen etc.) auszustatten, die Schleichverkehr verhindern sollen.

Durch die Umgestaltung des Strassenraums im Zentrum sowie erweitert in Richtung Bahnhof Kloten zugunsten des Langsamverkehrs kann dieser wichtige Bereich vom Verkehr entlastet werden. Zusätzlich soll die Signalisation einer Niedriggeschwindigkeitszone zu mehr Sicherheit und einer höheren Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und somit zu einer spürbaren Attraktivitätssteigerung für die angrenzenden Wohn- und Gewerbenutzungen beitragen.

Die Verkehrsberuhigung in den Quartieren (evtl. kombiniert mit Tempo-30) soll die Attraktivität für den MIV vermindern und die Wohn- und Lebensqualität der Klotener Bevölkerung steigern.

Parkplatzbewirtschaftung

Es kann davon ausgegangen werden, dass die heutige Anzahl an öffentlich zugänglichen Parkiergelegenheiten grundsätzlich ausreichend ist und somit mittelfristig kein Ausbau des Angebots im Bereich des Stadtkerns notwendig ist.

Mittels Parkplatzbewirtschaftung kann die Verkehrsmittelwahl zudem beeinflusst werden. Das Ausmass der finanziellen Bewirtschaftung ist dabei in Abstimmung mit der Nutzungsstruktur und dem verkehrlichen Handlungsbedarf (Verträglichkeit von hohen Verkehrsmengen) in Einklang zu bringen und über die ganze Stadt und alle öffentlich zugänglichen Parkplätze zu koordinieren. In Kloten ist aufgrund der vorgesehenen städtebaulichen Entwicklung rund um den Bahnhof Kloten und der guten ÖV-Erreichbarkeit des gesamten Zentrumsgebietes eine restriktive Parkplatzbewirtschaftung anzustreben. In diesem Zusammenhang wäre es überdies wünschenswert, wenn mittel- bis langfristig auch die sich auf Stadtgebiet befindenden Parkieranlagen des Flughafens in das Parkraumbewirtschaftungskonzept integriert werden könnten. Zudem sind Parkplätze für den LW-Verkehr an geeigneten Standorten auszuweisen.

Berücksichtigung der Mobilitätsbehinderten

Das eidgenössische Strassenverkehrsrecht sieht zum Schutz von gehbehinderten Fahrzeuglenkerinnen und Fahrzeuglenkern zwei Arten von Parkierungserleichterungen vor. Einerseits können einzelne bestehende Parkfelder für Gehbehinderte reserviert werden (Art. 65 Abs. 5 der eidgenössischen Strassensignalisationsverordnung, SSV), und andererseits können zugunsten von Gehbehinderten Ausnahmen von den signalisierten Parkierungsbeschränkungen zugelassen werden (Art. 17 Abs. 1 SSV). Die Realisierung und Signalisation von Parkierungserleichterungen obliegt in beiden Fällen den Kantonen bzw. den Gemeinden (Art. 106 Abs. 2 SVG). Die Gewährung von Parkierungserleichterungen fördert die Integration der Behinderten in die Gesellschaft und dient deshalb einem öffentlichen Bedürfnis. Dieses ist bei der Umsetzung der Parkraumplanung entsprechend zu berücksichtigen.

5.5 Fazit und kommende Meilensteine

Dem Fuss- und Veloverkehr kommt insbesondere bei der Bewältigung von kurzen Distanzen im Alltagsverkehr und als Mittel zur aktiven Erholung eine besondere Bedeutung zu. In Kombination mit dem öffentlichen Verkehr ist der Fuss- und Veloverkehr zudem Bestandteil von attraktiven und umweltfreundlichen Transportketten mit einer hohen Effizienz (Flächenverbrauch).

Die Attraktivität für den MIV sollte wenn möglich nicht erhöht werden. Bereits heute kann das bestehende Strassennetz während der Spitzenzeiten den Verkehr kaum bewältigen. Die Erhöhung der Sicherheit im Strassenraum und somit die siedlungsverträgliche Abwicklung des Verkehrs ist anzustreben.

Im Hinblick auf die Zielbilder und auf Basis der Workshops lassen sich demnach folgende wichtige Meilensteine für die künftige verkehrliche Entwicklung zusammenfassen:

- **Masterplan Bahnhof**
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. In den Zielbildern wird deutlich, dass künftig im Bahnhofsbereich ein erhöhter Anspruch an Sicherheit und Komfort zu erfüllen ist. Die Gesamtsituation rund um den Bahnhof Kloten ist aus Sicht aller Verkehrsteilnehmenden und Strassenraumbenützer demnach zu optimieren. Dazu gehört neben der optimalen betrieblichen Abwicklung des Gesamtverkehrs auch die repräsentative Gestaltung des Ankunftsorts.
- **Verkehrskonzept Zentrum**
Im Sinne eines gestalterisch hochwertigen Zentrums mit attraktiven Aussenräumen und einem Niedriggeschwindigkeitsansatz, ist ein Konzept für den Innenstadtbereich zu erarbeiten.
- **Erhöhung Verkehrssicherheit**
Die Einführung von Verkehrsberuhigungsmassnahmen und dadurch die Erhöhung der Verkehrssicherheit auf dem gesamten Stadtgebiet ist ein grosses Anliegen der Stadt und der Bevölkerung.
- **Fuss- und Veloverbindung Flughafen / Zentrum**
Die Verbindung der Hotspots für den Fuss- und Veloverkehr trägt erheblich zur Attraktivitätssteigerung des Langsamverkehrs in Kloten bei.
- **Verkehrskonzept Gerlisberg**
Der Durchgangsverkehr durch Gerlisberg sollte wenn möglich unterbunden werden.

6 Massnahmen und Umsetzungsprogramm

6.1 Massnahmenübersicht

Um die Zielbilder für Kloten umsetzen zu können, wurden insgesamt 54 Massnahmen definiert und mittels Massnahmenblättern erläutert (vgl. Anhang F). Von dem umfassenden Massnahmenpaket konnten zwölf allgemeine Massnahmen (Massnahmenblätter A bis L) abgegrenzt werden, die für das gesamte Stadtgebiet ihre Gültigkeit besitzen.

Den wichtigsten Meilensteinen aus dem Kapitel 5.5 wurden fünf Massnahmenblätter zugeordnet:

Nr. 1 Masterplan Bahnhof

Nr. 10 Verkehrskonzept Zentrum

Nr. A Tempo-30-Zonen/Verkehrsberuhigung in den Wohnquartieren

Nr. 7 Fuss- und Veloverbindung Flughafen-Zentrum/Glattalbahn Plus

Nr. 15 Verkehrskonzept Gerlisberg

Die Massnahmen sind im Anhang F zusammen mit den Verantwortlichkeiten und dem Zeitplan detailliert beschrieben. Nachfolgend sind alle Massnahmen aufgelistet und in einer Übersichtskarte dargestellt. Da viele der Massnahmen zur Umsetzung der Meilensteine beitragen oder von diesen abhängig sind, wurden die relevanten Massnahmen den Meilensteinen zugeordnet. Die Einzelmassnahmen sind separat aufgelistet.

Meilensteine

Den fünf Meilensteinen wurden folgende Einzel- sowie allgemein gültige Massnahmen zugeordnet:

1	Masterplan Bahnhof
13	Neugestaltung Lindenstrasse
2	Betriebs- und Gestaltungskonzept Breiti-/Dietlikerstrasse
K	Veloparkierungskonzept
10	Verkehrskonzept Zentrum
H	Verkehrslenkung
5	Neugestaltung Bahnhofstrasse
11	Linksabbiegeverbot Gerbegasse/Dorferstrasse
12	Betriebliche Neuorganisation Dorfstrasse
I	Parkierungskonzept

A	Tempo-30-Zonen/Verkehrsberuhigung in den Wohnquartieren
8	Reduktion Schleichverkehr Lägern-/Widenstrasse/Höhenweg
23	Querung Zipfel-/Weinberg-/ Alte Landstrasse
29	Sanierung Thalwiesenstrasse
18	Optimierung Sichtweiten Thalstrasse/Sportweg
34	Verkehrsberuhigung Schluefweg 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

Einzelmassnahmen

Folgende Einzelmassnahmen wurden definiert:

Einzelmassnahmen	
3	Querung Werft-/Neubrunnenstrasse / Hinterwidenweg
4	Betriebskonzept Schaffhauserstrasse
6	Fuss- und Velounterführung Autobahn
9	Fuss- und Veloverbindung Hinterwidenweg
14	Zugang Bushaltestelle Obstgartenstrasse

Einzelmassnahmen	
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

Allgemein gültige Massnahmen

Folgende Massnahmen gelten auf dem gesamten Stadtgebiet und sind keinem Meilenstein zugeordnet:

Allgemeine Massnahmen	
B	Optimierung Bushaltestellen
D	Beleuchtungskonzept
E	Fussgängerstreifen
F	Signalisation Wegnetz
G	Strassenraumgestaltung
J	Abklärungen mit Grundeigentümern
L	Behindertengerechte Wegketten

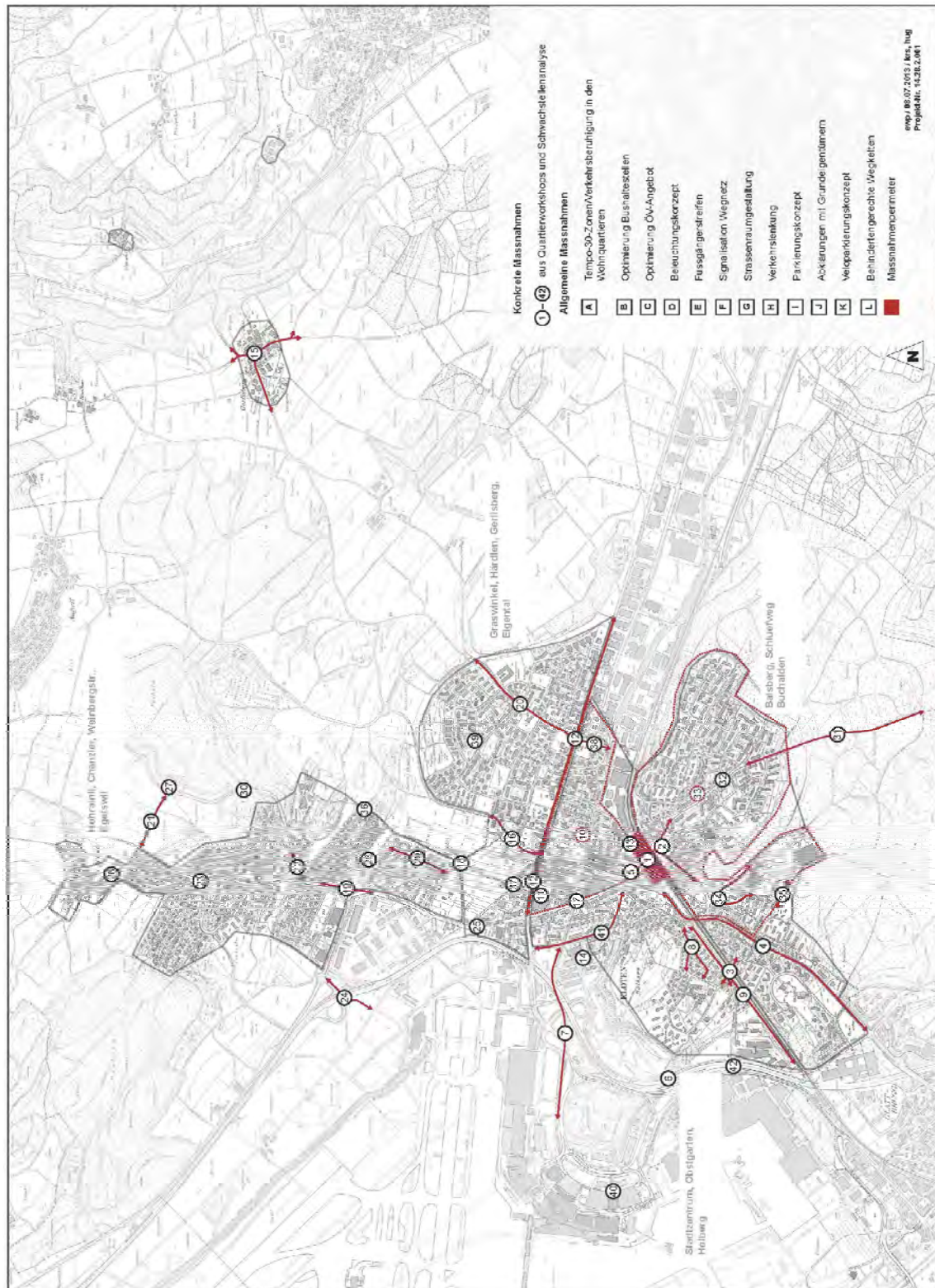


Abbildung 51: Massnahmenübersicht

6.2 Massnahmenpriorisierung

Für die Priorisierung in die drei Prioritäten 1, 2 und 3 wurden Kosten und Problemdruck gegenüber gestellt. Die Abschätzung des Problemdrucks erfolgte zusammen mit der Begleitgruppe und anhand der Bedürfnisse der Bevölkerung aus den Quartierworkshops. Die Kosten wurden grob geschätzt. Die Genauigkeit entspricht der Flughöhe eines Gesamtverkehrskonzeptes und soll vorrangig der Priorisierung dienen. Für die detaillierte Budgetierung ist i.d.R. eine weitere Ausarbeitung auf Stufe Vorprojekt zwingend. Teilweise können die Massnahmen sofort umgesetzt oder im Zuge von anstehenden Unterhaltsarbeiten erledigt werden. Auch dort wurde die Priorisierung der Massnahmen durchgeführt.

Nachfolgend ist die Priorisierung aller Massnahmen dargestellt.

Priorisierung der Massnahmen GVK Kloten

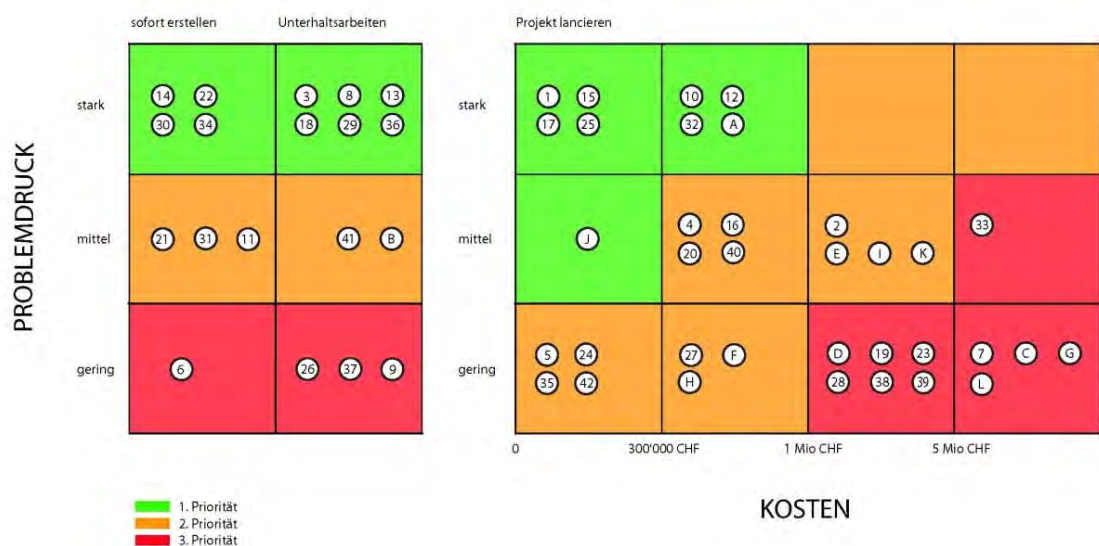


Abbildung 52: Massnahmenpriorisierung.

Aus der Priorisierung lassen sich keine genauen Zeithorizonte für die Umsetzung ableiten. Zusammen mit der Begleitgruppe wurden die Zeithorizonte als Anhaltspunkt grob wie folgt 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 54 Massnahmen vorgesehen. Das Volumen des gesamten Budgets ist nicht konkret abschätzbar und wurde lediglich grob eingeordnet. Die Anteile von Kanton und Stadt sind für die einzelnen Massnahmen im Rahmen der Konkretisierung noch zu klären.

6.3 Umsetzungsprogramm

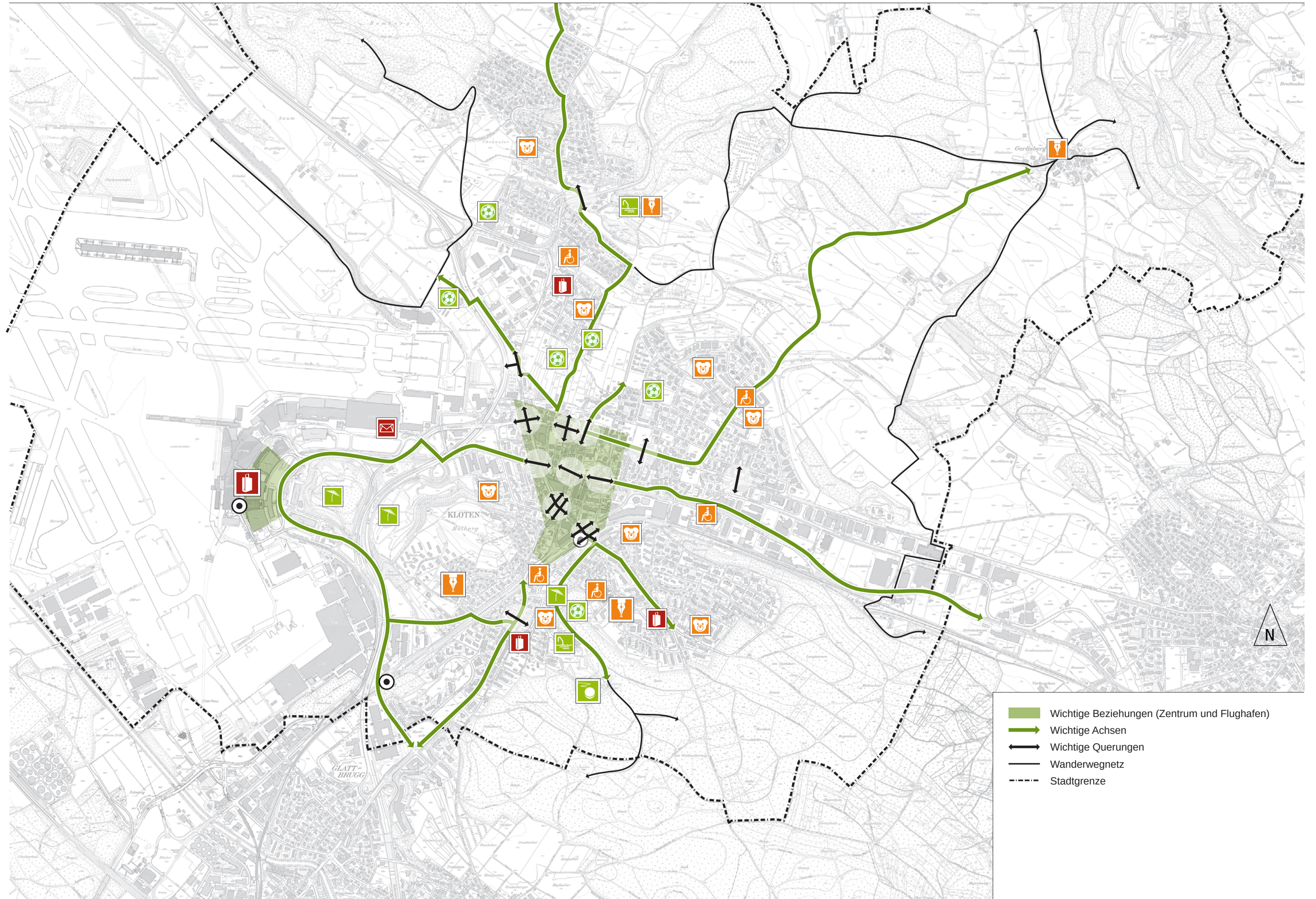
Das Umsetzungsprogramm (vgl. Anhang G) orientiert sich an der Priorisierung der Massnahmen und soll als Leitfaden dienen. Das Umsetzungsprogramm stellt keine verbindliche Vorlage für den Stadtrat dar und bietet lediglich einen zeitlichen Rahmen resp. einer Reihenfolge für die Umsetzung der Massnahmen.

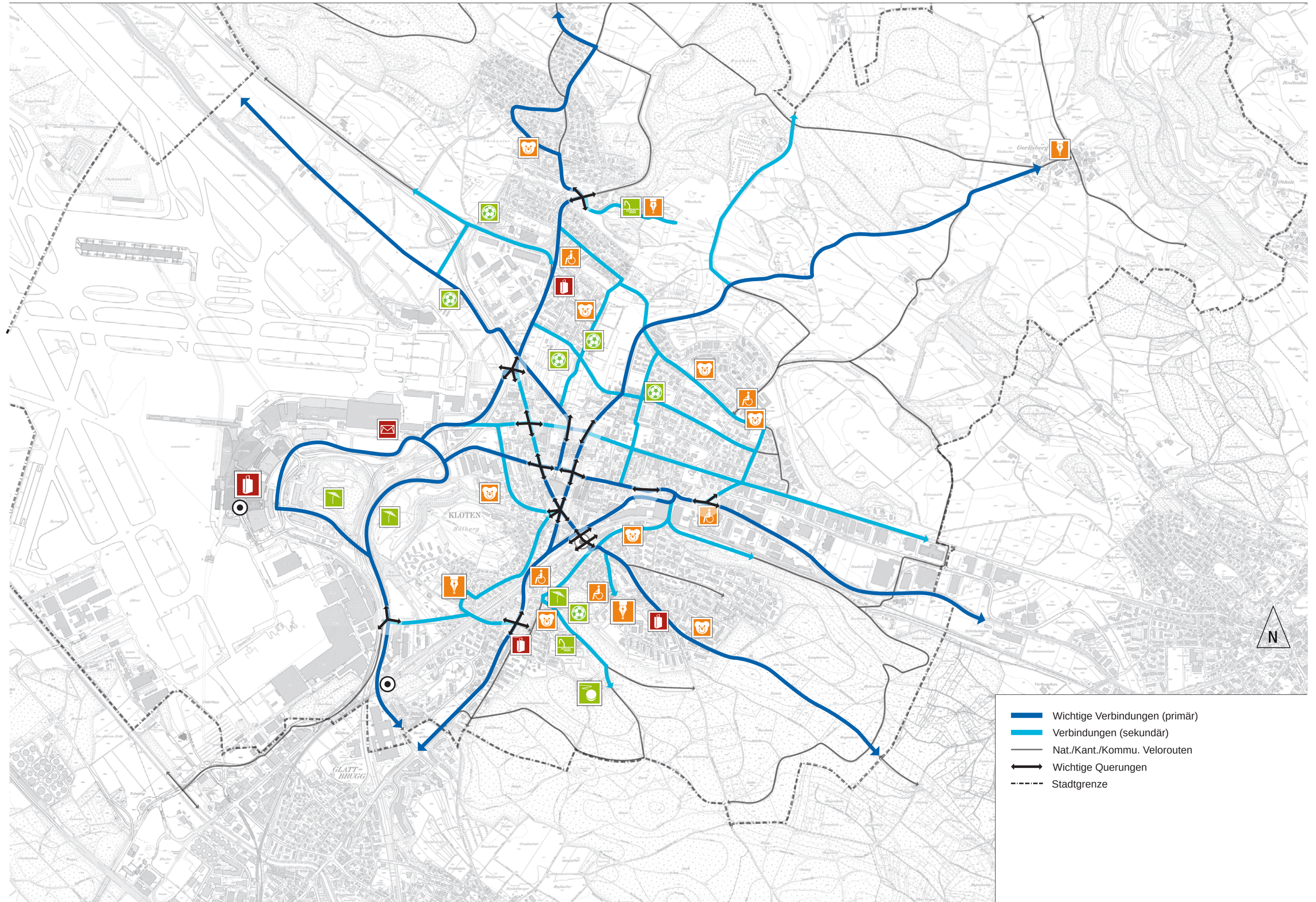
Anhang A

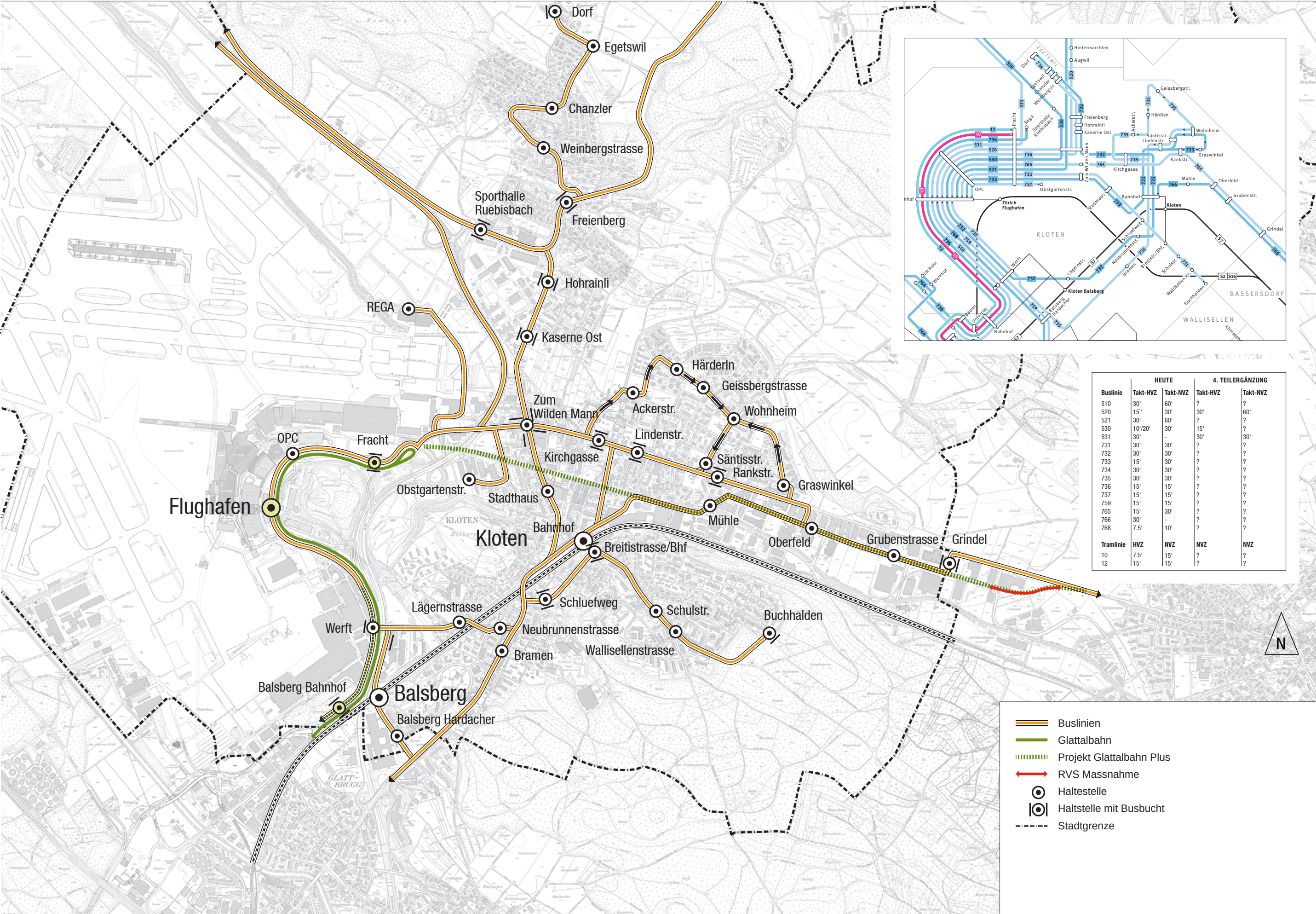
IST-Situation

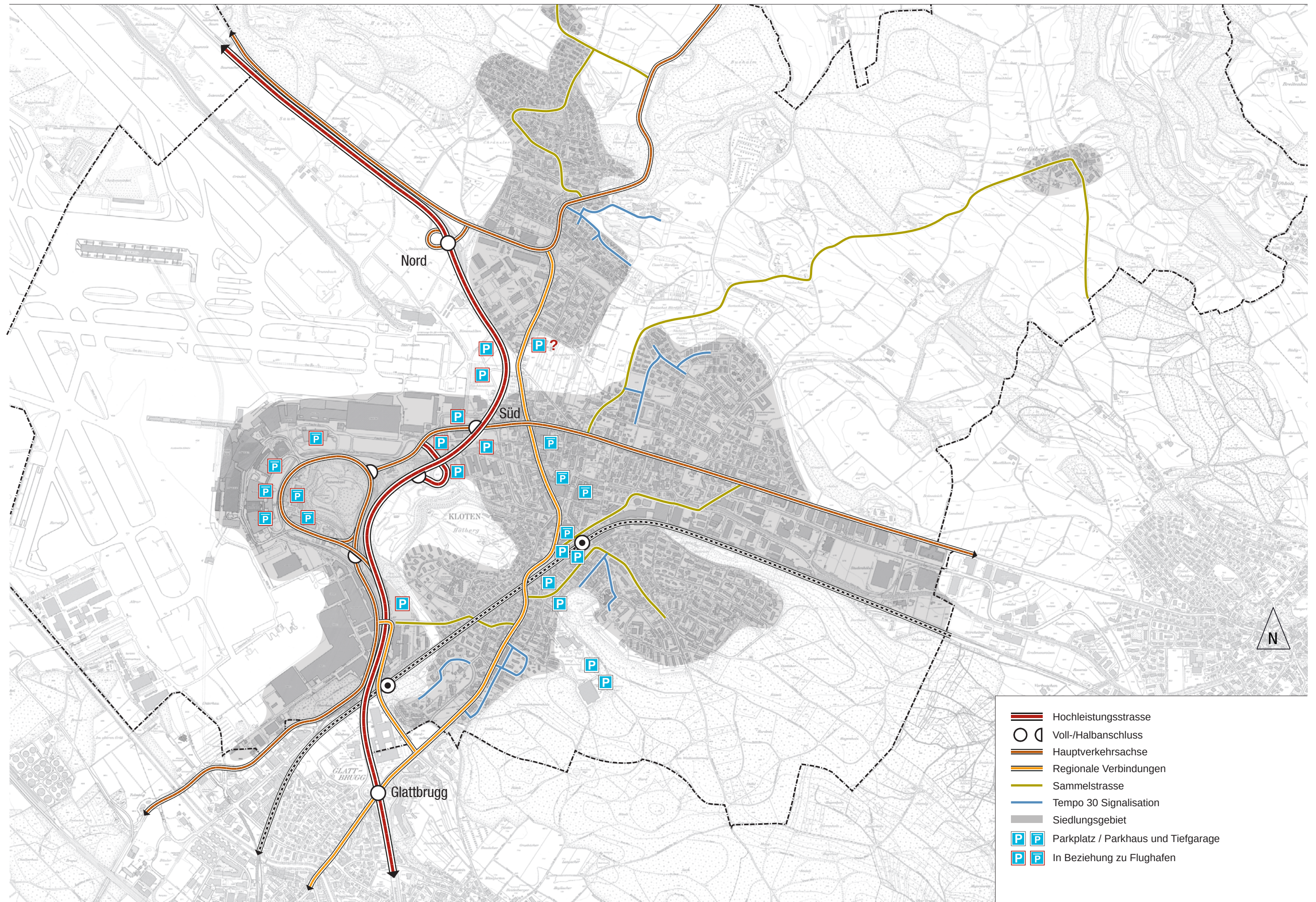
IST-Situation

- Fuss- und Wanderwegenetz Kloten, IST-Situation
- Velowegnetz Kloten, IST-Situation
- Netzplan ÖV, IST-Situation
- Strassenhierarchie, IST-Situation









Anhang B

Leistungsfähigkeitsabschätzung Knoten Wilden Mann

ewp AG

Leistungsfähigkeit Wilder Mann heute (Verkehrszahlen Nov. 2008)

nach SN 640 023 und SN 640 833

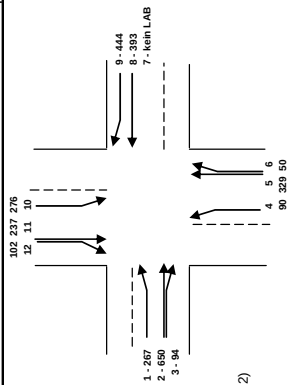
Knoten: **Wilder Mann**

Verkehrsnachfrage: ASP 2008 (ø Mo-Fr)

Variante: **alle Zufahrten 2-spur.
Süd mit RAB-Insel (evtl. ausbauen)**

LW-Anteil: 4 %
Anzahl Phasen: 4
Umlaufzeit: 90 sec
Faktor Y: 0.778
minimale Grünzeit: 4 sec

Konstanten
Fahrstreifenfälligkeit: 1800 PWE
Fahrzeuglänge: 6 m
max. krit. Verkehrsmenge 1400
minimaler Grünzeitanteil: 0.044



Fahrtstreifen einzelne Phasen	Verkehrs- stärke Fz/h	Verkehrs- stärke PWE	Geradeaus- äquivalent PWE	Grünzeit- anteil λ	Grünzeit sec	angepasster Grünzeit-anteil λ	angepasste Grünzeit sec	Leistungs- fähigkeit PWE	Auslastungs- grad	Reserve PWE	Rückstaulänge PWE	Rückstaulänge [m]	Wartezeit [sec]	Verkehrs- qualitäts- stufe
2+3+8+9	444	462	462	0.262	23.6	0.262	23.6	472	94%	28	22	132	~ 80	E
1 (+2+3)	267	278	278	0.158	14.2	0.158	14.2	284	94%	17	15	90	~ 85	E
5+6+11+12 (+4)	329	342	342	0.195	17.5	0.195	17.5	350	94%	21	18	108	~ 85	E
10 (+4)	276	287	287	0.163	14.7	0.163	14.7	294	94%	18	16	96	~100	E
Summe	1316	1369	1369	0.778	70	0.778	70	1400						E

Anzahl gültige Grünzeiten: 4

- Fussgänger vernachlässigt, Schwerverkehr pauschal 4%

Leistungsfähigkeit des Knotens

= schlechte Verkehrssqualität, häufige Überlastungen mit Reststaus

Leistungsfähigkeit mit Stadtbahn

nach SN 640 023 und SN 640 833

Knoten: **Wilder Mann**

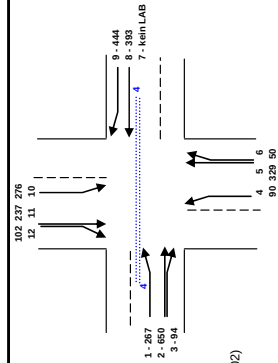
Verkehrsnachfrage: ASP 2008 (ø Mo-Fr)

Variante: **alle Zufahrten 2-spur.
Stadtbahn Eigentrasssee**

LW-Anteil: 4 %
Anzahl Phasen: 4
Umlaufzeit: 90 sec
Faktor Y: 0.778
minimale Grünzeit: 4 sec
Grünzeitbedarf OV: 200 sec

Konstanten
Fahrstreifenfälligkeit: 1800 PWE
Fahrzeuglänge: 6 m
max. krit. Verkehrsmenge 1400
minimaler Grünzeitanteil: 0.044
pro Stunde (abh. Umlaufzeit)

ewp AG



Fahrtstreifen einzelne Phasen	Verkehrs- stärke Fz/h	Verkehrs- stärke PWE	Geradeaus- äquivalent PWE	Grünzeit- anteil λ	Grünzeit sec	Grün- Verlust/Gewinn (wegen ÖV*)	angepasste Grünzeit sec	angepasster Grünzeit-anteil λ	Leistungs- fähigkeit PWE	Auslastungs- grad	Reserve PWE	Rückstaulänge PWE	Rückstaulänge [m]	Wartezeit [sec]	Verkehrs- qualitäts- stufe
2+3+8+9	444	462	462	0.262	23.6	0.3	22.9	0.254	457	97%	13	25	150	>100	E
1 (+2+3)	267	278	278	0.158	14.2	-0.8	13.8	0.153	275	97%	8	16	96	>100	E
5+6+11+12 (+4)	329	342	342	0.195	17.5	-1.0	16.9	0.188	339	97%	10	20	120	>100	E
10 (+4)	276	287	287	0.163	14.7	-0.8	14.2	0.158	284	97%	8	18	108	>100	E
Summe	1316	1369	1369	0.778	70	-2.2	68	0.753	1556						

Anzahl gültige Grünzeiten: 4

- Fussgänger vernachlässigt, Schwerverkehr pauschal 4%
- Stadtbahn auf Eigentrasssee mit voller Priorisierung (im 15'-Takt kaum Auswirkungen auf Knotenkapazität zu erwarten)

Leistungsfähigkeit des Knotens

- Leistungsfähigkeit erreicht und phasenweise überschritten!
- mit höherer Umlaufzeit (z.B. 120s) etwas besser beherrschbar, allerdings mit weiterhin schlechter Verkehrsqualität <E> und erheblichen Nachteilen für Fussgänger
- Ausbau (zusätzliche Spuren) städtebaulich kaum möglich

Anhang C

Weitere Planungen

Regionale Verkehrssteuerung (RVS) [9]

Bestandteil des Integrierten Verkehrsmanagements

Die Regionale Verkehrssteuerung ist Bestandteil des Integrierten Verkehrsmanagements des Kantons Zürich. Ziel des Integrierten Verkehrsmanagements ist die gebietsorientierte Steigerung der intermodalen Gesamtleistung im Verkehr. Die Gewährleistung des Verkehrsflusses auf dem übergeordneten Hochleistungsstrassennetz (HLS) wird mittels Anschlussbewirtschaftung und entsprechender Gestaltung des HLS-Fahrbahnraumes angestrebt. Um Überlastungen auf dem Hauptstrassennetz (HVS) vorzubeugen, setzt gleichzeitig mit der Anschlussbewirtschaftung die Beeinflussung auf dem HVS-Netz im Rahmen der Regionalen Verkehrssteuerung (RVS) ein.

Mit der RVS soll die Funktionsfähigkeit des Hauptverkehrsstrassennetzes erhalten und verbessert, die Erreichbarkeit des Siedlungsgebietes sichergestellt und ein Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geleistet werden. Zur Gewährleistung der Anschlüsse zwischen Bus und S-Bahn ist die Minimierung der Verlustzeiten für den ÖV erforderlich.

Problembereiche Kloten

Die Verkehrsprobleme im Bereich von Kloten gehen zu einem grossen Teil vom zentralen Knoten Wilden Mann aus. Die Rückstaus und Verlustzeiten führen dazu, dass der Knoten Wilden Mann wenn möglich umfahren wird.

Eine bislang akzeptierte Verbindung ist die Verkehrsbeziehung via Linden-/Industriestrasse von/nach Bassersdorf. Die hohen Verkehrsbelastungen führen zu Behinderungen im Bereich des Bahnhofs. Der ÖV staut sich auf den Zufahrten Schaffhauser-/Lufingerstrasse und Dorfstrasse zum Wilden Mann. Ziel-/Quellverkehr nördlich der Dorfstrasse benützt denn auch die Querspangen durch das Zentrumsgebiet.

Weitere Behinderungen treten auf dem Streckenabschnitt Schaffhauserstrasse beim Bramen auf (leistungsbestimmend ist die LSA Schaffhauser-/Neubrunnenstrasse) (vgl. Abb. S. 47).

Bestrebungen und Vorhaben der Stadt Kloten

Die Stadt Kloten plant die Aufwertung des Zentrums im Abschnitt Schaffhauserstrasse Einmündung Lindenstrasse bis zum Wilden Mann. Dieser Abschnitt soll gestalterisch aufgewertet werden. Die Schleichwegbeziehung von Verkehr von/nach Bassersdorf via Linden-/Industriestrasse wird akzeptiert, obwohl dies zu Behinderungen im Bereich des Bahnhofs führen kann. Schleichverkehr auf den Querspangen Kirch- und Petergasse soll dagegen unterbunden werden.

Die übergeordneten Überlegungen zum Verkehr sehen einen stärkeren Einbezug der Autobahn als „Umfahrung“ von Kloten vor. Verkehr vom nördlichen Teil von Kloten (Kaserne/Freienberg) sowie von Lufingen, Embrach etc. soll über den Anschluss Kloten Nord abgewickelt werden. Dabei soll auch Verkehr von der Schaffhauserstrasse von Opfikon/Glattbrugg in diese Verkehrsrichtung vermehrt auf die Autobahn geleitet werden. Ähnliche Überlegungen sehen den Einbezug der Kantonsstrasse über den Flughafen anstelle der Schaffhauserstrasse vor.

Umsetzung RVS Konzept

Das RVS-Konzept berücksichtigt die Bestrebungen der Stadt Kloten. Der Einbezug der Kantonsstrassen im Flughafengebiet wird jedoch abgelehnt. Folgende Massnahmen sollen im Zuge des RVS-Konzeptes umgesetzt werden:

- Stauraum auf der Schaffhauserstrasse bis Abschnitt Bramen (Umfahrung durch ÖV vorgesehen) – **ausstehend**
- Verkehr in Richtung Norden soll über den Anschluss Opfikon-Glattbrugg umgeleitet werden. Ausfahrt erfolgt dann über den Anschluss Flughafen Ost – **ausstehend**
- Um für den Knoten Wilden Mann einen Überlastschutz zu bieten, muss der Gemischt-fahrestreifen Geradeaus-Rechts auf der Bülacherstrasse auf zwei Fahrestreifen ausgebaut werden. Durch konsequenten Stauaufbau auf dem Rechtsabbiegestreifen und mit Hilfe des Stauraums vor dem Knoten Wilden Mann kann der Verkehr dosiert werden – **bereits realisiert**
- Neue LSA Flughafenstrasse/Autobahn FZH. Dadurch soll ein Überlastungsschutz für den Knoten Wilden Mann erreicht werden. Gleichzeitig dient die LSA der ÖV-Priorisierung und als Zuflussoptimierung für die Autobahn – **bereits realisiert**
- Die LSA-Steuerung am Knoten Wilden Mann soll für die Geradeausbeziehung in Richtung Dorfstrasse/Bassersdorf eine entsprechende Priorität enthalten. Aus Richtung Lufingen soll mit Hilfe einer Busspur der ÖV vor dem Knoten Wilden Mann priorisiert werden – **bereits realisiert**
- Die Verkehrsbeziehungen Opfikon/Bassersdorf erfolgt weiterhin über die Linden-/ Industriestrasse (Umbau Knoten Dorf-/Industriestrasse in einen Kreisels denkbar) – **bereits realisiert**
- Verlagerung des Rückstaus von der Dorfstrasse beim Wilden Mann an den Siedlungsrand. Der ÖV enthält entweder eine ÖV-Spange über die Grindelstrasse (Sperrung MIV) oder eine separate Busspur – **derzeit in der Projektierung**
- Es sind flankierende Massnahmen in den angrenzenden Quartieren umzusetzen, die den Schleichverkehr reduzieren (z.B. verkehrsberuhigende Massnahmen im Strassenraum, Tempo-30-Zonen etc.) – **ausstehend**

Siedlungs- und Verkehrsentwicklung – Regionales Raumordnungskonzept (ROK)

Als Motoren der räumlichen Entwicklung im Grossraum Zürich können die vier Stadtlandschaften Zürich, Limmattal, Glattal und Winterthur angesehen werden. Sie zeichnen sich durch eine überdurchschnittliche Nutzungsdichte und eine hohe Entwicklungsdynamik aus und werden durch die nationalen Ost-West-Achsen des Schienen- und Strassenverkehrs sowie durch die Verkehrsknoten Flughafen Zürich und Hauptbahnhof Zürich geprägt. In den Stadtlandschaften befinden sich bedeutende Arbeitsplatzschwerpunkte, die das Ziel grossräumiger Pendlerströme sind und damit zu einer positiven Pendlerbilanz führen. Zentralörtliche Versorgungs-, Bildungs- und Kultureinrichtungen sowie Einkaufsschwerpunkte tragen zur grenzüberschreitenden Ausstrahlung bei. Als Folge des Trends «zurück zur Stadt» haben Teile der Stadtlandschaften seit den 1990er-Jahren auch eine spürbare Bevölkerungszunahme verzeichnet. Für die Zukunft bestehen weitere beträchtliche Potenziale für urbane Wohnformen an hervorragend erschlossenen Lagen. Allerdings werden diese Möglichkeiten vielerorts durch unerwünschte Einwirkungen der Verkehrsinfrastrukturen beeinträchtigt. Der Umgang mit dem Lärm des Strassenverkehrs ist insbesondere für ältere, ursprünglich attraktive Wohngebiete eine grosse Herausforderung.

rung. Zum Teil bestehen auch Defizite bezüglich der Durchgrünung der Siedlungsgebiete und der Vernetzung mit Naherholungsgebieten. Für die Stadtlandschaften ergibt sich damit insbesondere folgender Handlungsbedarf:

- Potenziale in Umstrukturierungsgebieten sowie im Umfeld der Bahnhöfe aktivieren
- Entwicklungsgebiete durch massgeschneiderte städtische Transportsysteme (u.a. Stadtbahnen) strukturieren
- Städtebauliche Qualität und ausreichende Durchgrünung bei der Erneuerung und Verdichtung von Wohn- und Mischquartieren sowie bei der Erstellung grossmassstäblicher Bauten sicherstellen
- Attraktive Freiraum- und Erholungsstrukturen, beispielsweise entlang von Gewässern, schaffen, sowie Gebiete für Freizeitaktivitäten bezeichnen
- Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrssystems zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens steigern
- Zentralörtliche und publikumsintensive Einrichtungen an durch den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr sehr gut erschlossenen Lagen in die Siedlungsstruktur integrieren
- Unerwünschte Einwirkungen der Verkehrsinfrastrukturen auf die Wohngebiete begrenzen und vermindern

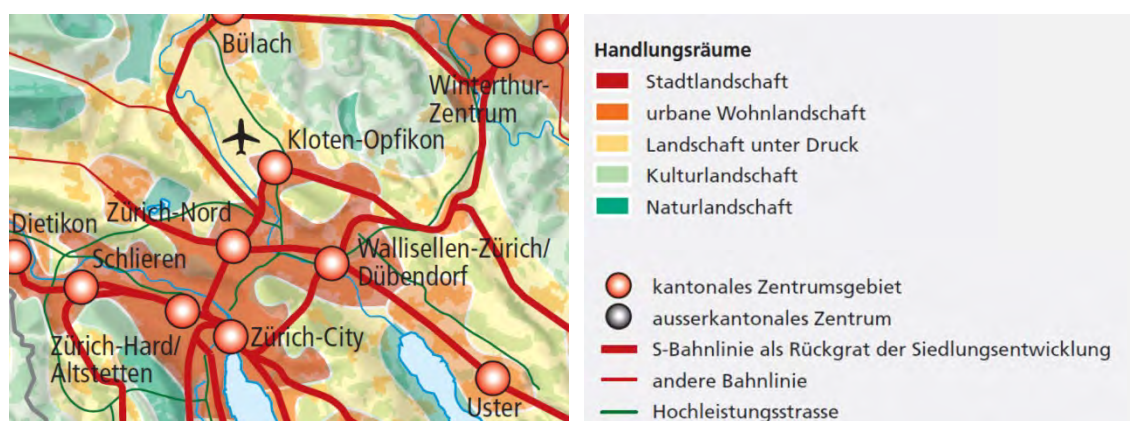


Abbildung 53: Ausschnitt ROK

Glattalbahn plus

Die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich sowie die Städte Dübendorf und Kloten und die Gemeinden Bassersdorf, Dietlikon und Wangen-Brüttisellen haben zwischen 2007 bis 2010 eine Vertiefungsstudie zur Ringbahn Hardwald erarbeitet mit dem Ziel, die Trasseeführung und das Nachfragepotenzial zu konkretisieren, so dass die regionalen und kommunalen Planungsinstrumente (regionaler Richtplan, kommunale Verkehrspläne und Zonenpläne) angepasst und das Trasse planerisch verbindlich gesichert werden kann.

Die Trasseeführung in Kloten wurde während der Planungsphase vertiefter untersucht. Der Linienführung auf der Dorfstrasse stand die Variante Altbach gegenüber. Aufgrund verschiedener Bedenken bezüglich der Trasseeführung auf der Dorfstrasse (Engpass Knoten Wilden

Mann) und dem geringeren Fahrgastpotenzial als bei der Variante Altbach stimmte die Arbeitsgruppe zur Ringbahn der Gesamtabwägung zu und empfiehlt die Variante Altbach – Steinackerstrasse. Ausschlaggebend gegenüber der Variante Dorfstrasse sind vor allem die bessere Erschliessungswirkung und die gesamtverkehrliche Sicht über die ganze Strecke. Zudem können im Zuge der Neugestaltung des gesamten Altbaches Massnahmen für den Langsamverkehr getroffen und eine Aufwertung des öffentlichen Raumes erreicht werden.

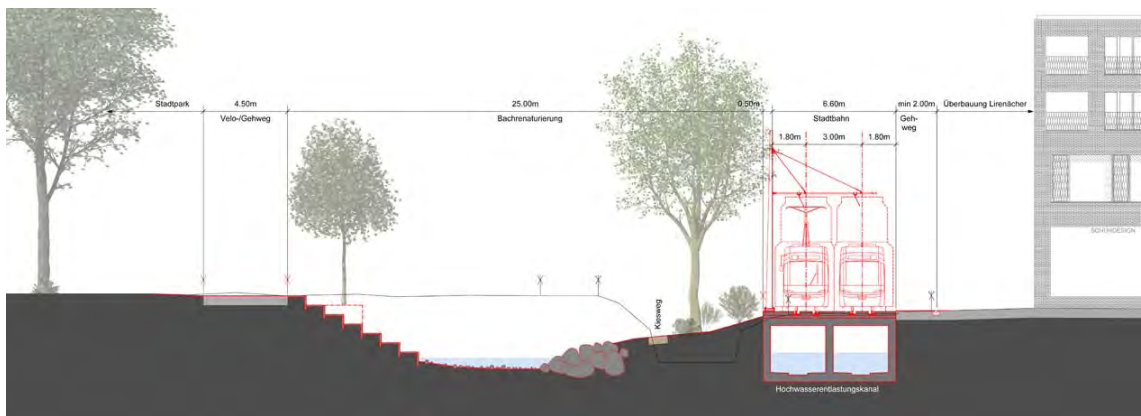


Abbildung 54: Schemaquerschnitt Ringbahn Trasse Altbach

Nordumfahrung Kloten

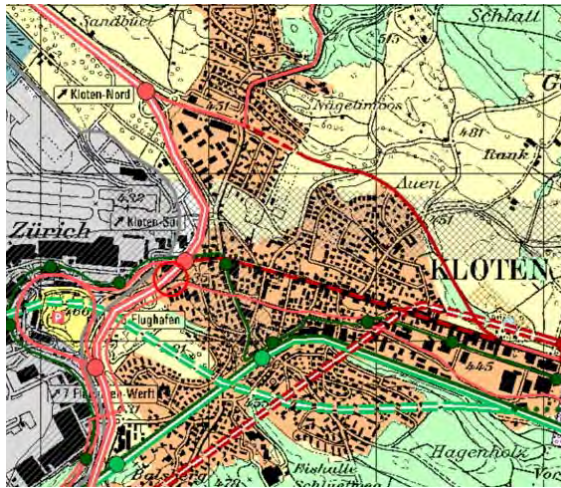


Abbildung 55: Ausschnitt aus dem Kantonalen Richtplan Verkehr (dunkelrot: HVS geplant)

Die Nordumfahrung K10 ist im Kantonalen Richtplan Verkehr als Umfahrungsstrasse eingetragen.

Gleichzeitig durchschneidet die Strasse eine wichtige Erholungszone der Stadt Kloten. Die Lärmemissionen durch die neue Nordumfahrung hätten zudem negative Auswirkungen auf das angrenzende Quartier. Neben der Verlagerung des Verkehrs würden erheblich mehr Personen vom Lärm beeinträchtigt.

Zuerst werden deshalb die Massnahmen der RVS umgesetzt. Die Nordumfahrung soll erst mittel- bis langfristige als Option herangezogen werden, falls der Durchgangsverkehr nicht mit anderen Mitteln reduziert werden kann.

Agglomerationsprogramm Zürich-Glattal

Das Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal 2. Generation ist von verkehrlicher Seite auf der Basis der regionalen Gesamtverkehrskonzepte Flughafenregion sowie Stadt Zürich erarbeitet worden.

Von grosser strategischer Bedeutung für die Entwicklung im Glattal ist das Regionale Raumordnungskonzept (RegioROK), welches am 26. Oktober 2011 von der Delegiertenversammlung der ZPG genehmigt wurde. Das Zukunftsbild der Region bezüglich Verkehr, Siedlung und Landschaft ist abgestimmt mit dem Entwurf des kantonalen Richtplanes sowie des Agglomerationsprogrammes.

Die Stadt Kloten ist aufgrund ihrer Lage und Funktion als Flughafengemeinde in verschiedener Hinsicht von Projekten betroffen. Die Zeithorizonte für die Realisierung der Massnahmen hängen insbesondere vom Reifegrad der Planungen ab:

- A-Massnahme: 2015 bis 2018
- B-Massnahme: 2019 bis 2022
- C-Massnahme: nach 2022

Folgende Projekte sind im Agglomerationsprogramm auf dem Stadtgebiet von Kloten enthalten:

- Verlängerung Stadtbahn Flughafen – Kloten (Industrie) als B-Massnahme und Weiterführung nach Bassersdorf als C-Massnahme
- Busbahnhof als C-Massnahme
- Optimierung Anschluss und Zubringer Kloten/Süd-Fracht als B-Massnahme
- Verkehrsregime Butzenbuelring als B-Massnahme
- Zubringer Anschluss Kloten-Nord als B-Massnahme

Im Massnahmenpaket „Aufwertungen Ortsdurchfahrten Priorität A“ ist die Ortsdurchfahrt Kloten (Schaffhauserstrasse und Dorfstrasse) nicht enthalten. Ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (Vorprojekt) wurde aber bereits in Zusammenarbeit mit dem Kanton Zürich, AfV, erarbeitet. Es sieht flankierende Massnahmen im Sinne einer siedlungsorientierten Aufwertung im Zusammenhang mit dem Zusammenschluss der Autobahnen (A51 und Nordumfahrung) vor.

Glattalautobahn [6]

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) führt zurzeit eine Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) über verschiedene Varianten der Engpassbeseitigung zwischen dem A1-Anschluss in Seebach und dem Raum Winterthur durch. Die Glattalautobahn, wie sie im Zürcher Richtplan vorgesehen ist, ist eine der untersuchten Varianten.

Ziele ASTRA

- Wiederherstellung der Leistungsfähigkeit des Nordrings durch die Entlastung der Autobahn A1 / Beseitigung des Engpasses Glattal.
- Zweck der Autobahnen generell: An- und Verbindung der Zentren und Anlagen von nationaler Bedeutung (z.B. Flughafen).

Resultate und Erkenntnisse aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung

Im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilung Glattal/Winterthur wurden sechs Varianten einer Vertiefung und Bewertung unterzogen. Die Bewertung hat ergeben, dass die beiden Varianten „G1b“ und „G3 tief“ aus Gesamtsicht die zielführendsten Lösungen darstellen.

- Variante G1b (blau): Direkte unterirdische Verbindung zwischen Baltenswil/Brütiseller-Kreuz und dem Nordring über die Verzweigung Zürich Nord
- Variante G3 tief (orange): Teils ober- und unterirdische Verbindung Baltenswil – Seebach mit neuem Anschluss Industriegebiet Steinacker/Grindel. Vor Baltenswil und beim neuen Anschluss oberirdische Verkehrsführung. Zusätzliche Verpflichtung auch Nordumfahrung Kloten zu realisieren (oberirdisch gemäss kantonalem Richtplan).



Abbildung 56: Situationsplan (Quelle: Zürcher Unterländer)

Die Zweckmässigkeitsbeurteilung kommt zum Ergebnis, dass die Variante G1b einen höheren Nutzen generiert und zu weniger unerwünschten Wirkungen führt als die Variante G3 tief. Aus technischer Sicht wird sie deshalb als Bestvariante vorgeschlagen. Die Variante G3 tief stellt ebenfalls eine zielführende Lösung dar und ist dann als Bestvariante festzulegen, wenn die positive Wirkung eines neuen Anschlusses im Bereich Kloten/Bassersdorf als ausschlaggebend bewertet wird.

Stellungnahme der Stadt Kloten

Grundsätzlich ist die Glattalautobahn aus Sicht der Stadt Kloten zu prüfen, stellt sie doch die Lösung zur Behebung der Netzprobleme im Glattal dar (Entlastung Kloten und Bassersdorf vom Ausweichverkehr).

Die Variante G3 tief untergräbt das Ziel im Industriegebiet künftig wertschöpfungsstarke Dienstleistungsunternehmen anzusiedeln. Zahlt der Kanton Zürich die Autobahnanbindung und

Nordumfahrung sinkt, der Nutzen der Glattalbahn-Verlängerung, womit deren Ko-Finanzierung durch den Bund (Agglomerationsprogramm) in Frage gestellt wird. Damit werden die bisherigen Strategien für die Zentrumsaufwertungen geschwächt.

Der aus übergeordneter funktionaler Sicht unnötige Anschluss Kloten/Bassersdorf generiert rund 400 Mio. CHF Mehrkosten. Zudem fallen weitere Kosten von ca. 50 – 100 Mio. CHF aufgrund der Nordumfahrung und flankierender Massnahmen an. Diese wird das ASTRA im Rahmen der Perimetergespräche auf den Kanton Zürich und die Gemeinden überwälzen wollen.

Die Studie zeigt, dass das wirksamste Mittel gegen den Durchgangsverkehr in Kloten die Nordumfahrung ist, nicht die Autobahn. Die Trasseesicherung ist deshalb richtig. Ob die Entlastung der Dorfstrasse so gross sein wird, dass sie grundlegend umgestaltet werden kann und ob die Nachteile der oberirdischen Ortsumfahrung nicht ein Bumerang ist, müsste jedoch genauer erörtert werden (Minderung Standortqualitäten im Graswinkelquartier und angrenzenden Erholungsraum). Zudem sollte geprüft werden, ob die Sogwirkung einer „leeren“ Strassenverbindung nicht neuen Mehrverkehr (z.B. aus Nürensdorf) geniert und damit Bassersdorf stärker belasten könnte.

Die Variante G1b entlastet mit der Leistungssteigerung die beiden Gemeinden etwas vom grossräumigen Ausweichverkehr, verändert ansonsten nichts an der MIV-Erschliessung für Kloten und Bassersdorf. Dafür werden beide Gemeinden auch nicht die zusätzlichen Luft- und Lärmimmissionen der neuen Autobahn tragen müssen. Die Variante G1b wirkt sich zudem im Anschlussbereich an die A1 verträglicher auf den Weiler Baltenswil aus.

Die Stadt Kloten spricht sich für die Variante G1b aus.

Anhang D

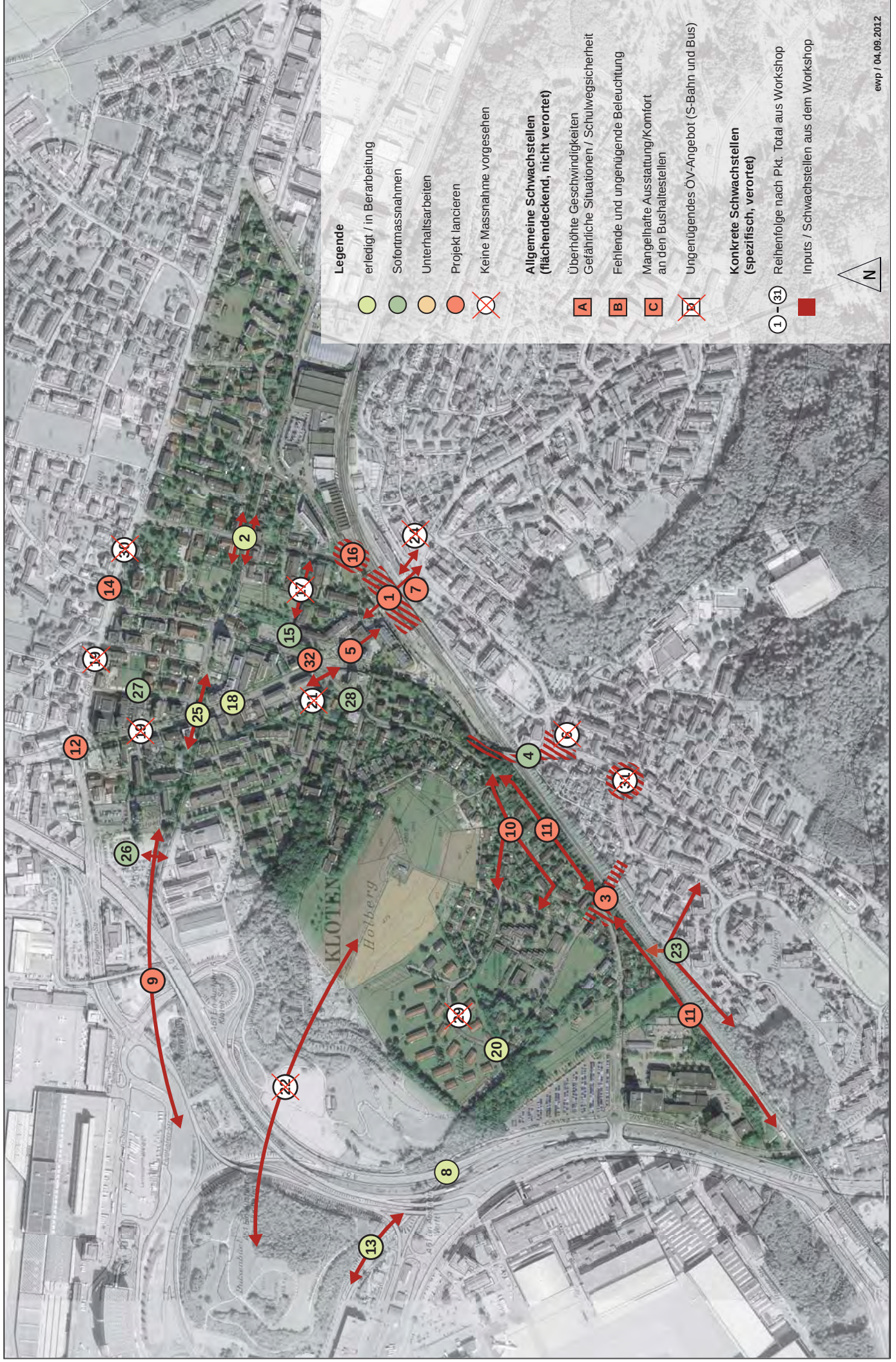
Vernehmlassungsberichte Workshops

Workshop 1 – 30.5.2012 (11. Oktober 2012)

Workshop 2 – 31.5.2012 (11. Oktober 2012)

Workshop 3 – 06.06.2012 (11. Oktober 2012)

Workshop 4 – 07.06.2012 (11. Oktober 2012)



Quartierworkshop I - Stadtzentrum, Obstgarten, Holberg Stellungnahme zu Quartieranliegen

krs/hug 11. Oktober 2012

Einleitung

Die Abteilung Lebensraum und Sicherheit lässt im Auftrag des Stadtrats Kloten ein städtisches Gesamtverkehrskonzept erarbeiten. Die Bevölkerung wurde eingeladen aktiv am Prozess teilzunehmen. Im Mai und Juni 2012 fand die erste Workshoprunde statt. An diesen Workshops hatte die Bevölkerung die Möglichkeit, die Probleme resp. Schwachstellen im Quartier zu definieren. An der zweiten Workshoprunde im September und Oktober erhielt die Bevölkerung eine Rückmeldung zu allen Inputs aus der ersten Workshoprunde. Des Weiteren wurde der Bevölkerung aufgezeigt, wieso auf welche Inputs wie reagiert wurde und wieso einige Inputs keine Massnahmen nach sich ziehen. Die Bevölkerung konnte Hinweise und kritische Stellungnahmen zu den einzelnen Massnahmen abgeben. Die nachfolgende Zusammenstellung dokumentiert die Schwachstellenanalyse aus den zwei Workshops und zeigt auf, ob wie und wann Massnahmen umgesetzt werden sollen. Die Ergebnisse sind in einem Übersichtsplan dargestellt.

Übersicht Teilnehmende

Am Workshop I vom 30. Mai 2012 für das Quartier nahmen ca. 30 Personen teil.

Am Workshop II vom 25. September 2012 für das Quartier nahmen ca. 30 Personen teil.

Legende

- | | |
|--|---|
|  | Schwachstelle soll behoben werden, Massnahme in Kompetenz Stadt |
|  | Schwachstelle soll behoben werden, Massnahme ist in grosser Abhängigkeit Dritter (Kanton, VBG, SBB, Private und anliegende Gemeinden) |
|  | Schwachstelle wird erfasst, jedoch sind keine Massnahmen vorgesehen |
|  | A,B,C Allgemeine Schwachstelle im Quartier (flächendeckend, nicht verortet) |
|  | 1,2,3 Konkrete Schwachstelle (spezifisch, verortet) |

Allgemeine Schwachstelle (flächendeckend, nicht verortet)				Hinweise aus QW 1										
Nr.	Schwachstelle (...) Konkrete Beschreibung der Schwachstellen	Massnahme zur Verbesserung vorsehen	Mögliche Massnahmen (...) Input aus der Bevölkerung	FV (Pkt.)	RV (Pkt.)	ÖV (Pkt.)	MIV (Pkt.)	Total (Pkt.)	erledigt / in Bearbeitung	Sofortmassnahme	Unterhaltsarbeiten	Projekte lancieren	starke Abhängigkeiten	Massnahmenblatt
A	Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit durch überhöhte Geschwindigkeiten im Quartier (Holberg-, Obstgarten-, Widenstrasse), Gefährliche Situationen / ungenügende Schulwegsicherheit, Missachtung des Zubringerdienst	Ja	Verkehrsberuhigende Massnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion, flächendeckend Tempo-30 in den Quartieren wird angestrebt, Pedibus wird geprüft, Beleuchtung, Signalisation, verkehrssichere Gestaltung insbesondere mit Strassensanierungen in die Wege geleitet (Schulwegsicherheit)	18			12	30				x		A
B	Fehlende und ungenügende Beleuchtung auf dem ganzen Stadtgebiet (Lägerstrasse, Radweg Kloten-Flughafen, Autobahnunterführung, Fussweg Bahndamm und Hinterwidenweg, Holberg)	Ja	Beleuchtungskonzept erarbeiten, Massnahmen Hinterwidenweg wird durch Abteilung Tiefbau und Unterhalt geprüft.	4	4	6		14				x		D
C	Ungenügender Zugang zu den Haltestellen, ungünstige Lage/Anordnung der Haltestelle/Wetterschutz, mangelhafte Haltestellenausrüstung (Kein Wetterschutz - besonders beim Bahnhof Richtung Flughafen)	Ja	Ausstattungskonzept Bushaltestellen zusammen mit ZVV erarbeiten (Beleuchtung, Behindertengerechtigkeit, Billetautomat etc.) und Prioritätenliste erstellen. Bei der Bushaltestelle Bahnhof Kloten ein Witterungsschutz als Provisorium erstellen für die Fahrtrichtung Flughafen.			8		8				x	x	B
D	Optimierung ÖV-Angebot (Taktverdichtung anstreben, Erschliessung Holbergstrasse optimieren, Umsteigebeziehung Breitstrasse/Bahnhof Kloten verbessern, Schülerkurs ca. 2min später ab Flughafen ermöglichen, S7 im 15'-Takt verdichten)	Nein	Die 4. Teilergänzung sieht leider keinen 15'-Takt für Bahnhof Kloten vor, weil der Fahrplan auf den Bahnhof Zürich Flughafen ausgerichtet ist. Die Quartierstrassen (Holbergstrasse / Widenstrasse / Erlenweg) können aufgrund der geringen Querschnitte nicht mit dem Normalbus befahren werden. Die Stadt setzt sich beim ZVV weiterhin aktiv für eine Verbesserung ein.			18		18						-
Konkrete Schwachstelle (spezifisch, verortet)														
1	Gesamtsituation Bahnhof: Konfliktbereich zwischen allen Verkehrsteilnehmenden in den Spitzenzeiten (Hohes Verkehrsaufkommen, Rückstau MIV, Durchgangsverkehr, Verkehrsbehinderung, Konfliktpotenzial Fussgängerstreifen, Situation Busbahnhof)	Ja	Wird im Zusammenhang mit dem Masterplan Bahnhof (insbesondere Busbahnhof) geprüft und optimiert.	7		26	12	45				x		1
2	Knoten Petergasse / Geerenstrasse / Bachstrasse: Konfliktbereich zwischen allen Verkehrsteilnehmenden (Überhöhte Geschwindigkeit ÖV und MIV, unübersichtliche Radwegquerung, eingeschränkte Sichtweiten, fehlende Koexistenz, Erzwingen der Vortrittsverhältnisse, verstärkter Durchgangsverkehr, unerwünschter Schwerverkehr und Busverkehr auf der Geerenstrasse)	Ja	Knotensituation hinsichtlich Verkehrssicherheit überprüfen und kurzfristige Optimierung erarbeiten - im Projekt Glatthalbahn Plus berücksichtigen. Bei einer ÖV-Linienführung über die Lindenstrasse könnte die Haltestelle Dorfstrasse/Lindenstrasse nicht mehr angefahren werden. Entlang der Veloroute wird eine Signalisation (Kein Vortritt) geprüft.	10	1	12	6	29	x					> bereits Signalisation umgesetzt
3	Knoten Werft-/Neubrunnenstrasse / Hinterwidenweg: Konfliktbereich zwischen allen Verkehrsteilnehmenden (Unübersichtliche Knotensituation, überhöhte Geschwindigkeiten, fehlende Verkehrsführung, eingeschränkte Sichtweiten bei der Bushaltestelle, Überholmanöver, problematische Querung für den Fussverkehr, Fussgängerstreifen liegt nicht in der Ideallinie für den Fussverkehr aus dem Hinterwidenweg, Schwerverkehr wendet in der Neubrunnenstrasse)	Ja	Knotensituation hinsichtlich Verkehrssicherheit überprüfen und Massnahmen zur Optimierung erarbeiten. Eine Verschiebung der Bushaltestelle ist detailliert zu prüfen, da die Haltestellenabstände (Haltestelle Bramen) eingehalten und das Fahrgastpotential optimal erschlossen werden muss. Lastwagen Fahrverbot prüfen.	7		7	10	24				x		3
4	Knoten Schaffhauser-/ Breitstrasse bis Kreisel Schaffhauser-/Lindenstrasse: Fehlende Aufstellflächen für den Radverkehr bei der LSA, fehlende Radverkehrsführung zwischen den Knoten, Verkehrschaos bei Unfall oder Sperrung	Ja	Knotensituation und Strecke auf Velomassnahme prüfen (Velosack markieren), Notfallkonzept MIV erarbeiten.		12		4	16		x			x	4

Nr.	Schwachstelle (...) Konkrete Beschreibung der Schwachstellen	Massnahme zur Verbesserung vorgesehen	Mögliche Massnahmen (...) Input aus der Bevölkerung	FV (Pkt.)	RV (Pkt.)	ÖV (Pkt.)	MIV (Pkt.)	Total (Pkt.)	erledigt / in Bearbeitung	Sofortmassnahme	Unterhaltsarbeiten	Projekte lancieren	starke Abhängigkeiten	Massnahmenblatt
5	Unsichere / unkomfortable Radwegverkehrsführung im Einbahnverkehr auf der Bahnhofstrasse (Gefahrenpotenzial durch Senkrechtparkierung entlang der Einbahn)	Ja	Mit der Einbahnführung und Markierung eines Radstreifen wurden Sofortmassnahmen ergriffen. Für den Veloverkehr ist die Verkehrssicherheit verbessert. Als zusätzliche Optimierung kann noch ein Richtungspfeil markiert werden. Weitere Verbesserungen werden im Zusammenhang mit der Planung "Gestaltung öffentlicher Raum" überprüft, evtl. Längsparkierung prüfen (allerdings Verlust an Parkplätzen).		6		2	8				x	x	5
6	Knotensituation Schaffhauser-/ Breitstrasse / Schluefweg: Verkehrsbehinderung für den MIV bei Event in der Kolpingarena, (eingeschränkter Zugang für Anwohner, Rückstaugefahr bei Sperrungen/Unfall auf der Brücke der Schaffhauserstrasse)	Nein	Der Knoten wurde erst vor kurzer Zeit saniert. Dabei wurden auch die Umstände der Schluefweg-/Kolpin-Arena-Events berücksichtigt. Eine bessere Verkehrslösung ist aufgrund der jeweiligen Massierung an Verkehr und Betrieb bei Events vermutlich nicht möglich.				8	8						-
7	Querung Bahnhofsstrasse / Lindenstrasse / Breitstrasse: ungenügender Komfort für den Veloverkehr, keine ungehinderte Durchfahrt (absteigen)	Ja	Wird im Zusammenhang mit dem Masterplan Bahnhof optimiert. Sofortmassnahmen werden geprüft.		6			6				x	x	1
8	Gefährliche und unübersichtliche Rad- / Gehwegführung bei der Unterführung Autobahn Richtung Flughafen	Ja	Knotensituation wurde auf Verkehrssicherheit überprüft und als Massnahme wurde neu "kein Vortritt" markiert.		6			6	x				x	6
9	Fehlende Direktverbindung zwischen Wiesenweg (Autobahnunterführung) und Flughafen	Ja	Im Zusammenhang mit Glattalbahn Plus prüfen		5			5				x		7
10	Fahrverbot (Zubringerdienst gestattet) entlang der Lägernstr./Widenstr./Höhenweg wird nicht beachtet.	Ja	Knotensituation auf Verkehrsführung prüfen, evtl. bauliche Anpassungen, um Situation klarer zu kennzeichnen. Weitere Möglichkeiten bieten das Markieren von blauen Parkfeldern und/oder das Anbringen von "Achtung Schulweg". Eine versetzte Anordnung der Parkfelder stellt eine kostengünstige Alternative zu baulichen Massnahmen dar. Zudem sollte die Signalisation Fahrverbot markanter ersichtlich sein. Für die konsequente Durchsetzung des Fahrverbots wäre eine Sperrung zweckmässig, aber eine bauliche Sperrung gilt für alle (auch für Anwohner).				5	5				x		8
11	Fehlende Verbindung für den Radverkehr entlang dem Hinterwidenweg (Signalisation und baulich)	Ja	Die Breite des Weges beträgt 2,5 m. Dies ist für einen kombinierten Fuss-/Radweg an der unteren Grenze. Eine entsprechende Markierung wird aber mit der KAPO geprüft. Zudem muss die Treppe durch eine Rampe ersetzt werden.		4			4				x		9
12	Unerwünschter Durchgangsverkehr (Schleichverkehr) im Zentrum durch fehlende Linksabbiegebeziehung am Knoten Wilden Mann. Die fehlende Linksabbiegebeziehung führt zu U-Turns im Bereich der BP-Tankstelle.	Ja	Flächendeckend Tempo-30 in den Quartieren und Begegnungszone im Zentrum prüfen, Durchfahrtswiderstand wird dadurch erhöht. Die Linksabbiegebeziehung am Wilden Mann wurde aus Verkehrssicherheitsgründen aufgehoben (links abbiegen vs. geradeaus fahren aus Richtung Flughafen). Da der Knoten kapazitätsmässig vollständig ausgelastet ist, dürfte die Einführung dieser Beziehung schwierig sein.				4	4				x		10+A
13	Bestehende Fussgängerverbindungen müssen mit dem Bau des "Circles" bestehen bleiben	Info	Keine Massnahme nötig, die Rad- und Fusswege werden erhalten bzw. teilweise sogar aufgewertet.	3				3	x					-

Nr.	Schwachstelle (...) Konkrete Beschreibung der Schwachstellen	Massnahme zur Verbesserung vorsehen	Mögliche Massnahmen (...) Input aus der Bevölkerung	FV (Pkt.)	RV (Pkt.)	ÖV (Pkt.)	MIV (Pkt.)	Total (Pkt.)	erledigt / in Bearbeitung	Sofortmassnahme	Unterhaltsarbeiten	Projekte lancieren	starke Abhängigkeiten	Massnahmenblatt
14	Ungenügende / fehlende oberirdische Querung für den Fuss- und Radverkehr entlang der Dorfstrasse (Unterführungen Schulhaus-Kirche werde nicht benützt)	Ja	Die Unterführung wurde vor kurzem saniert. Auch die Hauptverkehrsstrasse wurde vor ca. sechs Jahren ohne begleitende Massnahmen saniert. Auf die zusätzliche Massnahmen hat der Stadtrat aufgrund des grossen Budgetdefizites verzichtet. Oberirdische Fussgängerstreifen oder Fussgängerfurten mit Schutzinsel werden in Absprache mit dem Kanton geprüft.	1	2			3				x	x	12
15	Knoten Marktgasse / Bahnhofstrasse: Konfliktbereich zwischen Fussverkehr und MIV (Fehlender Fussgängerstreifen, unklare Vortrittsverhältnisse)	Ja	Wird im Zusammenhang mit dem Wettbewerb „Gestaltung öffentlicher Raum“ geprüft und optimiert. Zurzeit ist eine Begegnungszone angedacht. Als Sofortmassnahme ist eine Markierung Rechtsvortritt prüfenswert.	2				2		x				10
16	Knoten Petergasse / Lindenstrasse: Konfliktbereich zwischen allen Verkehrsteilnehmenden (Ein-/ Abbiegebeziehung für den MIV und ÖV, Vortrittsverhältnisse beim Fussgängerstreifen an der Lindenstrasse werden missachtet)	Ja	Knotensituation auf Verkehrssicherheit überprüfen in Abhängigkeit mit Kapo und VBG, Änderungen Verkehrsregime / Signalisation prüfen auch im Zusammenhang mit dem Masterplan Bahnhof. Als Sofortmassnahme ist zu prüfen ob der Fussgängerstreifen der Lindenstrasse aufgehoben wird und/oder in Richtung Industriestrasse angeordnet wird.	1			1	2				x		13+1
17	Ausweichmanöver auf das Trottoir der Geerenstrasse durch den MIV wird durch 2-spurige anstatt 1-spuriger Fahrweise verursacht (Konfliktpotenzial)	Nein	Aufgrund der engen Verhältnisse bestehen keine sofort Massnahmen. Langfristig steht mit der Glattalbahn Plus entlang dem Altbach Veränderungen an. Als Sofortmassnahme ist eine Markierung Rechtsvortritt prüfenswert.				2	2	x					-
18	Parkfelder entlang der Schaffhauserstrasse wertvoll / wichtig für das Gewerbe	Info	Wird im Zusammenhang mit Betriebs- und Gestaltungskonzept Schaffhauserstrasse erhalten (Umsetzung ca. 2015/2016).				2	2	x					-
19	Überhöhte Geschwindigkeiten an der Dorf- und Schaffhauserstrasse	Nein	Es werden regelmässig Geschwindigkeitsmessungen durch die Kapo durchgeführt. Für die Schaffhauserstrasse wurde ein Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet, welches gezielt mit tieferen Geschwindigkeiten (30-40km/h) projiziert wurde.				2	2						-
20	Bauverkehr an der Sonnenhalden wird zu unerwünschten Verkehrsbelastungen im Quartier führen.	Ja	Im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens werden Bauinstallations- und Zufahrtspläne verlangt. Allerdings ist darauf hinzuweisen, dass während der Bauphase mit Mehrverkehr und -lärm gerechnet werden muss. Ist leider nicht zu vermeiden. Schul- und Fusswegbeziehungen sind aber prioritär zu behandeln und werden bei der Erstellung des Baustellenverkehrskonzeptes eine wichtige Rolle spielen (safety first).				2	2	x					-
21	Fehlender Fussgängerstreifen Holbergstrasse / Kreisel Stadtzentrum, über die Obstgartenstrasse besteht ein Durchgangsverkehr (Schleichverkehr), welcher den Rückstau am Wilden Mann umfährt. Massnahmen prüfen.	Nein	Dieser Fussgängerstreifen wurde im Zuge der Bauarbeiten durch die Kapo abgelehnt, da die rechtlichen Voraussetzungen für die Markierung eines Fussgängerstreifens nicht gegeben waren (zu geringe Fussverkehr-Frequenz). Der Verkehr in und aus der Holbergstrasse ist auch sehr gering.	1				1						-
22	Fehlende Fuss- und Radwegverbindung Kloten-Holberg-Butzenbühl-Flughafen	Nein	Eine solche Verbindung über topographisch anspruchvolles Gebiet ist nur mit sehr viel Aufwand zu erstellen. Auch ist der Nutzen fraglich, weil eine Route entlang dem Altbach über flaches Gelände besteht.	1				1						-
23	Ungenügender/fehlender Unterhalt Bahndammweg und Hinterwidenweg (Winterdienst)	Ja	Information an Winterdienst. Der Winterdienst erfolgt nach einem klaren Prioritätenplan. Dabei werden zuerst die stark begangenen Wege und Strassen geräumt, insbesondere die ÖV-Achsen. Der Bahndamm- und Hinterwidenweg gehört klar nicht zur 1. Priorität bei der Räumung.	1				1			x			- mündlich

Nr.	Schwachstelle (...) Konkrete Beschreibung der Schwachstellen	Massnahme zur Verbesserung vorgesehen	Mögliche Massnahmen (...) Input aus der Bevölkerung	FV (Pkt.)	RV (Pkt.)	ÖV (Pkt.)	MIV (Pkt.)	Total (Pkt.)	erledigt / in Bearbeitung	Sofortmassnahme	Unterhaltsarbeiten	Projekte lancieren	starke Abhängigkeiten	Massnahmenblatt
24	Fehlender Fussgängerstreifen Hamelirainstrasse / Querung an Bahnhof	Nein	Das Problem dürfte in der zu geringen Frequenz des Verkehrs liegen. Dies wird mit der Kapo aber abgeklärt. Kinder sollten die Unterführung benützen. . Wird im Zusammenhang mit dem Masterplan Bahnhof (insbesondere Busbahnhof) geprüft und optimiert.	1				1						1
25	Querung Schaffhauserstrasse / Wiesenweg: fehlende Verkehrstrennung (Fuss- und Radverkehr, MIV)	Info	Wird im Zusammenhang mit dem Betriebs- und Gestaltungskonzept Schaffhauserstrasse und der Glattalbahn Plus optimiert.	1				1	x				x	-
26	Fehlende Verbindung für den Fussverkehr ab der Schützenmattstrasse an die Bushaltestelle Obstgartenstrasse (Busch/Zaun)	Ja	Prüfen und Gespräch mit Grundeigentümer führen.			1		1		x				14
27	Gerbegasse wird durch Anlieferung (Schwerverkehr) versperrt	Ja	Aufgrund der Kernzone sind andere Anliefermöglichkeiten schwierig zu organisieren. Linksabbiegeverbot für die Gerbegasse bei der Einmündung Dorfstrasse mit der Kapo prüfen. Dies würde die Rückstausituation erheblich verbessern. Die Signalisation wird mit der Kapo überprüft.				1	1		x				10+11
28	Hotel Welcome Inn: Aussteigen der Hotelgäste aus Reiseкар führt zu Konflikten mit dem MIV auf der Holbergstrasse	Ja	Sensibilisierung Hotel Welcome Inn.				1	1		x			x	- mündlich
29	An der Sonnhaldenstrasse fehlt ein beidseitiges Trottoir (Gefährliche Situation).	Nein	Bau eines Trottoirs wird abgelehnt, mit Tempo-30-Zone und geeigneten Massnahmen kann die Verkehrssicherheit erhöht werden. Das einseitige Trottoir ist ausreichend.	0				0						-
30	Die Anordnung der Bushaltestelle Kirchgasse an der Dorfstrasse führt zu eingeschränkten Sichtweiten (Gefahrenpotenzial)	Nein	Eine Besichtigung hat ergeben, dass die Sichtweiten kein Problem darstellen.			0		0						-
31	Rückstau in die Neubrunnenstrasse ab Knoten Bramen führt zu Gefährdung des Fussverkehrs	Nein	Die LSA-Steuerung wurde mit der Kapo überprüft. Die LSA Steuerung kann nicht optimiert werden.				0	0					x	-





Quartierworkshop II - Graswinkel, Härdlen, Gerlisberg, Eigental Stellungnahme zu Quartieranliegen

krs/hug 11. Oktober 2012

Einleitung

Die Abteilung Lebensraum und Sicherheit lässt im Auftrag des Stadtrats Kloten ein städtisches Gesamtverkehrskonzept erarbeiten. Die Bevölkerung wurde eingeladen aktiv am Prozess teilzunehmen. Im Mai und Juni 2012 fand die erste Workshoprunde statt. An diesen Workshops hatte die Bevölkerung die Möglichkeit, die Probleme resp. Schwachstellen im Quartier zu definieren. An der zweiten Workshoprunde im September und Oktober erhielt die Bevölkerung eine Rückmeldung zu allen Inputs aus der ersten Workshoprunde. Des Weiteren wurde der Bevölkerung aufgezeigt, wieso auf welche Inputs wie reagiert wurde und wieso einige Inputs keine Massnahmen nach sich ziehen. Die Bevölkerung konnte Hinweise und kritische Stellungnahmen zu den einzelnen Massnahmen abgeben. Die nachfolgende Zusammenstellung dokumentiert die Schwachstellenanalyse aus den zwei Workshops und zeigt auf, ob wie und wann Massnahmen umgesetzt werden sollen. Die Ergebnisse sind in einem Übersichtsplan dargestellt.

Übersicht Teilnehmende

Am Workshop I vom 31. Mai 2012 für das Quartier nahmen ca. 40 Personen teil.

Am Workshop II vom 26. September 2012 für das Quartier nahmen ca. 30 Personen teil.

Legende



Schwachstelle soll behoben werden, Massnahme in Kompetenz Stadt



Schwachstelle soll behoben werden, Massnahme ist in grosser Abhängigkeit Dritter (Kanton, VBG, SBB, Private und anliegende Gemeinden)



Schwachstelle wird erfasst, jedoch sind keine Massnahmen vorgesehen



Allgemeine Schwachstelle im Quartier (flächendeckend, nicht verortet)



Konkrete Schwachstelle (spezifisch, verortet)

Allgemeine Schwachstelle (flächendeckend, nicht verortet)				Hinweise aus QW 1										
Nr.	Schwachstelle (...) Konkrete Beschreibung der Schwachstellen	Massnahme zur Verbesserung vorgesehen	Mögliche Massnahmen (...) Input aus der Bevölkerung	FV (Pkt.)	RV (Pkt.)	ÖV (Pkt.)	MIV (Pkt.)	Total (Pkt.)	erledigt / in Bearbeitung	Sofortmassnahme	Unterhaltsarbeiten	Projekte lancieren	starke Abhängigkeiten	Massnahmenblatt
A	Überhöhte Geschwindigkeiten / Schleichverkehr / Gefährliche Situationen / Schulwegsicherheit eingeschränkt (Begegnungsfall Pw/Bus, Engstelle wegen Parkierung, Regionale Verkehrssteuerung führt zu Schleichverkehr)	Ja	Verkehrsberuhigende Massnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion, flächendeckend Tempo-30 in den Quartieren, Pedibus, Beleuchtung, Signalisation, verkehrssichere Gestaltung (Schulwegsicherheit)		3		5	8				x		A
B	Ungenügender Zugang zu den Haltestellen, ungünstige Lage/Anordnung der Haltestelle/Wetterschutz, mangelhafte Haltestellenausrüstung (Kein Wetterschutz, fehlende Billetautomaten an der Bushaltestelle Bahnhof Kloten)	Ja	Ausstattungskonzept Bushaltestellen zusammen mit ZVV erarbeiten (Beleuchtung, Behindertengerechtigkeit, Billetautomat, etc.). Prioritätenliste aufstellen.			7		7				x	x	B
C	Optimierung ÖV-Angebot (Taktverdichtung anstreben, Verbindung nach Bachenbülach/Bülach unattraktiv, Anschlusssicherheit am Bahnhof Kloten verbessern, Ticketpreise sollen auf Franken gerundet sein, an der Geissbergstrasse besteht ein attraktives Angebot, bessere Anbindung mit der S7 an den Fernverkehr ab ZH-HB wünschenswert)	Ja	Viertelstundentakt in den Hauptverkehrszeiten kann je nach Frequenz teilweise noch ausgebaut werden (allerdings Budgetfrage). Bessere Verbindungen nach Bülach sind nicht möglich, da das Ortsbusnetz auf den Flughafen ausgerichtet ist. Ticketpreise sind Sache des ZVV. Anbindung der S7 an den Fernverkehr über den Flughafen. Ein Ausbau der S7 ist leider in den nächsten Jahren nicht realistisch. Die Stadt setzt sich beim ZVV weiterhin aktiv für eine Verbesserung ein.			7		7				x	x	C
D	Fehlende Parkfelder für Langzeitparkierung	Nein	Für die Langzeitparkierung bietet die Stadt Tageskarten an.				3	3						-
E	Störende Lärmsituation der Autobahn	Nein	Zuständigkeit Bund / Kanton (Lärmsanierungen).				2	2						-
Konkrete Schwachstelle (spezifisch, verortet)														
1	Rankstrasse: separates gekiestes Trottoir vor Wohnheim stellt ein ungenügendes Angebot dar (Winterdienst, Behindertengerechtigkeit, Querungsmöglichkeit), Knoten Geissberg-/Rankstrasse, Knoten Ewiges Wägli/Rankstrasse und Knoten Graswinkel-/Rankstrasse sind überdimensioniert und unübersichtlich, Gefahrenpotenzial Fussgängerstreifen, Parkierung behindert den Radverkehr und die Sichtweiten (zudem Hecken + Bepflanzung), überhöhte Geschwindigkeiten MIV/ÖV, Missachtung Rechtsvortritt, fehlende Schulwegsicherheit, Schleichverkehr durch die Rankstrasse Richtung Gerlisberg, ungenügende Signalisation/Markierung, Bedienung der Haltestelle "Wohnheim" stellt ein Doppelangebot dar.	Ja	Schwachstellenanalyse und Massnahmenkonzept erarbeiten, Anwohner sensibilisieren zum Hecken schneiden, Fahrverbot signalisieren, mit Tempo-30-Zone und geeigneten Massnahmen kann die Verkehrssicherheit allg. erhöht werden > keine Markierungen möglich in einer Tempo-30-Zone. Die Doppelbedienung der Haltestelle "Wohnheim" ist aus betrieblichen Gründen heute leider nicht anders möglich.	18	13	10	20	61				x		20
2	Gerlisberg: Fehlende und schmale Trottoirabschnitte, keine Radstreifen, hohes Verkehrsaufkommen für Weiler, Durchgangsverkehr (Schleichverkehr), Sperrung Eigentalsstrasse führt zu Mehrverkehr in Bänikon, Mangelhafte Signalisation Radweg	Ja	Grossräumiges Gesamtverkehrskonzept Gerlisbergstrasse erarbeiten, welches die unterschiedlichen Problemstellungen aufnimmt.	18	9		27	54				x		15
3	Gerlisbergstrasse zwischen Sportweg und Dorfstrasse: ungenügende Verkehrssicherheit, unübersichtlich, Rückstau Knoten Dorf-/ Gerlisbergstrasse, Gefahrenpotenzial in den Spitzenstunden, fehlende Fussgängerstreifen, mangelhafte Querungsmöglichkeit an den Sportweg, unverhältnismässiges Verkehrsaufkommen für Quartiersituation, problematische Linienführung ÖV (Gerlisberg- / Händlenstrasse)	Ja	Grossräumiges Gesamtverkehrskonzept Gerlisbergstrasse erarbeiten, welches die unterschiedlichen Problemstellungen aufnimmt. Die Linienführung des 735 ist nach Einschätzung der Fachleute optimal. Eine andere Linienführung ist aus betrieblichen Gründen praktisch nicht möglich. Sofortmassnahmen prüfen.	14	15	10		39		x		x		16

Nr.	Schwachstelle (...) Konkrete Beschreibung der Schwachstellen	Massnahme zur Verbesserung vorsehen	Mögliche Massnahmen (...) Input aus der Bevölkerung	FV (Pkt.)	RV (Pkt.)	ÖV (Pkt.)	MIV (Pkt.)	Total (Pkt.)	erledigt / in Bearbeitung	Sofortmassnahme	Unterhaltsarbeiten	Projekte lancieren	starke Abhängigkeiten	Massnahmenblatt
4	Gerlisberg, Bänikon, Eigental, Obholz: fehlendes ÖV-Angebot, grösserer Schulbus, Ruftaxi in Stosszeiten, fehlendes Parkplatzangebot für Park&Ride	Ja	Von Seiten der VBG wird ein Rufbus oder ein Anruf-Sammel-Taxi geprüft. Ein Ortsbusangebot mit Taktfahrplan ist aufgrund der viel zu geringen Frequenzen nicht umsetzbar.			24		24	x			x		C
5	Dorfstrasse: unattraktiv für den Fuss- und Radverkehr, überhöhte Geschwindigkeiten, ungenügende Verkehrssicherheit, oberirdische Fussverkehrsquerung bei den heutigen Unterführungen gefordert, gefährliche Querung der Dorfstrasse, Verbesserung der Linksabbiegespur für den motorisierten Verkehr in die Gerlisbergstrasse	Ja	Oberirdische Fussgängerstreifen oder Fussgängerfurten mit Schutzinsel zusammen mit dem Kanton prüfen. Die Hauptverkehrsstrasse wurde vor ca. sechs Jahren ohne gestalterischen Massnahmen saniert. Auf die gestalterischen Massnahmen hat der Stadtrat aufgrund grosses Budgetdefizit verzichtet. Zu beachten ist, dass der offizielle Radweg am Altbach entlang führt.	4	7	5	0	16				x	x	12
6	Knoten Augwiler-/Gerlisbergstrasse: gefährliche und unübersichtliche Querung für den Fuss- und Radverkehr.	Nein	Die signalisierte Höchstgeschwindigkeit 60 km/h wurde von der Kapo bewilligt (Umsetzung Herbst 2012). Auf eine zusätzliche Fussgängerschutzinsel wird deshalb verzichtet.	6	8			14						-
7	Gerlisbergstrasse: überhöhte Geschwindigkeit	Info/Ja	Die signalisierte Höchstgeschwindigkeit wurde auf 60 km/h beantragt (Umsetzung Herbst 2012).				8	8	x					-
8	Ackerstrasse: mangelhafter Trottoirbelag, Fäg's weichen auf Quartierstrasse aus, unübersichtliche Situation Ackerweg / Flurstrasse	Info/Ja	Belag wird im Rahmen des Strassenunterhaltskonzeptes saniert werden. Das Konzept ist zurzeit in Erarbeitung.	1	4		2	7			x			-
9	Flurstrasse: unübersichtliche Situation, überhöhte Geschwindigkeiten Radverkehr	Ja	mit Tempo-30-Zone und geeigneten Massnahmen kann die Verkehrssicherheit allg. erhöht werden > keine Markierungen möglich in einer Tempo-30-Zone		7			7				x		A
10	Im Gässli: Fehlende Verbindung für den MIV/ÖV zwischen Dorfstrasse und Rätchengässli	Ja	Grossräumiges Gesamtverkehrskonzept Gerlisbergstrasse erarbeiten, welches die unterschiedlichen Problemstellungen aufnimmt.				7	7				x	x	16
11	Graswinkel: mangelhafter Kehrplatz, problematischer Begegnungsfall Pw/Bus, unkomfortable Situation (Bus muss über den Randstein fahren)	Nein	Massnahmen prüfen, evtl. Bordstein anpassen, Vortritt klar regeln. Signalisation verbessern. Rücksprache mit VBG erforderlich.			6		6						-
12	Knoten Thalstrasse/Sportweg: eingeschränkte Sichtweiten, unübersichtliche Querung	Ja	Die Thalstrasse wird im 2014 saniert. In diesem Zusammenhang können Verbesserungen angegangen werden.	2	2			4			x			18
13	Fehlende Schulwegsicherheit im Obholz	Nein	Es wurde ein Schulbus eingeführt, deshalb können zusätzliche Massnahmen für die Schulwegsicherheit nicht finanziert werden.	3				3						-
14	Auenstrasse / Hårdlenstrasse: überhöhte Geschwindigkeiten, Luftbelastung (Staub von Kies)	Ja	Mit Tempo-30-Zone und geeigneten Massnahmen kann die Verkehrssicherheit allg. erhöht werden				3	3				x		A
15	Eigentaltstrasse: Fehlendes Radverkehrsangebot	Nein	Seitens der Stadt Kloten wird schon seit Jahren versucht, einen Radweg durch das Eigental durchzusetzen. Leider wird diese Absicht durch den Naturschutz zur Zeit verhindert indem kein Land für einen Fuss-/Radweg abgegeben wird. Die Strasse kann auch nicht verschmälert werden, weil sie sonst nicht nutzbar ist. Ein Lastwagenfahrverbot wurde vom Verwaltungsgericht vor einigen Jahren abgelehnt.		2			2						-
16	Haltestelle Lindenstrasse: störender Abfalleimer im Bushäuschen	Nein	Eine Versetzung ist wegen der bestehenden Situation schwierig (Elektrokasten).			2		2						-
17	Sportweg: Schleichverkehr, unerlaubtes befahren durch den MIV, Konflikt mit Fuss- und Radverkehr	Ja	Grossräumiges Gesamtverkehrskonzept Gerlisbergstrasse erarbeiten, welches die unterschiedlichen Problemstellungen aufnimmt. Sofortmassnahmen prüfen				1	1		x		x		18+16
18	Hårdlenstrasse über „Feld“ zur Geissbergstrasse: fehlende Fusswegverbindung	Nein	Es besteht eine Verbindung für den Fussverkehr.	0				0						-
19	Biggelstrasse: Fehlendes Trottoir	Nein	Kein offizieller Wanderweg, für den Fussverkehr gibt es komfortablere Routen, Trottoir ist nicht verhältnismässig	0				0						-

Nr.	Schwachstelle (...) Konkrete Beschreibung der Schwachstellen	Massnahme zur Verbesserung vorsehen	Mögliche Massnahmen (...) Input aus der Bevölkerung	FV (Pkt.)	RV (Pkt.)	ÖV (Pkt.)	MIV (Pkt.)	Total (Pkt.)	erledigt / in Bearbeitung	Sofortmassnahme	Unterhaltsarbeiten	Projekte lancieren	starke Abhängigkeiten	Massnahmenblatt
20	Säntisstrasse: Kein durchgehendes Trottoir, fehlende Fortführung	Nein	Mit Tempo-30-Zone und geeigneten Massnahmen kann die Verkehrssicherheit allg. erhöht werden, Mischprinzip aufgrund der Verkehrsmengen gerechtfertigt. Die Strasse wurde 2006 saniert.	0				0						-
21	Thal- / Lufingerstrasse: Gefährliche überdimensionierte Knotensituation	Ja	Derzeit in Bearbeitung mit Kanton. Knotensituation auf Verkehrssicherheit prüfen und Massnahmen zur Optimierung erarbeiten		0			0	x					-
22	Knoten Lindengartenstrasse / Stighagweg: unübersichtliche Ein-/ Abbiegebeziehung, verbotener Schleichverkehr auf der Lindengartenstrasse, fehlende Signalisation bei der Tankstelle	Ja	Es besteht ein Fahrverbot. Eine Sperrung ist denkbar.		0			0		x				37
23	Gerlisberg: mangelhafter Übergang Radweg/Mischprinzip	Nein	Grossräumiges Gesamtverkehrskonzept Gerlisbergstrasse erarbeiten, welches die unterschiedlichen Problemstellungen aufnimmt.		0			0						-



Quartierworkshop III - Hohrainli, Chanzler, Weinberstr., Egetswil Stellungnahme zu Quartieranliegen

krs/hug 11. Oktober 2012

Einleitung

Die Abteilung Lebensraum und Sicherheit lässt im Auftrag des Stadtrats Kloten ein städtisches Gesamtverkehrskonzept erarbeiten. Die Bevölkerung wurde eingeladen aktiv am Prozess teilzunehmen. Im Mai und Juni 2012 fand die erste Workshoprunde statt. An diesen Workshops hatte die Bevölkerung die Möglichkeit, die Probleme resp. Schwachstellen im Quartier zu definieren. An der zweiten Workshoprunde im September und Oktober erhielt die Bevölkerung eine Rückmeldung zu allen Inputs aus der ersten Workshoprunde. Des Weiteren wurde der Bevölkerung aufgezeigt, wieso auf welche Inputs wie reagiert wurde und wieso einige Inputs keine Massnahmen nach sich ziehen. Die Bevölkerung konnte Hinweise und kritische Stellungnahmen zu den einzelnen Massnahmen abgeben. Die nachfolgende Zusammenstellung dokumentiert die Schwachstellenanalyse aus den zwei Workshops und zeigt auf, ob wie und wann Massnahmen umgesetzt werden sollen. Die Ergebnisse sind in einem Übersichtsplan dargestellt.

Übersicht Teilnehmende

Am Workshop I vom 6. Juni 2012 für das Quartier nahmen ca. 15 Personen teil.

Am Workshop II vom 3. Oktober 2012 für das Quartier nahmen ca. 15 Personen teil.

Legende



Schwachstelle soll behoben werden, Massnahme in Kompetenz Stadt



Schwachstelle soll behoben werden, Massnahme ist in grosser Abhängigkeit Dritter (Kanton, VBG, SBB, Private und anliegende Gemeinden)



Schwachstelle wird erfasst, jedoch sind keine Massnahmen vorgesehen



A,B,C Allgemeine Schwachstelle im Quartier (flächendeckend, nicht verortet)



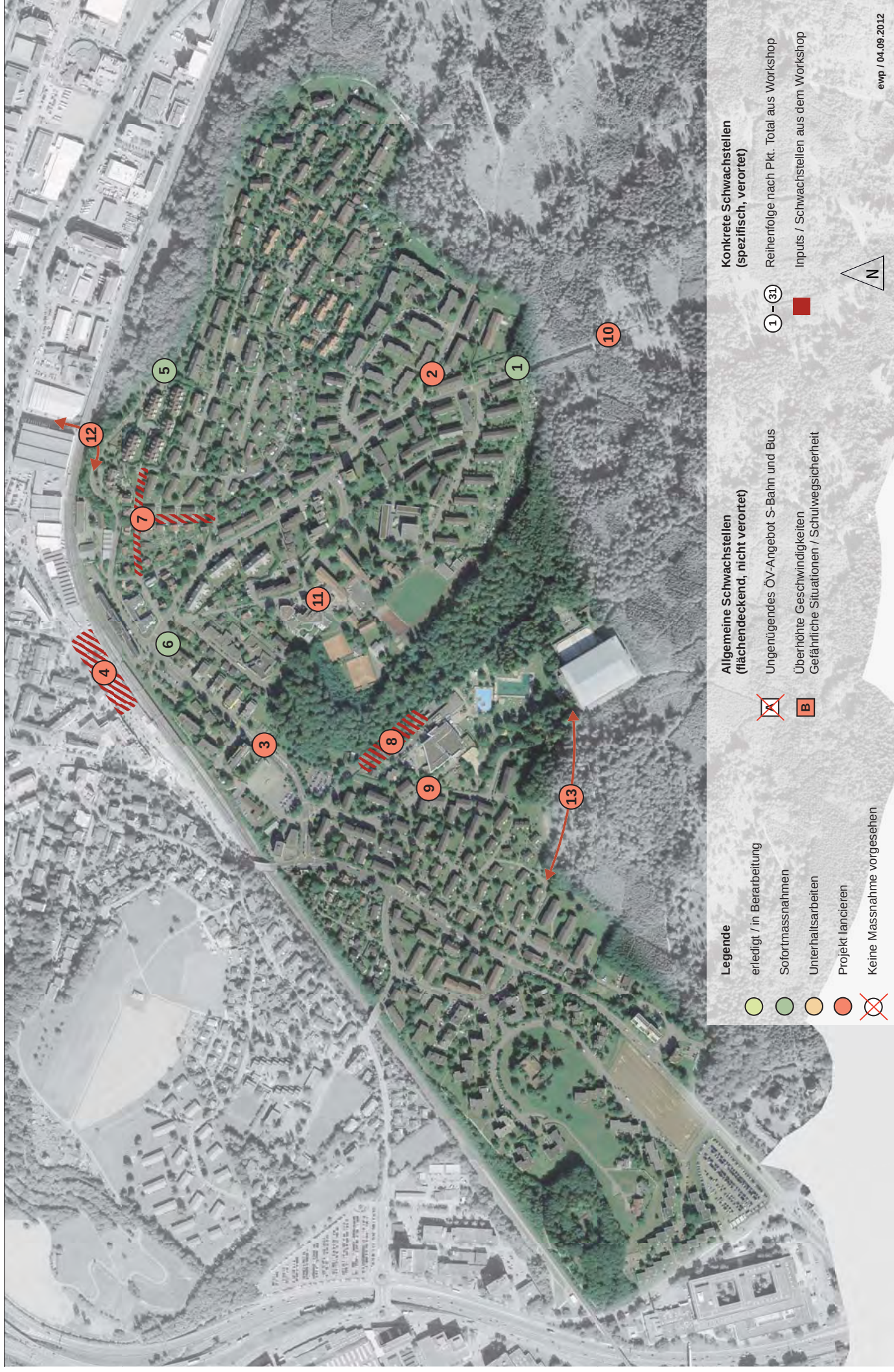
1.2.3 Konkrete Schwachstelle (spezifisch, verortet)

Allgemeine Schwachstelle (flächendeckend, nicht verortet)					Hinweise aus QW 1									
Nr.	Schwachstelle (...) Konkrete Beschreibung der Schwachstellen	Massnahme zur Verbesserung vorgesehen	Mögliche Massnahmen (...) Input aus der Bevölkerung	FV (Pkt.)	RV (Pkt.)	ÖV (Pkt.)	MIV (Pkt.)	Total (Pkt.)	erledigt / in Bearbeitung	Sofortmassnahme	Unterhaltsarbeiten	Projekte lancieren	starke Abhängigkeiten	Massnahmenblatt
A	Mangelhafte Ausstattung/Komfort an den Bushaltestellen (an allen Haltestellen werden Digitalanzeigen gewünscht, gedeckte Haltestellen fehlen (Haltestellen Chanzler / Weinbergstrasse), Sauberkeit nicht gewährleistet (Haltestelle Freienberg))	Ja	Ausstattungskonzept Bushaltestellen erarbeiten (Beleuchtung, Behindertengerechtigkeit, Billetautomat, etc.). Prioritätenliste aufstellen.			17		17				x	x	B
B	Optimierung ÖV-Angebot (Egetswiler Rundkurs ist gewünscht (Querverbindungen fehlen), Taktfahrplan kann nicht eingehalten werden (bei Abfahrt stehen Fahrgäste noch im Bus -> Unfälle in Bus), Ruebisbachhaltestelle soll mit Buslinien 732 / 734 erschlossen werden, separate Busspur beim Wilden Mann wird nicht von allen Buslinien benutzt)	Nein	Die ÖV-Benützer schätzen die jetzige Linienführung. Thema ist eher der "Buslärm". Ein Rundkurs wäre nicht sinnvoll, da die Fahrzeit vom Wilden Mann zur Weinbergstrasse von heute 3 auf 8 bis 10 Minuten verlängert würde. Eine Umleitung der Linien 732/734 zur Ruebisbachhalle über eine Quartierstrasse ist betrieblich und wirtschaftlich nicht sinnvoll. Die Stadt setzt sich beim ZVV weiterhin aktiv für eine Verbesserung ein.			16		16						-
C	Überhöhte Geschwindigkeiten / Schleichverkehr / Gefährliche Situationen / Schulwegsicherheit (Busfahrer fahren zu schnell (Egetswilerstrasse, Weinbergstrasse), überhöhte Geschwindigkeiten (Egetswiler- / Rütnerstrasse), allgemeiner Schleichverkehr in den Quartieren führt zu hohen Geschwindigkeiten durch die Quartierstrassen, Quartier Hohrainli attraktiver und sicherer gestalten (für den LV))	Ja	Verkehrsberuhigende Massnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion, flächendeckend Tempo-30 in den Quartieren. Für die übergeordneten Sammelstrassen (Egetswiler- und Weinbergstrasse) werden als Alternative zu Tempo 30, punktuelle verkehrsberuhigende Massnahmen geprüft.			3	10	13				x		A
Konkrete Schwachstelle (spezifisch, verortet)														
1	Knoten Lufinger- / Talacherstrasse / Chasernweg: Unübersichtliche Situation, fehlende Rad- und Fussverkehrsführung, eingeschränkte Sichtweiten, schnelle Abbiegebeziehungen MIV in Chasernweg, Konfliktbereich kombinierter Fuss- / und Radweg, Umweg durch Einbahn	Ja	Verkehrsregime prüfen, Knotensituation prüfen, Verkehrssicherheit erhöhen.	11	14		10	35				x	x	19
2	Talacherstrasse / Ruebisbachstrasse: überhöhte Geschwindigkeiten, Schleichverkehr, viele Lastwagen (Talacherstrasse)	Ja	Einführung Tempo 30 prüfen. Durchfahrtswiderstand erhöhen. Die Signalisation Lastwagenverbot ist auf der Birken- und Ruebisbachstrasse mit der Kapo zu prüfen.	9			17	26				x		A
3	Blaue Zone an Egetswilerstrasse ist zu kurz, Fremdparkierungen, parkierte Fahrzeuge ausserhalb Markierung verhindern Sichtweiten für Bus-, Velo-, Fussverkehr	Ja	Zonenerweiterung bis Knoten Lufingerstrasse zusammen mit dem Kanton prüfen.	3	5		7	15		x			x	21
4	Lufingerstrasse: zu schmale Rad- und Fussverkehrsführung (Rangeleien, -> Konflikt mit LKWs), unattraktive Fusswegunterführung (Schüler queren Strasse ungeschützt oberirdisch), Fussgängerstreifen bei Haltestelle Freienberg wird nicht benutzt, gefährliches Kreuzen zum Veloweg (Freienberg)	Ja	Langsamverkehrsführungen überprüfen, Markierungen für eine ordentliche Verkehrsabwicklung auf dem Fuss-/Radweg prüfen.	9	3			12				x	x	22
5	Bushaltestellen Kaserne und Hohrainli liegen an falscher Stelle	Nein	Mit einer Zusammenlegung würde sich der Weg zur Haltestelle für viele regelmässige Busbenützer erheblich verlängern. Deshalb werden die Haltestellen nicht verlegt.			9		9						-
6	Knoten Thalstrasse / Lufingerstrasse: unübersichtlich, Konflikt zwischen Fussverkehr und MIV (MIV muss auf zu viele Querbeziehungen achten)	Ja	Wird bereits von Stadt mit Kanton gemeinsam erarbeitet.	3	5			8	x					-
7	Querung Zipfelstrasse / Alte Landstrasse / Weinbergstrasse: für Schulkinder gefährlich wegen zu schneller Fahrweise und fehlendem Trottoir ab Haltestelle Chanzler	Ja	Verkehrsregime prüfen, Einführung Tempo 30, Verkehrsregime prüfen, Knotensituation prüfen, Verkehrssicherheit erhöhen	7				7				x		23

Nr.	Schwachstelle (...) Konkrete Beschreibung der Schwachstellen	Massnahme zur Verbesserung vorgesehen	Mögliche Massnahmen (...) Input aus der Bevölkerung	FV (Pkt.)	RV (Pkt.)	ÖV (Pkt.)	MIV (Pkt.)	Total (Pkt.)	erledigt / in Bearbeitung	Sofortmassnahme	Unterhaltsarbeiten	Projekte lancieren	starke Abhängigkeiten	Massnahmenblatt
8	Ein attraktiver Veloweg von Ruebisbach zum Flughafen fehlt	Ja	Es existiert eine Verbindung über den kombinierten Rad-/Fussweg entlang der Lufinger-/Bülachstrasse. Eine Verbesserung der Verbindung über den Kreisel an die Panzerpiste Richtung Flughafen wird überprüft.		6			6				x	x	24
9	Knoten Lindengartenstrasse / Lufingerstrasse unklare Velowegführung	Ja	In Zusammenarbeit mit dem Kanton werden das Verkehrsregime, die Knotensituation und die Verkehrssicherheit geprüft.		5			5				x	x	25
10	Heikle Querung bei Sporthalle Ruebisbach für den Fussverkehr wegen hohen Geschwindigkeiten auf Bülacherstrasse	Ja	Der Kreisel wird voraussichtlich 2013/2014 saniert. Zur Zeit finden Abklärungen durch den Kanton statt.	3	2			5	x				x	24
11	Knoten Stighagweg / Thalstrasse: unübersichtlich, viele Verkehrsbeziehungen, gefährliche Verflechtung aller Verkehrsarten	Ja	Die Thalstrasse wird im 2014 saniert. In diesem Zusammenhang können Verbesserungen angegangen werden.	1	2			3			x			18
12	Das Kreuzen an der „Alten“ Egetswilerstrasse führt zu Konflikten	Ja	Einbahnverkehr prüfen.				3	3				x		26
13	Ausfahrt Rageth auf die Alte Landstrasse ist sehr unübersichtlich	nein	Die Sichtweiten werden im Rahmen der Umsetzung des Neubauprojektes erheblich verbessert.				3	3	x					-
14	Knoten Weierstrasse / Hohrütistrasse: unübersichtlich, überhöhte Geschwindigkeiten, kein Trottoir -> Schulweg gefährlich, starke Neigung der Strasse -> unübersichtlich an Kuppe	Ja	Mit der Sanierung der Hohrütistrasse wird gesamthaft Tempo-30-Zone eingeführt.	1			1	2			x			A
15	Egetswilerstrasse / Lufingerstrasse: gefährliche Fussgänger-Furt, fehlende Veloverkehrsführung (Verlängerung Lufingerstrasse und Richtung Chloos) -> Umwegfahrten, schlechte Veloweg Signalisationen	Ja	Die Radwegverlängerung ist durch den Kanton vorgesehen. Umsetzungszeitpunkt aber noch nicht klar.	-	2			2				x	x	27
16	Bushaltestelle Egetswiler-Dorf ist überflüssig -> Umwegverkehr nach Egetswil	Nein	Haltestelle Egetswil Dorf kann nicht aufgehoben werden. Die Erschliessungsgüte ist auch für die Egetswiler Bewohner sicherzustellen.			2		2						-
17	Direkte Verbindung Hohrainstrasse zum Trottackerweg fehlt (nicht Umweg über Altersheim)	Ja	Nicht prioritär und schwer umzusetzen, da private Grundstücke betroffen sind.	1				1				x	x	28
18	Prügelweg: fehlende Beleuchtung, Schulkinder müssen im Winter im Dunkeln in die Schule	Ja	Beleuchtungskonzept mit Rücksprache Naturschutz erarbeiten.	1				1				x	x	D
19	Veloverkehr missachtet das allgemeine Fahrverbot an der Alten Landstrasse -> Gefahr talwärts / sehr steil	Nein	Nicht umsetzbar, weil nur mit hohem Aufwand kontrollierbar. Mit baulichen Massnahmen kann nicht zweckmässig, weil Anwohner durchfahren müssen.		1			1						-
20	Weinbergstrasse: Fahrbahnmarkierungen werden positiv beurteilt (z.B. Markierung „Schule“)	Info	Wird zur Kenntnis genommen	-				0						-
21	Weinbergstrasse: abruptes Ende des Trottoirs in Kurve -> schwierige Querung	Nein	Die Strasse muss gequert werden, weil sich auf dieser Seite keine Zugänge befinden. Finanzieller Aufwand für eine Trottoirverlängerung ist unverhältnismässig.	-				0						-
22	Kindergarten Hohrainli: fehlende Querung vor Kindergarten, parkierte Autos verdecken die Sicht, unübersichtlich	Ja	Thalwiesenstrasse wird 2013 saniert. Situation wird verbessert.	-				0			x			29
23	Rütnerstrasse: fehlendes Trottoir von Polenweg in den Kern Egetswil	Nein	Die Stadt möchte ein Sonntagsfahrverbot einführen. Die Gemeinde Winkel spricht sich dagegen aus. Die Situation wird nicht neu beurteilt.	-				0						-
24	Konflikt Veloweg und Waldstrasse (Chloos)	Ja	Änderungen auf der Lufingerstrasse bedürfen der Zustimmung des Kantons. Verbesserung evtl. mit Rückschnitt des Waldrandes mit Forst und Kanton prüfen.		-			0				x	x	30
25	Knoten Trottackerweg / Stighagweg / Rebweg: Radweg auf der linken Seite erfordert Richtungswechsel wegen Kiesstrasse	Info	Bauliche Massnahmen geprüft (evtl. Kiesweg ein Stück weit asphaltieren).		-			0				x		-

Workshop 4

Balsberg, Schlufweg, Buchhalden



Quartierworkshop IV - Balsberg, Schluefweg, Buchhalden

Stellungnahme zu Quartieranliegen

krs/hug 11. Oktober 2012

Einleitung

Die Abteilung Lebensraum und Sicherheit lässt im Auftrag des Stadtrats Kloten ein städtisches Gesamtverkehrskonzept erarbeiten. Die Bevölkerung wurde eingeladen aktiv am Prozess teilzunehmen. Im Mai und Juni 2012 fand die erste Workshoprunde statt. An diesen Workshops hatte die Bevölkerung die Möglichkeit, die Probleme resp. Schwachstellen im Quartier zu definieren. An der zweiten Workshoprunde im September und Oktober erhielt die Bevölkerung eine Rückmeldung zu allen Inputs aus der ersten Workshoprunde. Des Weiteren wurde der Bevölkerung aufgezeigt, wieso auf welche Inputs wie reagiert wurde und wieso einige Inputs keine Massnahmen nach sich ziehen. Die Bevölkerung konnte Hinweise und kritische Stellungnahmen zu den einzelnen Massnahmen abgeben. Die nachfolgende Zusammenstellung dokumentiert die Schwachstellenanalyse aus den zwei Workshops und zeigt auf, ob wie und wann Massnahmen umgesetzt werden sollen. Die Ergebnisse sind in einem Übersichtsplan dargestellt.

Übersicht Teilnehmende

Am Workshop I vom 7. Juni 2012 für das Quartier nahmen ca. 7 Personen teil.

Am Workshop II vom 4. Oktober 2012 für das Quartier nahmen ca. 10 Personen teil.

Legende

- | | |
|---|---|
|  | Schwachstelle soll behoben werden, Massnahme in Kompetenz Stadt |
|  | Schwachstelle soll behoben werden, Massnahme ist in grosser Abhängigkeit Dritter (Kanton, VBG, SBB, Private und anliegende Gemeinden) |
|  | Schwachstelle wird erfasst, jedoch sind keine Massnahmen vorgesehen |
|  | Allgemeine Schwachstelle im Quartier (flächendeckend, nicht verortet) |
|  | Konkrete Schwachstelle (spezifisch, verortet) |

Allgemeine Schwachstelle (flächendeckend, nicht verortet)				Hinweise aus QW 1										
Nr.	Schwachstelle (...) Konkrete Beschreibung der Schwachstellen	Massnahme zur Verbesserung vorsehen	Mögliche Massnahmen (...) Input aus der Bevölkerung	FV (Pkt.)	RV (Pkt.)	ÖV (Pkt.)	MIV (Pkt.)	Total (Pkt.)	erledigt / in Bearbeitung	Sofortmassnahme	Unterhaltsarbeiten	Projekte lancieren	starke Abhängigkeiten	Massnahmenblatt
A	Optimierung ÖV-Angebot A1 - Buslinie 731 soll im Viertelstundentakt verkehren, A2 - Rundkurs im Buchhaldenquartier fehlt (Ringkurs bis Bahnhof) mit möglichen Haltestellen am Reutenplatz und an der Hamelirainstrasse)	Nein	A1 - 15'-Takt ist eine Budgetfrage. Die Stadt setzt sich jedoch beim ZVV weiterhin aktiv für eine Verbeeserung ein. A2 - Nein, das Fahrgastpotential ist dafür zu knapp. Ein Rundkurs ist für die Bewohner Wallisellenstrasse / Schulstrasse nicht attraktiv, da der Rundkurs sehr viel mehr Zeit in Anspruch nehmen würde. Die verkehrsberuhigten Strassenabschnitte müssten angepasst (Schwellen aufheben, Radien aufweiten) werden. Zusätzlicher Buslärm für alle Anwohner.			14		14						-
B	Überhöhte Geschwindigkeiten / Gefährliche Situationen / Schulwegsicherheit (allgemein in den Quartieren)	Ja	Verkehrsberuhigende Massnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion, flächendeckend Tempo-30 in den Quartieren.				2	2				x		A
Konkrete Schwachstelle (spezifisch, verortet)														
1	Wallisellerstrasse: Kein Veloverkehr gewünscht, da regionale Veloroute auf Dietlikerstrasse besteht	Ja	Ein Fahrverbot für den Veloverkehr kann nicht signalisiert werden, aber die bestehende Signalisation auf der Dietliker- und Wallisellerstrasse kann besser signalisiert werden.		20			20		x				31
2	Bushaltestellen Schulstrasse / Wallisellerstrasse: gefährliche Situation mit Bus / Fussgänger / MIV, fehlender Fussgängerschutz, Autos überholen stehenden Bus (trotz Mittelinsel), Konflikt zwischen FV und MIV, Gegenverkehr MIV -> Sichtweiten schwierig	Ja	Fahrbahnhaltestelle optimieren (z.B Mittelinselverlängern), Ausstattungskonzept Bushaltestelle mit ZVV erarbeiten. Busbuchten sind in der Regel nicht verkehrssicherer, da der Bus überholt werden kann und mit den Fussgängern in Konflikt geraten.	-		6	5	11				x		32
3	Hamelirainquartier ist nur über die Breitstrasse erschlossen und braucht eine „Notfallstrasse“	Ja	Zufahrt über Pfadiheim, Zufahrt über Schluefweg / Cholgruebenweg, Notfallkonzept mit Feuerwehr erarbeiten.				9	9				x		33
4	Bereich Bahnhof: Verkehrschaos und gefährliche Situation, Verlängerung Fussgängerunterführung unter Lindenstrasse (Situation entschärfen), Fussverkehr in Konflikt mit MIV, einer der beiden Fussgängerstreifen müsste entfernt werden, ungenügende Beleuchtung der Fussgängerstreifen, Veloverbindung unter Bahnhof fehlt Bahnhofstrasse / Lindenstrasse - oberirdische Fusswegquerung fehlt (aus Sicherheitsgründen: Dunkel, Beleuchtung, etc.)	Ja	Wird im Zusammenhang mit dem Masterplan Bahnhof geprüft und optimiert.	9	-		-	9				x	x	1
5	Hamelirainstrasse: sehr schmal (Lastwagen kommen nicht durch und 'verfangen' sich in Kurve, Hindernisse (Schikanen vom Bhf bis Hamelirainstrasse Nr. 44) führen nicht zu geringerer Geschwindigkeit sondern zum Schneiden der Kurve (Kinder wurden schon angefahren und Katzen überfahren)	Ja	Lastwagenfahrverbot beim Hotel Allegra prüfen. Dieses wurde seitens Kapo allerdings schon einmal abgelehnt. Es wird ein neuer Versuch gestartet.				8	8		x			x	- mündlich
6	Spar: gefährliche Situation, stark frequentiertes Trottoir, Fussgängerstreifen am falschen Ort (unübersichtlich), Konflikt mit MIV (Abbiegen der Fahrzeuge über Trottoir)	Ja	In Zusammenarbeit mit Grundeigentümer Parkierungskonzept erarbeiten	6			2	8		x			x	2
7	Buchhaldenstrasse und Buchwiesenweg: fehlende Trottoirs, Blaue Zone zwingt Kinder auf Strassenmitte (keine Ausweichmöglichkeiten)	Ja	Verkehrsberuhigende Massnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion, flächendeckend Tempo 30 in den Quartieren und dadurch Erhöhung der Verkehrssicherheit allgemein	5				5				x		A

Nr.	Schwachstelle (...) Konkrete Beschreibung der Schwachstellen	Massnahme zur Verbesserung vorsehen	Mögliche Massnahmen (...) Input aus der Bevölkerung	FV (Pkt.)	RV (Pkt.)	ÖV (Pkt.)	MIV (Pkt.)	Total (Pkt.)	erledigt / in Bearbeitung	Soformassnahme	Unterhaltsarbeiten	Projekte lancieren	starke Abhängigkeiten	Massnahmenblatt
8	Schluefweg / Wald: starke Überschreitung der Geschwindigkeit, Schulkinder kommen zwischen parkierten Fahrzeugen hervor (gefährlich), fehlender Fussgängerschutz beim Armbrustschützenhaus, Sichtweiten sind eingeschränkt, Fussgängerstreifen bei Eichhörnliweg ist gefährlich	Ja	Situation prüfen und Massnahmen erarbeiten (z.B. Trottoirnase, Schutzinsel etc.) Verkehrsberuhigende Massnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion, flächendeckend Tempo-30 in den Quartieren und dadurch Erhöhung der Verkehrssicherheit allgemein	1			1	2				x		34
9	Schwimmbadstrasse / Hasenbühlweg: fehlender Fussgängerschutz (kein Fussgängerstreifen -> Schulkinder vom Bramen-Quartier queren ungeschützt die Strasse)	Ja	Tempo-30 flächendeckend einführen.	2				2				x		34
10	Wallisellerstrasse sperren für den motorisierten Verkehr	Evtl.	Mit einer Sperrung würde der einzige zusätzliche Zugang zum Quartier geschlossen und das Quartier wäre noch weniger zugänglich. Zudem hätte die Sperrung auch regionale Auswirkungen (insbesondere auf Wallisellen und Bassersdorf).				-	0				x	x	33
11	Schulstrasse: gefährlicher Übergang für Schulkinder zum Primarschulhaus	Ja	Eltern sensibilisieren, langsam und vorausschauend zu fahren > Kinder sollten selbst in die Schule laufen (Reduktion Fahrzeugverkehr). Die Kinder können aber nicht vor den eigenen Eltern geschützt werden mit Verkehrsmassnahmen.				-	0				x		A
12	Das Quartier ist über die Walliseller-, Dietliker- und Breitstrasse ungenügend erschlossen. Es fehlt eine direkte Anbindung über die Industriestrasse.	Ja	Erschliessungsvarianten für die Erschliessung des Quartiers prüfen.	Hinweis aus QW 2								x		33
13	Die heutige Fusswegverbindung zwischen Bramenring und Schluefweg ist ungenügend. Die verlegten Holzschnitzel sind nicht zufriedenstellend.	Ja		Hinweis aus QW 2								x		35

Anhang E

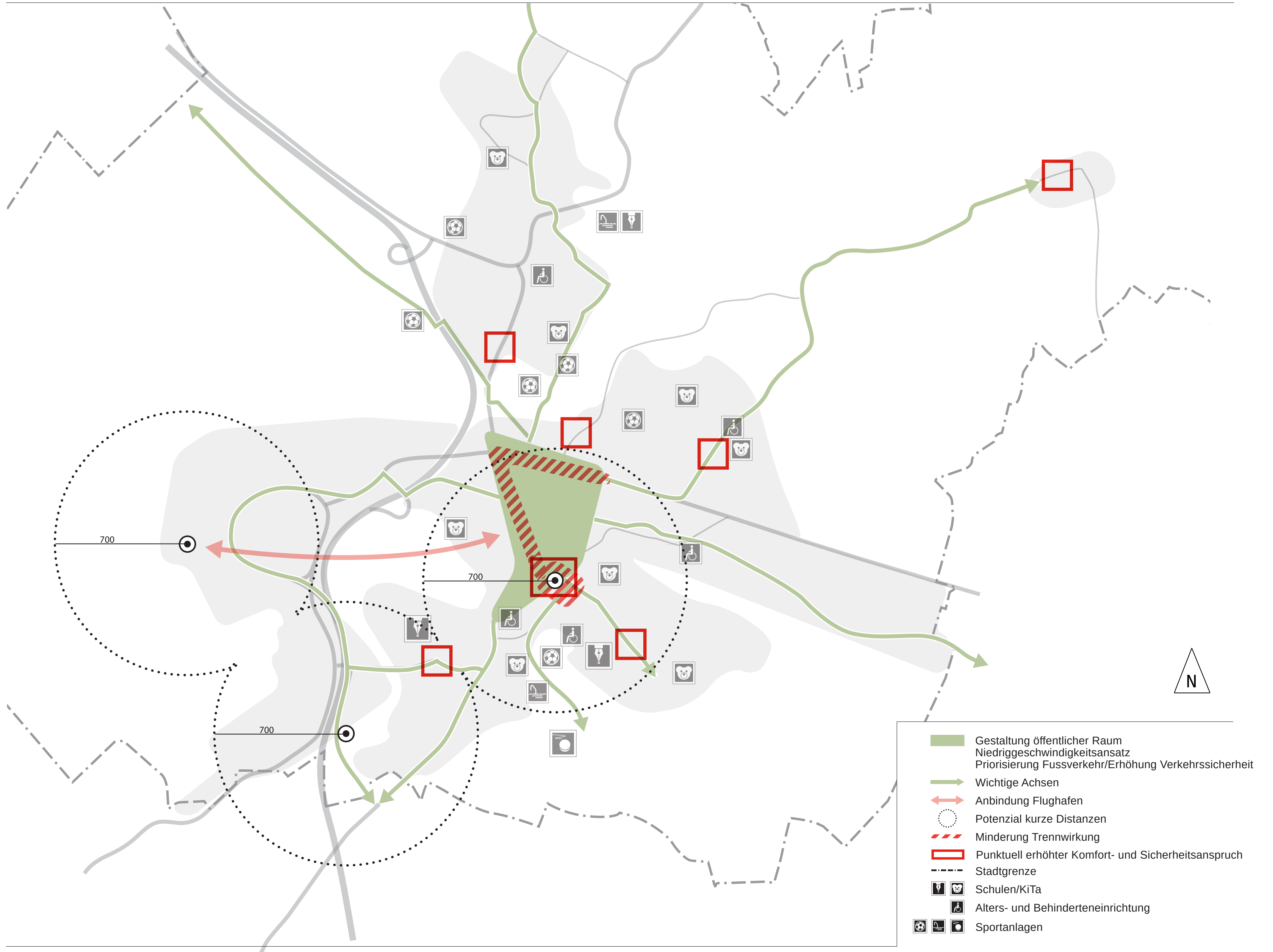
Zielbilder

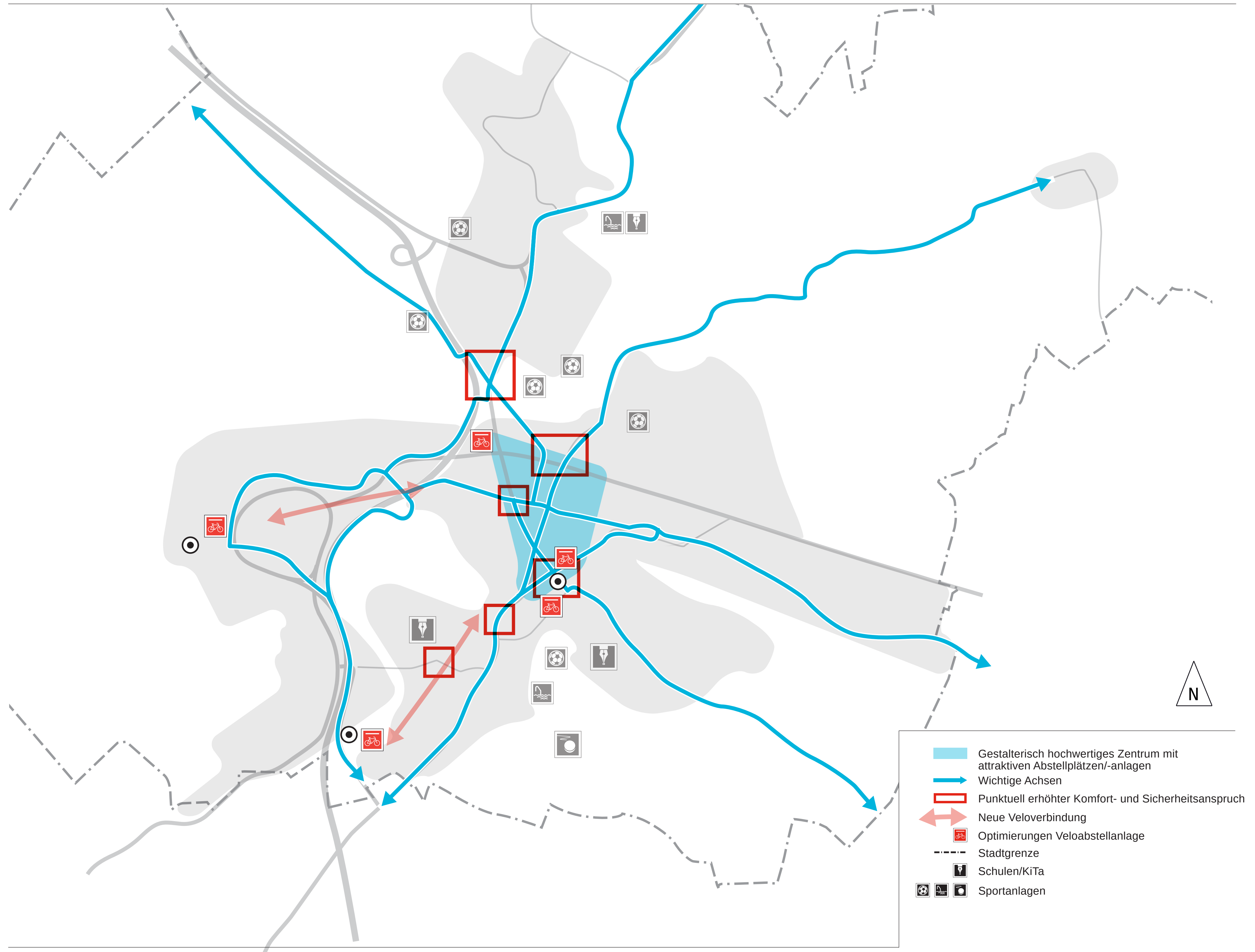
Zielbild Fussverkehr

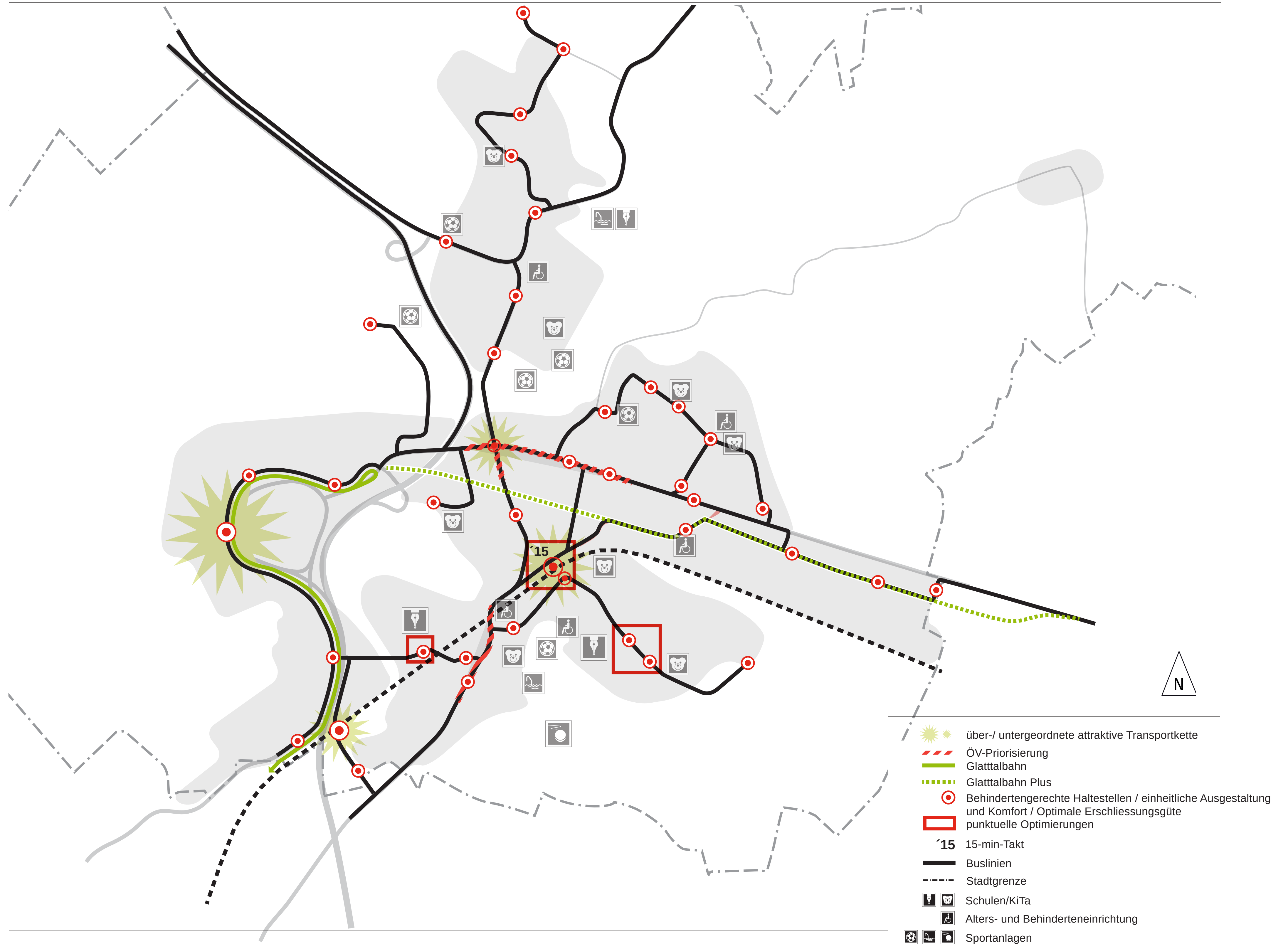
Zielbild Veloverkehr

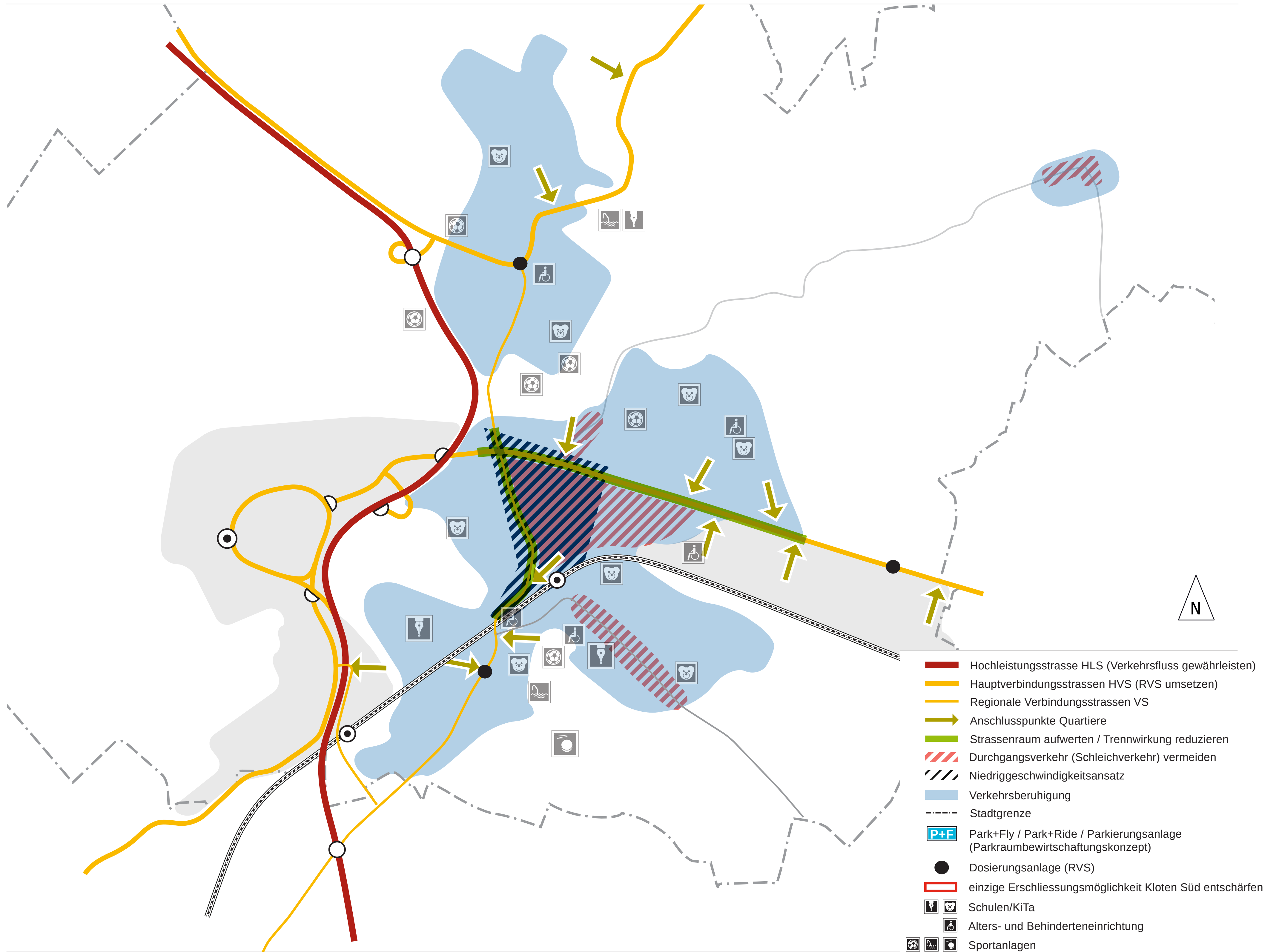
Zielbild Öffentlicher Verkehr

Zielbild Motorisierter Verkehr



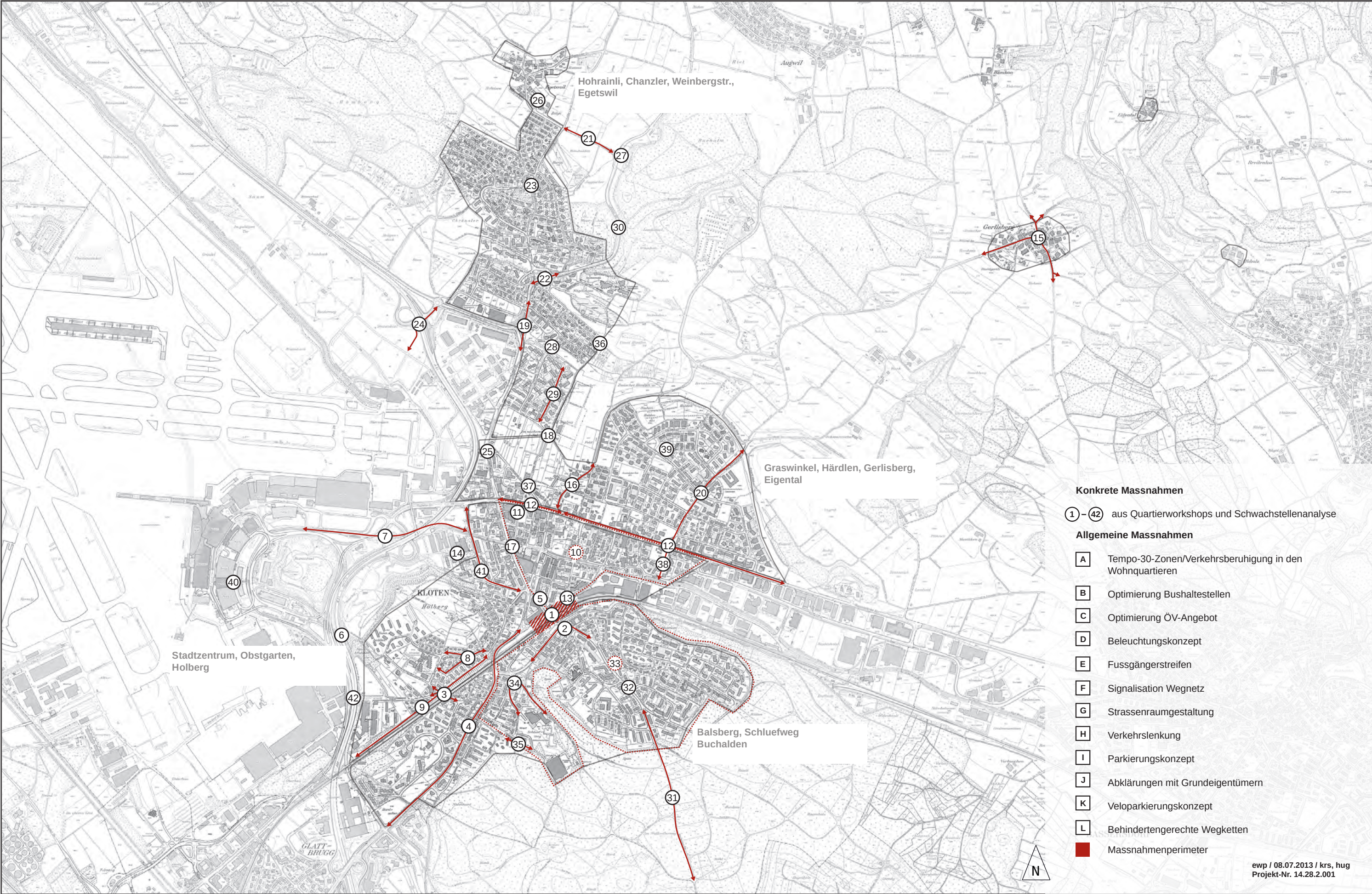






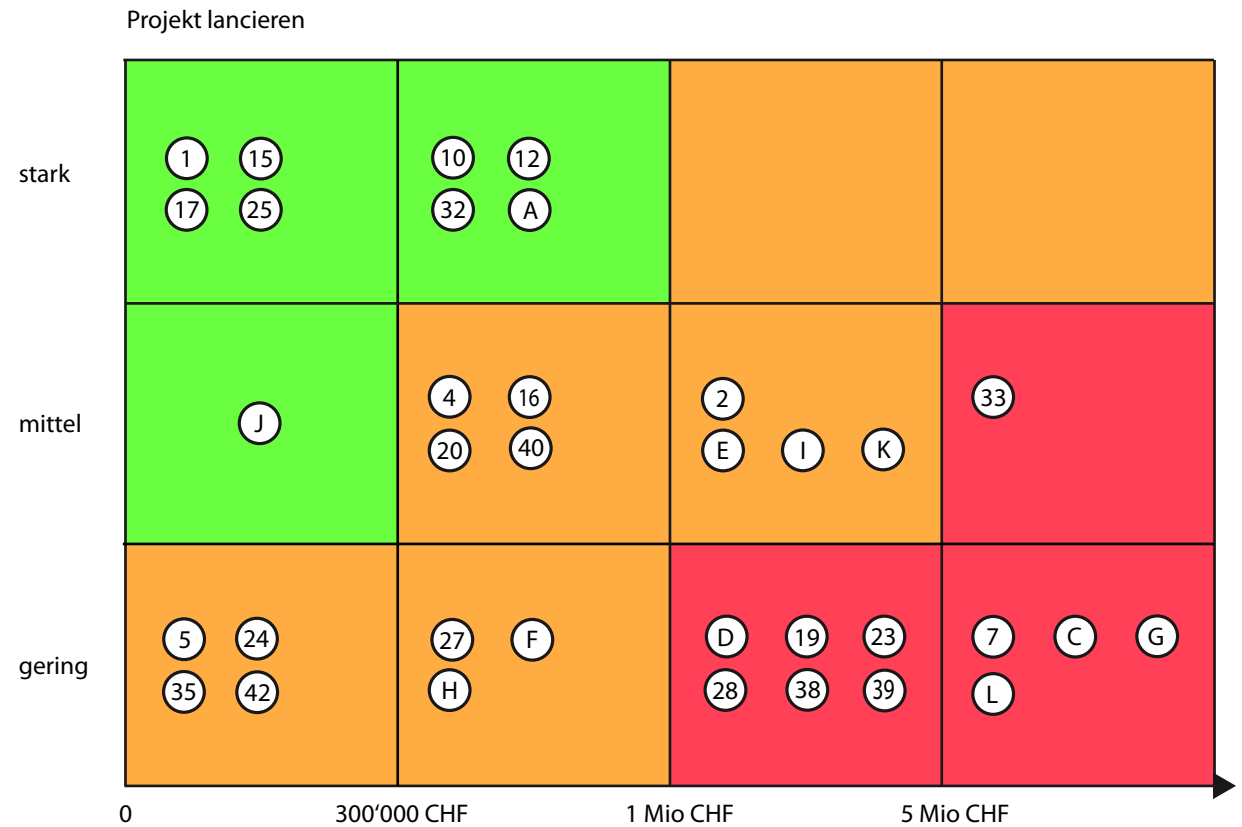
Anhang F

Massnahmen



Priorisierung der Massnahmen GVK Kloten

PROBLEMDRUCK



KOSTEN

- 1. Priorität
- 2. Priorität
- 3. Priorität

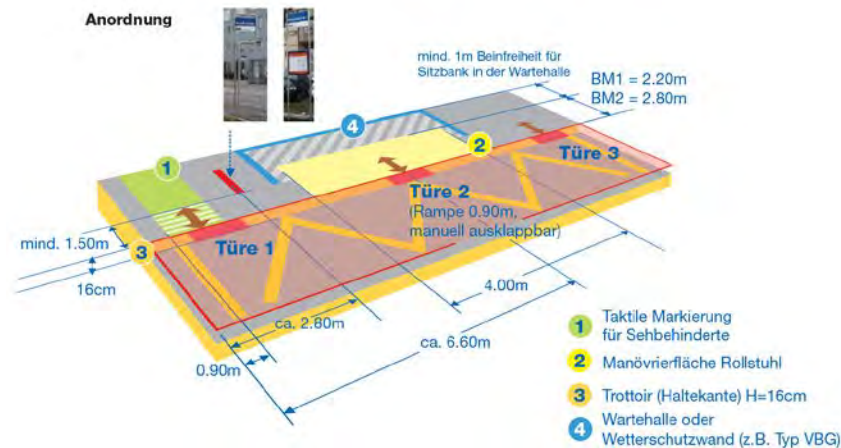
Tempo-30-Zonen/Verkehrsberuhigung in den Wohnquartieren		Massnahmen-Nr.	A																																
Schwachstelle	Die Einführung von Tempo 30 in den Wohnquartieren wurde während aller Quartierworkshops thematisiert. Vor allem wurden die erhöhten Geschwindigkeiten, die Luft- und Lärmimmissionen, die gefährlichen Situationen zwischen LV und MIV, aber vor allem die ungenügende Schulwegsicherheit bemängelt.																																		
Massnahme	Mit Tempo 30 in den Wohnquartieren lässt sich mit tieferen Geschwindigkeiten die Verkehrs- und Schulwegsicherheit, sowie die Wohn- und Aufenthaltsqualität generell verbessern. Mit Tempo 30 erfolgt eine klare Abgrenzung zwischen den Quartierstrassen mit Tempo 30km/h und den Hauptstrassen mit Tempo 50 km/h. Im nachfolgenden Konzeptplan ist eine potenzielle Zoneneinteilung für das Siedlungsgebiet von Kloten dargestellt.																																		
Konzeptplan	 Für folgende Strassenabschnitte wurde an den Quartierworkshops eine vertiefte Bearbeitungsstufe bezüglich Durchgangsverkehr (Schleichverkehr), Schulwegsicherheit, Sichtweiten und Gefahrenpotenziale gefordert: <table border="1"> <thead> <tr> <th>Quartier I</th> <th>Quartier II</th> <th>Quartier III</th> <th>Quartier IV</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Lägernstrasse</td> <td>Rankstrasse</td> <td>Talacherstrasse</td> <td>Buchhaldenstrasse</td> </tr> <tr> <td>Widenstrasse</td> <td>Flurstrasse</td> <td>Ruebisbachstrasse</td> <td>Buchwiesenweg</td> </tr> <tr> <td>Höhenweg</td> <td>Gerlisbergstrasse</td> <td>Birkenstrasse</td> <td>Schluefweg</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Auenstrasse</td> <td>Chasernweg</td> <td>Schwimmbadstrasse</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Härdlenstrasse</td> <td>Thalwiesenstrasse</td> <td>Schulstrasse</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>Weierstrasse</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>Hohrütistrasse</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>			Quartier I	Quartier II	Quartier III	Quartier IV	Lägernstrasse	Rankstrasse	Talacherstrasse	Buchhaldenstrasse	Widenstrasse	Flurstrasse	Ruebisbachstrasse	Buchwiesenweg	Höhenweg	Gerlisbergstrasse	Birkenstrasse	Schluefweg		Auenstrasse	Chasernweg	Schwimmbadstrasse		Härdlenstrasse	Thalwiesenstrasse	Schulstrasse			Weierstrasse				Hohrütistrasse	
Quartier I	Quartier II	Quartier III	Quartier IV																																
Lägernstrasse	Rankstrasse	Talacherstrasse	Buchhaldenstrasse																																
Widenstrasse	Flurstrasse	Ruebisbachstrasse	Buchwiesenweg																																
Höhenweg	Gerlisbergstrasse	Birkenstrasse	Schluefweg																																
	Auenstrasse	Chasernweg	Schwimmbadstrasse																																
	Härdlenstrasse	Thalwiesenstrasse	Schulstrasse																																
		Weierstrasse																																	
		Hohrütistrasse																																	
Massnahmentyp	☐ sofort erstellen	☐ Unterhaltsarbeiten	☒ Projekt lancieren																																
Problemdruck	☒ stark	☐ mittel	☐ gering																																
Kosten	☐ bis 0.3 Mio	☒ bis 1.0 Mio	☐ bis 5.0 Mio																																
Verantwortlichkeit	Stadt Kloten																																		
Weitere Beteiligte	Kapo, Stadtpolizei, VBG																																		
Nutzen / Ziele	• Aufwertung der Wohn- und Aufenthaltsqualität in den Quartieren • 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. Der Zugang zur Haltestelle, die Lage der Haltestelle oder das niveaufreie Ein- und Aussteigen ist oftmals nicht sichergestellt. Auf Basis des Behindertengleichstellungsgesetzes sind bis Bushaltestellen in den nächsten Jahren entsprechend anzupassen.

Massnahme

Die Haltestellen sind auf ihre Defizite hin zu überprüfen. Dabei ist der generelle Bedarf für zusätzliche Ausrüstung wie Witterungsschutz, Sitzgelegenheit, Papierkorb, Beleuchtung und elektronische Einrichtung mit dem Busbetreiber abzuklären. Ein Bedarf an Zusatzausrüstung besteht an Haltestellen mit einem hohen Fahrgastumschlag wie beispielsweise Zum Wilden Mann, Stadthaus, Bahnhof. Es wird empfohlen eine Prioritätenliste zu erstellen.



Anforderung an die Haltestelleninfrastruktur gemäss VBG

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, VBG, Postauto AG			
Weitere Beteiligte				

Nutzen / Ziele

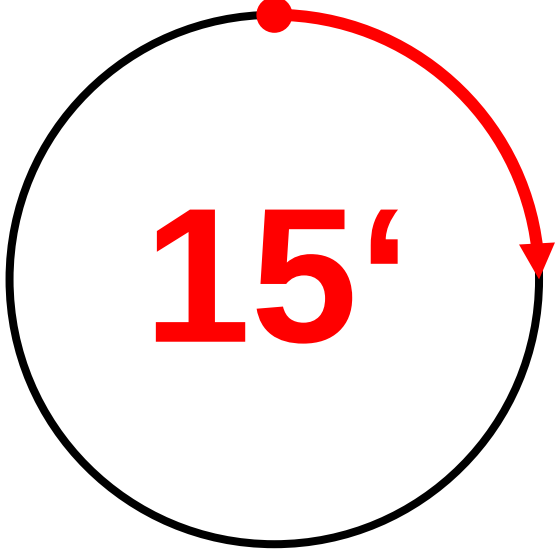
- Erfüllung Behindertengleichstellungsgesetz
- Komfortable Bushaltestellen
- Attraktives ÖV-Angebot
- Gestaltung öffentlicher Raum

Koordination

Diverse, im Rahmen von Sanierungen umgestalten

Priorität

☐ Erste ☒ Zweite ☐ Dritte

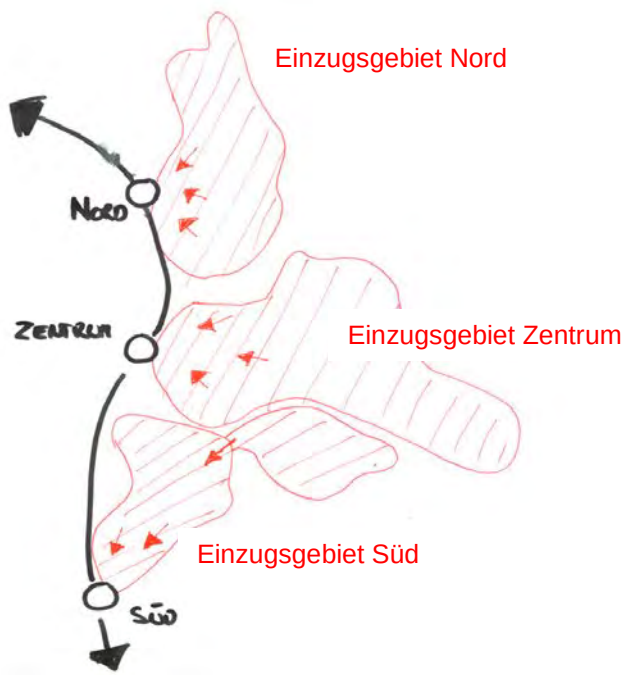
Optimierung ÖV-Angebot		Massnahmen-Nr.	C
Schwachstelle	An allen Quartierworkshop kam der Wunsch auf, das bestehende ÖV-Angebot attraktiver zu gestalten. Grundsätzlich wird gewünscht sowohl den 15'-Takt für die Bahnlinie S7 sowie den 15'-Takt auf allen städtischen Buslinien einzuführen.		
Massnahme	Die 4. Teilergänzung sieht keinen 15'-Takt für den Bahnhof Kloten vor, weil der Fahrplan auf den Bahnhof Zürich Flughafen ausgerichtet ist. Für einen Ausbau zu einem 15'-Takt auf den städtischen Buslinien sind zusätzliche Fahrzeuge erforderlich. Die Stadt Kloten setzt sich beim ZVV weiterhin aktiv für eine Verbesserung ein. Für das Gebiet Gerlisberg wird ein Sammel-Ruf-Taxidienst lanciert.  15' Punktuell wurden bereits Taktverdichtungen umgesetzt (Linie Nr. 733).		
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, ZVV		
Weitere Beteiligte	VBG, Postauto AG		
Nutzen / Ziele	• Attraktive ÖV-Angebot • Verlagerungseffekt • Städtisches Busnetz		
Koordination	Diverse		
Priorität	☐ Erste ☐ Zweite ☒ Dritte		

Beleuchtungskonzept		Massnahmen-Nr.	D
Schwachstelle	Für folgende Strassenabschnitte wurde während den Quartierworkshops die heutige Beleuchtung als ungenügend/mangelhaft beurteilt: • Hinterwidenweg • Bahndamm • Lägerstrasse • Radweg Kloten Zentrum bis Flughafen • Autobahnunterführungen • Prügelweg		
Massnahme	Im ersten Schritt sollte eine gesamtstädtische Analyse der Beleuchtungssituation durchgeführt werden. Im Sinne eines für alle nutzbaren Stadtraumes sollte im zweiten Schritt und auf Basis der Ergebnisse der Analyse die Ausarbeitung eines Beleuchtungskonzeptes in Betracht gezogen werden. Möglicher Inhalt sind Leitlinien für die Beleuchtungsart und/oder Beleuchtungstyp. Räumliche Betrachtung der Beleuchtung etc:		
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	• Optimierung der sozialen Sicherheit • Verbesserung der Verkehrssicherheit • Aufwertung des Stadtraums mit gestalterische Inszenierung • Gestaltung öffentlicher Raum		
Koordination	Unterhaltsarbeiten allgemein		
Priorität	☐ Erste ☐ Zweite ☒ Dritte		

Fussgängerstreifen		Massnahmen-Nr.	E
Ausgangslage	Besonders im Stadtzentrum, im Bereich des Bahnhofs Kloten sowie Umfeld der Schul- und Sportanlagen ist dem Fussverkehr hohe Aufmerksamkeit zu schenken. Die Sicherheit für die schwachen Verkehrsteilnehmer steht im Vordergrund.		
Schwachstelle	Während der Analyse der städtischen Situation konnten Mängel an den Querungsstellen/ Fussgängerstreifen von Hauptverkehrsstrassen (Dorf-, Schaffhauser-, Lufingerstrasse) oder von Sammelstrassen (Breiti- und Dietlikerstrasse, Werft- und Neubrunnenstrasse, Linden- und Industriestrasse) festgestellt werden. Teilweise konnten folgende Probleme definiert werden: • Zweckmässigkeit / Bedarf für einen Fussgängerstreifen • Lage/Anordnung in der Ideallinie (Umweg für den Fussverkehr) • fehlende Sichtweiten • nicht ausreichende Beleuchtung • keine einheitliche Ausgestaltung der Fussgängerstreifen entlang einem Strassenabschnitt • fehlende Behindertengerechtigkeit.		
Massnahme	Es wird empfohlen eine Schwachstellenanalyse über alle Fussgängerstreifen durchzuführen und die Querungsstellen/Fussgängerstreifen nach Priorität und Dringlichkeit zu sanieren.		
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	Kapo, Stadtpolizei		
Nutzen / Ziele	• Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Fussverkehr • Reduktion der Unfallschwere sowie Unfallhäufigkeit bei Fussgängerstreifen		
Koordination	Tempo-30 in den Wohnquartieren, Beleuchtungskonzept		
Priorität	☐ Erste ☒ Zweite ☐ Dritte		

Signalisation Wegnetz		Massnahmen-Nr.	F
Ausgangslage	Bzgl. Fuss- und Veloverkehr fehlt auf dem heutigen Stadtgebiet eine durchgehende und einheitliche Signalisation der wichtigen Zielpunkte wie Stadtzentrum, Flughafen, Stadthaus, Zentrum Schluefweg, Sportanlage Stighag, Dreifachturnhalle Ruebisbach etc. oder der Naherholungsgebiete wie Stadtpark, Butxenbüel, Holberg etc.		
Massnahme	Mit einer einheitlichen Signalethik können die wichtigen Zielpunkte für die Öffentlichkeit signalisiert werden. Eine weitere Möglichkeit zur Attraktivitätssteigerung des Fuss- und Veloverkehrs wäre die Erstellung einer Freizeitkarte, welche verschiedenen Routen enthält wie beispielsweise einen Stadtrundgang mit Sehenswürdigkeiten/historischen Gebäuden, einen Rundgang Flughafen mit beispielsweise 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 Signalethik-Standards • Darstellung des Fuss- und Radwegnetzes im Stadtplan und/oder an Infotafeln • Signalisation kommunaler Fuss- und Velorouten		
			
	Beispielhafte Signalisation in Bassersdorf		
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	• Signalisation der wichtigen Zielpunkte • Stadtmarketing/Signalethik Hinweis: Die Stadt möchte ein stadt eigenes Fuss- und Radwegnetz aufbauen. Aufgrund von laufenden Planungen wird die Massnahme trotz der Kosteneinschätzung in die dritte Priorität eingeordnet.		
Koordination	Stadtmarketing		
Priorität	☐ Erste ☐ Zweite ☒ Dritte		

Strassenraumgestaltung		Massnahmen-Nr.	G
Schwachstelle	Das Strassennetz repräsentiert den öffentlichen Raum jeder Stadt/Gemeinde. Heute bestehen entlang dem Strassennetz von Kloten unterschiedliche Querschnittsdimensionierungen. Es fehlen ein Wiedererkennungseffekt und eine einheitliche Gestaltung der öffentlichen Strassenräume.		
Massnahme	Ein Strassennetz muss unterschiedlichen Nutzungsinteressen gerecht werden. Die Strassen der Stadt Kloten lassen sich in fünf Nutzungstypen einteilen: 1. Hauptverkehrsstrassen 2. Zentrumstrassen 3. Hauptverbindungen für den Fuss- und Veloverkehr 4. Quartierstrassen (Alle Quartierstrassen mit oder ohne Tempo-30-Zone) 5. Industriestrassen Typ 1: Hauptverkehrsstrasse wie (Schaffhauserstrasse, Dorfstrasse oder Lindenstrasse) Ziel: Repräsentative Strassenraumgestaltung Umsetzung: Betriebs- und Gestaltungskonzepte Typ 2: Zentrumstrassen Ziel: Repräsentative Strassenraumgestaltung mit erhöhten Anforderungen für den Fussverkehr Umsetzung: Wettbewerb öffentlicher Raum Stadt Kloten Typ 3: Hauptverbindungen für den Fuss- und Veloverkehr Ziel: Repräsentative Fuss- und Veloverkehrsachsen (Altbach, Stighagweg) Umsetzung: Einheitliche Beleuchtung, Signalisation und Markierung Typ 4: Quartierstrassen (Alle Quartierstrassen mit oder ohne Tempo-30-Zone) Ziel: Einheitliche Strassenraumgestaltung, gezielte Verkehrsberuhigung Umsetzung: Standards für Querschnittanforderung, Trottoirüberfahrt, Horizontal- und Vertikalversatz, Bauelement, Beleuchtung, farbliche Gestaltung der Strassenoberfläche etc. Typ 5: Industriestrassen Ziel: Funktionaler Strassenquerschnitt (Oberfeldstrasse) Umsetzung: Vorstudie Industrie Kloten-Bassersdorf, evtl. Standards für Industriestrassen Für die unterschiedlichen Strassentypen sollten verschiedene Standards definiert werden. Diese dienen als Instrument, auf Basis dessen sich mittelfristig ein einheitliches Erscheinungsbild der Strassen während der Planung und Realisierung umsetzen lässt und die Ablesbarkeit der Strassenhierarchien vereinfacht wird.		
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	• Repräsentative Strassenraumgestaltung • Verdeutlichung der Netzhierarchie • Wiedererkennungseffekt		
Koordination	Diverse, Gestaltung öffentlicher Raum		
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	Um die Verkehrsleistung auf dem städtischen Strassennetz zu reduzieren und die Leistungsfähigkeit allgemein zu erhöhen, benötigt der abfliessende übergeordnete Verkehr eine direkte Lenkung an den nächsten Autobahnanschluss. Es ist zu prüfen, ob die Einzugsgebiete Nord, Zentrum und Süd an jeweils einem Autobahnanschluss zugeordnet werden können. Es ist allerdings zu beachten, dass der Anschluss Zentrum lediglich eine Halbanschluss ist. Die genaue Signalisation ist im Zuge eines Projektes genauer zu untersuchen und mit dem Kanton Zürich abzustimmen.
	
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	Astra, AfV
Nutzen / Ziele	• 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	☐ Erste ☒ Zweite ☐ Dritte

Parkierungskonzept	Massnahmen-Nr. I
Schwachstelle Massnahme	Heute sind in der Stadt Kloten verschiedene Tarifsyste-me für die öffentlichen Parkfelder vorhanden. Es wird empfohlen, ein flächendeckendes Parkierungskonzept zu erarbeiten. Das Parkierungskonzept soll das heutige Angebot optimieren und die Nachfrage besser steuern. Die Ziele des Parkierungskonzept sind: ▪ Eine einheitliche Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze im Zentrum, am Bahnhof und am Schluefweg ▪ Eine Erhöhung der Parkplatzfrequenz ▪ Direkte Führung des Parksuchverkehrs zu freien Parkfeldern Geeignete Massnahmen sind: ▪ Einheitliche Tarifstruktur (progressiver Ansatz) ▪ Beschränkung der Parkdauer ▪ Parkplätze für Lastfahrzeuge ▪ Parkinformationssystem (evtl. Parkleitsystem)
	
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	Private
Nutzen / Ziele	• Vermeidung von Parksuchverkehr • Reduktion des Verkehrsaufkommens • Einheitliche Tarifstruktur
Koordination	Diverse
Priorität	☐ Erste ☒ Zweite ☐ Dritte

Abklärungen mit Grundeigentümern		Massnahmen-Nr.	J
Massnahme	Für nachfolgende Anliegen sind Gespräche, Verhandlungen und Abklärungen mit Grundeigentümer erforderlich: Hotel Welcome-In: Car-Parkplatz Für das Hotel besteht derzeit keine Vorfahrts- und Anhaltemöglichkeit. Die Cars halten auf der Holberg-/Obstgartenstrasse und lassen die Hotelgäste ein- und aussteigen. Es entstehen Verkehrsbehinderungen mit Auswirkungen auf den Kreisel. Es ist gemeinsam mit den Hotelbetreibern eine Lösung zu erarbeiten. Parkplatz Spar: Verkehrskonzept Parkierung Die Fahrbeziehungen über das Trottoir zu den Parkplätzen des Spars führt zu Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr. Es ist mit dem Detaillist ein neues Parkierungskonzept zu erarbeiten. Swiss: Obstgartenstrasse Der Zugang zur Haltestelle Swiss ist für den Fussverkehr aus der Ostgartenstrasse nur über Umwege zu erreichen. Ein Durchgang über das Swissgelände würde die Situation für den Fussverkehr verbessern. Eine komfortable Lösung ist mit dem Grundeigentümer zu finden (evtl. Öffnung Zaun, Durchgang schaffen). Allegra: Die neuen Car PP sind im Projekt des Hotels Allegra berücksichtigt.		
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	Private		
Nutzen / Ziele	• Vertretung von unterschiedlichen Nutzungsinteressen • Erhöhung der Verkehrssicherheit • Schaffung komfortabler Verbindungen für den Fussverkehr		
Koordination			
Priorität	☒ Erste ☐ Zweite ☐ Dritte		

Veloparkierungskonzept		Massnahmen-Nr.	K
Ausgangslage	Die Stadt Kloten besitzt grosses Potenzial den Anteil Veloverkehr am Gesamtverkehr zu erhöhen. Die Stadt hat ein dichtes Velowegnetz. Die wichtigen Zielpunkte für den Veloverkehr wie das Zentrum, der Flughafen, der Bahnhof Kloten, der Bahnhof Balsberg oder die Bushaltestelle Wilden Mann liegen für einen Grossteil der Wohngebiete in weniger als 1 km Luftlinie. Das entspricht einer Fahrzeit von ungefähr 3 Minuten. Auch die Topografie bietet mit Ausnahme von Eggenwil oder Gerlisberg ausgezeichnete Voraussetzungen.		
Situation (1km Radius)			
Massnahme	Um das Umsteigen auf das Velo zu fördern, sind neben sicheren, direkten und attraktiven Veloverbindungen auch ausreichende und komfortable Veloparkierungsanlagen von grosser Bedeutung. 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.), sowie weitere innovative Ansätze, wie bspw. Veloverleihsysteme mit beispielsweise drei Stationen Flughafen, Bahnhof Kloten und Zentrum. Zudem können überwachte Velostationen am Bahnhof Kloten und Flughafen die Attraktivität des Veloverkehrs steigern. Die Förderung des Veloverkehrs könnte den Modal-Split positiv beeinflussen.		
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	Diverse		
Nutzen / Ziele	• Änderung des Modal-Split • Förderung der ökologischen Fortbewegungsmittel • Alternative zum motorisierten Verkehr		
Koordination			
Priorität	☐ Erste ☒ Zweite ☐ Dritte		

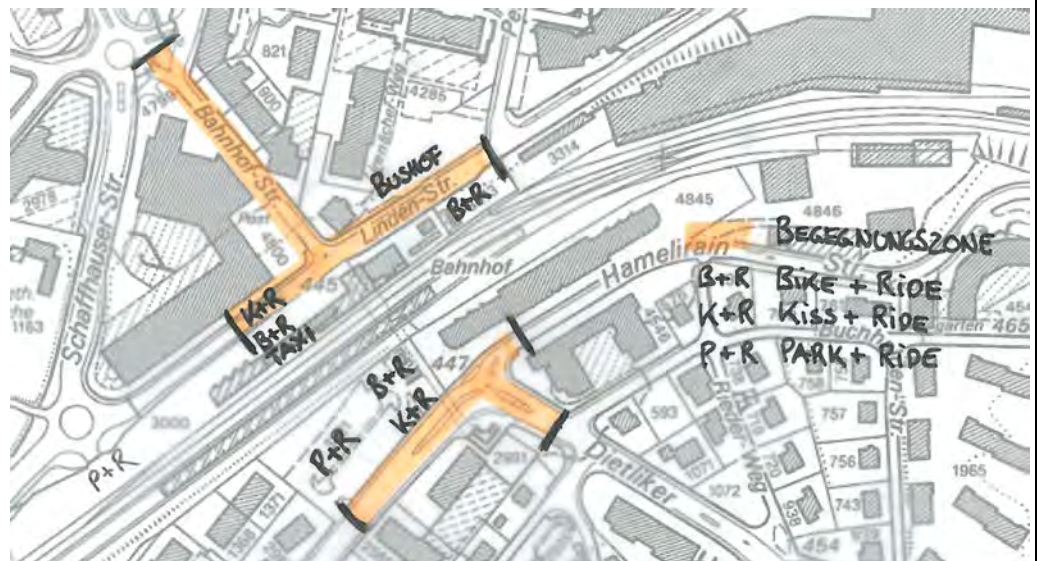
Behindertengerechte Wegketten		Massnahmen-Nr.	L
Ausgangslage	Auch die Stadt Kloten ist nach der eidgenössischen sowie der kantonalen Gesetzgebung verpflichtet den öffentlichen Strassenraum behindertengerecht zu erstellen. Der Strassenraum der Stadt Kloten ist bereits grösstenteils behindertengerecht ausgebaut. In Bezug auf die Wegketten sind jedoch bei den Verknüpfungspunkte oder Querungs stellen Mängel ersichtlich. Des Weiteren fehlt im Zentrum eine flächendeckende Behindertengerechtigkeit.		
Massnahme	Das Wegnetz insbesondere die Wegketten sind bei Sanierungsbedarf auf die behinderten Gerechtigkeit zu prüfen und anzupassen. Das Ziel ist behindertengerechte Wegketten zwischen dem Zentrum und dem Flughafen sowie ab dem Zentrum in die Quartiere anzubieten. Erhöhte Komfortansprüche werden dabei an das Stadtzentrum, an den Bahnhof Kloten und an die Wegverbindung an den Flughafen gestellt. Zu den wichtigsten Strassenelementen welche anzupassen sind zählen Verkehrsflächen für den Fuss- und Veloverkehr, die Bushaltestellen, die Fahrbahnquerungen sowie Unter-/ Überführungen und Parkfelder. 		
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	Behindertenkonferenz Kanton Zürich		
Nutzen / Ziele	- Erfüllung Behindertengleichstellungsgesetz - Attraktive Wegketten zwischen Zentrum und Flughafen, sowie ab Zentrum in die Quartiere		
Koordination	Diverse, fortlaufend bei Sanierungsbedarf		
Priorität	☐ Erste ☐ Zweite ☒ Dritte		

Masterplan Bahnhof Kloten**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 Radverkehr
- unattraktive Wegebeziehungen für den Langsamverkehr
- mangelhafte Organisation Haltestellen für den Busverkehr
- unterschiedliche Nutzungsinteressen

Die Gesamtsituation rund um den Bahnhof Kloten ist zu optimieren. Dazu gehört neben der optimalen betrieblichen Abwicklung des Gesamtverkehrs auch die repräsentative Gestaltung des Ankunftsorts.

Konzeptplan

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	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 Massnahmen 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

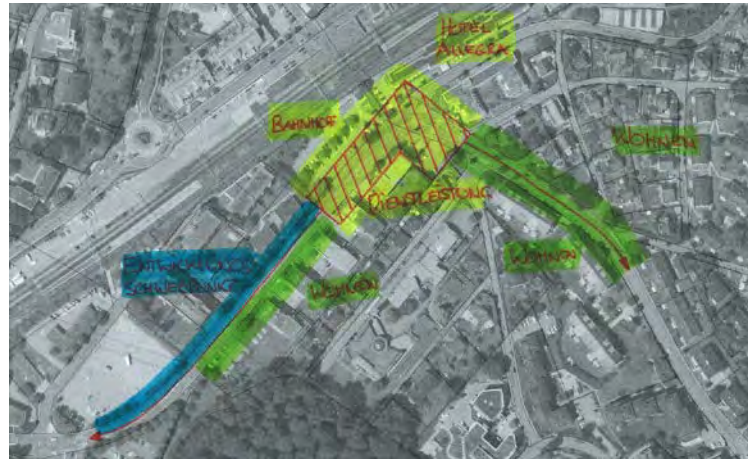
- ☒ Erste ☐ Zweite ☐ Dritte

Betriebs- und Gestaltungskonzept Breiti-/Dietlikerstrasse**Massnahmen-Nr. 2****Schwachstelle**

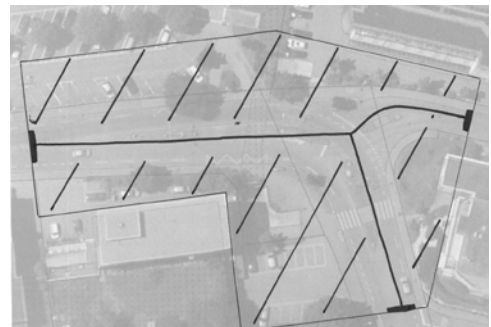
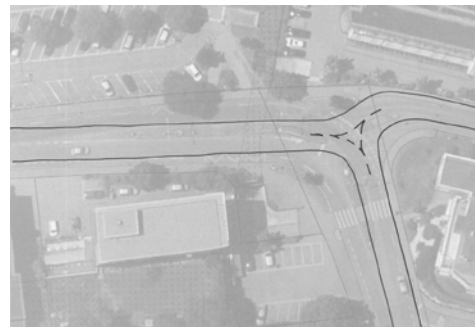
Auf der Breiti-/Dietlikerstrasse im Bereich des Bahnhofs verhindert die langgezogene und begrünte Trenninsel die direkte Quermöglichkeit für den Langsamverkehr zwischen Bahnhof Kloten und dem angrenzenden Quartier. Generell entspricht die Sammelstrasse durch den Linksabbiegestreifen, die markierte Mittellinie, den beidseitigen Radstreifen sowie die überdimensionierten Einmündungen nicht einer siedlungsorientierten Strasse, 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	☐ 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, Kapo, VBG			

Nutzen / Ziele

- Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Neugestaltung in Abstimmung mit der Bahnhofsentwicklung

Koordination

Tempo 30 in den Wohnquartieren, Masterplan Bahnhof

Priorität

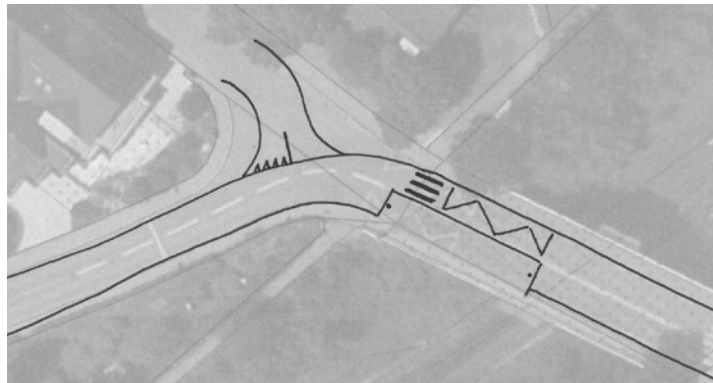
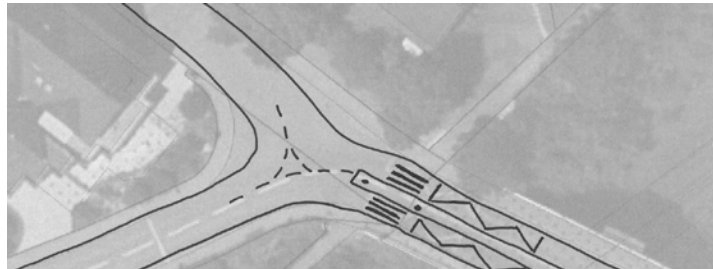
☐ Erste ☒ Zweite ☐ Dritte

Querung Werft-/Neubrunnenstrasse / Hinterwidenweg**Massnahmen-Nr. 3****Massnahme**

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.

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 Fahrtrichtungen
2. Mehrzweckstreifen zwischen den zwei Bushaltestellen
3. Evtl. Einführung von Tempo-30 im angrenzenden Quartier Holberg

Ansatz 1**Ansatz 2**

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, 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, Sanierungsplan 2014 (Brücke bereits Bestandteil des Sanierungsplanes), Fuss- und Veloweg Hinterwidenweg

Priorität

- ☒ Erste ☐ Zweite ☐ Dritte

Betriebskonzept Schaffhauserstrasse**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, die gewünschte Minimalbreite von 1.25m wird teilweise unterschritten. 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 Linksabbiegestreifen 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.

RVS-Massnahme – Im Zuge der aufgeführten Anpassungen sollte der Abgleich mit der regionalen Verkehrssteuerung erfolgen. Eine Verbesserung der aktuellen Situation für den öffentlichen Verkehr mittels Priorisierung wird empfohlen.

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, AfV

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**Priorität**

☐ Erste ☒ Zweite ☐ Dritte

Neugestaltung Bahnhofstrasse**Massnahmen-Nr. 5****Schwachstelle**

Die Bahnhofstrasse ist für den MIV im Einbahnverkehr in Fahrtrichtung Zentrumskeisel signalisiert. Der Veloverkehr ist im Gegenverkehr mit Unterstützung eines Velostreifens gestattet. Durch die senkrecht markierten Parkfelder entlang den privaten Liegenschaften besteht ein erhöhtes Konfliktpotenzial zwischen Veloverkehr und den motorisierten Verkehr bei Rückwärtsfahr- resp. bei Parkiermanövern.

Massnahme

Mit dem Masterplan Bahnhof und dem Bau des neuen Stadtplatzes wird langfristig eine generelle Neuorganisation angestrebt.
In Abklärung mit den privaten Eigentümer kann zumindest kurz- bis mittelfristig die betriebliche Organisation der Parkfelder optimiert werden (einheitliche Parkfeldmarkierung und einheitliche Parkierdauer).

Mögliche Neuorganisation der Bahnhofstrasse

Im Zuge der Gestaltung des öffentlichen Raumes wurde nachfolgender Optimierungsansatz angedacht:



© raderschallpartner ag, Studienauftrag Gestaltung öffentlicher Raum Kloten

Problemdruck	☐ sofort erstellen	☐ Unterhaltsarbeiten	☒ Projekt lancieren	☒ Anfrage Dritter
	☐ 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	Gewerbe Bahnhofstrasse, Stadtpolizei, <i>Pro Velo</i>			

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

Masterplanung Bahnhof und Gestaltung öffentlicher Raum, Neubau COOP

Priorität

☐ Erste ☒ Zweite ☐ Dritte

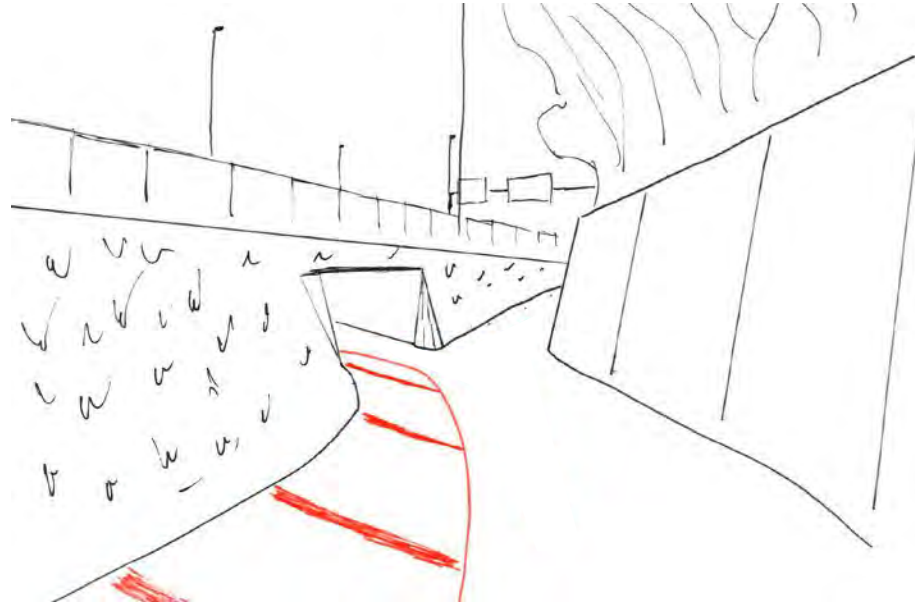
Fuss- und Velounterführung Autobahn**Massnahmen-Nr. 6****Schwachstelle**

Der signalisierte „Kein Vortritt“ in der Unterführung wird oft missachtet, was durch die eingeschränkten Sichtweiten und der Kurvensituation zu einem erhöhten Konfliktpotenzial führt.

Massnahme

Nach den Quartierworkshops wurde direkt die Rodung einzelner Hecken und Sträucher durchgeführt. Dies hat bereits zu Optimierungen bei der Sichtweite und somit zur Erhöhung der Sicherheit geführt.

Mit der Verlagerung der Markierung für den Fussverkehr auf die gegenüberliegende Wegseite könnte die Verbindung zwischen Werft und Flughafen noch sicherer gestaltet werden.

Verbesserte Situation**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

AfV

Weitere Beteiligte

Stadtpolizei, Kapo, Stadt Kloten

Nutzen / Ziele

- Minderung des Konfliktpotenzials zwischen Fuss- und Veloverkehr
- Klare Ablesbarkeit der Vortrittsregelung
- Erhöhung der Verkehrssicherheit

Koordination**Priorität**

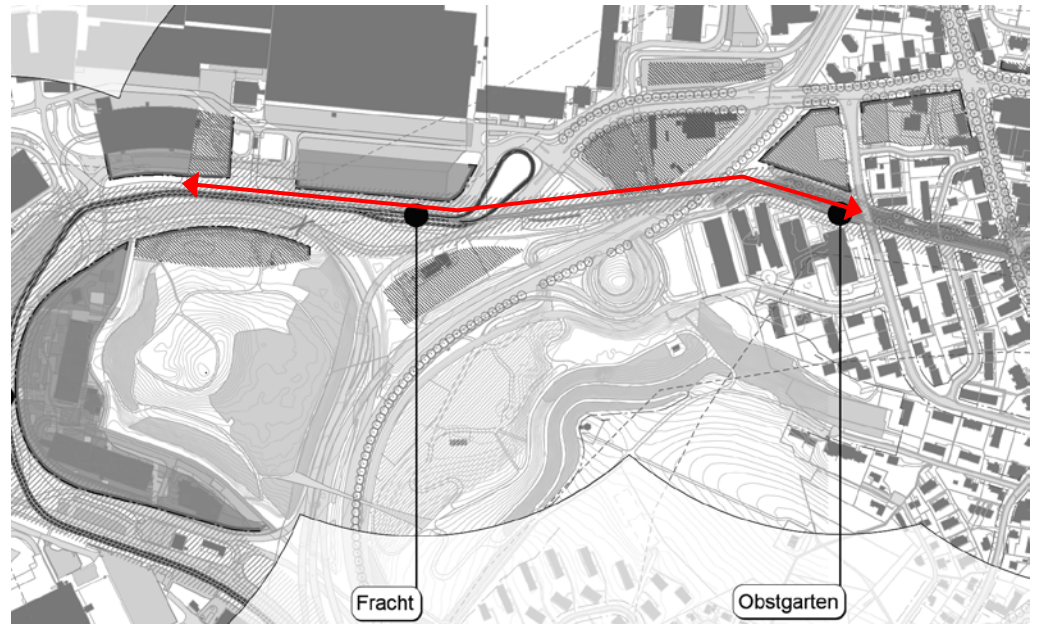
☐ Erste ☐ Zweite ☒ Dritte

Fuss- und Veloverbindung Flughafen-Zentrum**Massnahmen-Nr. 7****Schwachstelle**

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

Massnahme

Zusammen mit der Umsetzung der Glattalbahn-Plus besteht die Möglichkeit eine direkte Fuss- und Velowegverbindung zwischen dem Flughafen und dem Stadtzentrum zu realisieren. In der weiteren Projektierung ist eine direkte Linienführung entlang dem Bahn-Trasse weiterzuverfolgen. Dabei ist die komfortable und sichere Verknüpfung mit der nationalen Veloroute sicherzustellen.

**Neue Fuss- und
Radverkehrsverbin-
dung zwischen
Flughafen und Zent-
rum**


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, VBG			
Weitere Beteiligte	Diverse			

Nutzen / Ziele

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

Koordination Projekt Glattalbahn-Plus, Gestaltungsplan Brül

Priorität ☐ Erste ☐ Zweite ☒ Dritte

Reduktion Schleichverkehr Lägernstr./Widenstr./Höhenweg**Massnahmen-Nr. 8**

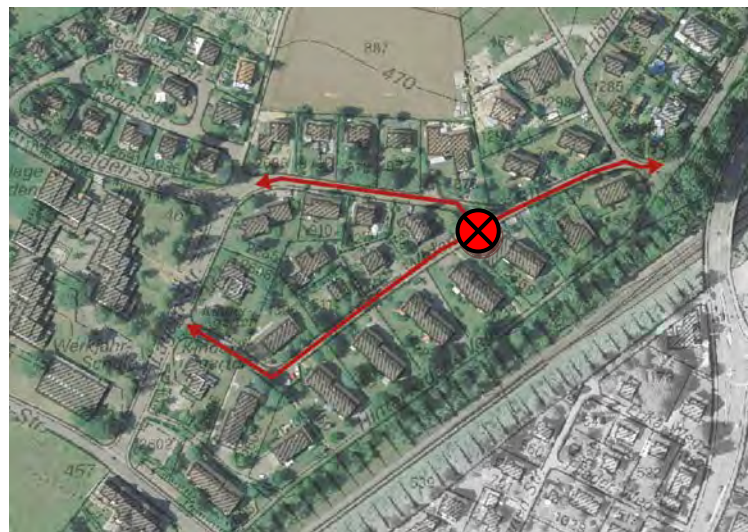
Schwachstelle Während den Quartierworkshops wurde der Durchgangsverkehr (Schleichverkehr) durch das Wohnquartier beanstandet. Die Verbindung Lägernstr.-Widenstr./Höhenweg wird als Abkürzung zur Hauptstrasse genutzt. Der quartierfremde Verkehr verursacht Lärmemissionen und führt zur Einschränkung der Verkehrssicherheit entlang der Strassen. Besonders die Sicherheit für den Schulwegverkehr an das Schulhaus Hinterwiden wird als unzureichend taxiert.

Massnahme Die Sicherheit kann durch verschiedene verkehrsberuhigende Massnahmen erhöht werden, z.B. mit der Signalisation eines Fahrverbots, der Markierung von zusätzlichen blauen Parkfeldern, dem Anbringen von seitlichen Einengungen, der Signalisation von „Achtung Schule“, der Umsetzung von Tempo 30 oder der Sperrung der Durchfahrt für den motorisierten Verkehr.

Letztlich ermöglicht nur eine Sperrung eine konsequente Vermeidung von quartierfremden Verkehr. Die Sperrung gilt auch für Quartierbevölkerung.

vorgesehene Massnahmen Im genannten Perimeter stehen Werkleitungssanierungsarbeiten an. Der Knoten Lägern-/ Widenstrasse wird umgebaut. Zudem soll auf der nördlichen Seite der Widenstrasse ein Trottoir erstellt werden.

Neben den geplanten Massnahmen ist auch die Einführung von Tempo-30 im gesamten Quartier durch ein Gutachten zu klären (Modul1) sowie die Sperrung der Strasse im Knotenbereich zu prüfen (Modul 2).

Sperrung Strasse

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	Kapo, Stadtpolizei			

Nutzen / Ziele

- Erhöhung der Schulwegsicherheit
- Vermeidung von quartierfremden Verkehr
- Betrifft auch die Quartierbevölkerung

Koordination Tempo 30 in den Wohnquartieren, Unterhaltsarbeiten Widenstrasse

Priorität ☒ Erste ☐ Zweite ☐ Dritte

Fuss- und Veloverbindung Hinterwidenweg**Massnahmen-Nr. 9**

Schwachstelle Mit der Realisierung der Glattalbahn 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	☐ 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	Kapo, 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. Die Massnahme wird trotz der Kosten- und Problemeinschätzung in die dritte Priorität eingeordnet.

Koordination Querung Werft-/Neubrunnenstrasse/Hinterwidenweg

Priorität ☐ Erste ☐ Zweite ☒ Dritte

Verkehrskonzept Zentrum

Massnahmen-Nr. 10

Schwachstelle

An allen Quartierworkshops wurde die fehlende Linksabbiegebeziehung am Knoten Wilden Mann in die Schaffhauserstrasse kritisiert. Durch die fehlende Linksabbiegemöglichkeit entsteht Durchgangsverkehr (Schleichverkehr) durch das Zentrum. Des Weiteren entstehen U-Turns im Bereich der BP-Tankstelle oder Flughafen. Es besteht keine einheitliche Signalisation oder gezielte Verkehrsführungen. An den Quartierworkshops kam der Wunsch auf, ein Verkehrskonzept mit einer klaren Verkehrshierarchie für das Zentrum von Kloten zu prüfen.

Massnahme

Ein Verkehrskonzept für das Zentrum bietet die Möglichkeit die verschiedenen Schwachstellen und Anliegen aufzunehmen sowie daraus eine gemeinsame Verkehrsstrategie zu formulieren. Entsprechende Massnahmen lassen sich mit den aktuellen Planungen wie Masterplan Bahnhof, Verkehrsberuhigung Zentrum, Glattalbahn, Stadtplatz, Tempo 30 oder Begegnungszone koordinieren und es besteht die Möglichkeit den Schleichverkehr zu kanalisieren.

Situationsplan



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

AfV, VBG, Kapo

Nutzen / Ziele

- Koordination mit den aktuellen Planungen
- Vermeidung von Durchgangsverkehr durch das Zentrumsgebiet
- Klare Verkehrshierarchie
- Einheitliche Verkehrslenkung, Signalisation und Markierung

Koordination

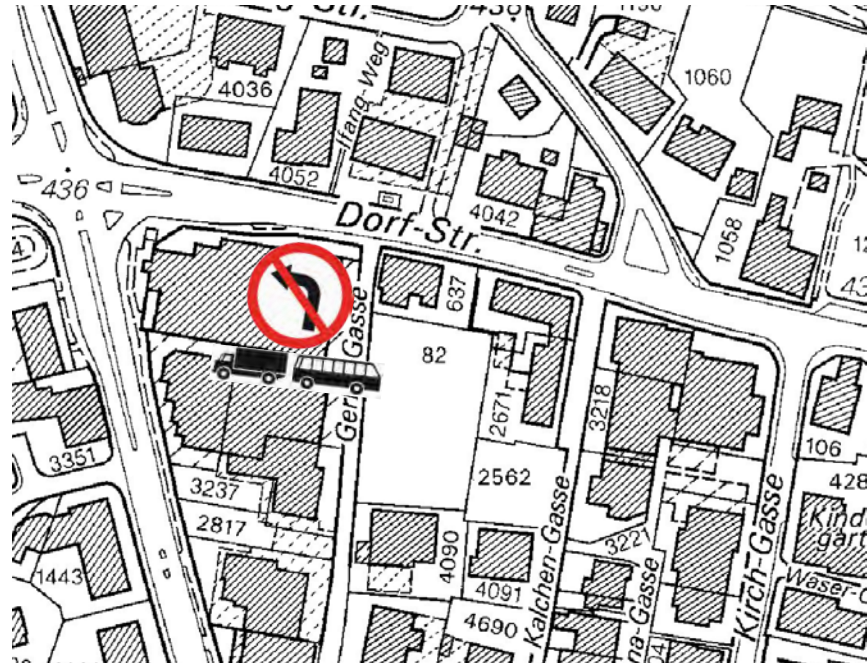
Masterplanung Bahnhof, Buskonzept, Glattalbahn, Tempo 30 in den Wohnquartieren

Priorität

☒ Erste ☐ Zweite ☐ Dritte

Linksabbiegeverbot Gerbegasse / Dorfstrasse**Zentrum****Massnahmen-Nr. 11****Massnahme**

An den Quartierworkshops wurde die Anlieferung durch Schwerverkehr an der Gerbe-Gasse kritisiert. Bemängelt wurde dabei die Behinderung durch den Warenumsatz und der daraus entstehenden Rückstaussituation in der Gerbe-Gasse sowie die Behinderung der Einfahrt aus der Dorfstrasse in die Gerbe-Gasse. Aufgrund der Kernzone sind andere Anlieferungsmöglichkeiten schwierig zu organisieren. An der Kalchen-Gasse besteht ein Linksabbiegeverbot für schwere Motorfahrzeuge. Diese Signalisation ist für die Gerbe-Gasse ebenfalls prüfenswert.

Situationsplan**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, Kapo

Weitere Beteiligte

Stadt Polizei, Kapo

Nutzen / Ziele

- Verbesserung der Rückstaussituation in der Gerbe-Gasse

Hinweis:

Die Signalisation wurde bereits von der KAPO verfügt und wird 2013 aufgestellt.

Koordination

Verkehrskonzept Zentrum

Priorität
☒ Erste
 ☐ Zweite
 ☐ Dritte

Betriebliche Neuorganisation 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 ungern genutzt. Oft wird die Strasse oberirdisch gequert, was zu kritischen Situationen zwischen dem Fussverkehr und dem Fahrzeugverkehr führt. Die Dorfstrasse (Kantonsstrasse) wurde 2006 saniert. Eine Optimierung ist daher vor allem innerhalb des bestehenden Strassenraumes zu prüfen.

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 Querungssituation kann mit der Erstellung eines Mehrzweckstreifens zwischen der Einmündung Gerlisbergstrasse bis zur Einmündung Kalchen-Gasse 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 Quermöglichkeit 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. In Fahrtrichtung Flughafen sind für die Haltestellen Kirchgasse und Lindenstrasse (sowie in Fahrtrichtung Bassersdorf die Haltestellen Lindenstrasse und Rankstrasse) 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**

☐ 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, AfV

Weitere Beteiligte

Stadtpolizei, VBG, Kapo

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

- Verkehrskonzept Zentrum
- Vorleistung für RVS und Glattalbahn

Hinweis:

Die Stadt hat sich bereits für eine betriebliche Neuorganisation der Dorfstrasse eingesetzt. Das AfV stellt sich i.d.R. gegen die Erstellung von Fahrbahnhaltestellen. Die Dorfstrasse wurde zudem erst vor kürzerer Zeit saniert.

Priorität

☒ Erste ☐ Zweite ☐ Dritte

Neugestaltung Lindenstrasse**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 Langsamverkehr und dem motorisierten Verkehr.

Am Quartierworkshop wurde zudem die Knotensituation Petergasse / Lindenstrasse bemängelt. Der motorisierte Verkehr missachtet die Vorrangsregelung 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.

Langfristig wird mit dem Masterplan Bahnhof eine generelle Überarbeitung angestrebt. Das Betriebs- und Gestaltungskonzept soll dann als Bestandteil in den Masterplan integriert werden.

Petergasse/ Lindenstrasse

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

Variante 1

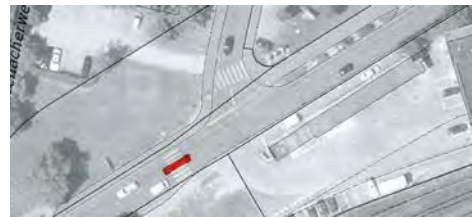
Aufhebung des Fussgängerstreifens

Variante 2

Aufwertung mit einer Mittelinsel

Variante 3

Verschiebung des Fussgängerstreifens



Spätestens für das Jahr 2015/2016 stehen Sanierungsarbeiten an. Die Massnahmen an der Lindenstrasse sind mit dem Masterplan Bahnhof abzustimmen.

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

Kapo, Stadtpolizei

Nutzen / Ziele

- Erhöhung der Verkehrssicherheit

Koordination

Tempo 30 in den Wohnquartieren, Masterplan Bahnhof

Priorität

☒ Erste ☐ Zweite ☐ Dritte

Zugang Bushaltestelle Obstgartenstrasse**Massnahmen-Nr. 14****Schwachstelle**

Von der Schützenmattstrasse aus fehlt eine direkte Verbindung für den Fussverkehr an die Bushaltestelle Obstgartenstrasse.

Massnahme

Zur Verbesserung der Erreichbarkeit sollte der Zaun entfernt und der Busch geschnitten werden. Die Anpassung der Parkfelder (evtl. Breite oder Reduktion eines Parkfeldes) ist vorzusehen, um den Durchgang zur Haltestelle zu gewährleisten.

Eine andere Möglichkeit ist die Verlagerung der Haltestelle auf die Obstgartenstrasse.

Situationsplan**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, Grundeigentümer, VBG

Weitere Beteiligte**Nutzen / Ziele**

- Verbesserung der Erreichbarkeit der Bushaltestelle Obstgartenstrasse

Koordination**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.

Massnahme
Variante 1

Es ist eine Sperrung der Birchwilerstrasse aus Richtung Birchwil kommend (Bereich Knoten Dorfstrasse) zu prüfen. Mit Variante 1 kann zumindest der Schleichverkehr aus Richtung Nürensdorf/Birchwil umgeleitet werden.

Massnahme
Variante 2/a

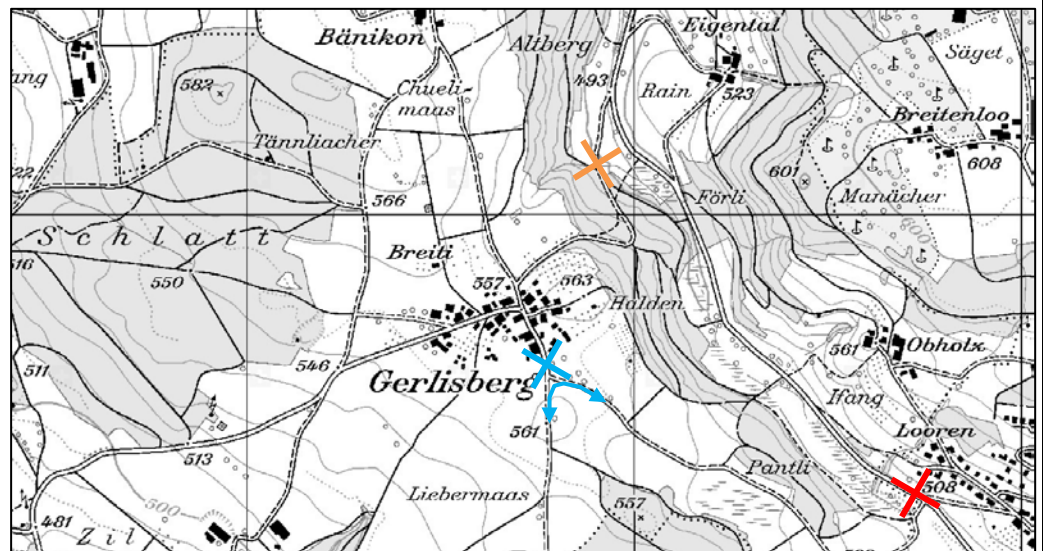
Zur wirksamen Vermeidung des Schleichverkehrs wird mit Variante 2 eine Sperrung an der Gerlisbergstasse ab Eingang Gerlisberg empfohlen. Der massgeblich störende Ost-West Durchgangsverkehr wird dadurch verhindert.

Massnahme
Variante 2/b

Für eine konsequente Vermeidung von Schleichverkehr kann eine zweite Sperrung an der Eigentalstrasse vorgesehen werden. Der Nord-Süd Durchgangsverkehr wird dadurch zusätzlich unterbrochen. Diese Sperrung schränkt jedoch auch die Erreichbarkeit von Gerlisberg ein.

Die Einführung von Tempo-30 in Gerlisberg ist in Betracht zu ziehen. Auch die Reduktion des Schleichverkehrs durch Bänikon mittels geeigneter Massnahme ist im Konzept zu prüfen.

Konzeptplan



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

AfV, Kapo

Nutzen / Ziele

- 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

Planungen zur Sperrung der Eigentalstrasse (Kantonsstrasse), Unterhaltsarbeiten Birchwilerstrasse/Oberer Äntschbergweg, grossräumige Betrachtungen hinsichtlich Verkehrsverlagerung sowie die Einführung von Tempo-30 sind zu prüfen.

Priorität

☒ Erste ☐ Zweite ☐ Dritte

Verkehrskonzept Gerlisbergstrasse**Massnahmen-Nr. 16****Schwachstelle**

Im Umfeld der Gerlisbergstrasse bestehen vor allem zu Spitzenzeiten verkehrlich schwierige Situationen. Zwischen Sportweg und Dorfstrasse können Konflikte zwischen Fahrzeugverkehr (trotz Fahrverbot) und Langsamverkehr beobachtet werden. Die Querungssituation in Verlängerung des Sportweges über die Gerlisbergstrasse ist aus Sicht der Bevölkerung nicht ausreichend gesichert und führt ebenfalls zu Konflikten zwischen dem querenden Langsamverkehr und dem MIV.

Durch den Schleichverkehr über Gerlisberg ist am Knoten Dorfstrasse besonders zu Spitzenzeiten Rückstau zu beobachten, da die Einfahrt in die Dorfstrasse aufgrund der hohen Verkehrsmengen nur verzögert abgewickelt werden kann. Der Rückstau führt zu unübersichtlichen Situationen; Kinder queren zwischen den Fahrzeugen und werden vom Gegenverkehr kaum wahrgenommen. Der Rückstau führt zudem zu Fahrzeitverlusten beim ÖV.

Das Verkehrsaufkommen wird von den Anwohnenden als unangenehm und dem Umfeld nicht angemessen wahrgenommen.

Es ist ein Konzept zur Erhöhung der Sicherheit für den folgenden Perimeter zu erarbeiten:

Massnahme**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

Kapo, Stadtpolizei, VBG

Nutzen / Ziele

- Aufwertung der Wohn- und Aufenthaltsqualität im Quartier
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Erhöhung der Schulwegsicherheit

Koordination

Verkehrskonzept Gerlisberg, Unterhaltsarbeiten Immerweg
Werden die Massnahmen des Massnahmenblatts Nr. 15 umgesetzt, kann auf die Erarbeitung der Massnahme Nr. 16 vor allem im Bereich der Gerlisbergstrasse verzichtet werden.

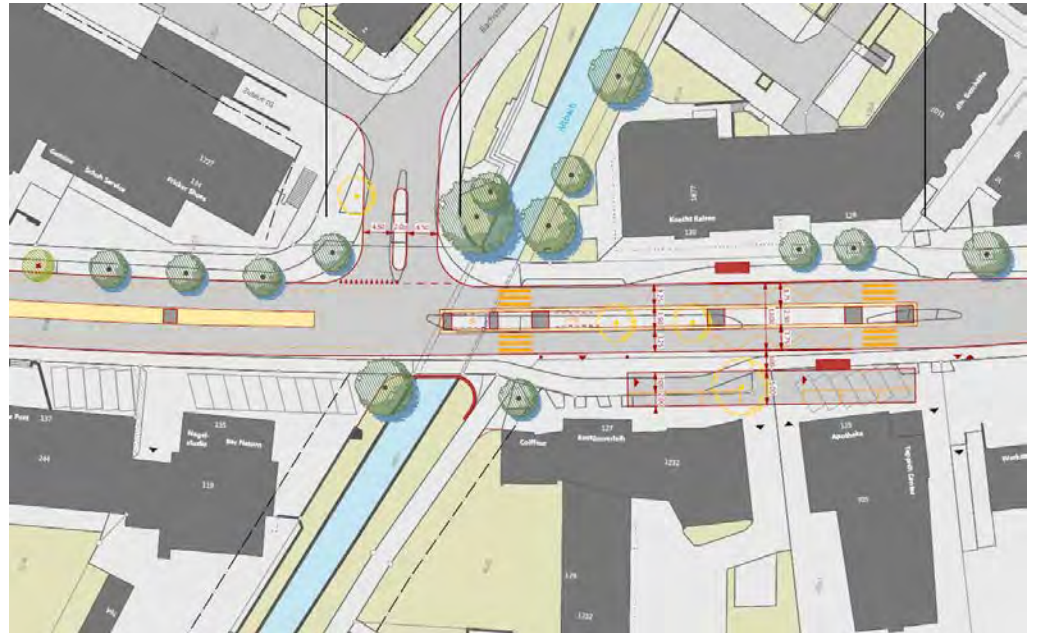
Priorität

☐ Erste ☒ Zweite ☐ Dritte

Betriebs- und Gestaltungskonzept Schaffhauserstrasse**Massnahmen-Nr. 17****Schwachstelle**

Für die Schaffhauserstrasse wurde bereits in den letzten Jahren in Zusammenarbeit mit dem Kanton ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) erarbeitet. Das BGK sieht vor, den Abschnitt zwischen Kreisel Lindenstrasse und dem Knoten Wilden Mann aus Sicht Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität zu optimieren.

Besonders Massnahmen im Bereich der Querungsstelle über die Schaffhauserstrasse in Verlängerung der Langsamverkehrsachse entlang des Altbachs sowie die Reduktion der Geschwindigkeit entlang des Strassenabschnittes sollen die Sicherheit an der Strasse erhöhen.



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	Kapo, Stadtpolizei, VBG			

Nutzen / Ziele	• Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr • Erhöhung der Wohn- und Lebensqualität • Attraktivitätssteigerung öffentlicher Raum
-----------------------	--

Koordination	Verkehrskonzept Zentrum
---------------------	-------------------------

Priorität	☒ Erste	☐ Zweite	☐ Dritte
------------------	---	---------------------------------	---------------------------------

Optimierung Sichtweiten Thalstrasse/Sportweg**Massnahmen-Nr. 18****Schwachstelle**

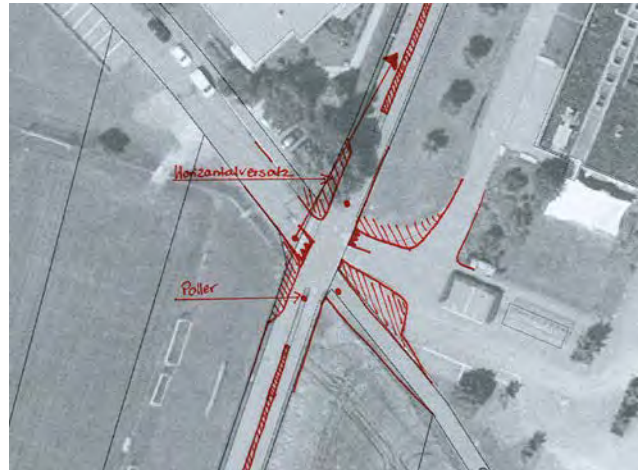
Am Knoten Thalstrasse/Sportweg bestehen eingeschränkte Sichtweiten. Die Querung für den Langsamverkehr sowie für den MIV gestaltet sich unübersichtlich. Besonders die Zufahrt zum Sportplatz und der unerlaubte Schleichweg (MIV) über den Sportweg tragen zu erheblichen Konflikten zwischen den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden bei.

Massnahme

Im Zuge der Sanierungsarbeiten im Quartier wird auch der Knoten Thalstrasse/Sportweg angepasst. Es sind verschiedene Massnahmen zu prüfen. Folgende Massnahme könnte die Situation entschärfen:

Mögliche Massnahmen

Horizontalversätze für die Optimierung der Sichtweiten und Konzentration Zu-/Wegfahrt Sportplatz



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	Kapo, Stadtpolizei			

Nutzen / Ziele

- Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Gewährleistung der Sichtweiten
- Klärung der Situation

Hinweis:

Kann im Zuge der Sanierung Talstrasse (2014) ausgeführt werden, daher erhält die Massnahme erste Priorität.

Koordination

Verkehrskonzept Gerlisbergstrasse

Priorität

- ☒ Erste ☐ Zweite ☐ Dritte

Querung Lufingerstrasse**Massnahmen-Nr. 19****Schwachstelle**

Im Bereich Lufinger-/ Talacherstrasse und Chasernweg gestaltet sich die Situation für den Langsamverkehr 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 sind schnelle Abbiegebeziehungen des MIV 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, AfV

Weitere Beteiligte

Kapo

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

Priorität

☐ Erste ☐ Zweite ☒ Dritte

Betriebs- und Gestaltungskonzept Rankstrasse**Massnahmen-Nr. 20****Schwachstelle**

An den Quartierworkshop 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 Quermöglichkeit 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 wurde das missverständliche Doppelangebot sowie die Bedienung und Zugang an die Bushaltestellen beanstandet.

Massnahme

Mit der Einführung von Tempo 30 sind verkehrsberuhigende und gestalterische Massnahmen im Zuge eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes oder Tempo-30-Konzeptes zu prüfen resp. geeignete verkehrsberuhigende Massnahmen, die den Busbetrieb nicht einschränken.

Situation**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, Kapo

Nutzen / Ziele

- Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Neugestaltung

Koordination

Tempo 30 in den Wohnquartieren, Unterhaltsarbeiten Rankstrasse, Konzept Gerlisberg (Sperrung Gerlisberg verringert Anteil Durchgangsverkehr und somit eine Erhöhung der Sicherheit und Verbesserung der Verkehrssituation im Quartier)

Priorität

☐ Erste ☒ Zweite ☐ Dritte

Längs- und Querverbindung Lufinger-/Alte Landstrasse (LV)**Massnahmen-Nr. 22****Schwachstelle**

Der Fuss-/Radweg entlang der Lufingerstrasse variiert in seiner Breite. An den schmaleren Stellen kommt es vor allem bei Velogegeverkehr zu kritischen Situationen. Nach Schulschluss laufen zudem viele Kinder auf dem Fuss-/Radweg. Bei Rangeleien können gefährliche Situationen zwischen dem Fussverkehr und dem MIV beobachtet werden. Die Fussgängerunterführung unter der Lufingerstrasse wird von der Bevölkerung eher als unattraktiv empfunden und teilweise sogar gemieden. Oberirdisches Queren führt zu kritischen Situationen.

Massnahmen

Aus verkehrsplanerischer Sicht ist die Situation im genannten Abschnitt übersichtlich und für den Fussverkehr klar dargestellt. Rangeleien zwischen Schulkindern können nur von den Kindern selbst vermieden werden und sind nicht kontrollierbar. Zur Erhöhung der Sicherheit wäre eventuell eine gelbe Randmarkierung auf dem Fuss-/Radweg parallel zur Strasse möglich. Die Beleuchtung des Fuss-/Radweges könnte zudem optimiert werden.

Die Nutzung der Unterführung sowie des Fussgängerstreifens durch den Fussverkehr kann nicht erzwungen werden. Auch hier könnten Sperrelemente das oberirdische Queren verunmöglichen.

Ist-Situation

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, AfV			
Weitere Beteiligte	Kapo			

Nutzen / Ziele

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

Hinweis:

Am 24. Juni 2013 fand eine Sitzung des Elternrats statt. Die KAPO war ebenfalls bei der Sitzung vertreten. Mit zusätzlichen Markierungen von Velopiktogrammen auf dem Trottoir sowie rigorosem Baumschnitt entlang des Fussgängerbereiches konnte die Lesbarkeit des Strassenraums verbessert sowie die Platzverhältnisse auf dem Trottoir optimiert werden. Die Sicherheit entlang des Strassenzuges konnte für den Fussverkehr somit bereits 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. Schnelle Fahrweisen der talwärts verkehrenden Fahrzeuglenker führen besonders beim Queren zu kritischen Situationen für den Fussverkehr. Das Fehlen des Trottoirs auf Seite der Haltestelle führt dazu, dass der Fussverkehr auf der Strasse läuft 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. Massnahme Nr. 3 Neubrunnenstrasse Variante 1)		
	☐ 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	Kapo, 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. Die Massnahme wird trotz anderer Kosten- und Problemeinschätzung in die dritte Priorität eingeordnet.		
Koordination	Tempo-30 in den Wohnquartieren, evtl. mit Unterhaltsarbeiten Alte Landstrasse		
Priorität	☐ Erste ☐ Zweite ☒ Dritte		

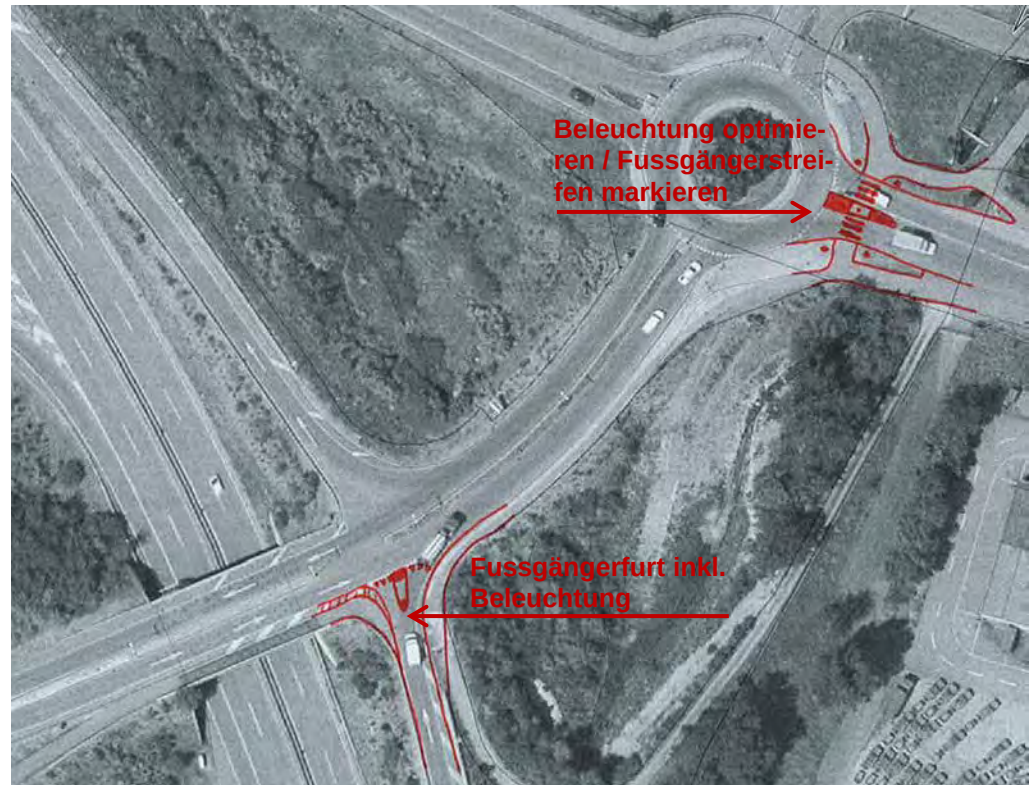
Veloverbindung Ruebisbach-Flughafen**Massnahmen-Nr. 24****Schwachstelle**

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 Langsamverkehr gezwungen die Autobahnausfahrt (ohne Schutzvorkehrung) zu queren. Dies führt zu kritischen Situationen zwischen dem Langsamverkehr 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**

☐ 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

Kanton Zürich (Projekt wurde bereits lanciert, verschiedene Massnahmen werden geprüft)

Weitere Beteiligte

KAPO, AfV, Astra

Nutzen / Ziele

- Verbesserung der Langsamverkehrsführung aus dem Hohrainliquartier Richtung Panzerpiste

Koordination**Priorität**

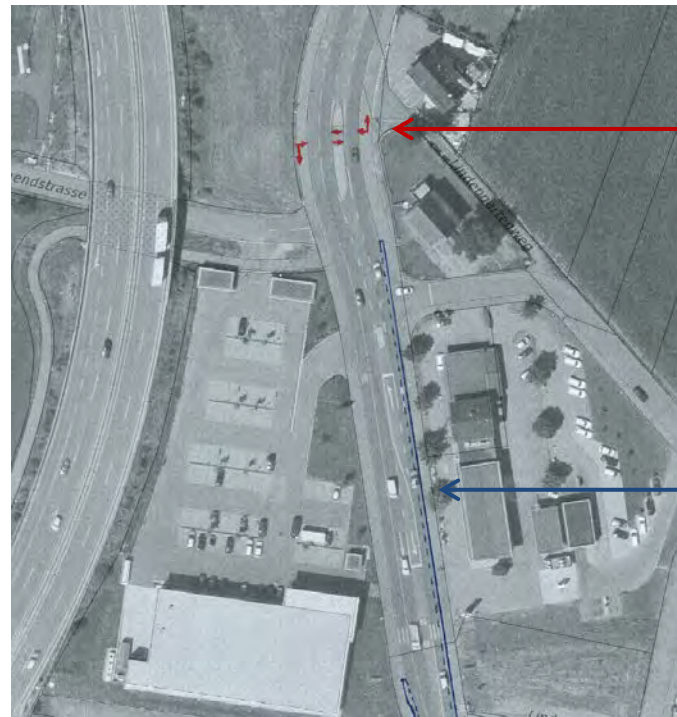
☐ Erste ☒ Zweite ☐ Dritte

Querung Schaffhauser-/ Lindengartenweg / Flughafen**Massnahmen-Nr. 25****Schwachstelle**

Die drei bestehenden Fussgänger- und Velofurten entlang der Schaffhauserstrasse dienen der Querung für den Fuss- und Veloverkehr zwischen Lindengartenstrasse und Flughafen/Panzerpiste. Die verschiedenen Velobeziehungen führen zu unterschiedlichen Querungssituationen. Diese unklare Veloführung kann zu Konflikten zwischen dem Veloverkehr und dem motorisierten Verkehr führen.

Massnahme

Das Ziel ist eine sichere Veloquerung anzubieten. Dazu ist die Hauptveloquerung zu verdeutlichen. Dazu wird empfohlen entsprechende Richtungspfeile und Velosymbole auf den Trottoirs und auf der Mittelinsel Querung zu markieren.

Massnahmenplan

Hauptveloquerung
Pfeile und Symbol markieren

Vorprojekt Schaffhauserstr.
Randstein anpassen und
Radstreifen markieren

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	KAPO, AfV			

Nutzen / Ziele

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Klärung der Situation

Koordination

Vorprojekt „Zum Wilden Mann“ Lindengartenstrasse, Radweg, Bushaltestelle, Fahrbahn

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	☐ 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	Kapo			

Nutzen / Ziele

- Klärung der Situation

Koordination Tempo-30 in den Wohnquartieren

Priorität ☐ Erste ☐ Zweite ☒ Dritte

Querung Egetswiler / Lufingerstrasse**Massnahmen-Nr. 27****Schwachstelle**

Aus Sicht der Bevölkerung ist die Furt für den Fuss- und Veloverkehr als unsicher einzustufen. Die hohen Geschwindigkeiten der herannahenden Fahrzeuge führen zu einem negativen subjektiven Sicherheitsempfinden.

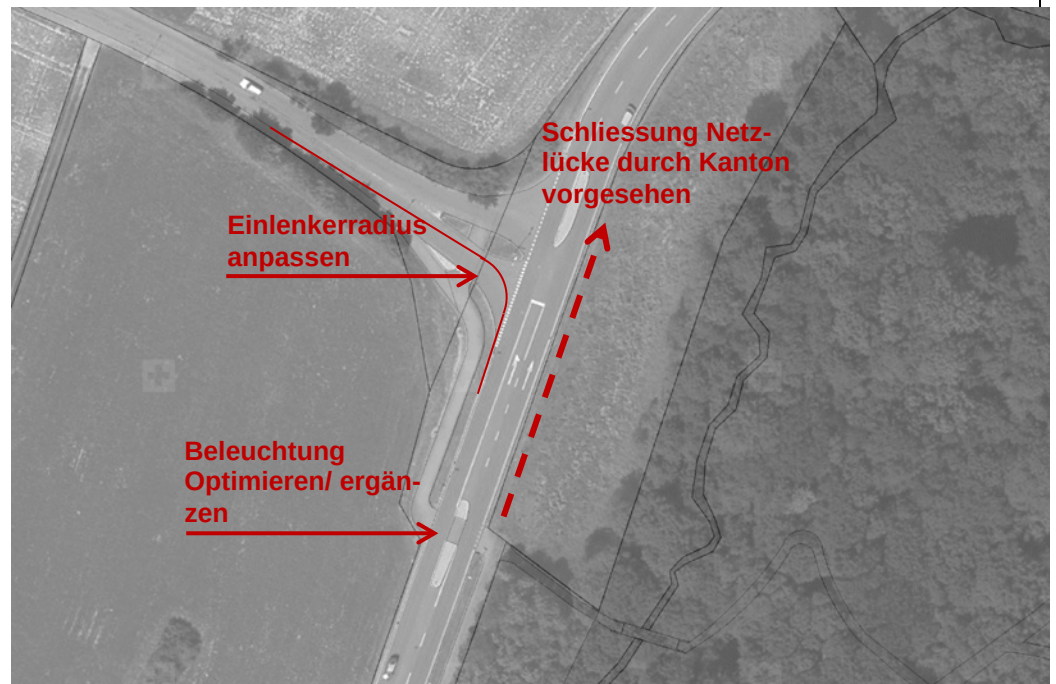
Richtung Chloos fehlt gänzlich eine Veloverkehrsführung, was zu Umwegfahrten führt. Zudem ist die Verbindung schlecht signalisiert.

Die Abbiegebeziehungen erfolgen mit hohen Geschwindigkeiten und haben negativen Einfluss auf die Sicherheit des querenden Langsamverkehrs.

Massnahme

Der Kanton hat die Velowegverlängerung bereits vorgesehen. Der Umsetzungszeitpunkt ist aber noch offen.

Die bestehende Furt für den Fuss- und Veloverkehr ist aus Aspekten der Sicherheit (Sichtbeziehungen, Aufstellschutz zum Queren in zwei Etappen etc.) grundsätzlich nicht zu bemängeln. Evtl. könnte die Furt noch zusätzlich beleuchtet werden. Zudem wäre die Herabsetzung der signalisierten Geschwindigkeit von 80 auf 60km/h prüfenswert.



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	KAPO, AfV			

Nutzen / Ziele

- Optimierung der Sicherheit für den Langsamverkehr
- Steigerung der Attraktivität für den Veloverkehr durch Schliessung der Netzlücke

Koordination

Unterhaltsarbeiten Egetswilerstrasse

Priorität

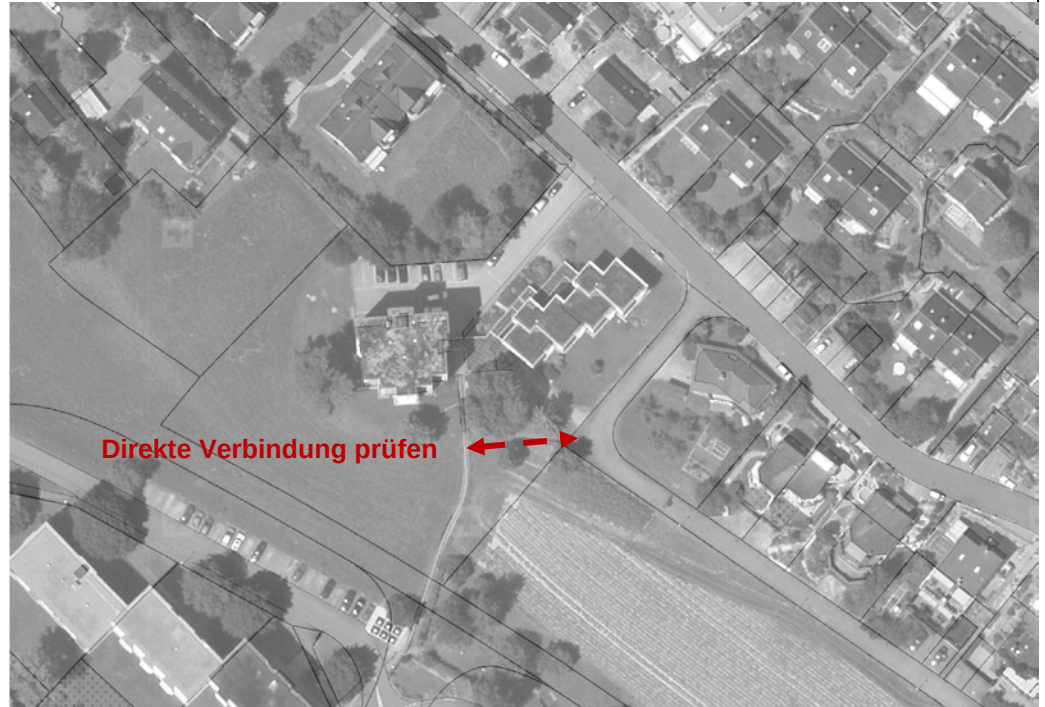
☐ Erste ☒ Zweite ☐ Dritte

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

Verbindung ist aus Sicht der Stadt Kloten nicht als prioritär einzustufen und zudem schwer umsetzbar, da private Grundstücke betroffen sind. Bei Unterhaltsarbeiten oder bei Gesprächen mit Vertretern des Alterszentrums Anfrage nach Wegerechte starten.



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	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. Die Massnahme wird trotz anderer Kosten- und Problemeinschätzung in die dritte Priorität eingeordnet
Koordination	Unterhaltsarbeiten Trottackerweg
Priorität	☐ Erste ☐ Zweite ☒ Dritte

Sanierung Thalwiesenstrasse**Massnahmen-Nr. 29****Schwachstelle**

In der Thalwiesenstrasse auf Höhe des Kindergartens Hohrainli können oftmals Konflikte zwischen dem motorisierten Verkehr und den die Strasse querenden Kindern beobachtet werden. Besonders da die parkierenden Fahrzeuge am Fahrbahnrand die Sicht auf die Kinder verdecken. Die gesamte Situation präsentiert sich relativ unübersichtlich und sollte aus Sicht der Anwohnenden verbessert werden.

Massnahme

Die Strassen im Hohrainquartier werden nach und nach saniert. Auch die Thalwiesenstrasse wird erneuert. Die Situation soll im Zuge der Sanierung der Strasse genauer untersucht und optimiert werden. Zudem könnte mit der Einführung von Tempo-30 im Quartier die Geschwindigkeiten insgesamt gesenkt und somit die Verkehrssicherheit erhöht werden.



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	Grundeigentümer der Privatgrundstücke			

Nutzen / Ziele

- Erhöhung der Verkehrssicherheit

Hinweis:
Massnahmen an der Thalwiesenstrasse wurden bereits im Zuge der Unterhaltsarbeiten umgesetzt und werden als erledigt betrachtet.

Koordination Tempo-30 in den Wohnquartieren

Priorität ☒ Erste ☐ Zweite ☐ Dritte

Veloführung Lufinger-/Buhalmstrasse**Massnahmen-Nr. 30****Schwachstelle**

Beim Abzweig Buhalmstrasse sind aufgrund der überhöhten Geschwindigkeiten während des Abbiegevorgangs sowie des Pflanzenwuchses die Sichtweiten auf den Veloweg teilweise nicht eingehalten.

Massnahme

Änderungen auf der Lufingerstrasse bedürfen der Zustimmung des Kantons. Verbesserung evtl. mit Rückschnitt des Waldrandes mit Forst und Kanton prüfen.



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	AfV			
Weitere Beteiligte	Kapo, Stadt Kloten			

Nutzen / Ziele

- Optimierung der Sichtweiten
- Erhöhung der Sicherheit für den Veloverkehr

Hinweis:

Da die Massnahme ohne grossen Kostenaufwand umgesetzt werden kann, ist sofort der Kontakt mit dem Kanton und dem Forstwirt aufzunehmen. Die Massnahme wird trotz der Kosten- und Problemeinschätzung in die erste Priorität eingeordnet.

Koordination

Forstwirt

Priorität

- ☒ Erste ☐ Zweite ☐ Dritte

Veloführung 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. Entlang der Dietlikerstrasse besteht eine kantonale Verbindungsveloroute.

Massnahme

Für eine bessere Verkehrslenkung des Veloverkehrs sollte die Signalisation und Markierung am Knoten Walliseller-/Dietlikerstrasse angepasst werden.

Mögliche Massnahmen zur Verbesserung der Lesbarkeit des Velonetzes sind:

- die Signalisation für den Radweg vor dem Knoten zu montieren
- gelbe Pfeile inkl. Velosymbol auf der Fahrbahnoberfläche zu markieren.

Situationsplan

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	Stadt Polizei, Kapo			

Nutzen / Ziele

- Verbesserung der Veloführung entlang der Dietlikerstrasse
- Optimierung Lesbarkeit Velonetz

Koordination

Unterhaltsarbeiten Wallisellerstrasse

Priorität

- ☐ Erste ☒ Zweite ☐ Dritte

Bushaltestellen Schulstrasse und Wallisellerstrasse**Massnahmen-Nr. 32****Schwachstelle**

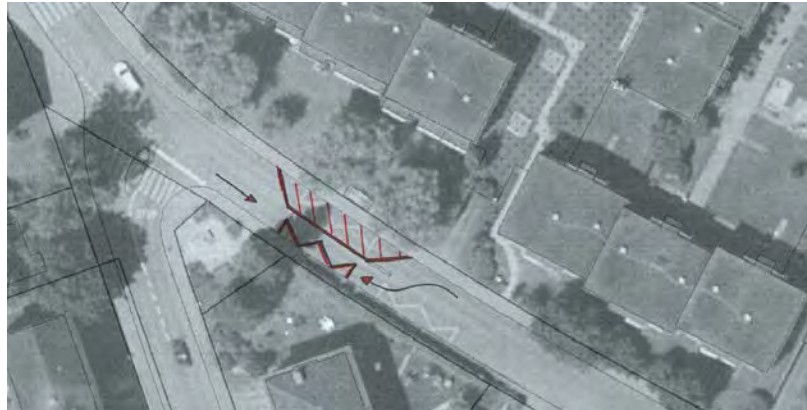
An den Quartierworkshops wurden die Bushaltestellen Schulstrasse und Wallisellerstrasse bemängelt. Der Bus wird trotz einer Fahrbahnhaltestelle mit Mittelinsel durch den motorisierten Individualverkehr überholt. Dies führt zu Konflikten zwischen aussteigenden Fahrgästen, welche die Strasse queren oder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

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.

Haltestelle Wallisellerstrasse

Einengung in Kombination mit Bushaltestelle

**Haltestelle Schulstrasse**

FGSO als verlängerte Mehrzweckstreifen der Schutzinsel

**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

VBG, Kapo

Nutzen / Ziele

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

Koordination

Tempo 30 in den Wohnquartieren, Unterhaltsarbeiten Wallisellerstrasse

Priorität

☒ Erste ☐ Zweite ☐ Dritte

Verkehrskonzept Schluefweg/Buchhalden

Massnahmen-Nr. 33

Schwachstelle

An den Quartierworkshop 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 Schluefweg / 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

- ☐ 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

VBG, Kapo, Stadtpolizei, Gemeinden Wallisellen/Bassersdorf/Dietlikon

Nutzen / Ziele

- Vermeidung von Durchgangsverkehr im Quartier
- Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Erschliessung in Ausnahmesituationen

Koordination

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.

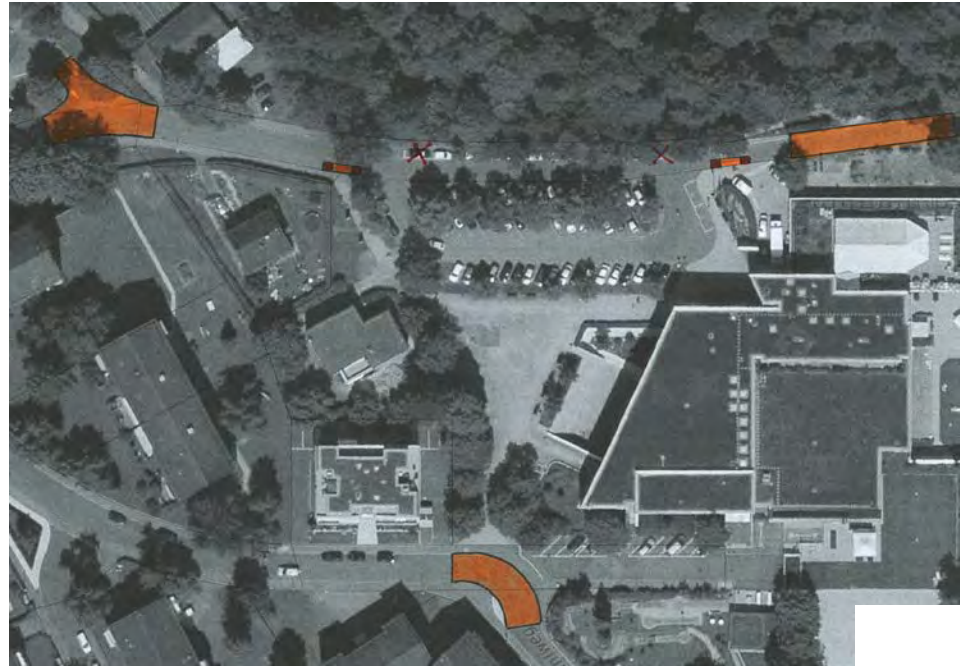
Massnahmen

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	☒ 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			

Nutzen / Ziele

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

Hinweis:

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

Koordination

Tempo 30 in den Quartieren

Priorität

☒ Erste ☐ Zweite ☐ Dritte

Fussweg Bramenring / Schluefweg**Massnahmen-Nr. 35**

Schwachstelle Die heutige Fusswegverbindung zwischen Bramenring und Schluefweg (Weg in Richtung Kolping Arena) bietet einen ungenügenden Komfort. Die verlegten Holzschnitzel sind bei nassen Verhältnissen nicht sehr angenehm zu begehen.

Massnahme Der Fussweg zwischen Bramenring und Schluefweg ist zu chaussieren.

Massnahmenplan



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	Grundeigentümer			

Nutzen / Ziele

- Erhöhung des Komforts für den Fussverkehr zwischen Bramenring und Schluefweg

Hinweis:
Von der Begleitgruppe wurde die Situation weniger dringlich eingestuft. Die Massnahme wird trotz der Kosten- und Problemeinschätzung in die dritte Priorität eingeordnet.

Koordination

Priorität ☐ Erste ☐ Zweite ☒ Dritte

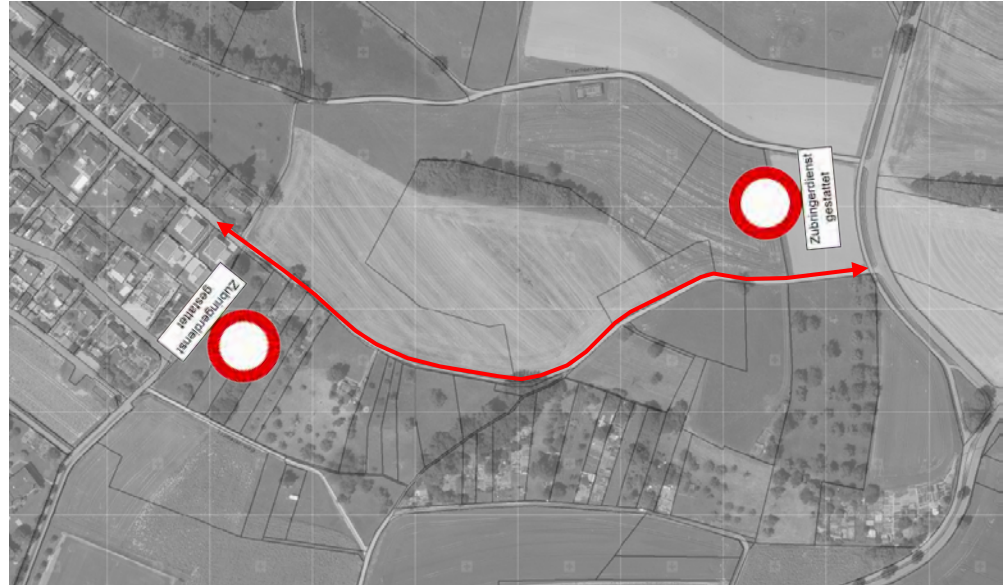
Sperrung Rebweg**Massnahmen-Nr. 36****Schwachstelle**

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**

☐ 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

- Vermeidung von Schleichverkehr im Quartier Hårdlen
- 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. Die Massnahme wird trotz der Kosten- und Problemeinschätzung in die erste Priorität eingeordnet.

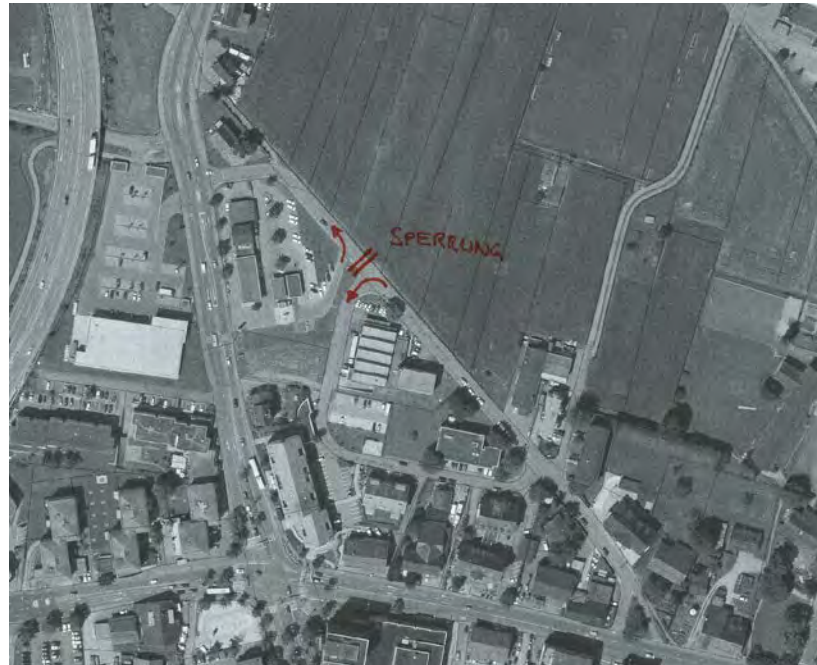
Koordination**Priorität**

☒ Erste ☐ Zweite ☐ Dritte

Sperrung Lindengartenstrasse**Massnahmen-Nr. 37**

Schwachstelle Obwohl an der Lindengartenstrasse ein Fahrverbotssignal die Durchfahrt verbietet, wurde an den Quartierworkshops auf den Durchgangsverkehr auf der Lindengartenstrasse aufmerksam gemacht.

Massnahmen Zur Vermeidung von Schleichverkehr wird empfohlen, die Durchfahrt für den motorisierten Verkehr mittels Poller zu sperren. Eine zweckmässige Sperrung, z.B. mittels Poller oder Findlingen kann entlang der Lindengartenstrasse zwischen der Ausfahrt Tankstelle und der Einmündung Ifangstrasse platziert werden. Die Erschliessung bleibt gewährleistet.

Massnahmenplan

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, Kapo			

Nutzen / Ziele

- Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Radverkehr
- Vermeidung von Schleichverkehr auf der Lindengartenstrasse
- Klare Verkehrshierarchie

Hinweis:
Von der Begleitgruppe wurde die Situation weniger kritisch eingestuft. Die Massnahme wird trotz der Kosten- und Problemeinschätzung in die dritte Priorität eingeordnet.

Koordination flächendeckend Tempo-30 in den Wohnquartieren

Priorität ☐ Erste ☐ Zweite ☒ Dritte

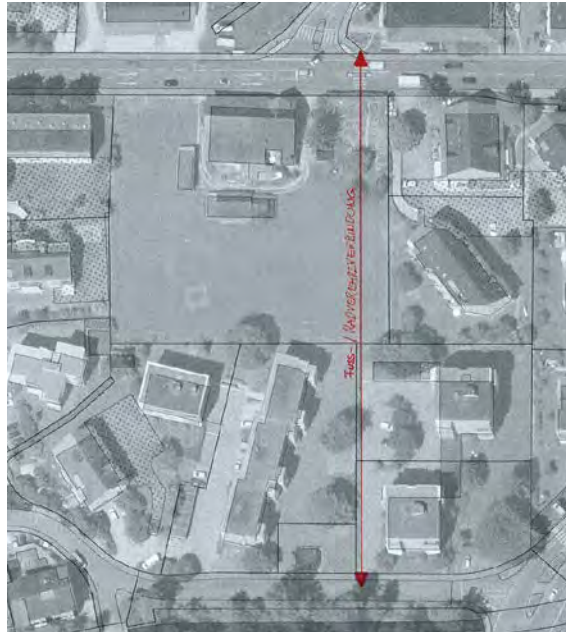
Fuss- und Veloverbindung Rank-/ Bachstrasse**Massnahmen-Nr. 38****Schwachstelle**

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 zusätzlich an Bedeutung gewinnen.

Massnahmenplan

	☐ 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	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. Die Massnahme wird trotz der Kosten- und Problemeinschätzung in die dritte Priorität eingeordnet.

Koordination**Priorität**

- ☐ Erste ☐ Zweite ☒ Dritte

Kindergarten Geissberg**Massnahmen-Nr. 39**

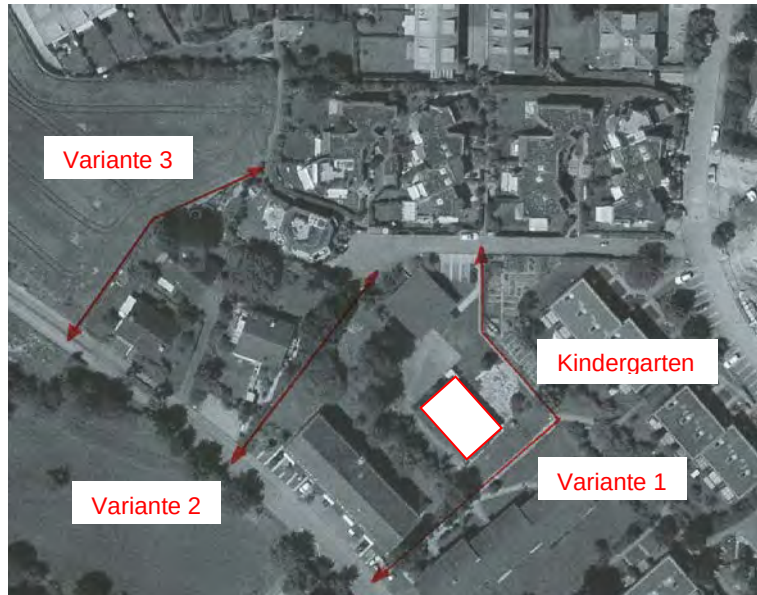
Schwachstelle Aus Sicht Langsamverkehr ist das Quartier sehr attraktiv gestaltet und beruhigt. Lediglich die Durchlässigkeit zwischen den einzelnen Strassenabschnitten könnte noch optimiert werden.

Massnahme Zwischen der Auenstrasse und der Geissbergstrasse besteht eine Fusswegverbindung im Bereich des Kindergartens Geissberg. Für eine verbesserte Durchlässigkeit im Quartier wird eine zweite Verbindung empfohlen. Mögliche Varianten sind:

Variante 1 – Bestehende Verbindung sichern

Variante 2 – Verbindung Mitte (Landerwerb)

Variante 3 - Verbindung West (Realisierung mit Neubau)

Massnahmenplan

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	Grundeigentümer			

Nutzen / Ziele

- Verbesserung der Durchlässigkeit im Quartier
- Wegverbindung zwischen Auen- und Geissbergstrasse

Hinweis:
Grundsätzlich ist der Bedarf an einer Direktverbindung nachvollziehbar. Die Planung und Umsetzung hängt aber von den Grundeigentümern ab und hätte erheblichen Verwaltungsaufwand und einen langen Prozess zur Folge. Der Druck ist zu gering, als dass die Massnahmen sofort in Angriff genommen werden soll. Die Massnahme wird daher trotz der Kosten- und Problemeinschätzung in die dritte Priorität eingeordnet.

Koordination

Priorität ☐ Erste ☐ Zweite ☒ Dritte

Veloparkierung Flughafen**Massnahmen-Nr. 40****Schwachstelle**

Am Flughafen bestehen zwei Veloabstellanlagen. Eine Abstellanlage befindet sich im Bereich des Bushofs auf Niveau Erdgeschoss im Parkhaus P3. Diese Abstellanlage ist sehr gut ausgelastet. Die zweite Abstellanlage befindet sich zwischen den Parkhäusern P2 und P1. Diese Anlage ist kaum ausgelastet, weil der Zugang an den Flughafen oder Bahnhof nicht direkt erreichbar ist.

Massnahme

Die heutige Situation ist zu überprüfen. Dabei sind das Angebot und der Bedarf für die Veloparkierung zu ermitteln sowie die Lage, Anordnung und Signalisation zu optimieren.



Mit dem Neubau des „Circles“ werden 570 zusätzliche Abstellplätze für Zweiräder erstellt.

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	Flughafen Zürich			

Nutzen / Ziele

- Einheitliches und ausreichendes Angebot für den Veloverkehr am Flughafen Kloten

Koordination Absprache mit der Flughafenbetreiberin Kloten

Priorität ☐ Erste ☒ Zweite ☐ Dritte

Betriebs- und Gestaltungskonzept Obstgartenstrasse**Massnahmen-Nr. 41****Ausgangslage**

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

Anhand der angrenzenden Nutzungen lässt sich die Obstgartenstrasse in zwei Abschnitte einteilen. Der südliche Abschnitt kennzeichnet sich durch beidseitige Wohnnutzung. Der nördliche Abschnitt kennzeichnet sich durch einen Nutzungsmix aus Dienstleistung/Gewerbe, Wohnen und Parkierung.

Situation**Massnahme**

Zur Vermeidung von Schleichverkehr auf der Obstgartenstrasse sollte der Durchfahrtswiderstand erhöht werden. Neben der Einführung von verkehrsberuhigenden Massnahmen sollten auch gestalterische Massnahmen zur Verkehrsverlagerung beitragen.

Die Neugestaltung sollte sich an der Abschnittsbildung orientieren, die verschiedenen Nutzungsinteressen von Wohnen und Dienstleistung aufnehmen und den Querschnitt entsprechend dimensionieren. Nach Möglichkeit ist die Fahrbahn-/ Werkleitungssanierung für die Obstgartenstrasse vorzuziehen.

	☐ 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	Kapo			

Nutzen / Ziele

- Verhinderung von Schleichverkehr
- Verkehrsberuhigung und Aufwertung Strassenraum

Koordination

Tempo-30 in den Quartieren
Verkehrserhebung Kloten

Priorität

☐ Erste ☒ Zweite ☐ Dritte

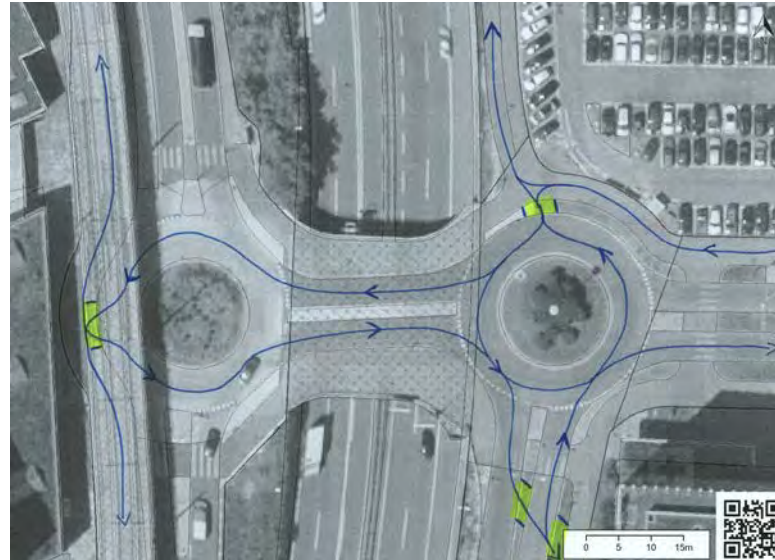
Veloverbindung Kreisel Werft**Massnahmen-Nr. 42****Schwachstelle**

Im Bereich Werft wird der Veloverkehr, getrennt von der Fahrbahn, entlang von Fuss-/ Radwegen geführt. Bei den Fussgängerstreifen besteht ein sicheres Querungsangebot. Die getrennte Führung des Veloverkehrs von der Fahrbahn führt zu Umwegen. Es fehlt eine direkte Verknüpfung der verschiedenen Velobeziehungen.

Massnahme

Die neue Radwegrichtlinie des Kantons Zürich (2012) zeigt Möglichkeiten auf, wie die ein-/ Ausfahrten bei den Kreisel verbessert werden können. Mit einer direkten ein-/Ausfahrt an den Kreiselästen und einer punktuellen Querungsstelle kann das bestehende Angebot für den Veloverkehr im Bereich Kreisel Werft verbessert werden.

Zudem sind die Randsteine abzusenken, um das komfortable Queren zu gewährleisten.

Massnahmenplan**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

AfV

Weitere Beteiligte

Stadt Kloten, Stadtpolizei, Kapo

Nutzen / Ziele

- Verbesserung der Querung für den Veloverkehr
- Direkte Verbindungen für den Veloverkehr

Koordination

-

Priorität

☐ Erste ☒ Zweite ☐ Dritte

Anhang G

Umsetzungsprogramm

GVK Kloten

Massnahmenliste und Umsetzungsprogramm GVK Kloten

Hug/ks 08.07.2013

Nr. Bezeichnung	sofort erstellen	Unterhaltsarbeiten	Projekt lancierer	Anfrage Dritter	Problemdruck	Kosten	Priorität	1. Priorität						2. Priorität			3. Priorität			
								2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025+
Meilensteine								2 bis 5 Jahre						5 bis 8 Jahre			ab 8 Jahren			
1 Masterplan Bahnhof Kloten																				
13 Neugestaltung Lindenstrasse		x	x		stark	über 5.0 Mio	1													
2 Betriebs- und Gestaltungskonzept Breiti-/Dietlikerstrasse			x		stark	bis 5.0 Mio	1													
K Veloparkierungskonzept				x	mittel	bis 5.0 Mio	2													
10 Verkehrskonzept Zentrum																				
H Verkehrslenkung			x	x	stark	bis 1.0 Mio	1													
5 Neugestaltung Bahnhofstrasse			x	x	gering	bis 1.0 Mio	2													
11 Linksabbiegeverbot Gerbegasse/Dorfstrasse	x			x	mittel	bis 0.3 Mio	1													
12 Betriebliche Neuroorganisation Dorfstrasse			x	x	stark	bis 1.0 Mio	1													
I Parkierungskonzept				x	mittel	bis 5.0 Mio	2													
A Tempo-30-Zonen/Verkehrsberuhigung in den Wohnquartieren														laufend mit Sanierungen						
8 Reduktion Schleichverkehr Lägerstr./Widenstr./Höhenweg		x			stark	bis 0.3 Mio	1													
23 Querung Zipfel-/ Weinberg-/ Alte Landstrasse				x	gering	bis 1.0 Mio	3													
29 Sanierung Thalwiesenstrasse		x			mittel	bis 0.3 Mio	1													
18 Optimierung Sichtweiten Thalstrasse/Sportweg			x		mittel	bis 0.3 Mio	1													
34 Verkehrsberuhigung Schluefweg und Schwimmbadstrasse	x				mittel	bis 0.3 Mio	1													
41 Betriebs- und Gestaltungskonzept Obstgartenstrasse		x	x		mittel	bis 1.0 Mio	2													
7 Fuss- und Veloverbindung Flughafen-Zentrum/Glattalbahn Plus																				
38 Fuss- und Veloverbindung Rank-/ Bachstrasse			x	x	gering	über 5.0 Mio	3													
C Optimierung ÖV-Angebot				x	gering	über 5.0 Mio	3													
15 Verkehrskonzept Gerlisberg																				
16 Verkehrskonzept Gerlisbergstrasse			x	x	mittel	bis 1.0 Mio	2													
20 Betriebs- und Gestaltungskonzept Rankstrasse				x	mittel	bis 1.0 Mio	2													
Einzelmassnahmen																				
3 Querung Werft-/Neubrunnenstrasse / Hinterwidenweg		x	x		stark	bis 1.0 Mio	1													
4 Betriebskonzept Schaffhauserstrasse				x	mittel	bis 1.0 Mio	2													
6 Fuss- und Velounterführung Autobahn	x				gering	bis 0.3 Mio	3													
9 Fuss- und Veloverbindung Hinterwidenweg		x	x		mittel	bis 5.0 Mio	3													
14 Zugang Bushaltestelle Obstgartenstrasse	x				stark	bis 0.3 Mio	1													
17 Betriebs- und Gestaltungskonzept Schaffhauserstrasse				x	stark	bis 1.0 Mio	1													
19 Querung Lufingerstrasse				x	gering	bis 0.3 Mio	3													
21 Parkierungsverbot Egetswilerstrasse	x			x	mittel	bis 0.3 Mio	2													
22 Längs- und Querverbindungen Lufinger-/ Alte Landstrasse	x				stark	bis 0.3 Mio	1													
24 Veloverbindung Ruebisbach-Flughafen				x	gering	bis 0.3 Mio	2													
25 Querung Schaffhauser-/ Lindengartenweg / Flughafen				x	stark	bis 0.3 Mio	1													
26 Einbahn Alte Egetswilerstrasse		x			gering	bis 0.3 Mio	3													
27 Querung Egetswiler / Lufingerstrasse				x	gering	bis 1.0 Mio	2													
28 Neue Fuss- und Veloverbindung Trottackerweg				x	gering	bis 1.0 Mio	3													
30 Veloführung Lufinger-/Buhalmstrasse	x			x	gering	bis 0.3 Mio	1													
31 Veloführung Wallisellerstrasse	x				gering	bis 0.3 Mio	2													
32 Bushaltestellen Schulstrasse und Wallisellerstrasse				x	stark	bis 1.0 Mio	1													
33 Verkehrskonzept Schluefweg/Buchhalden				x	mittel	über 5.0 Mio	3													
35 Fussweg Bramenring / Schluefweg				x	gering	bis 0.3 Mio	3													
36 Sperrung Rebweg		x			gering	bis 0.3 Mio	1													
37 Sperrung Lindengartenstrasse		x			gering	bis 0.3 Mio	3													
39 Kindergarten Geissberg				x	gering	bis 1.0 Mio	3													
40 Veloparkierung Flughafen				x	mittel	bis 1.0 Mio	2													
42 Veloverbindung Kreisel Werft				x	gering	bis 0.3 Mio	2													
Allgemeine Massnahmen																				
B Optimierung Bushaltestellen		x		x	mittel	bis 5.0 Mio	2													
D Beleuchtungskonzept		x	x		gering	bis 5.0 Mio	3													
E Fussgängerstreifen			x	x	mittel	bis 5.0 Mio	2													
F Signalisation Wegnetz			x		gering	bis 1.0 Mio	3													
G Strassenraumgestaltung				x	gering	über 5.0 Mio	3													
J Abklärungen mit Grundeigentümern				x	mittel	bis 0.3 Mio	1													
L Behindertengerechte Wegketten		x			gering	über 5.0 Mio	3													

Legende

Stufe Stadt

- Vorstudie / Abklärungen / Absprachen
- Projektiertung / Auflage / Submission
- Realisierung

Stufe Kanton

- Vorstudie
- Projektiertung / Auflage / Submission
- Realisierung

◇ Meilensteine