



Kanton Zürich
Volkswirtschaftsdirektion
Amt für Verkehr

Agglomerations- Programm Stadt Zürich – Glattal

3. Generation

Teil 2: Massnahmenband





Beschlüsse

Im Zeitraum August bis September 2016 stimmten die Exekutiven aller beteiligten Gemeinden und Regionen der Endfassung des Agglomerationsprogramms zu. Mit RRB Nr. 1158/2016 vom 30. November 2016 beschloss der Regierungsrat des Kantons Zürich, das Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal dem Bund einzureichen und die Trägerschaft dafür zu übernehmen.

Mit der Eingabe des Agglomerationsprogramms verpflichten sich die Körperschaften als Massnahmenträger, die in ihrer Verantwortung liegenden Massnahmen (vgl. Massnahmenblätter) bis zur Bau- und Finanzierungsreife voranzutreiben. Die Umsetzung der Massnahmen erfolgt auf Grundlage des jeweils anwendbaren Rechts, namentlich der Strassen- und Eisenbahngesetzgebung. Vorbehalten bleiben die dort vorgesehenen Entscheide der zuständigen Entscheidungsträger (Exekutive, Parlament, Stimmvolk) auf Gemeinde-, Kantons- und Bundesebene sowie allfällige Gerichtsentscheide.

Auftraggeber

Regierungsrat des Kantons Zürich

Gesamtverantwortung

Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich
Amt für Verkehr AFV
Abteilung Gesamtverkehr
Michael Löchl, Wilfried Anreiter
Neumühlequai 10
8090 Zürich

Beteiligte

Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich, Amt für Verkehr
Zürcher Verkehrsverbund
Baudirektion des Kantons Zürich, Amt für Raumentwicklung
Baudirektion des Kantons Zürich, Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft
Tiefbau- und Entsorgungsdepartement der Stadt Zürich, Tiefbauamt
Hochbaudepartement der Stadt Zürich, Amt für Städtebau
Zürcher Planungsgruppe Glattal

Projektbearbeitung

INFRAS AG, Binzstrasse 23, 8045 Zürich, www.infras.ch
ewp AG Effretikon, Rikonerstrasse 4, 8307 Effretikon, www.ewp.ch

Zürich, 30. November 2016



Inhaltsverzeichnis

1	Vorwort	5
2	Massnahmenübersicht	6
3	Massnahmenkarten	11
4	Massnahmenblätter	21
	G_L1 - Glattal – Gebietsplanung Bassersdorf, Dietlikon, Wangen-Brüttisellen	22
	Z_S1 - Zürich – Umsetzung Masterplanung Hochschulquartier Zürich-Zentrum	25
	Z_S2 - Zürich – Weiterentwicklung Zentrumsgebiete Hochbord / Stettbach und Zürich-Nord / Opfikon	30
	Z_S3 - Zürich – Erarbeitung kommunaler Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen	33
	G_S1 - Glattal – Gebietsmanagement Airport-Region	37
	G_S2 - Glattal – Innovationspark Zürich / Wangenstrasse / Bahnhof Nord Dübendorf	41
	G_S3 - Glattal – Gebietsmanagement Raum Uster-Volketswil	46
	Z_GV1 - Rosengartentram / Rosengartentunnel	50
	Z_GV2a - Zürich – Erschliessung Hochschulgebiet: Erschliessung öffentlicher Verkehr, 1. Etappe	55
	Z_GV2b - Zürich – Erschliessung Hochschulgebiet Erschliessung öffentlicher Verkehr, 2. Etappe	59
	Z_GV2c - Zürich – Erschliessung Hochschulgebiet Erschliessung Fuss- & Veloverkehr, 1. Etappe	63
	Z_GV2d - Zürich – Erschliessung Hochschulgebiet Erschliessung Fuss- & Veloverkehr, 2. Etappe	68
	G_GV1 - Bülach – Optimierung Verkehrssystem Bülach Nord	73
	G_GV2 - Bülach – Aufwertung ÖV-Drehscheibe	79
	G_GV3a - Kloten – Neugestaltung Busbahnhof	84
	G_GV3b - Kloten – Unterführung Bhf. West	88
	G_GV3c - Kloten – Unterführung Bhf. Ost	93
	G_GV4 - Dübendorf – Aufwertung ÖV-Drehscheibe	98
	G_GV5a - Dietlikon – Bushof beim Bhf. Dietlikon	103
	G_GV5b - Dietlikon – Personenunterführung Bhf. Dietlikon	108
	G_GV5c - Dietlikon – West-Ost-Verbindung (MIV) beim Bhf. Dietlikon	113
	G_GV6 - Glattal – Betriebs- und Gestaltungskonzepte Priorität A	118



G_GV7 - Glattal – Betriebs- und Gestaltungskonzepte Priorität B	124
Z_ÖV1 - Zürich – Tramnetzergänzung Affoltern	129
Z_ÖV2 - Zürich – Kapazitätssteigerung Personenunterführung Bahnhof Altstetten West	134
Z_ÖV3 - Zürich – Elektrifizierung Buslinien 69 und 80	139
G_ÖV1 - Glattal – Busspur Fällanden-Dübendorf	144
G_ÖV2 - Kloten/Bassersdorf –Verlängerung Stadtbahn Flughafen – Kloten Industrie – Bassersdorf	148
G_ÖV3 - Dübendorf/Dietlikon - Ergänzung Stadtbahn Giessen - Bahnhof Dübendorf - Flugplatz Dübendorf - Bahnhof Dietlikon	153
Z_MIV1 - Zürich – Neue Verkehrsorganisation Uraniastrasse	160
Z_LV1 - Zürich – Ausbau Unterführung Langstrasse	164
Z_LV2 - Zürich – Verbindung Stadtkreise 4 und 5 (Netzlückenschliessung Hauptrouen Velo)	168
Z_LV3 - Zürich – Zentrumsverbindung Velo	172
Z_LV4 - Zürich – Fuss- und Veloverbindung Europaallee-Limmat	177
Z_LV5 - Zürich – Veloroute Seebecken	182
Z_LV6 - Zürich – Ausbau Veloabstellanlagen	187
Z_LV7 - Zürich – Fuss- und Veloverbindung Grubenackerweg	191
G_LV1 - Glattal – Netzlückenschliessung und Ausbau Velorouten Priorität A	195
G_LV2 - Bülach – Verlängerung SBB-Unterführung Mitte	199
G_LV3 - Glattal – Netzlückenschliessung und Ausbau Velorouten Priorität B	204
G_LV5a - Kloten – Behebung Konfliktstrecken Fussverkehr in Querverbindungen	209
G_LV5b - Opfikon – Umgestaltung Kreuzung Schaffhauser- / Oberhauserstrasse	214
G_LV5c - Dübendorf – Bahnhofstrasse	219
G_LV5d - Dübendorf – Ausbau Bahnstufunterführung Fuss- und Veloverkehr	224
G_LV5e - Dübendorf – Fussverbindung Verlängerung Casinostrasse	229



1 Vorwort

Der Massnahmenband stellt die Massnahmen des Agglomerationsprogrammes Winterthur und Umgebung im Detail dar. Da das Agglomerationsprogramm der 3. Generation (AP3) eine Fortschreibung der Programme AP1 und AP2 ist, sind auch die Massnahmen der beiden vorangegangenen Generationen enthalten.

Alle Massnahmen (AP1, AP2 und AP3) sind zunächst in einer tabellarischen Übersicht und in Karten dargestellt. Die Massnahmen des AP3 in der Kategorie A und B (vgl. Kapitel 7.2 und 7.3 im Bericht) sind detailliert in Massnahmenblättern beschrieben. Für Massnahmen der Kategorie C sind ebenfalls Massnahmenblätter vorhanden, sofern die Massnahme einen genügenden Konkretisierungsgrad aufweist. In den Massnahmenblättern wird, wo vorhanden, der Bezug zu Massnahmen aus AP1 und AP2 sowie zu den übergeordneten Massnahmen hergestellt. Die übergeordneten Massnahmen sind im Dachkonzept behandelt.

Die vom Bund vorgegebenen Umsetzungstabellen fassen den in Kapitel 2 des Berichts beschriebenen Planungs- und Umsetzungsstand der Massnahmen aus AP1 und AP2 zusammen.



2 Massnahmenübersicht

ID AP3	ID AP2	ARE-Code (1)	Massnahmenkategorie	Massnahme / Teilmassnahme / <i>Massnahmenpaket</i>	Priorität / Mitfinanzierbarkeit (2)			Kosten (3) in Mio. CHF	Massnahmenträger (4)	Weitere Beteiligte (5)
					AP1	AP2	AP3			
	L_1	0261-1.2.051	Landschaft	Gesamtüberprüfung regionaler Richtplan (Kapitel Landschaft)		As		-	ZPG, PZU, Stadt Zürich	
	Z_L1	0261-1.2.052	Landschaft	Zürich - Umsetzung Leitbild und Strategie Seebecken		As		-	Stadt Zürich	
	Z_L2	0261-1.2.053	Landschaft	Zürich - Umsetzung Landschaftsentwicklungskonzept (LEK) Limmattalraum		As		-	Stadt Zürich	
	Z_L3	0261-1.2.054	Landschaft	Zürich - Umsetzung Landschaftsentwicklungskonzept (LEK) Hönghenberg-Affoltern		As		-	Stadt Zürich	
	G_L1	0261-1.2.055	Landschaft	Glattal - Masterplanung Fil Vert (Erholungsringe)		As		-	Kanton Zürich	
G_L1			Siedlung	Glattal - Gebietsplanung Bassersdorf, Dietlikon, Wangen-Brüttisellen			As	-	Kanton Zürich	Bassersdorf, Dietlikon, Wangen-Brüttisellen, ZPG
		261.201	Siedlung	Ausschöpfung der Potentiale der Siedlungsentwicklung nach innen und Steigerung der städtebaulichen Qualität: Sulzerareal Winterthur, Bahnhof Grüze Winterthur, Schlieren, SLS Dietikon, Zwicky Areal Wallisellen, Industrie Dietlikon Süd	As			-	Kanton Zürich	
		261.201	Siedlung	Ausschöpfung der Potentiale der Siedlungsentwicklung nach innen und Steigerung der städtebaulichen Qualität: Sulzerareal Winterthur, Bahnhof Grüze Winterthur, Schlieren, SLS Dietikon, Zwicky Areal Wallisellen , Industrie Dietlikon Süd	As			-	Kanton Zürich	
		261.202	Siedlung	Konkretisierung der erwünschten räumlichen Entwicklung durch neue regionale Raumordnungskonzepte (Regio-ROKs): Regio-ROK Winterthur/Umgebung, Glattal , Stadt Zürich, Limmattal	As			-	Kanton Zürich	
		261.202	Siedlung	Konkretisierung der erwünschten räumlichen Entwicklung durch neue regionale Raumordnungskonzepte (Regio-ROKs): Regio-ROK Winterthur/Umgebung, Glattal, Stadt Zürich , Limmattal	As			-	Kanton Zürich	
	S_1	0261-1.2.056	Siedlung	Gesamtüberprüfung regionaler Richtplan (Kapitel Siedlung)		As		-	Stadt Zürich, ZPG, PZU	
	S_2	0261-1.2.057	Siedlung	Überprüfung und Anpassung kommunale Richt- und Nutzungsplanungen		As		-	Stadt Zürich, Bülach, Bachenbülach, alle ZPG-Gemeinden	
	Z_S1	0261-1.2.058	Siedlung	Zürich - Entwicklung des Wohn-, Wirtschafts- und Wissensstandortes innerhalb der heutigen Siedlungsgrenze		As		-	Stadt Zürich	
	Z_S2	0261-1.2.059	Siedlung	Zürich - Quartierspezifische bauliche Entwicklung und Entwicklungsachsen fördern		As		-	Stadt Zürich	
	Z_S3	0261-1.2.060	Siedlung	Zürich - Stadtteil- und Quartierzentren stärken		As		-	Stadt Zürich	
	Z_S4	0261-1.2.061	Siedlung	Zürich - Masterplanung Hochschulquartier Zürich Zentrum		As		-	Kanton Zürich	
Z_S1			Siedlung	Zürich - Umsetzung Masterplanung Hochschulquartier Zürich-Zentrum			As	-	Kanton Zürich	Bund, Stiftung Kunsthaus, Stadt Zürich
	Z_S5	0261-1.2.062	Siedlung	Zürich - Masterplanung Sihlquai		As		-	Kanton Zürich	
Z_S2			Siedlung	Zürich - Weiterentwicklung Zentrumsgebiete Hochbord/Stettbach und Zürich-Nord/Opfikon			As	-	Stadt Zürich, Dübendorf	Kanton Zürich
Z_S3			Siedlung	Zürich - Erarbeitung kommunaler Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentl. Bauten & Anlagen			As	-	Stadt Zürich	
	G_S1	0261-1.2.063	Siedlung	Glattal - Entwicklung der Siedlung gemäss Regio-ROK		As		-	ZPG, Alle ZPG-Gemeinden	
	G_S2	0261-1.2.064	Siedlung	Glattal - Masterplanung Bahnhof Dietlikon - Flugplatz Dübendorf - Bahnhof Dübendorf - Giessen		As		-	Kanton Zürich, Dübendorf	
	G_S3	0261-1.2.065	Siedlung	Glattal - Masterplanung Kloten/Bassersdorf		As		-	Kanton Zürich	
G_S1			Siedlung	Glattal - Gebietsmanagement Airport-Region			As	-	Kanton Zürich, ZPG, Kloten, Opfikon, Rümlang, Stadt Zürich	Regionalplanung Zürich und Umgebung, Verkehrsbetriebe Glattal, Flughafen Zürich AG
G_S2			Siedlung	Glattal - Innovationspark Zürich / Wangenstrasse / Bahnhof Nord Dübendorf			As	-	Kanton Zürich, Dübendorf	ZPG, Wangen-Brüttisellen
G_S3			Siedlung	Glattal - Gebietsmanagement Raum Uster-Volketswil			As	-	Schwerzenbach, Volketswil	Kanton Zürich, Nachbargemeinden, RZO, ZPG
		261.204	Sonstige - Mobilitätsmanagement	Mobilitätsmanagement Zürich	Av			-	Kanton Zürich	
		261.067	Sonstige - Mobilitätsmanagement	Mobilitätsmanagement Glattal	Av			-	Kanton Zürich	
	GV1	0261-1.2.046	Sonstige - Allgemein	Etablierung der Mikrosimulation des Verkehrs in der Stadt Zürich		Av		-	Stadt Zürich	
	GV2	0261-1.2.047	Sonstige - Mobilitätsmanagement	Einführung Mobilitätsmanagement in Unternehmen (MIU)		Av		-	Gemeinden	
	GV3	0261-1.2.048	Sonstige - Mobilitätsmanagement	Einführung Mobilitätsmanagement in Schulen (MIS)		Av		-	Stadt Zürich	
	GV4	0261-1.2.049	Langsamverkehr - Velo	Erarbeitung und Umsetzung Masterplan Velo		Av		-	Stadt Zürich	
	GV5	0261-1.2.050	Sonstige - Allgemein	Umsetzung kantonale Parkplatzwegleitung		Av		-	Gemeinden	
Z_GV1				<i>Zürich - Rosengartentram/Rosengartentunnel</i>		C	B	1048.00		
Z_GV1a	Z_ÖV4		Tram/Strasse	Rosengartentram / Strasse (Tramnetzergänzung)		C	B	300.00	Stadt Zürich, Kanton Zürich	
Z_GV1b	Z_MIV1		Kapazität Strasse	Rosengartentunnel		C	B	731.00	Stadt Zürich, Kanton Zürich	
Z_GV1c			Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Aufwertung Stadtraum		C	B	17.00	Stadt Zürich	
Z_GV2a			Tram/Strasse	Zürich - Erschliessung Hochschulgebiet: Erschliessung öffentlicher Verkehr, 1. Etappe			A	23.00	Stadt Zürich	
Z_GV2b			Tram/Strasse	Zürich - Erschliessung Hochschulgebiet: Erschliessung öffentlicher Verkehr, 2. Etappe			B	5.00	Stadt Zürich	
Z_GV2c			Langsamverkehr - Fuss/Velo	Zürich - Erschliessung Hochschulgebiet: Erschliessung Fuss- und Veloverkehr, 1. Etappe			A	7.00	Stadt Zürich	ETH, Universität Zürich
Z_GV2d			Langsamverkehr - Fuss/Velo	Zürich - Erschliessung Hochschulgebiet: Erschliessung Fuss- und Veloverkehr, 2. Etappe			B	30.00	Stadt Zürich	ETH, Universität Zürich
Z_GV3			Tram/Strasse	Zürich - Bahnhofbrücke, Gleisausbau und Optimierung für Fuss- und Veloverkehr			C	-	Stadt Zürich	
G_GV1				<i>Bülach - Optimierung Verkehrssystem Bülach Nord</i>			A	16.40		
G_GV1a			Verkehrsmanagement	Ausbau Knoten Fangleten-/Schützenmattstr. inkl. LSA und Anschlüsse Schaffhauserstr.			A	6.40	Kanton Zürich	Bülach, Dritte
G_GV1b			Langsamverkehr - Fuss/Velo	Gleisquerung Bülach Nord			A	10.00	Bülach	SBB, Dritte

ID AP3	ID AP2	ARE-Code (1)	Massnahmenkategorie	Massnahme / Teilmassnahme / <i>Massnahmenpaket</i>	Priorität / Mitfinanzierbarkeit (2)			Kosten (3) in Mio. CHF	Massnahmenträger (4)	Weitere Beteiligte (5)
					AP1	AP2	AP3			
G_GV2			Multimodale Drehscheiben	Bülach - Aufwertung ÖV-Drehscheibe			A	4.50	Bülach	Nachbargemeinden, ZVV, Postauto; SBB, Anstösser
G_GV2a	G_ÖV6	0261-1.2.016	Multimodale Drehscheiben	Neugestaltung ÖV-Umsteigebereich beim Bahnhof Bülach		C*	A	4.00	Bülach	
G_GV2b			Multimodale Drehscheiben	Umgestaltung Bahnhofring			A	0.50	Bülach	
G_GV3a	G_ÖV8		Multimodale Drehscheiben	Kloten - Neugestaltung Busbahnhof		C	A	2.00	Kloten, VBG, Kanton Zürich	
G_GV3b			Langsamverkehr - Fuss	Kloten - Unterführung Bhf. West			A	3.00	Kloten	SBB
G_GV3c			Langsamverkehr - Fuss	Kloten - Unterführung Bhf. Ost			B	15.00	Kloten	SBB
G_GV4			Multimodale Drehscheiben	Dübendorf - Aufwertung ÖV-Drehscheibe			B	7.20	Dübendorf	VBG, Kanton Zürich, SBB
G_GV5a	G_ÖV3	0261-1.2.085	Multimodale Drehscheiben	Dietlikon - Bushof beim Bhf. Dietlikon		C	A	3.00	Dietlikon	
G_GV5b	G_ÖV3	0261-1.2.085	Langsamverkehr - Fuss/Velo	Dietlikon - Personenunterführung Bhf. Dietlikon		C	B	11.00	Dietlikon	
G_GV5c	G_ÖV3	0261-1.2.085	Kapazität Strasse	Dietlikon - West-Ost-Verbindung (MIV) beim Bhf. Dietlikon		C	B	15.00	Dietlikon	
G_GV6			Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Glattal - Betriebs- und Gestaltungskonzepte Priorität A		B	A	23.20	Kanton Zürich	Gemeinden
G_GV6a	G_MIV2	0261-1.2.075	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Bassersdorf - Klotenerstrasse		B	A	3.50	Kanton Zürich	Bassersdorf
G_GV6b	G_MIV2	0261-1.2.081	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Bülach - Schaffhauserstrasse		B	A	1.70	Kanton Zürich	Bülach
G_GV6c			Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Dübendorf - Überlandstrasse			A	9.40	Kanton Zürich	Dübendorf
G_GV6d			Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Greifensee - Stationsstrasse			A	4.60	Kanton Zürich	Greifensee
G_GV6e			Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Volketswil - Zürcherstrasse			A	4.00	Kanton Zürich	Volketswil
G_GV7			Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Glattal - Betriebs- und Gestaltungskonzepte Priorität B		B	B	13.0	Kanton Zürich	Gemeinden
G_GV7a	G_MIV2	0261-1.2.076	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Bassersdorf - Winterthurerstrasse		B	B	3.00	Kanton Zürich	Bassersdorf
G_GV7b	G_MIV2	0261-1.2.080	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Kloten - Dorfstrasse		B	B	3.00	Kanton Zürich	Kloten
G_GV7c			Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Volketswil - Kindhauserstrasse			B	4.00	Kanton Zürich	Volketswil
G_GV7d			Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Opfikon - Wallisellerstrasse			B	3.00	Kanton Zürich	Opfikon
		261.032	Multimodale Drehscheiben	Erschliessung Bahnhof Löwenstrasse: Zugänge DML	Ae			-	Stadt Zürich	
		261.058	Multimodale Drehscheiben	Ausbau Zugänge Bahnhof Wallisellen	Ae			-	Wallisellen	
		261.059	Multimodale Drehscheiben	Anbindung Haltestelle Glattalbahn an Glattzentrum	Ae			-	Wallisellen	
		261.060	Multimodale Drehscheiben	Ausbau Zugänge Bahnhof Glattbrugg	Ae			-	Opfikon	
		261.061	Eisenbahn	Optimierung Perronanlagen Balsberg	Ae			-	Kloten, Opfikon	
		261.062	Multimodale Drehscheiben	Neugestaltung ÖV-Umsteigebereiche Bahnhof Dietlikon	Ae			-	Dietlikon	
		261.063	Multimodale Drehscheiben	Neugestaltung ÖV-Umsteigebereiche Bahnhof Dübendorf	Ae			-	Dübendorf	
	Z_ÖV1	0261-1.2.001	Tram/Strasse	Zürich - Realisierung Tramverbindung Hardbrücke	B	A		91.41	Stadt Zürich	
	Z_ÖV2	0261-1.2.002	Tram/Strasse	Zürich - Realisierung Tramnetzergänzung Altstetterstrasse / Anbindung Bahnhof Altstetten		A		29.57	Stadt Zürich	
Z_ÖV1	Z_ÖV3	0261-1.2.003	Tram/Strasse	Zürich - Tramnetzergänzung Affoltern		B	B	300.0	Stadt Zürich	Kanton Zürich
	Z_ÖV7	0261-1.2.007	Eisenbahn	Zürich - Realisierung Quartieranbindung Ost Bahnhof Oerlikon (Etappe 3b)	B	A		35.85	Stadt Zürich	
Z_ÖV2	Z_ÖV8	0261-1.2.090	Langsamverkehr - Fuss/Velo	Zürich - Kapzitätssteigerung Personenunterführung Bahnhof Altstetten West		B	A	10.00	Stadt Zürich	SBB
	Z_ÖV9	0261-1.2.009	Eisenbahn	Zürich - Anpassungen Bahnhof Hardbrücke (Sofortmassnahmen)	B	A		26.88	Stadt Zürich	
Z_ÖV3			Bus/Strasse	Zürich - Elektrifizierung Buslinien 69 und 80			A	47.00	Stadt Zürich	Kanton Zürich
Z_ÖV3a			Bus/Strasse	Elektrifizierung Linie 69			A	10.00	Stadt Zürich	Kanton Zürich
Z_ÖV3b			Bus/Strasse	Elektrifizierung Linie 80			A	37.00	Stadt Zürich	Kanton Zürich
Z_ÖV4			Tram/Strasse	Zürich - Tramtangente Nord			C	180.00	Stadt Zürich	
Z_ÖV5	Z_ÖV5		Tram/Strasse	Zürich - Tramtangente Süd		C	C	200.00	Stadt Zürich	
G_ÖV1			Bus/Strasse	Glattal - Busspur Fällanden - Dübendorf			A	3.00	Kanton Zürich	Dübendorf, Fällanden
G_ÖV2	G_ÖV1	0261-1.2.098 0261-1 2 099	Tram/Strasse	Kloten/Bassersdorf - Verlängerung Stadtbahn	C	B/C	B/C	280.00	Kanton Zürich	Kloten, Bassersdorf
G_ÖV2a	G_ÖV1	0261-1.2.098	Tram/Strasse	Kloten/Bassersdorf - Verlängerung Stadtbahn Flughafen - Kloten Industrie - Bassersdorf, Etappe 1	C	B	B	166.00	Kanton Zürich	Kloten, Bassersdorf
G_ÖV2b	G_ÖV1	0261-1.2.099	Tram/Strasse	Kloten/Bassersdorf - Verlängerung Stadtbahn Flughafen - Kloten Industrie - Bassersdorf, Etappe 2 (Kloten Industrie - Bassersdorf Bahnhof)	C	C	C	114.00	Kanton Zürich	Kloten, Bassersdorf
G_ÖV3	G_ÖV2	0261-1.2.012	Tram/Strasse	Dübendorf/Dietlikon - Ergänzung Stadtbahn		C	B/C	237.00	Kanton Zürich	Dietlikon, Dübendorf
G_ÖV3a	G_ÖV2	0261-1.2.012	Tram/Strasse	Dübendorf/Dietlikon - Ergänzung Stadtbahn Giessen - Bahnhof Dübendorf - Flugplatz Dübendorf - Bahnhof Dietlikon (Giessen - Bahnhof Dübendorf - Flugplatz Dübendorf)		C	B	128.00	Kanton Zürich	Dietlikon, Dübendorf
G_ÖV3b	G_ÖV2	0261-1.2.012	Tram/Strasse	Dübendorf/Dietlikon - Ergänzung Stadtbahn Giessen - Bahnhof Dübendorf - Flugplatz Dübendorf - Bahnhof Dietlikon (Flugplatz Dübendorf - Bahnhof Dietlikon)		C	C	109.00	Kanton Zürich	Dietlikon, Dübendorf
	G_ÖV4	0261-1.2.014	Multimodale Drehscheiben	Dübendorf - Neugestaltung ÖV-Umsteigebereiche zur multimodalen Drehscheibe		Ae		-	Dübendorf	
	G_ÖV5	0261-1.2.015	Eisenbahn	Dübendorf - Aufwertung Zugang Bahnhof Stettbach Nordseite		A		2.06	Dübendorf	
	G_ÖV9	0261-1.2.019	Bus/Strasse	Glattal - Direktbusverbindungen		Av		-	Kanton Zürich	
	G_ÖV10	0261-1.2.020	Bus/Strasse	Dietlikon - Eigentrassierung Bus Dietlikon Süd	B	A		8.06	Kanton Zürich	

ID AP3	ID AP2	ARE-Code (1)	Massnahmenkategorie	Massnahme / Teilmassnahme / <i>Massnahmenpaket</i>	Priorität / Mitfinanzierbarkeit (2)			Kosten (3) in Mio. CHF	Massnahmenträger (4)	Weitere Beteiligte (5)
					AP1	AP2	AP3			
		261.034	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Parkplatz freier Münsterhof: gestalterische Massnahmen	Ae			-	Stadt Zürich	
		261.036	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Umgestaltung der Forchstrasse (Hegibachstrasse, Hedwigsteig, Burgwies) im Zusammenhang mit Gleisbauten	A			4.45	Stadt Zürich	
		261.038	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Quarz Prio A: Birmensdorferstrasse, Albisriederplatz, Kreuzplatz, Vorderberg, Bellevueplatz, Oerliker Bahnhofplatz, Max-Frisch-Platz, Schaffhauserstasse (ehem. Schaffhauserplatz), Witikonenstrasse	A			24.03	Stadt Zürich	
		261.038	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Quarz Prio A - Birmensdorferstrasse 1. Teil	A			-	Stadt Zürich	
		261.038	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Quarz Prio A - Birmensdorferstrasse 2. Teil	A			-	Stadt Zürich	
		261.038	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Quarz Prio A - Albisriederplatz	A			-	Stadt Zürich	
		261.038	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Quarz Prio A - Kreuzplatz	A			-	Stadt Zürich	
		261.038	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Quarz Prio A - Vorderberg	A			-	Stadt Zürich	
		261.038	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Quarz Prio A - Bellevue	A			-	Stadt Zürich	
		261.038	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Quarz Prio A - Oerliker Bahnhofplatz	A			-	Stadt Zürich	
		261.038	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Quarz Prio A - Max-Frisch Platz	A			-	Stadt Zürich	
		261.038	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Quarz Prio A - Schaffhauserstrasse	A			-	Stadt Zürich	
		261.038	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Quarz Prio A - Witikonenstrasse	A			-	Stadt Zürich	
		261.056	Verkehrsmanagement	Regionale Verkehrssteuerung Glattal	A			32.53	Kanton Zürich, Wallisellen	
		261.064	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Aufwertung von Ortszentren, Verbesserung Aufenthaltsqualität für Fussgänger und Zugänge zum OeV	A			19.90		
		261.064	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Schwerzenbach - Erweiterung regionaler Busbahnhof	A			-	Schwerzenbach	
		261.064	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Rümlang - Gestaltung Glattalstrasse	A			-	Kanton Zürich	
		261.064	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Wallisellen - Ortsverbindende PU unter den Bahngleisen	A			-	Wallisellen	
		261.064	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Kloten - Wilder Mann, Schaffhauserstrasse, öffentlicher Raum Zentrum	A			-	Kanton Zürich	
	Z_MIV3	0261-1.2.023	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Zürich - Neugestaltung Strassenraum Badenerstrasse (Farbhof - Altstetterstrasse)		A		7.20	Stadt Zürich	
	Z_MIV4	0261-1.2.091	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Zürich – Realisierung QUARZ- Gestaltungsprojekte Priorität A - Albisrieden		Ae		-	Stadt Zürich	
	Z_MIV4	0261-1.2.092	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Zürich – Realisierung QUARZ- Gestaltungsprojekte Priorität A - Morgental		A		1.32	Stadt Zürich	
Z_MIV1	Z_MIV6	0261-1.2.026	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Zürich - Neue Verkehrsorganisation Uraniastrasse		B	A	11.00	Stadt Zürich	Kanton Zürich
	Z_MIV7	0261-1.2.027	Sonstige - Allgemein	Zürich - Strassenlärmsanierung (Massnahmen an der Quelle)		Av		-	Stadt Zürich	
	G_MIV1	0261-1.2.068	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Bassersdorf		A		3.38	Kanton Zürich	
	G_MIV1	0261-1.2.069	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Schwerzenbach		A		2.97	Kanton Zürich	
	G_MIV1	0261-1.2.070	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Greifensee		Ae		-	Kanton Zürich	
	G_MIV1	0261-1.2.071	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Wangen-Brüttisellen		A		2.97	Kanton Zürich	
	G_MIV1	0261-1.2.072	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Bülach		A		1.70	Bülach	
	G_MIV1	0261-1.2.073	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Fällanden		A		1.80	Kanton Zürich	
	G_MIV1	0261-1.2.074	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Opfikon-Glattbrugg		A		2.70	Kanton Zürich	
	G_MIV3	0261-1.2.030	Kapazität Strasse	Wallisellen - Umgestaltung/Entflechtung Vorfahrt Glattzentrum		A		12.38	Kanton Zürich	
		261.033	Multimodale Drehscheiben	Velostation HB	A			23.23	Stadt Zürich	
		261.033	Multimodale Drehscheiben	Velostation Süd	A			-	Stadt Zürich	
		261.033	Multimodale Drehscheiben	Velostation Stadttunnel	A			-	Stadt Zürich	
		261.065	Langsamverkehr - Velo	Ausbau Radwegnetz im Glattal (Paket)	A			9.48	Kanton Zürich	
Z_LV1			Langsamverkehr - Fuss/Velo	Zürich - Ausbau Unterführung Langstrasse			A	10.00	Stadt Zürich	SBB, Kanton Zürich
	Z_LV2	0261-1.2.033	Langsamverkehr - Velo	Zürich - Verbindung Sihlsteg / Giesshübel (Netzlückenschliessung Haupttrouten Velo)	B	A		4.24	Stadt Zürich	
Z_LV2	Z_LV3	0261-1.2.034	Langsamverkehr - Velo	Zürich - Verbindung Stadtkreise 4 und 5 (Netzlückenschliessung Haupttrouten Velo)		B	A	23.00	Stadt Zürich	SBB, Kanton Zürich
	Z_LV5	0261-1.2.036	Langsamverkehr - Velo	Zürich - Neugestaltung/Ergänzung Velo-Komfortroute Shil - HB - Limmat		A		10.01	Stadt Zürich	
	Z_LV5	0261-1.2.036	Langsamverkehr - Velo	Zürich - Neugestaltung/Ergänzung Velo-Komfortroute Shil - HB - Limmat , Abschnitt Sihl		A		4.24	Stadt Zürich	
	Z_LV5	0261-1.2.036	Langsamverkehr - Velo	Zürich - Neugestaltung/Ergänzung Velo-Komfortroute Shil - HB - Limmat , Abschnitt Veloquerung HB		A		1.70	Stadt Zürich	
	Z_LV5	0261-1.2.036	Langsamverkehr - Velo	Zürich - Neugestaltung/Ergänzung Velo-Komfortroute Shil - HB - Limmat , Abschnitt Limmat		A		4.07	Stadt Zürich	
Z_LV3			Langsamverkehr - Velo	Zürich - Zentrumsverbindung Velo			A	10.00	Stadt Zürich	Kanton Zürich
Z_LV3a			Langsamverkehr - Velo	Stampfenbachstrasse/Schaffhauserstrasse und weitere Kleinmassnahmen auf der gesamten Strecke			A	5.00	Stadt Zürich	
Z_LV3b			Langsamverkehr - Velo	Unterführung Quaibrücke			A	5.00	Stadt Zürich	
Z_LV4			Langsamverkehr - Fuss/Velo	Zürich - Fuss- und Veloverbindung Europaallee–Limmat			A/C	5.00	Stadt Zürich	Kanton Zürich
Z_LV4a			Langsamverkehr - Fuss/Velo	Querung Sihl			A	2.00	Stadt Zürich	
Z_LV4b			Langsamverkehr - Fuss/Velo	Verbesserung Schweizer- und Beatengasse			A	1.00	Stadt Zürich	
Z_LV4c			Langsamverkehr - Fuss/Velo	Querung Limmat im Bereich Globus Provisorium			C	2.00	Stadt Zürich	

ID AP3	ID AP2	ARE-Code (1)	Massnahmenkategorie	Massnahme / Teilmassnahme / <i>Massnahmenpaket</i>	Priorität / Mitfinanzierbarkeit (2)			Kosten (3) in Mio. CHF	Massnahmenträger (4)	Weitere Beteiligte (5)
					AP1	AP2	AP3			
Z_LV5			Langsamverkehr - Velo	Zürich - Veloroute Seebecken			A	10.00	Stadt Zürich	Kanton Zürich
Z_LV6			Langsamverkehr - Velo	Zürich - Ausbau Veloabstellanlagen			A	20.00	Stadt Zürich	Dritte
Z_LV6a			Langsamverkehr - Velo	Veloabstellanlage Bahnhof Altstetten			A	10.00	Stadt Zürich	
Z_LV6b			Langsamverkehr - Velo	Veloabstellanlage Bahnhof Stadelhofen			A	10.00	Stadt Zürich	
Z_LV7			Langsamverkehr - Fuss/Velo	Zürich - Fuss- und Veloverbindung Grubenackerweg			A	10.00	Stadt Zürich	SBB
	G_LV1	0261-1.2.038	Langsamverkehr - Fuss/Velo	Glattal - „Fil Bleu“ Langsamverkehrsverbindung entlang der Glatt		A		10.18	Kanton Zürich, Gemeinden	
	G_LV1	0261-1.2.038	Langsamverkehr - Fuss/Velo	Abschnitt Dübendorf - Eishalle bis Usterstrasse		A		1.70	Dübendorf	
	G_LV1	0261-1.2.038	Langsamverkehr - Fuss/Velo	Abschnitt Dübendorf - Usterstrasse bis Bahnhofstrasse		A		0.85	Dübendorf	
	G_LV1	0261-1.2.038	Langsamverkehr - Fuss/Velo	Abschnitt Dübendorf - Bahnhofstrasse bis Gemeindegrenze		A		2.55	Dübendorf	
	G_LV1	0261-1.2.038	Langsamverkehr - Fuss/Velo	Abschnitt Stettbach - Wallisellen - Zürich - Opfikon		A		5.09	Kanton Zürich	
G_LV1			Langsamverkehr - Velo	Glattal - Netzlückenschliessung und Ausbau Velorouten Priorität A			A	6.50	Kanton Zürich	
G_LV1a			Langsamverkehr - Velo	Fällanden / Schwerzenbach - Schliessung Netzlücke Fällanden - Schwerzenbach			A	3.00	Kanton Zürich	Fällanden, Schwerzenbach
G_LV1b			Langsamverkehr - Velo	Volketswil - Schliessung Netzlücke Pfäffikerstrasse			A	1.00	Kanton Zürich	Volketswil
G_LV1c			Langsamverkehr - Velo	Dietlikon - Schliessung Netzlücke Loorenstrasse			A	2.50	Kanton Zürich	Dietlikon
G_LV2			Langsamverkehr - Fuss/Velo	Bülach - Verlängerung SBB-Unterführung Mitte			A	2.00	Bülach	SBB
G_LV3			Langsamverkehr - Velo	Glattal - Netzlückenschliessung und Ausbau Velorouten Priorität B			B	42.00	Kanton Zürich	
G_LV3a			Langsamverkehr - Velo	Dübendorf / Greifensee - Schliessung Netzlücke, Veloschnellroute Dübendorf - Greifensee (- Uster)			B	22.00	Kanton Zürich	Dübendorf, Greifensee
G_LV3b			Langsamverkehr - Velo	Kloten / Zürich - Schliessung Netzlücke, Veloschnellroute Flughafen - Glattpark			B	10.00	Kanton Zürich	Kloten
G_LV3c			Langsamverkehr - Velo	Div. Gemeinden - Schliessung Netzlücke Opfikon - Wallisellen - Brütisellen - Tagelswangen			B	10.00	Kanton Zürich	Opfikon, Wallisellen, Brütisellen, Lindau
G_LV4			Langsamverkehr - Fuss/Velo	Glattal - "Fil Vert" Verbinden der Erholungsräume Greifensee, Flugplatz Dübendorf, Hardwald, Flughafen Zürich			C	-	Kanton Zürich	
G_LV4a	G_LV2		Langsamverkehr - Fuss/Velo	Erholungsring Flugplatz Dübendorf			C	-	Kanton Zürich	
G_LV4b	G_LV2		Langsamverkehr - Fuss/Velo	Verbindung Erholungsräume Hardwald - Flugplatz Dübendorf			C	-	Kanton Zürich	
G_LV4c	G_LV2		Langsamverkehr - Fuss/Velo	Fusswegverbindung Waldpark Hardwald - Milandia - Greifensee			C	-	Kanton Zürich	
	G_LV3	0261-1.2.040	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Wangen-Brütisellen - Aufwertung Dorfplatz		A		1.27	Wangen-Brütisellen	
	G_LV4	0261-1.2.041	Langsamverkehr - Fuss/Velo	Bülach - Realisierung Aufwertung Langsamverkehr		A		1.70	Bülach	
	G_LV5	0261-1.2.042	Langsamverkehr - Fuss	Opfikon - Realisierung Fussgängerbrücke über die Autobahn A1		A		1.95	Opfikon	
	G_LV6	0261-1.2.043	Langsamverkehr - Fuss	Glattal - Verbesserung Sicherheit Fussgängerquerungen		A		5.94	Kanton Zürich	
	G_LV7	0261-1.2.067	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Bassersdorf - Aufwertung Bahnhofsumfeld - Aufwertung Bahnhofsumfeld		Ae		-	Bassersdorf	
G_LV5a			Langsamverkehr - Fuss	Kloten - Behebung Konfliktstrecken Fussverkehr in Querverbindungen			A	3.00	Kloten	
G_LV5b			Langsamverkehr - Fuss/Velo	Opfikon - Umgestaltung Kreuzung Schaffhauser-/Oberhauserstr.			A	2.50	Kanton Zürich	Opfikon
G_LV5c			Langsamverkehr - Fuss/Velo	Dübendorf - Bahnhofstrasse			A	6.00	Dübendorf	Kanton Zürich, VBG
G_LV5d			Langsamverkehr - Fuss/Velo	Dübendorf - Ausbau Bahnhofo unterführung Fuss- und Veloverkehr			A	10.00	Dübendorf	SBB
G_LV5e			Langsamverkehr - Fuss	Dübendorf - Fussverbindung Verlängerung Casinostrasse			A	6.60	Dübendorf	SBB

Legende Massnahmenliste AP1-3:	
(1) ARE-Code	Code gemäss Prüfbericht bzw. Leistungsvereinbarungen AP1/2
(2) Priorität	A: Massnahme in AP1 (AP2, AP3) mit Realisierungsbeginn ab 2011 (2015, 2019) B: Massname in AP1 (AP2, AP3) mit Realisierungsbeginn ab 2015 (2019, 2023) C: Massname AP1 (AP2, AP3) mit Realisierungsbeginn ab 2019 (2023, 2027) C*: Massnahme AP2 mit vom Bund anerkanntem Handlungsbedarf (gemäss Prüfbericht AP2 des Bundes) mit Realisierungsbeginn 2023
(2) Mitfinanzierbarkeit	A,B,C: Massnahme Verkehr, mitfinanziertbar über Infrastrukturfonds (AP1, AP2) oder zur Mitfinanzierung beantragt / vorgemerkt (AP3) Ae, Be: Massnahme Verkehr als Eigenleistung, d.h. nicht durch Infrastrukturfonds mitfinanziert (AP1, AP2) Av, Bv: Massnahme Verkehr, nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar As, Bs: Massnahme Siedlung/Landschaft, nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar
(3) Kosten	Kosten A-Massnahmen AP1/AP2 mit Stand Okt. 2005 exkl. MWSt Kosten A- und B-Massnahmen AP3 mit Stand 2016 Kosten Be-, Ae-, As-, Av-Massnahmen und nicht weitergeführte B-Massnahmen AP2: Keine Angaben
(4) Massnahmenträger	Hauptverantwortung für Massnahme (Massnahmen AP1/AP2: gemäss Umsetzungsvereinbarung, Umsetzungsbestätigung)
(5) Weitere Beteiligte	Beteiligung an Planung und/oder Finanzierung der Massnahme



3 Massnahmenkarten

G_GV1, Bülach - Optimierung Verkehrssystem Bülach Nord
G_GV1a, Ausbau Knoten Fangleten-/Schützenmattstr. inkl. LSA und Anschlüsse Schaffhauserstr.
G_GV1b, Gleisquerung Bülach Nord

G_GV2, Bülach - Aufwertung ÖV-Drehscheibe
G_GV2a, Neugestaltung ÖV-Umsteigebereich beim Bahnhof Bülach
G_GV2b, Umgestaltung Bahnhofring

G_GV3a, Kloten - Neugestaltung Busbahnhof
G_GV3b, Kloten - Unterführung Bhf. West

G_GV5a, Dietlikon - Bushof beim Bhf. Dietlikon

G_GV6, Glattal - Betriebs- und Gestaltungskonzepte Glattal Priorität A

G_GV6a, Bassersdorf - Klotenerstrasse
G_GV6b, Bülach - Schaffhauserstrasse
G_GV6c, Dübendorf - Überlandstrasse
G_GV6d, Greifensee - Stationsstrasse
G_GV6e, Volketswil - Zürcherstrasse

G_L1, Glattal - Gebietsplanung Bassersdorf, Dietlikon, Wangen-Brüttisellen

G_LV1, Glattal - Netzlückenschliessung und Ausbau Velorouten Priorität A

G_LV1a, Fällanden / Schwerzenbach - Schliessung Netzlücke Fällanden - Schwerzenbach
G_LV1b, Volketswil - Schliessung Netzlücke Pfäffikerstrasse
G_LV1c, Dietlikon - Schliessung Netzlücke Loorenstrasse

G_LV2, Bülach - Verlängerung SBB-Unterführung Mitte

G_LV5, Glattal - Fussverkehr
G_LV5a, Kloten - Behebung Konfliktstrecken Fussverkehr in Querverbindungen
G_LV5b, Opfikon - Umgestaltung Kreuzung Schaffhauser-/Oberhauserstrasse
G_LV5c, Dübendorf - Bahnhofstrasse
G_LV5d, Dübendorf - Ausbau Bahnhofunterführung Fuss- und Veloverkehr
G_LV5e, Dübendorf - Fussverbindung Casinostrasse

G_ÖV1, Glattal - Busspur Fällanden - Dübendorf

G_S2, Glattal - Innovationspark Zürich / Wangenstrasse / Bahnhof Dübendorf

G_S3, Glattal - Gebietsmanagement Raum Uster-Volketswil

Z_GV2a, Zürich - Erschliessung Hochschulgebiet:
Erschliessung öffentlicher Verkehr, 1. Etappe
Z_GV2c, Zürich - Erschliessung Hochschulgebiet:
Erschliessung Fuss- und Veloverkehr, 1. Etappe

Z_LV1, Zürich - Ausbau Unterführung Langstrasse (Netzlückenschliessung Haupttrouten Velo)

Z_LV2, Zürich - Verbindung Stadtkreise 4 und 5 (Netzlückenschliessung Haupttrouten Velo)

Z_LV3, Zürich - Zentrumsverbindung Velo
Z_LV3a, Stampfenbachstrasse
Z_LV3b, Schaffhauserstrasse

Z_LV4, Zürich - Fuss- und Veloverbindung Europaallee - Limmat
Z_LV4a, Querung Sihl
Z_LV4b, Verbesserung Schweizer- und Beatengasse

Z_LV5, Zürich - Veloroute Seebecken

Z_LV6, Ausbau Veloabstellanlagen
Z_LV6a, Veloabstellanlage Bahnhof Altstetten
Z_LV6b, Veloabstellanlage Bahnhof Stadelhofen

Z_LV7, Zürich - Fusswegverbindung Grubenackerweg

Z_MIV1, Zürich - Neue Verkehrsorganisation Uraniastrasse

Z_ÖV2, Zürich - Kapazitätssteigerung Personenunterführung Bahnhof Altstetten West

Z_ÖV3, Zürich - Elektrifizierung der Buslinien 69 und 80

Z_ÖV3a, Elektrifizierung Linie 69
Z_ÖV3b, Elektrifizierung Linie 80

Z_S1, Zürich - Umsetzung Masterplanung Hochschulquartier Zürich Zentrum

Z_S2, Zürich - Weiterentwicklung Zentrumsgebiete Hochbord/Stettbach und Zürich Nord/Opfikon

Nicht in der Karte dargestellt:

Z_S3, Zürich - Erarbeitung kommunaler Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentl. Bauten & Anlagen

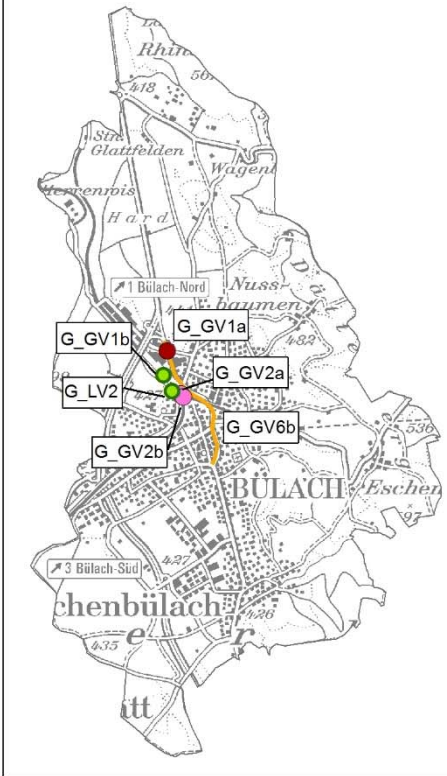
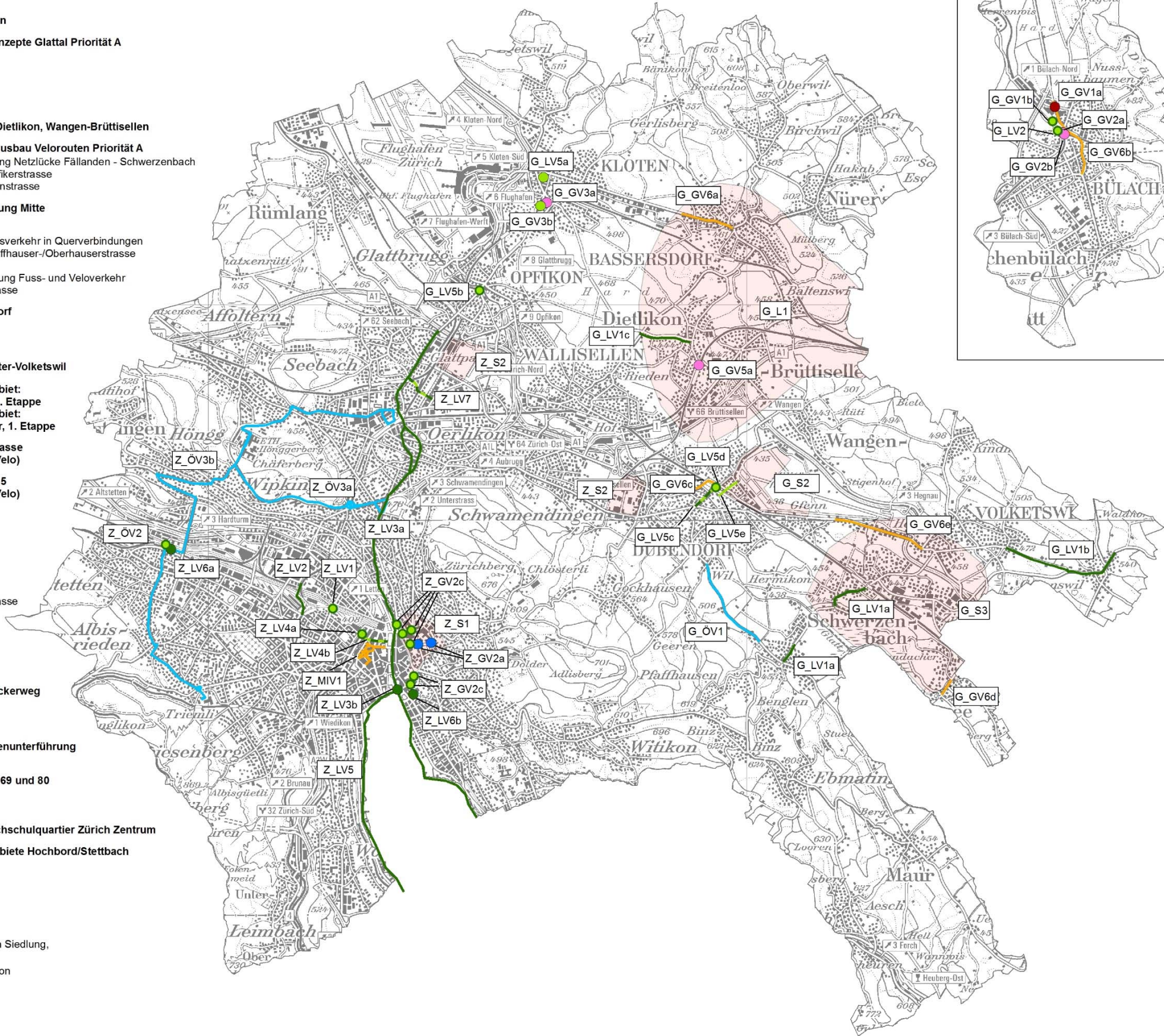
G_S1, Glattal - Gebietsmanagement Airport-Region



0 1 2 3 4 5 km

Grundlage: © swisstopo (DV 593.3)

Darstellung: AFD



Agglomerationsprogramm Stadt Zürich - Glattal

3. Generation, Massnahmen
Priorität A, As, Av

Stand 2016

Massnahmenkategorie

- Tram/Strasse
- Bus / Strasse
- Verkehrsmanagement
- Aufwertung Sicherheit Strassenraum
- Multimodale Drehscheibe
- Langsamverkehr Fuss
- Langsamverkehr Velo
- Langsamverkehr Fuss / Velo
- Siedlung

G_GV1b, Gleisquerung Bülach Nord

G_GV4, Dübendorf - Aufwertung ÖV-Drehscheibe

G_GV5b, Dietlikon - Personenunterführung Bhf. Dietlikon
G_GV5c, Dietlikon - West-Ost-Verbindung (MIV) beim Bhf. Dietlikon

G_GV7, Glattal - Betriebs- und Gestaltungskonzepte Priorität B

G_GV7a, Bassersdorf - Winterthurerstrasse

G_GV7b, Kloten - Dorfstrasse

G_GV7d, Opfikon - Wallisellerstrasse

G_LV3, Glattal - Netzlückenschliessung und Ausbau Velorouten

G_LV3a, Dübendorf / Greifensee - Schliessung Netzlücke, Veloschnellroute Dübendorf - Greifensee (-Uster)

G_LV3b, Kloten / Zürich - Schliessung Netzlücke, Veloschnellroute Flughafen - Glattpark

G_LV3c, Div. Gemeinden - Schliessung Netzlücke Opfikon - Wallisellen - Brüttisellen - Tagelswangen

G_ÖV2, Kloten / Bassersdorf - Verlängerung Stadtbahn

G_ÖV2a, Kloten / Bassersdorf - Verlängerung Stadtbahn Flughafen -
Kloten Industrie - Bassersdorf, Etappe 1
(Flughafen Kloten - Kloten, Industrie)

G_ÖV3, Dübendorf / Dietlikon - Ergänzung Stadtbahn

G_ÖV3a, Dübendorf / Dietlikon - Ergänzung Stadtbahn Giessen -
Bahnhof Dübendorf - Flugplatz Dübendorf -
Bahnhof Dietlikon (Giessen - Bahnhof Dübendorf -
Flugplatz Dübendorf)

Z_GV1, Zürich - Rosengartentram/Rosengartentunnel

Z_GV1a, Rosengartentram / Strasse (Tramnetzergänzung)

Z_GV1b, Rosengartentunnel

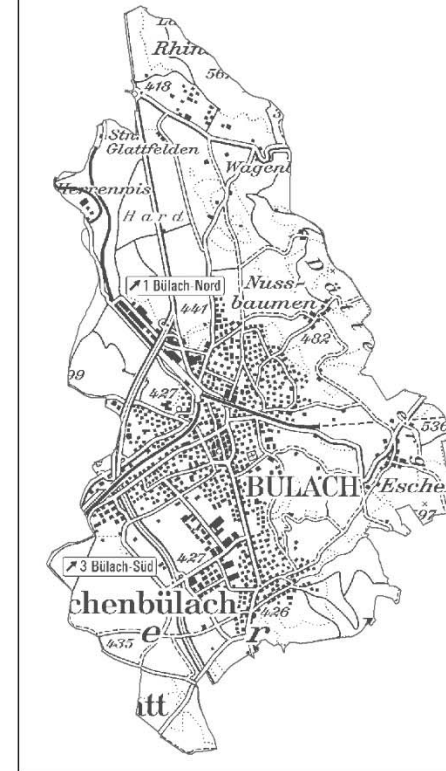
Z_GV1c, Aufwertung Stadtraum (FLAMA)

**Z_GV2b, Zürich - Erschliessung Hochschulquartier: Erschliessung
öffentlicher Verkehr, 2. Etappe**

Z_GV2d, Zürich - Erschliessung Hochschulquartier: Erschliessung Fuss- und Veloverkehr, 2. Etappe

Z_LV1, Zürich - Ausbau Unterführung Langstrasse

Z_ÖV1, Zürich - Tramnetzergänzung Affoltern













3. Generation, Massnahmen

Priorität B

Stand 2016

Massnahmenkategorie

-   Tram/Strasse
-  Kapazität Strasse
-   Aufwertung
Sicherheit Strassenraum
-  Multimodale Drehscheibe
-  Langsamverkehr Fuss
-   Langsamverkehr Velo
-  Langsamverkehr
Fuss / Velo

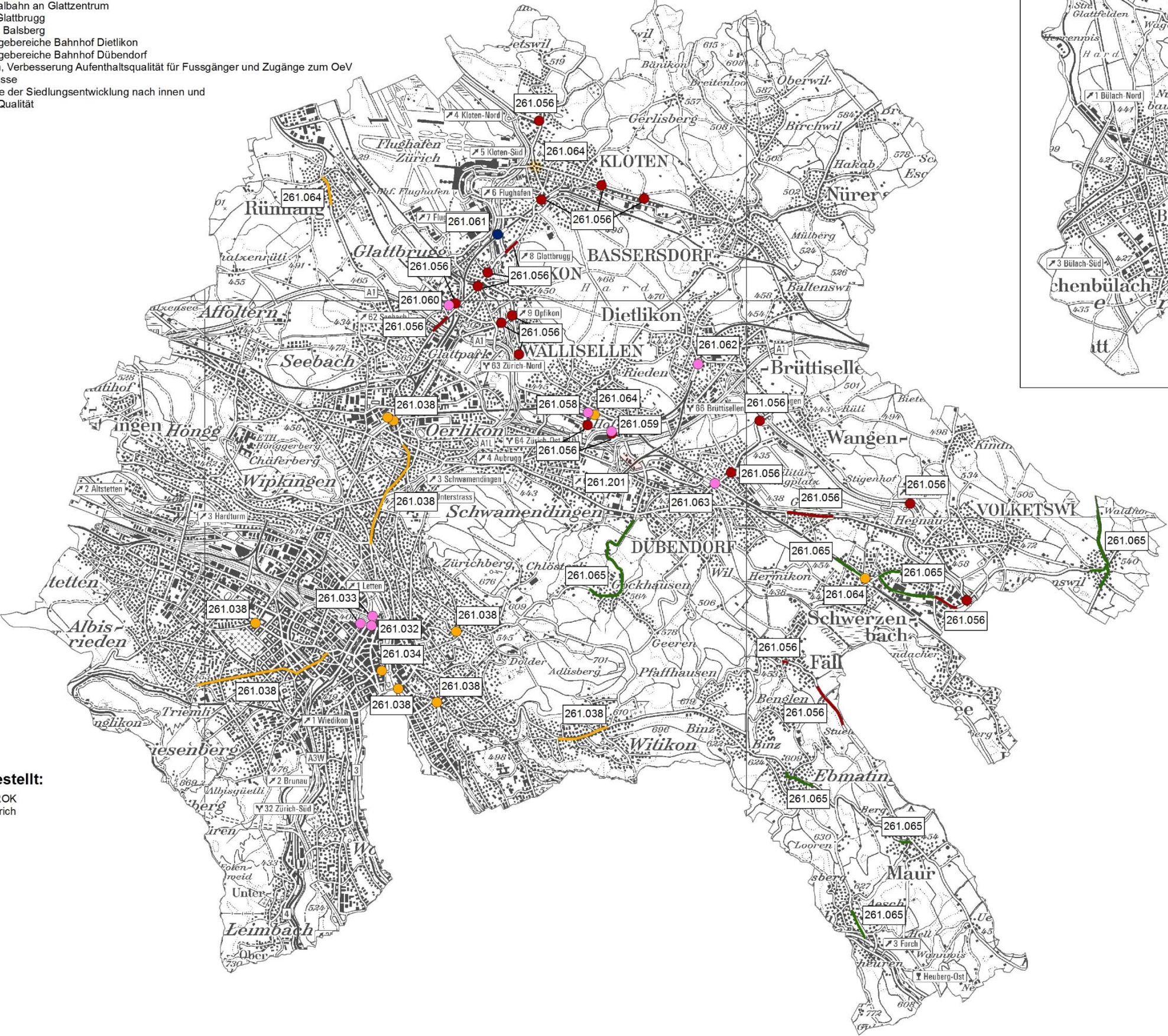


Grundlage: © swisstopo (DV 593.3)

Darstellung: AFV



261.032, Erschliessung Bahnhof Löwenstrasse: Zugänge DML
261.033, Velostation Zürich HB
261.034, Parkplatz freier Münsterhof: gestalterische Massnahmen
261.038, Quarz prio A : Birmensdorferstrasse, Albisriederplatz, Kreuzplatz, Vorderberg, Bellevueplatz, Oerliker Bahnhofplatz, Max-Frisch-Platz, Schaffhauserstrasse (ehem. Schaffhauserplatz), Witikonstrasse
261.056, Regionale Verkehrssteuerung Glattal
261.058, Ausbau Zugänge Bahnhof Wallisellen
261.059, Anbindung Haltestelle Glattalbahn an Glattzentrum
261.060, Ausbau Zugänge Bahnhof Glattbrugg
261.061, Optimierung Perronanlagen Balsberg
261.062, Neugestaltung OeV-Umsteigebereiche Bahnhof Dietlikon
261.063, Neugestaltung OeV-Umsteigebereiche Bahnhof Dübendorf
261.064, Aufwertung von Ortszentren, Verbesserung Aufenthaltsqualität für Fussgänger und Zugänge zum OeV
261.065, Uster - neue Greifenseestrasse
261.201, Ausschöpfung der Potentiale der Siedlungsentwicklung nach innen und Steigerung der städtebaul. Qualität



Nicht in der Karte dargestellt:
261.202, Glattal - Konkretisierung ROK
261.204, Mobilitätsmanagement Zürich

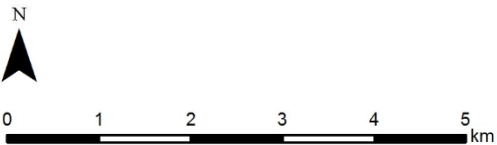
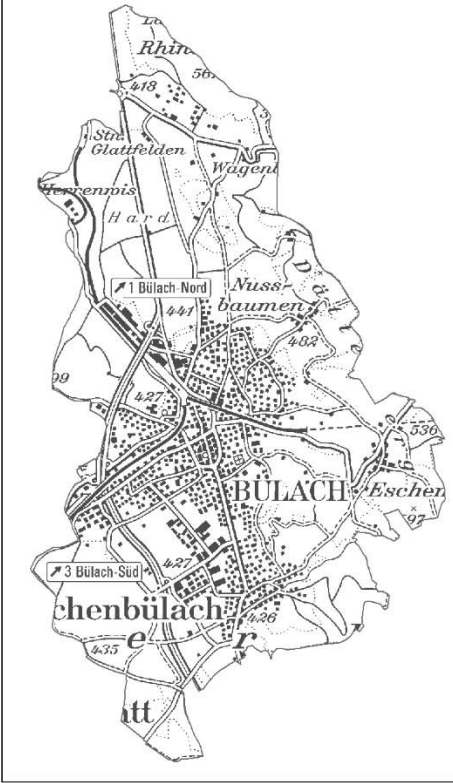
Agglomerationsprogramm Stadt Zürich - Glattal

1. Generation, Massnahmen
Priorität A, Ae, An

2011

Massnahmenkategorie

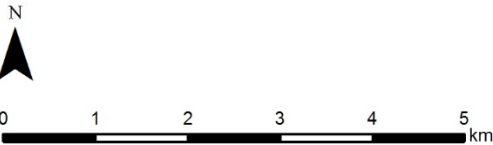
- Eisenbahn
- Verkehrsmanagement
- Aufwertung Sicherheit Strassenraum
- Multimodale Drehscheibe
- Langsamverkehr Fuss
- Langsamverkehr Velo
- Siedlung



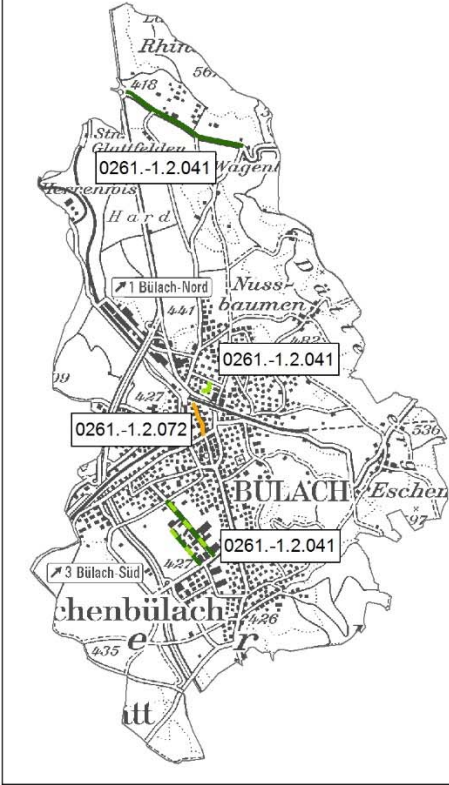
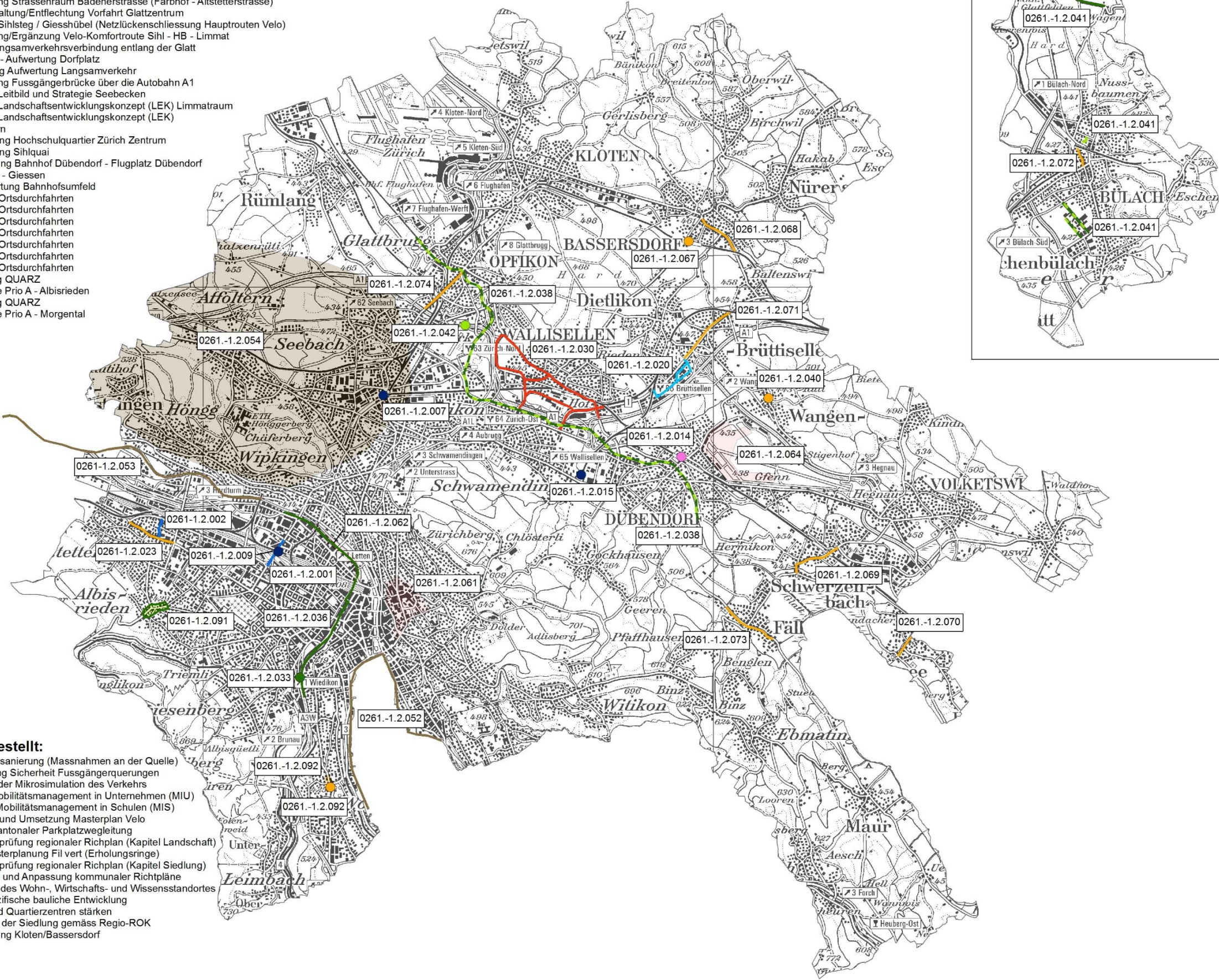
0261-1.2.001, Zürich – Realisierung Tramverbindung Hardbrücke
0261-1.2.002, Zürich – Realisierung Tramnetzergänzung Altstetterstrasse / Anbindung Bahnhof Altstetten
0261-1.2.007, Zürich – Realisierung Quartieranbindung Ost Bahnhof Oerlikon (Etappe 3b)
0261-1.2.009, Zürich - Anpassungen Bahnhof Hardbrücke (Sofortmassnahmen)
0261-1.2.014, Dübendorf - Neugestaltung ÖV-Umsteigebereiche zur multimodalen Drehscheibe
0261-1.2.015, Dübendorf - Aufwertung Zugang Bahnhof Stettbach Nordseite
0261-1.2.020, Dietlikon – Eigentrassierung Bus Dietlikon Süd
0261-1.2.023, Zürich - Neugestaltung Strassenraum Badenerstrasse (Farbhof - Altstetterstrasse)
0261-1.2.030, Wallisellen - Umgestaltung/Entflechtung Vorfahrt Glattzentrum
0261-1.2.033, Zürich - Verbindung Sihlsteig / Giesshübel (Netzlückenschliessung Haupttrouten Velo)
0261-1.2.036, Zürich - Neugestaltung/Ergänzung Velo-Komfortroute Sihl - HB - Limmat
0261-1.2.038, Glattal - „Fil Bleu“ Langsamverkehrsverbindung entlang der Glatt
0261-1.2.040, Wangen-Brütisellen - Aufwertung Dorfplatz
0261-1.2.041, Bülach – Realisierung Aufwertung Langsamverkehr
0261-1.2.042, Opfikon – Realisierung Fussgängerbrücke über die Autobahn A1
0261-1.2.052, Zürich - Umsetzung Leitbild und Strategie Seebecken
0261-1.2.053, Zürich - Umsetzung Landschaftsentwicklungskonzept (LEK) Limmatraum
0261-1.2.054, Zürich - Umsetzung Landschaftsentwicklungskonzept (LEK) Hönggerberg-Affoltern
0261-1.2.061, Zürich - Masterplanung Hochschulquartier Zürich Zentrum
0261-1.2.062, Zürich - Masterplanung Sihlquai
0261-1.2.064, Glattal - Masterplanung Bahnhof Dübendorf - Flugplatz Dübendorf – Bahnhof Dübendorf - Giessen
0261-1.2.067, Bassersdorf - Aufwertung Bahnhofsumfeld
0261-1.2.068, Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten
0261-1.2.069, Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten
0261-1.2.070, Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten
0261-1.2.071, Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten
0261-1.2.072, Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten
0261-1.2.073, Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten
0261-1.2.074, Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten
0261-1.2.091, Zürich – Realisierung QUARZ – Gestaltungsprojekte Prio A - Albisrieden
0261-1.2.092, Zürich – Realisierung QUARZ – Gestaltungsprojekte Prio A - Morgental

Nicht in der Karte dargestellt:

0261-1.2.027, Zürich, Strassenlärmsanierung (Massnahmen an der Quelle)
0261-1.2.043, Glattal - Verbesserung Sicherheit Fussgängerquerungen
0261-1.2.047, Zürich - Etablierung der Mikrosimulation des Verkehrs
0261-1.2.47, Zürich - Einführung Mobilitätsmanagement in Unternehmen (MIU)
0261-1.2.048, Zürich - Einführung Mobilitätsmanagement in Schulen (MIS)
0261-1.2.049, Zürich - Erarbeitung und Umsetzung Masterplan Velo
0261-1.2.050, Zürich - Umsetzen kantonaler Parkplatzwegleitung
0261-1.2.051, Zürich - Gesamtüberprüfung regionaler Richtplan (Kapitel Landschaft)
0261-1.2.055, Zürich - Glattal - Masterplanung Fil vert (Erholungsringe)
0261-1.2.056, Zürich - Gesamtüberprüfung regionaler Richtplan (Kapitel Siedlung)
0261-1.2.057, Zürich - Überprüfung und Anpassung kommunaler Richtpläne
0261-1.2.058, Zürich - Entwicklung des Wohn-, Wirtschafts- und Wissensstandortes
0261-1.2.059, Zürich - Quartierspezifische bauliche Entwicklung
0261-1.2.060, Zürich - Stadtteil- und Quartierzentren stärken
0261-1.2.063, Glattal - Entwicklung der Siedlung gemäss Regio-ROK
0261-1.2.065, Glattal - Masterplanung Kloten/Bassersdorf



Grundlage: © swisstopo (DV 593.3)
Darstellung: AFV



Agglomerationsprogramm
Stadt Zürich - Glattal

2. Generation, Massnahmen
Priorität A, Ae, An

2015

Massnahmenkategorie

- Eisenbahn
- Bus / Strasse
- Tram / Strasse
- Kapazität Strasse
- Aufwertung Sicherheit Strassenraum
- Multimodale Drehscheibe
- Langsamverkehr Fuss
- Langsamverkehr Velo
- Langsamverkehr Fuss / Velo
- Siedlung
- Landschaft



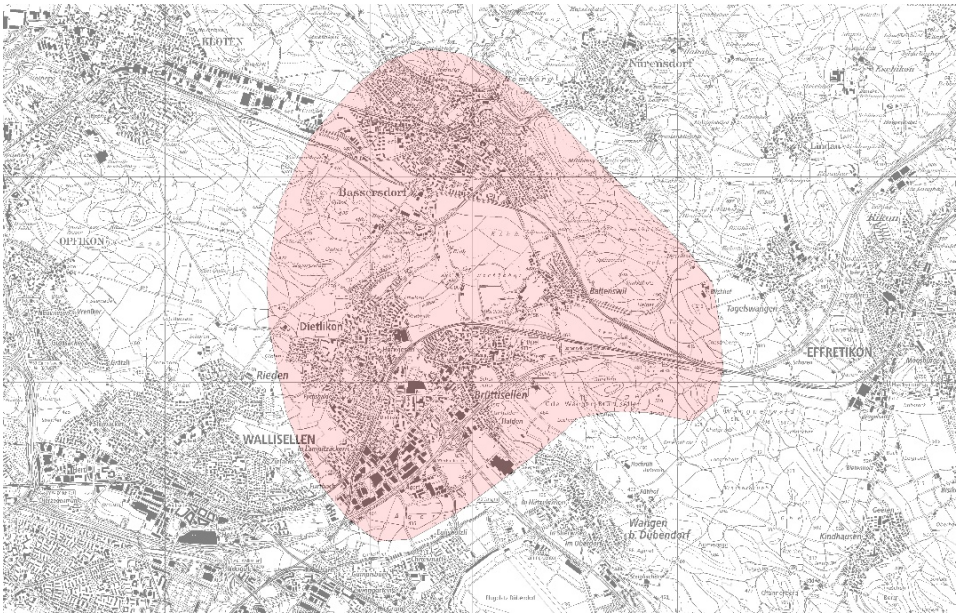
4 Massnahmenblätter



Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal, 3. Generation

Massnahme Massnahmen- paket	Glattal – Gebietsplanung Bassersdorf, Dietlikon, Wangen-Brüttisellen	ID	G_L1
		ARE-Code	-
		Priorität	As
Massnahmen- typ	<input type="checkbox"/> Gesamtverkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LV <input type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur <input checked="" type="checkbox"/> Siedlung <input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
Massnahmen- kategorie	Siedlung		
Zweckmässigkeit	<u>Zukunftsbild:</u> Im Raum Bassersdorf, Dietlikon und Wangen-Brüttisellen stehen verschiedene Infrastrukturvorhaben an (Brüttenertunnel, Glattalautobahn) oder sind geplant (Verlängerung Glattalbahn, kommunale Sammelstrassen). Damit verbunden wird es grosse Veränderungen in der Landschaft, deren Qualität und Zugänglichkeit geben.		
	<u>Handlungsbedarf:</u> Durch die Infrastrukturvorhaben im Raum Bassersdorf, Dietlikon und Wangen-Brüttisellen gilt es die Vernetzungskorridore sicher zu stellen und die Landschaft zu strukturieren (HB_S&L10).		
	<u>Teilstrategien:</u> Auf landschaftliche Veränderungen durch Infrastrukturbauten ist aktiv zu reagieren (TS_L1, TS_L2).		
	<u>Bezug zu Massnahmen AP1, AP2, nationalen Massnahmen:</u> Bezug zu übergeordneten Massnahmen Brüttenertunnel und Glattalautobahn.		
Relevanz	<u>Begründung:</u> Die Veränderung der Landschaft durch grosse Infrastrukturvorhaben gilt es sorgfältig abzustimmen. Eine frühzeitige Koordination ist angezeigt.		
Machbarkeit	Voraussetzungen für Umsetzung sind geschaffen, technische Machbarkeit nicht relevant, weil es sich um eine Landschaftsmassnahme handelt.		
Beginn Vorberei- tung/Umsetzung	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	Verant- wortung	<u>Massnahmenträger:</u> Kanton Zürich <u>Weitere Beteiligte:</u> ZPG, Bassersdorf, Dietlikon, Wangen-Brüttisellen



Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage, Problem, Ziele	<p>Das mittlere Glattal hat als wichtiger Wachstumsraum eine grosse Bedeutung im Kanton Zürich. Die Entwicklung dieses Raums bleibt aufgrund der vielfältigen, zum Teil konkurrierenden Raumansprüche in den Bereichen Siedlung, Verkehr und Erholung eine anspruchsvolle Aufgabe. Sie bedingt die enge Zusammenarbeit einer Vielzahl von Akteuren.</p> <p>Ziel der Gebietsplanung ist es, vor dem Hintergrund der beiden nationalen Grossprojekte Brüttenertunnel und Glattalautobahn die Planungen und Strategien von Kanton, Gemeinden und weiterer Planungsträger (u.a. VBG, Glattalbahn) aufeinander abzustimmen, Konflikte zu erkennen und Lösungsmöglichkeiten zu finden.</p>
Massnahme	<p>Als Plattform für die Koordination der verschiedenen Interessen soll das Verfahren der Gebietsplanung genutzt werden. Sich bietende Chancen sollen erkannt und genutzt werden. Für die genannten nationalen Infrastrukturen sollen klare Rahmenbedingungen für deren weitere Planungen formuliert werden. Bis Mitte 2017 sollen ein unter allen Beteiligten abgestimmtes, gebietsweites Zielbild und ein Handlungsprogramm vorliegen. Eine Behörden-delegation sollen die Zwischen- und Endergebnisse regelmässig vorgestellt werden. Eine verbindliche Beschlussfassung der Endergebnisse durch alle Beteiligten wird angestrebt.</p> <p>Dabei wird die optimale Integration der geplanten Bauwerke in den Siedlungs- und Landschaftsraum im Vordergrund stehen. Die Zugänglichkeit zu den Naherholungsgebieten ist zu sichern (Durchwegung, Strukturelemente). Zudem sollen die schädlichen Auswirkungen während der Bauphase minimiert werden.</p>
Bezug zu anderen AP-Massnahmen und Akteuren	<ul style="list-style-type: none">• Verlängerung Stadtbahn Flughafen – Kloten Industrie – Bassersdorf (ARE-Code 0261-1.2.098)
Karte	 <p>Kartenausschnitt: Gebietsplanung Bassersdorf, Dietlikon, Wangen-Brüttisellen Quelle: Bericht Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal, 3. Generation, AFV</p>



Zeitplan, Meilensteine, Beschlüsse	<u>Bisher:</u> <ul style="list-style-type: none">• Ortsplanungsgespräche des Amts für Raumentwicklung mit Gemeinden Bassersdorf, Dietlikon und Wangen-Brüttisellen• Gemeindeübergreifende „Gebietsplanung“ seit Sommer 2016 <u>Vorgesehen:</u> <ul style="list-style-type: none">• Abschluss Gemeindeübergreifende „Gebietsplanung“ Mitte 2017
Bezug zu anderen Planungen und Akteuren	<ul style="list-style-type: none">• Brüttenertunnel• Glattalautobahn• kommunale Sammelstrassen
Bezug zum Richtplan	Geplante Infrastrukturvorhaben des Bundes werden in der Vorlage der Teilrevision Verkehr angepasst / bezeichnet.
Nötige Einzonungen, Verlust von Fruchtfolgeflä- chen oder Flächenverlust von Schutzgebie- ten nationaler Bedeutung	-
Weitere Bemerkungen, Hinweise	-

Quellen

1	Kantonaler Richtplan, Abbildung aus Teilrevision Verkehr, Antrag des Regierungsrats vom 8. April 2015
---	---



Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal, 3. Generation

Massnahme Massnahmen- paket	Zürich – Umsetzung Master- planung Hochschulquartier Zürich-Zentrum	ID	Z_S1
		ARE-Code	-
		Priorität	As
Massnahmen- typ	<input type="checkbox"/> Gesamtverkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LV <input type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur <input checked="" type="checkbox"/> Siedlung <input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
Massnahmen- kategorie	Siedlung		
Zweckmässigkeit	<u>Zukunftsbild:</u> Masterplanungen dienen der Umsetzung der Vorgaben des kantonalen oder des regionalen Richtplans und der Erreichung des Zukunftsbildes mit seiner differenzierten Dichte- und Nutzungsstruktur. Die Masterplanung Hochschulgebiet Zürich-Zentrum und deren Umsetzung dient der Sicherstellung der künftigen Entwicklung und Zusammenarbeit der drei Institutionen ETH, Universitätsspital und Universität, der Stärkung des Zentrums von Zürich und der gezielten Weiterentwicklung der Innenstadt gemäss dem Zukunftsbild und letztlich der Umsetzung des kantonalen Richtplans Teil öffentliche Bauten und Anlagen (Gebietsplanung Hochschulgebiet Zürich-Zentrum).		
	<u>Handlungsbedarf:</u> Mit der Weiterentwicklung der Institutionen am bestehenden Standort wird einerseits deren Zukunftsfähigkeit gesichert und andererseits durch den Verzicht auf eine Auslagerung an periphere Standort ein erhöhter Flächenverbrauch und ineffizientere Verkehrsabwicklung vermieden (HB_S&L1, HB_S&L2, HB_S&L3, HB_S&L8).		
	<u>Teilstrategien:</u> Mit der Masterplanung Hochschulgebiet Zürich-Zentrum werden Impulse gemäss Teilstrategien Siedlung gesetzt (TS_S1, TS_S2). Es wird damit der konzeptionell-strategische Überbau sowie die nötigen räumlich-konkretisierten Massnahmen zur Entwicklung und Nutzungsverdichtung des Gebiets definiert.		
	<u>Bezug zu Massnahmen AP1, AP2, nationalen Massnahmen:</u> Im AP2 wurde die Masterplanung Hochschulquartier Zürich Zentrum als Siedlungsmassnahme eingereicht (ARE-Code 0261-1.2.061). Bei der jetzigen Massnahme geht es um die Umsetzung der Masterplanung und ist damit eine Fortführung der AP2 Massnahme.		
Relevanz	<u>Begründung:</u> Der Masterplan Hochschulgebiet Zürich Zentrum unterstützt das Wachstum des Wissens- und Gesundheitsschwerpunktes. Gleichzeitig ist er die planerische Grundlage, damit die betroffenen Institutionen sowie die Stadt Zürich und die Schweizer Wirtschaft zusammenarbeiten können, sie ihre Leistungsaufträge erfüllen können und so Dienstleistungen und attraktive Arbeitsplätze für die Bevölkerung geschaffen werden.		
Machbarkeit	Voraussetzungen für Umsetzung sind geschaffen, technische Machbarkeit nicht relevant, weil es sich um eine Siedlungsmassnahme handelt.		



Beginn Vorbereitung/Umsetzung	<input checked="" type="checkbox"/> laufend <input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	Verantwortung	<u>Massnahmenträger:</u> Kanton Zürich <u>Weitere Beteiligte:</u> Bund, Stadt Zürich, Stiftung Kunsthhaus, Dritte
--------------------------------------	--	----------------------	--

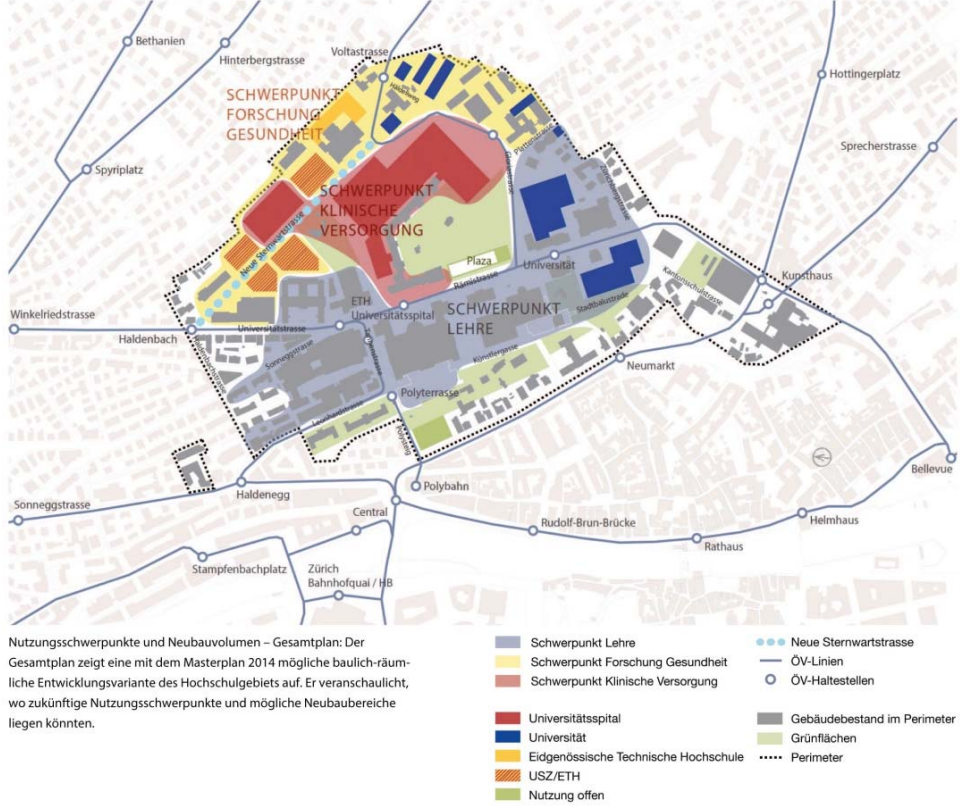
Allgemeine Beschreibung

Ausgangslage, Problem, Ziele	<p>In der Stadt Zürich haben verschiedene Institutionen im Bereich Hochschulen, Gesundheit und Kultur einen Erneuerungs- und Investitionsbedarf. Zur Sicherung und Verbesserung der Wettbewerbsposition gegenüber anderen Standorten und Wirtschaftsräumen (EU, USA, Asien) sind die Voraussetzungen für die Behebung dieser Defizite zu schaffen. Beispielsweise seien die infrastrukturellen Gegebenheiten des Universitätsspitals genannt, die aufgrund des technischen Fortschritts nicht mehr den heutigen Anforderungen genügen. Das Hochschulgebiet birgt zudem ein grosses städtebauliches Potenzial. Es ist ein wichtiger Teil des gesamten Stadtkörpers und für diesen sowohl funktional wie auch städtebaulich sehr bedeutsam. Der heutige Nutzungsmix mit Hochschulen, Spital, Kunsthhaus, Museen etc. bildet eine optimale Ausgangslage für die Stärkung der Identität des Gebiets und die Zusammenarbeit der Institutionen. Künftig sollen durch grossmassstäbliche Interventionen grosszügige Neubauten und eine klare Freiraumstruktur geschaffen werden. Hierfür ist eine ganzheitliche Planung notwendig. Als Ergebnis der Gebietsplanung liegt der überarbeitete Masterplan Hochschulgebiet Zürich Zentrum aus dem Jahr 2014 vor. Dieser dient als Grundlage für die weiteren Planungen (z.B. Revision des kantonalen Richtplans) und Projektierungen.</p>
Massnahme	<p>Die in der Stadt Zürich angesiedelten Hochschulen, Universitätskliniken und Kulturinstitute geniessen landesweit und international ein hohes Ansehen. Gestützt auf den Masterplan 2014 und weitere darauf gestützte Vertiefungen wurden im kantonalen Richtplan (Kapitel Öffentliche Bauten und Anlagen 2014, Vorlage 5180) folgende Grundsätze und Vorgaben festgelegt:</p> <ul style="list-style-type: none">• „Aus städtebaulicher Sicht kann die heutige Geschossfläche der drei Institutionen Universität, Universitätsspital, ETH Zürich sowie des Kunsthhauses von rund 870'000 m2 innerhalb des Perimeters Hochschulgebiet Zürich-Zentrum um maximal 350'000 m2 erweitert werden. Verkehrliche Erschliessung, städtebauliche Verträglichkeit, hohe Aufenthaltsqualität auch während den Bauphasen, Einbindung und Durchlässigkeit in die umliegenden Quartiere sowie der Umgang mit Denkmalschutzobjekten sind wichtige Faktoren für die Entwicklung.• Innerhalb des Perimeters Hochschulgebiet Zürich-Zentrum haben die baulichen Entwicklungsbedürfnisse für Bildung, Forschung, Gesundheit und Kultur Priorität gegenüber anderen Nutzungen. Durch die Institutionen zweckentfremdeter Wohnraum in den an das Hochschulgebiet angrenzenden Quartieren ist für eine zonenkonforme Nutzung freizugeben. Über die Nutzungsänderungen wird im Rahmen des Gebietsmanagements laufend eine einsehbare Bilanz geführt.• Die Bewältigung des Verkehrs erfolgt über Kapazitätsausbauten im öffentlichen Verkehr, durch Massnahmen zur Attraktivitätssteigerung des Fuss- und Veloverkehrs (vgl. GV2c und d), durch Erhalt der Leistungsfähigkeit der Hauptverkehrsstrassen und durch betriebliche Massnahmen der Institutionen zur Brechung der Morgenspitzen. Es ist zu prüfen, wie mittel- bis langfristig eine direkte Anbindung des Hochschulgebiets an die Hauptverkehrsknoten des öffentlichen Verkehrs eingerichtet werden kann.



	<ul style="list-style-type: none">• Vom Heimplatz entlang der Rämi-/Universitätsstrasse bis zur Haldenbachstrasse soll eine attraktive Bildungs- und Kulturmeile entstehen, welche gesäumt wird von bestehenden und geplanten repräsentativen Bauten sowie von öffentlich zugänglichen attraktiven Aufenthalts- und Erholungsräumen und weiteren vielfältigen Nutzungen. Der heutige Spitalpark soll zu einem Spital- und Campuspark umgestaltet werden. Im Umfeld der alten Sternwarte soll ein kleiner Park entstehen.• Für die Erschliessung des nördlichen Bereichs des Perimeters wird eine neue Erschliessungsachse («Neue Sternwartstrasse») eingerichtet, die keine Durchgangsfunktion für den motorisierten Verkehr hat und insbesondere dem Langsamverkehr und den Rettungsfahrzeugen dient.• An der Rämi-/Universitätsstrasse, der Gloria- und an der Neuen Sternwartstrasse sind zur Belebung des Quartiers in noch festzulegender Intensität Erdgeschossräume öffentlich zugänglich zu machen, wo sie mit publikumsorientierten und mit der Hauptnutzung verträglichen Nutzungen belegt werden können. Dies schliesst die Anordnung von Gastronomiebetrieben und Verpflegungsstandorten, Sporteinrichtungen und kleineren Läden ein. Diese sind sowohl auf die Bedürfnisse der drei grossen Nutzerinstitutionen als auch auf diejenigen der Bewohnerinnen und Bewohner der angrenzenden Quartiere auszurichten.• Der Charakter des Gebiets zwischen Hirschengraben und Hochschulterrassen mit ausgedehnten Gartenanlagen ist zu bewahren und soweit möglich besser öffentlich zugänglich zu machen bzw. in das erweiterte Fusswegnetz zu integrieren. Neubauten sind besonders sorgfältig zu integrieren.• Der Bedarf an Sportflächen ist auch in Zukunft sicher zu stellen. Es sind 8000 m2 Geschossfläche für Sporthallen für die Kantonsschulen und den Hochschulsport vorgesehen, die auch der Öffentlichkeit und den Sportvereinen zur Verfügung stehen.• Grundlage für die städtebaulichen, baulichen, gestalterischen und organisatorischen Massnahmen sind der unter Federführung des Kantons ausgearbeitete und bei Bedarf zu aktualisierende Masterplan Hochschulgebiet Zürich-Zentrum vom 9. Mai 2014 sowie die Erkenntnisse der Vertiefungsstudien Universität Zürich und Universitäre Medizin: USZ/UZH/ETH (Synthesebericht vom 21. Juli 2014).• Für die Entwicklung des Hochschulgebiets wird eine Umsetzungsorganisation im Sinne eines Gebietsmanagements durch die beteiligten Partner etabliert. Sie bezieht die entscheidenden Gremien, Nutzer und die Öffentlichkeit in geeigneter Weise ein, koordiniert die Planungsprozesse, initiiert Planungen und Projekte und beobachtet die Umsetzung.“
Bezug zu anderen AP-Massnahmen und Akteuren	AP3: Z_GV2a bis d: Zürich – Erschliessung Hochschulgebiet



Karte	 <p>Nutzungsschwerpunkte und Neubauvolumen – Gesamtplan: Der Gesamtplan zeigt eine mit dem Masterplan 2014 mögliche baulich-räumliche Entwicklungsvariante des Hochschulgebiets auf. Er veranschaulicht, wo zukünftige Nutzungsschwerpunkte und mögliche Neubaubereiche liegen könnten.</p> <p>Quelle: Masterplan Hochschulgebiet Zürich Zentrum, 2014</p>
Zeitplan, Meilensteine, Beschlüsse	<p><u>Bisher:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Masterplan „Zukunft des Hochschulstandortes Zürich-Zentrum“ vom 18. Mai 2005, rev. 5. April 2006, rev. 2014• Standortentscheid zum Universitätsspital (RRB Nr. 1181/2011)• Städtebauliche Vertiefungsstudien zum Masterplan 2014, 21. Juli 2014• Festsetzung im kantonalen Richtplan, Antrag des Regierungsrats an den Kantonsrat vom 8. April 2015 (Vorlage 5180)• Vertiefte Betrachtung der Schwerpunkte Verkehr, Freiräume und Energieversorgung <p><u>Vorgesehen:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Gebietsmanagement Hochschulgebiet Zürich-Zentrum• Ausarbeitung Gestaltungspläne
Bezug zu anderen Planungen und Akteuren	Umsetzung der Festlegungen des kantonalen Richtplans in der Nutzungsplanung (kantonale Gestaltungspläne und Revision der kommunalen Bau- und Zonenordnung).
Bezug zum Richtplan	<p>Es besteht Notwendigkeit eines Eintrags im kantonalen Richtplan.</p> <p>Eintrag im rechtskräftigen, kantonalen Richtplan bereits vorhanden; gestützt auf den Masterplan 2014 hat der Regierungsrat dem Kantonsrat eine Teilrevision unterbreitet (Vorlage 5180)</p>



Nötige Einzonungen, Ver- lust von Fruchtfol- geflächen oder Flächenverlust von Schutzgebiete- ten nationaler Be- deutung	Die Entwicklung erfolgt ausschliesslich im bereits überbauten Gebiet.
Weitere Bemerkungen, Hinweise	Einsatz eines Gebietsmanagement zur Koordination aller Planungen und zukünftigen Pro- jekte im Hochschulgebiet


Quellen	
1	Kanton Zürich, Masterplan Hochschulgebiet Zürich-Zentrum, September 2014
2	Kanton Zürich, Städtebauliche Vertiefungsstudien Universität Zürich und Universitäre Medizin (USZ/UZH/ETH), Synthesebericht, 21. Juli 2014
3	Kantonaler Richtplan Zürich, Gesamtüberprüfung, Beschluss des Kantonsrates (Festsetzung), Amt für Raumentwicklung Kanton Zürich, Stand 24. März 2014.
4	Kantonaler Richtplan Zürich, Teilrevision Kapitel 6, öffentliche Bauten und Anlagen, Gebietsplanung Hochschulgebiet Zürich-Zentrum, Antrag des Regierungsrats vom 8. April 2014 (Vorlage 5180)



Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal, 3. Generation

Massnahme Massnahmen- paket	Zürich – Weiterentwicklung Zentrumsgebiete Hochbord / Stettbach und Zürich-Nord / Opfikon	ID	Z_S2
		ARE-Code	-
		Priorität	As
Massnahmen- typ	<input type="checkbox"/> Gesamtverkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LV <input type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur <input checked="" type="checkbox"/> Siedlung <input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
Massnahmen- kategorie	Siedlung		
Zweckmässigkeit	<u>Zukunftsbild:</u> Bei den Zentrumsgebieten Hochbord/Stettbach und Zürich-Nord/Opfikon handelt es sich um stark veränderte Gebiete. Dieser Gebietstyp umfasst umstrukturierte, stark verdichtete und erneuerte Gebiete bei gleichzeitig ansprechender städtebaulicher Priorität. Die Weiterentwicklung dieser Areale erfordert ein hohes Mass an regionaler Koordination, da sie für das Glattal bedeutende Kapazitätsreserven für Arbeits- und Wohnnutzungen aufweisen.		
	<u>Handlungsbedarf:</u> Mit der Inbetriebnahme der Glattalbahn wurden entlang dieser Achse erhebliche Neuinvestitionen in Arealentwicklungen ausgelöst. Die vorliegenden planungsrechtlichen Grundlagen sowie die Gestaltung des öffentlichen Raums abseits der Glattalbahnachse und die Freiraumversorgung mögen nicht mehr für die künftige Entwicklung angemessen erscheinen (HB_S&L1, HB_S&L7, HB_V5).		
	<u>Teilstrategien:</u> Die erwünschten Impulse durch die Inbetriebnahme der Glattalbahn und die angestossenen Veränderungen in den Räumen Hochbord/Stettbach und Zürich-Nord/Opfikon sind weiterzuführen, damit die Siedlungsentwicklung auch in Zukunft an den erwünschten Standorten mit der nötigen Qualität erfolgen kann (TS_S1, TS_S2, TS_ÖV2).		
	<u>Bezug zu Massnahmen AP1, AP2, nationalen Massnahmen:</u> Die Massnahme weist Abhängigkeiten zu folgender AP2-Massnahme auf: <ul style="list-style-type: none">Dübendorf / Dietlikon – Ergänzung Stadtbahn Giessen – Bahnhof Dübendorf – Flugplatz Dübendorf – Bahnhof Dietlikon (ARE-Code 0261-1.2.012)		
Relevanz	<u>Begründung:</u> Zentrumsgebiete sind Siedlungsschwerpunkte von kantonaler Bedeutung, welche wichtige Funktionen in den Bereichen Bildung, Kultur und Wirtschaft wahrnehmen. Die Gebiete sollen bezüglich Siedlung und Verkehr koordiniert entwickelt werden.		
Machbarkeit	Voraussetzungen für Umsetzung sind geschaffen, technische Machbarkeit nicht relevant, weil es sich um eine Siedlungsmassnahme handelt.		
Beginn Vorberei- tung/Umsetzung	<input checked="" type="checkbox"/> laufend <input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	Verant- wortung	<u>Massnahmenträger:</u> Stadt Zürich, Stadt Dübendorf <u>Weitere Beteiligte:</u> Kanton, Private



Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage, Problem, Ziele	Bei kantonalen Zentrumsgebieten stehen die Schaffung von dichten und qualitätsvollen Siedlungsteilen und optimalen Wirtschaftsstandorten mit hoher Erschliessungsqualität im Vordergrund. Die Zentrumsteilgebiete Hochbord/Stettbach und Zürich-Nord/Opfikon stellen bedeutende Entwicklungs- und Erneuerungsschwerpunkte im Agglomerationsperimeter dar. Sie liegen im gut erschlossenen Übergangsbereich zwischen Stadt und Agglomeration und sollen eine der Standortgunst angemessene urbane und hohe bauliche Dichte entwickeln. Die Entwicklung der letzten Jahr hat gezeigt, dass es eine Überprüfung der vorhandenen Instrumente und ggf. eine Anpassung derselben braucht.
Massnahme	<p>In den Zentrumsgebieten Hochbord/Stettbach und Zürich-Nord/Opfikon sind Vorstellungen über die städtebauliche Struktur weiterzuentwickeln und mit einer nutzungsadäquaten ÖV-Erschliessung abzustimmen. Dabei ist zentral, die Anbindung an den bestehenden Siedlungskontext und die Schaffung neuer Siedlungsqualitäten zu fördern. Die Vorgaben zu erhöhten Qualitätsanforderungen in der baulichen Gestaltung, Nutzungsdurchmischung, publikumsintensiven Erdgeschossnutzungen und qualitätsvoller Strassenraumgestaltung sind umzusetzen. Mit diesen Planungen soll auch ein stadträumliches Umfeld entlang der Glattalbahn entwickelt werden.</p> <p>Bei der Weiterentwicklung Hochbord / Stettbach ist jedoch das Gebiet Heerenschürli keiner Kategorie zur Siedlungsentwicklung zuzuordnen, weil es für die Region bezüglich Erholungs- und Sportnutzung wichtig ist.</p>
Bezug zu anderen AP-Massnahmen und Akteuren	<p>AP3:</p> <ul style="list-style-type: none">• Kloten/Bassersdorf – Verlängerung Stadtbahn Flughafen – Kloten Industrie – Bassesdorf (G_ÖV2)• Dübendorf / Dietlikon – Ergänzung Stadtbahn Giessen – Bahnhof Dübendorf – Flugplatz Dübendorf – Bahnhof Dietlikon (G_ÖV3)
Karte	 <p>3 Zürich-Nord/Opfikon Entwicklungsgebiet Weiterentwicklung der Gebiete Oerlikon, Leutschenbach und Glattpark zu durchmischten städtischen Quartieren mit hoher baulicher Dichte Aufwertung des Umsteigezentrums Oerlikon sowie der Gleisquerung im Bereich des Bahnhofs Oerlikon für den Fuss- und Veloverkehr</p> <p>5 Wallisellen/Zürich/Dübendorf-Stettbach Entwicklungsgebiet Weiterentwicklung in Abstimmung mit der künftigen Nutzung des Flugplatzareals Dübendorf (vgl. Pt. 4.7.2) und mit der Erweiterung der Glattalbahn (vgl. Pt. 4.3.2 Nr. 11)</p> <p>Kartenausschnitt: Zentrumsgebiete Quelle: Karte kantonalen Richtplan, vom Bundesrat genehmigte Fassung, Stand 18.09.2015</p>



Zeitplan, Meilensteine, Beschlüsse	<p><u>Bisher:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Zürich-Nord / Opfikon: Gebietsentwicklungen in Leutschenbach und im Glattal laufen gemäss Leitbildern sowie richt- und nutzungsplanerischen Vorgaben. Grenzüberschreitende Abstimmung und Zusammenarbeit ist etabliert• Hochbord/Stettbach: Richt- und nutzungsplanerische Rahmenbedingungen wurden mit Entwicklungskonzept, Teilrichtplan sowie einer Teilrevision zur Zentrumszone Hochbord auf kommunaler Ebene präzisiert und hinsichtlich Nutzungen, Siedlungsqualität und Erschliessung optimiert <p><u>Vorgesehen:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Zürich-Nord / Opfikon: Für die letzte grosse städtische Landreserve im Gebiet Thurgauerstrasse West soll an der Testplanung ein Gestaltungsplan für eine dichte Wohnüberbauung (gemeinnütziger Wohnungsbau) und ein Schulhaus sowie öffentliche Grün- und Freiflächen erarbeitet werden.• Hochbord/Stettbach/Seebach: Grenzübergreifende „Gebietsplanung“, Ausarbeitung Gestaltungspläne im Hochbord
Bezug zu anderen Planungen und Akteuren	-
Bezug zum Richtplan	<p>Es besteht Notwendigkeit eines Eintrags in den Richtplänen.</p> <ul style="list-style-type: none">• Eintrag im rechtskräftigen, kantonalen Richtplan bereits vorhanden• Eintrag im rechtskräftigen, regionalen Richtplan bereits vorhanden
Nötige Einzonungen, Verlust von Fruchtflächen oder Flächenverlust von Schutzgebieten nationaler Bedeutung	-
Weitere Bemerkungen, Hinweise	-
Quellen	
1	Kantonaler Richtplan, vom Bundesrat genehmigte Fassung, Stand 18.09.2015



Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal, 3. Generation

Massnahme Massnahmen- paket	Zürich – Erarbeitung kommunaler Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen	ID	Z_S3
		ARE-Code	-
		Priorität	As
Massnahmen- typ	<input type="checkbox"/> Gesamtverkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LV <input type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur <input checked="" type="checkbox"/> Siedlung <input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
Massnahmen- kategorie	Siedlung		
Zweckmässigkeit	<u>Zukunftsbild:</u> Die Massnahme schafft die Grundlage für die Konzentration des weiteren Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstums innerhalb der bestehenden Siedlungsstrukturen und durch eine Innenentwicklung. Die geeigneten Verdichtungs- und Entwicklungspotenziale sollen genutzt werden.		
	<u>Handlungsbedarf:</u> <ul style="list-style-type: none">• Hochwertig verdichten, um Attraktivität zu erhalten und Verdrängungseffekte zu vermeiden (HB_S&L1)• Konzentration der Verdichtung auf den urbanen Raum ausrichten, um Verdrängungseffekte zu vermeiden (HB_S&L4)• Ausschöpfung und Erhöhung Nutzungspotenzial (HB_S&L5)• Entwicklungsschwerpunkte aktiv planen und städtebaulich aufwerten (HB_S&L8).		
	<u>Teilstrategien:</u> <ul style="list-style-type: none">• Mit der Massnahme wird eine Grundlage geschaffen für die Verdichtung und städtebauliche Aufwertung in Zentren (TS_S1)• die proaktive Planung der Entwicklungsgebiete (TS_S2)• sowie die Erhaltung und Schaffung von Natur- und Erlebnisraum (TS_L2).		
	<u>Bezug zu Massnahmen AP1, AP2, nationalen Massnahmen:</u> Die Massnahme knüpft an folgenden Siedlungsmassnahmen aus dem AP2 an: <ul style="list-style-type: none">• Gesamtüberprüfung regionaler Richtplan (Kapitel Siedlung) (ARE-Code 0261-1.2.056)• Überprüfung und Anpassung kommunale Richt- und Nutzungsplanungen (ARE-Code 0261-1.2.057)• Entwicklung des Wohn-, Wirtschafts- und Wissensstandortes innerhalb der heutigen Siedlungsgrenze (ARE-Code 0261-1.2.058)		
Relevanz	<u>Begründung:</u> Die Massnahme bildet eine wichtige Grundlage für die Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen. Der kommunale Richtplan differenziert die Dichte- und Entwicklungsschwerpunkte aus dem Regionalen Richtplan / ROK. Zudem wird mit den Inhalten bzw. Massnahmen des kommunalen Richtplans Siedlung, Landschaft und öffentliche Bauten und Anlagen Standorte für neue öffentliche Bauten gesichert und die Freiraumversorgung quantitativ und qualitativ verbessert und gefördert.		



Machbarkeit	Der Stadtratsbeschluss (STRB) besteht (1), mit der Erarbeitung des kommunalen Richtplans Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen (S, L, ÖBA) wurde begonnen.		
Beginn Vorbereitung/Umsetzung	<input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	Verantwortung	<u>Massnahmenträger:</u> Stadt Zürich <u>Weitere Beteiligte:</u> -

Allgemeine Beschreibung

Ausgangslage, Problem, Ziele	<p>Der Stadtrat hat am 7. Mai 2015 die Erarbeitung eines kommunalen Richtplans Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen (S, L, ÖBA) der Stadt Zürich beschlossen. Der kommunale Richtplan (§ 31 PBG) soll die notwendigen Sachbereiche aus den übergeordneten Planungen konkretisieren. Er schafft die räumlichen Voraussetzungen für die nachhaltige Entwicklung der Stadt Zürich vor dem Hintergrund des Bevölkerungswachstums und der baulichen Verdichtung. Die Nutzungs- und Dichtevorgaben des regionalen Richtplans sollen gebietsweise weiter konkretisiert und mit Vorgaben zur Umsetzung in der Nutzungsplanung ergänzt werden.</p> <p>Handlungsbedarf: Die mittel- und langfristigen Entwicklungsziele sowohl der Stadt Zürich als auch des kantonalen Raumordnungskonzepts (Kantonaler Richtplan, KRB 24.3.2014) erfordern weitergehende quantitative und qualitative Verdichtungsstrategien. Die Baudirektion hält im Rahmen der Vorprüfung zum regionalen Richtplan der Stadt Zürich fest, dass «frühzeitig gebietsspezifische planerisch-städtebauliche Überlegungen breit zu diskutieren und demokratisch zu legitimieren» sind, und die kommunale Richtplanung sich «dazu geradezu ideal als prozessleitendes Verfahren» eignet.</p> <p>Gemäss regionalem Richtplan Stadt Zürich soll die Bewältigung des erwarteten Siedlungswachstums durch Schaffung zusätzlicher Verdichtungspotenziale so erfolgen, dass folgende Voraussetzungen erfüllt werden: ausreichende Versorgung mit öffentlichen Einrichtungen, Freiräumen, ausreichende Erschliessung, Abwicklung Mehrverkehr und angemessene Schaffung preisgünstigen Wohnraums sowie ausreichende Versorgung mit erneuerbaren Energien. Für Planungsvorteile, die durch die Schaffung zusätzlicher Verdichtungspotenziale entstehen, ist ein angemessener Ausgleich anzustreben.</p>
Massnahme	<p>Verdichtungspotenziale der Siedlungsentwicklung identifizieren und sichern</p> <p>Im regionalen Richtplan wurden grob diejenigen Gebiete bezeichnet, in denen zusätzliche Verdichtungspotenziale identifiziert und ermöglicht werden sollen. Die Perimeter der Gebiete mit Verdichtungspotenzial, das Mass für die bauliche Dichte, die geeigneten Nutzungsvorgaben sowie die Voraussetzungen für die Verdichtung sollen im kommunalen Richtplan konkretisiert werden.</p> <p>Freiräume als Teil der Siedlungsentwicklung integriert planen</p> <p>Freiräume sind als wesentlicher Bestandteil einer hochwertigen Siedlungsentwicklung integriert zu planen. Dabei sind die vielfältigen Funktionen der Freiräume (Naherholung, öffentlicher Raum, Stadtbild, Gliederung der Siedlungsstruktur, ökologischer Ausgleich, Vernetzung, Verbesserung des Lokalklimas) sicher zu stellen.</p>



	<p>Flächen für Öffentliche Bauten und Anlagen sichern</p> <p>Mit der Verdichtung nach innen und dem damit einher gehenden Bevölkerungswachstum in der Stadt, steigt auch der Bedarf nach öffentlicher Infrastruktur. Angesichts der knappen zur Verfügung stehenden Flächen, wird deren Unterbringung zunehmend schwieriger. Mit dem Teilrichtplan ÖBA sollen die notwendigen Infrastrukturanlagen von kommunaler Bedeutung, insbesondere in den Bereichen Bildung, Gesundheit und Verwaltung, für die gesamte Stadt bezeichnet und damit die dafür notwendigen Flächen gesichert werden.</p>
Bezug zu anderen AP-Massnahmen und Akteuren	Die Massnahme hat einen Bezug zu den weiteren Siedlungsmassnahmen des AP im Gebiet der Stadt Zürich (Z_S1, Z_S2)
Karte	Perimeter: Gesamtes Stadtgebiet Stadt Zürich
Zeitplan, Meilensteine, Beschlüsse	<p>Bis 2. Quartal 2017: Erarbeitung Entwurf kommunaler Richtplan</p> <p>Bis 3. Quartal 2017: Stadtinterne Konsolidierung und Vorprüfung</p> <p>Ab 1. Quartal 2018: Öffentliche Auflage</p> <p>Ab 3. Quartal 2018: Beratung im Gemeinderat</p> <p>Zieltermin Anfang 2020: Genehmigung durch die kantonale Baudirektion</p>
Bezug zu anderen Planungen und Akteuren	<p>Die Erarbeitung des kommunalen Richtplans erfolgt in enger Abstimmung mit folgenden laufenden oder geplanten städtischen Aufgaben und Projekten</p> <ul style="list-style-type: none">• Kommunaler Verkehrsrichtplan (Überarbeitung nach Festsetzung des regionalen Richtplans Stadt Zürich durch den Regierungsrat)• Kommunale Energieplanung (Erarbeitung 2014 bis 2016)• Strategien Zürich 2035 (2015)• Berücksichtigung Umweltschutz (insbesondere Lärmschutz, Luftreinhaltung, Schutz des Lokalklimas)• Berücksichtigung sozialräumliche Entwicklung angesichts der Verdichtung
Bezug zum Richtplan	Konkretisierung der Vorgaben der kantonalen und regionalen Richtplanung.
Nötige Einzonungen, Verlust von Fruchtflächen oder Flächenverlust von Schutzgebieten nationaler Bedeutung	keine
Weitere Bemerkungen, Hinweise	



Quellen	
1	STRB 403 vom 7. Mai 2015 https://www.stadt-zuerich.ch/portal/de/index/politik_u_recht/stadtrat/geschaefte-des-stadtrates/stadtrats-beschluesse.html
2	STRB 802 vom 4. September 2013 Stadt Zürich, Hochbaudepartement, Immobilien: Raum für öffentliche Bauten sichern. Standortstrategie für öffentliche Bauten der Stadt Zürich. Juli 2015.



Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal, 3. Generation

Massnahme Massnahmen- paket	Glattal – Gebietsmanagement Airport-Region	ID	G_S1
		ARE-Code	-
		Priorität	As
Massnahmen- typ	<input type="checkbox"/> Gesamtverkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LV <input type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur <input checked="" type="checkbox"/> Siedlung <input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
Massnahmen- kategorie	Siedlung		
Zweckmässigkeit	<u>Zukunftsbild:</u> Die Gebietsplanung (2013/2014) und das Gebietsmanagement Airport-Region (2015/2016) dienen einer engen Abstimmung von funktionalen, siedlungsräumlichen und verkehrlichen Entwicklungen in den Gemeinden in Umgebung des Flughafens Zürich.		
	<u>Handlungsbedarf:</u> Im Raum zwischen Zürich Seebach und dem Flughafenkopf stellen sich bezüglich städtebaulicher Strukturierung (HB_S&L7) und Qualität der Siedlungen und des Freiraums vielfältige Fragen, die im Rahmen verschiedener Teilprojekte unter dem Dach des Projekts Airport-Region vertieft und Lösungswege aufgezeigt werden sollen (HB_S&L6).		
	<u>Teilstrategien:</u> Korridorgestaltung und grenzüberschreitende Zusammenarbeit sind bei den Entwicklungen im Raum Zürich Seebach – Flughafen zentral (TS_S3, TS_ÖV2). Ein aktives Verkehrsmanagement sowie eine Bewirtschaftung des Parkraums ist einzubeziehen (TS_MIV1, TS_MIV2)		
	<u>Bezug zu Massnahmen AP1, AP2, nationalen Massnahmen:</u> Die Massnahme weist Abhängigkeiten zu folgender AP2-Massnahme auf: <ul style="list-style-type: none">• Verlängerung Stadtbahn Flughafen – Kloten Industrie – Bassersdorf (ARE-Code 0261-1.2.098)		
Relevanz	<u>Begründung:</u> Das Gebietsmanagement Airport-Region schafft die Grundlage dafür, die Nutzungspotenziale der Airport-Region im Hinblick auf eine gute Positionierung der Region im internationalen Standortwettbewerb gezielt einzusetzen. Es soll dazu beitragen, eine gemeindeübergreifende Zusammenarbeit fortzuführen und zu intensivieren.		
Machbarkeit	Voraussetzungen für Umsetzung sind geschaffen, technische Machbarkeit nicht relevant, weil es sich um eine Siedlungsmassnahme handelt.		
Beginn Vorberei- tung/Umsetzung	<input checked="" type="checkbox"/> laufend <input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	Verant- wortung	<u>Massnahmenträger:</u> Kanton Zürich, Planungsgruppe Glattal, Stadt Zürich, Kloten, Rümlang, Opfikon <u>Weitere Beteiligte:</u> Regionalplanung Zürich und Umgebung, Verkehrsbetriebe Glattal, Flughafen Zürich AG, Dritte



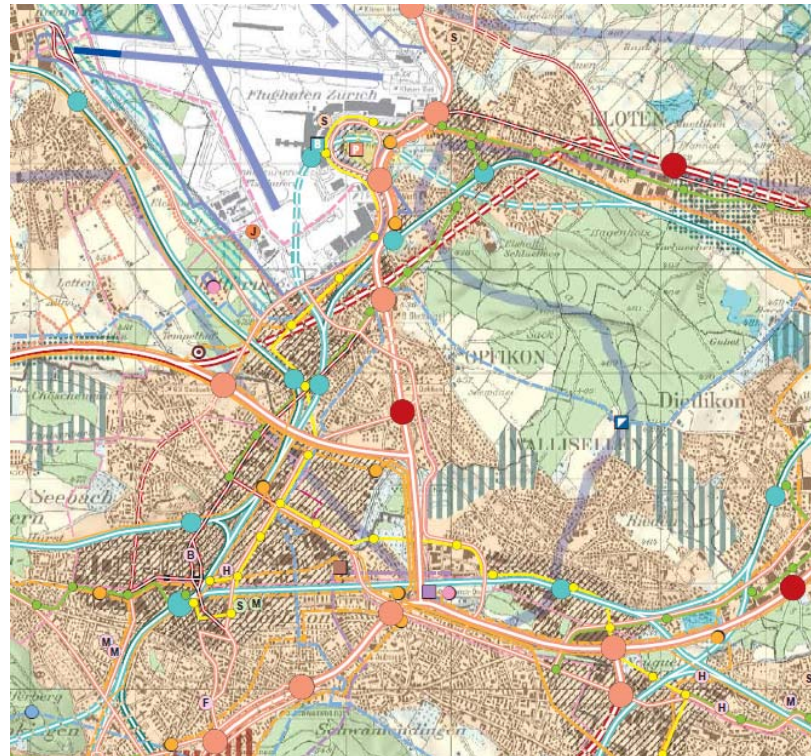
Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage, Problem, Ziele	<p>Die Airport-Region weist eine hohe Dynamik und einen wachsenden Entwicklungsdruck auf. Aktuell sind eine Reihe bedeutender Arealentwicklungen und Bauprojekte in Planung, die eine beträchtliche Anzahl neuer Arbeitsplätze schaffen werden, aber auch neue Anforderungen an das bereits stark genutzte Verkehrsnetz der Region stellen.</p> <p>Die Region versteht sich heute aber noch zu wenig als eine funktionale Einheit mit dem Flughafen als Schlüsselnutzung und Identifikationssymbol. Die aktuelle Situation weist – basierend auf sektoralen und kleinräumigen Entscheiden – erhebliche Engpässe im Bereich Verkehr auf. Es braucht ein übergreifendes Siedlungs- und Verkehrskonzept. Diese Erkenntnisse wurden in der Gebietsplanung Airport-Region (2013/2014) gewonnen. Es liegen zudem drei Teambeiträge vor, die erste Lösungsansätze aufzeigen.</p>
Massnahme	<p>Es gilt, die strategische Ausrichtung der Nutzungen dieses für die gesamte Schweiz bedeutsamen Wirtschaftsstandorts zu hinterfragen und ggf. zu erneuern, um die Voraussetzungen für die weitere Entwicklung zu verbessern. In der Airport-Region sind Schwerpunkte zu entwickeln, die mit den hierfür benötigten Verkehrsinfrastrukturen und –qualitäten abgestimmt werden. Die Perspektiven für das Wohnen, welches durch die heutigen Fluglärmissionen eingeschränkt wird, sowie die Entwicklung der Arbeitsplatzzonen werden aufgezeigt.</p> <p>Mit dem 2015 gestarteten Gebietsmanagement wird der Schwerpunkt auf fünf Teilprojekte gelegt, die in einem kooperativen Prozess untereinander zu koordinieren und massgeblich voranzutreiben sind. Die Teilprojekte konzentrieren sich auf die gemeindeübergreifende Aufwertung der Schaffhauserstrasse, die Rahmenbedingungen der Entwicklungsgebiete Bäuler/Cher und First District, die Weiterentwicklung der Bahnhöfe Glattbrugg und Opfikon, den Umgang mit dem Wohnquartier Rohr-/Plattenstrasse, den regionalen Ausgleich von Wohnen und Arbeiten und die übergeordnete Abstimmung von Siedlung und Verkehr.</p>
Bezug zu anderen AP-Massnahmen und Akteuren	<ul style="list-style-type: none">• Verlängerung Stadtbahn Flughafen – Kloten Industrie – Bassersdorf (G_ÖV2) <p>Diverse Massnahmen im Raum Schaffhauserstrasse zw. Zürich und Kloten:</p> <ul style="list-style-type: none">• AP1: Aufwertung von Ortszentren, Verbesserung Aufenthaltsqualität für Fussgänger und Zugänge zum ÖV (ARE-Code 261.064), Teilmassnahme Kloten Schaffhauserstrasse• AP2: Glattal – Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A – Opfikon-Glattbrugg – Schaffhauserstrasse (ARE-Code 0261-1.2.074)• AP3: Z_LV3: Zentrumsverbindung Velo, Teil Schaffhauserstrasse G_LV5b: Opfikon – Umgestaltung Kreuzung Schaffhauser-/Oberhauserstr.

Karte



Kartenausschnitt: Airport-Region, Handlungsräume

Quelle: Gebietsmanagement Airport-Region, Projekthandbuch, Stand: 27.08.15



Kartenausschnitt: Airport-Region

Quelle: Karte kantonaler Richtplan, vom Bundesrat genehmigte Fassung, Stand 18.09.2015



Zeitplan, Meilensteine, Beschlüsse	<p><u>Bisher:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Teambeiträge / Synthesebericht der Gebietsplanung Airport-Region, 2014• Teilprojekt 1 „Aufwertung Schaffhauserstrasse“: Planungsgrundlagen der Gemeinden• Teilprojekt 2 „Bäuler/Cher“: Studie „Multifunktionskomplex Bäuler / Cher. Gemeinde Opfikon / Rümlang“ vom 22.07.15• Teilprojekt 4 „Abtausch Wohnen und Arbeiten“: Schlussberichte der Perimetergespräche mit Kloten, Opfikon und Rümlang (2008) <p><u>Vorgesehen:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Vertiefung / Koordination der Siedlungs- und Verkehrsthemen in fünf Teilprojekten• Massgebliche Fortschritte in den Teilprojekten bis Ende 2016
Bezug zu anderen Planungen und Akteuren	Zweckmässigkeitsbeurteilung zur Verlängerung der Glattalstrasse (Amt für Verkehr, Kanton Zürich)
Bezug zum Richtplan	Die Airport-Region ist im kantonalen Richtplan zu grossen Teilen als Zentrumsgebiet und im regionalen Raumordnungskonzept (Regio-ROK) der Planungsregion Glattal als zusammenhängender Nutzungsschwerpunkt „Arbeiten“ bezeichnet.
Nötige Einzonungen, Verlust von Fruchtfolgeflächen oder Flächenverlust von Schutzgebieten nationaler Bedeutung	-
Weitere Bemerkungen, Hinweise	-

Quellen	
1	Gebietsmanagement Airport-Region, Projekthandbuch, Stand: 27.08.15
2	Kantonaler Richtplan, vom Bundesrat genehmigte Fassung, Stand 18.09.2015



Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal, 3. Generation

Massnahme Massnahmen- paket	Glattal – Innovationspark Zürich / Wangenstrasse / Bahnhof Nord Dübendorf	ID	G_S2
		ARE-Code	-
		Priorität	As
Massnahmen- typ	<input type="checkbox"/> Gesamtverkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LV <input type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur <input checked="" type="checkbox"/> Siedlung <input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
Massnahmen- kategorie	Siedlung		
Zweckmässigkeit	<u>Zukunftsbild:</u> Bei der Siedlungsachse zwischen dem geplanten Innovationspark Zürich, der Wangenstrasse und dem Bahnhof Nord Dübendorf handelt es sich nach Zukunftsbild um ein stark verändertes Gebiet. Dieser Gebietstyp umfasst umstrukturierte, stark verdichtete und erneuerte Gebiete bei gleichzeitig ansprechender städtebaulicher Priorität. Mit Umsetzung der laufenden Planungen wird das Zentrum der Stadt Dübendorf und das Umfeld des Bahnhofs Dübendorf gestärkt und der gesamte Raum zunehmend als Stadtlandschaft sowie im Sinne der Dichte- und Nutzungsstrukturen gemäss kantonalem und regionalen Raumordnungskonzept ausgeprägt.		
	<u>Handlungsbedarf:</u> Die Siedlungsentwicklung nach innen soll primär in den hierzu geeigneten urbanen Räumen stattfinden. Mit der Ansiedlung von Sondernutzungen soll diese Entwicklung aktiv unterstützt werden (HB_S&L3, HB_S&L4, HB_S&L8).		
	<u>Teilstrategien:</u> Diese Entwicklung entspricht der Teilstrategie Siedlung (Gebietsplanungen/Masterplanungen) und hat Schnittstellen zur Erhaltung und Schaffung von Natur- und Erlebnisraum sowie zur Weiterentwicklung des Stadtbahn-Netzes (TS_S2, TS_L2, TS_ÖV2).		
	<u>Bezug zu Massnahmen AP1, AP2, nationalen Massnahmen:</u> Weiterentwicklung der im AP2 enthaltenen Siedlungsmassnahme 0261-1.2.064 (G_S2): Glattal – Masterplanung Bahnhof Dietlikon – Flugplatz Dübendorf – Bahnhof Dübendorf, Giessen.		
Relevanz	<u>Begründung:</u> In verschiedenen Planungsverfahren wurden substanzielle Entwicklungs- und Aufwertungspotenziale von Flugplatzareal Dübendorf, Bahnhof Dübendorf sowie den angrenzenden Quartieren entlang der Wangenstrasse konkretisiert. Mit dem Generationenprojekt Innovationspark soll ein national bedeutender Standort entstehen, welcher den Werkplatz sowie der Hochschulstandort Schweiz massgeblich stärkt. Es handelt sich für den Kanton um ein zentrales Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebiet, welches einer sorgfältigen Koordination von Siedlung und Verkehr bedarf.		
Machbarkeit	Voraussetzungen für Umsetzung sind geschaffen, technische Machbarkeit nicht relevant, weil es sich um eine Siedlungsmassnahme handelt.		





Beginn Vorbereitung/Umsetzung	<input checked="" type="checkbox"/> laufend <input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	Verantwortung	<u>Massnahmenträger:</u> Kanton Zürich, Stadt Dübendorf <u>Weitere Beteiligte:</u> Planungsgruppe Glattal (ZPG), Gemeinde Wangen-Brüttisellen
--------------------------------------	--	----------------------	--

Allgemeine Beschreibung

Ausgangslage, Problem, Ziele	<p>Mit der 2013/2014 durchgeführten Testplanung „Wangenstrasse / Bahnhof Plus“ wurde die städtebauliche Entwicklung der Quartiersstrukturen im Zentrum der Stadt Dübendorf ausgelotet. Dabei wurden u.a. Ansätze für das Gebiet Wangenstrasse, die Entwicklung im Flugplatzareal, den Ausbau des ÖV-Knotens Bahnhof Dübendorf, die Verlängerung der Glattalbahn sowie die Erneuerung von Wohnquartieren erarbeitet, welche schrittweise umgesetzt werden sollen. Als Grundlage für die Entwicklung eines Innovationspark wurde 2014 eine städtebauliche Studie im Kopfbereich des Flugplatzareals Dübendorf erstellt. Diese diene als Grundlage für eine Teilrevision des kantonalen Richtplans (Kapitel 4 Verkehr, Groberschliessungsstrasse für öffentliche Bauten und Anlagen sowie Glattalbahn und Kapitel 6 öffentliche Bauten und Anlagen, Gebietsplanung Nationaler Innovationspark, Hubstandort Dübendorf sowie Heliport mit Bundesbasis, Wangen-Brüttisellen; festgesetzt durch den Kantonsrat am 29. April 2015). Mit einem kantonalen Gestaltungsplan sollen die grundeigentümerverbindlichen Voraussetzungen geschaffen werden. Im Zuge der Umsetzung wird ein städtebaulich dichtes, nutzungsintensives Gebiet entstehen, das in Nähe des Bahnhofs Dübendorf an einem optimierten Knotenpunkt liegt und das Fahrgastpotenzial für eine hohe ÖV-Erschliessungsgüte aufweist.</p>
Massnahme	<p>Die Stadt Dübendorf plant, für die Umstrukturierung und Verdichtung entlang der Strassenachsen Wangenstrasse und Überlandstrasse sowie für die Aufwertung und massvolle Verdichtung im Wohnquartier „Flugfeld“ zwischen Flugplatzareal und Bahnhof die entsprechenden planungs- und baurechtlichen Grundlagen zu schaffen.</p> <p>Die Eckwerte der Entwicklung des Innovationsparks wurden in der festgesetzten Vorlage des kantonalen Richtplans zum Innovationspark und im festzusetzenden kantonalen Gestaltungsplan „Innovationspark Zürich“ definiert.</p> <p>Die Gesamtentwicklungsfläche auf dem Flugplatzareal beläuft sich auf 70 ha. Der kantonale Gestaltungsplan umfasst rund 36 ha mit 410'000 m² Gesamtnutzfläche für die erste Etappe des Innovationsparks bis 2030. Der Randbereich des Flugplatzareals mit den schutzwürdigen Bestandsbauten wird zu einem städtebaulich prägnanten, verbindenden Übergangsbereich entwickelt. Die neuen Baubereiche sollen schrittweise entwickelt werden. Im Areal zulässig sind Nutzungen, die Akteure aus Forschung, Entwicklung und der Produkt- sowie Dienstleistungserzeugung miteinander vernetzen und neues Wissen in Wertschöpfungsprozesse zu überführen. Es ist vorgesehen, einen Kernpark für die Bevölkerung der Region und weitere, vielfältige Freiräume zu entwickeln.</p> <p>Es ist ein hoher ÖV-Modalsplit-Anteil vorgegeben. Die Glattalbahn soll zur optimalen Erschliessung des Innovationsparks direkt über das Flugplatzareal geführt werden. Diese Achse dient als funktionales Rückgrat des Innovationsparks und ist mit hoher städtebaulicher und adressbildender Qualität zu gestalten. Der motorisierte Individualverkehr soll mittels Mobilitätskonzept sowie einem einzigen, dosierbaren Anschlusspunkt bewältigt werden. Kurzfristig ist eine Optimierung des Verkehrsmanagements (regionale Verkehrssteuerung RVS) sicherzustellen, längerfristig ist eine Anpassung des regionalen Strassennetzes zu prüfen. Es sind eine vielfältige Durchwegung für den Langsamverkehr und die Anknüpfung an Velorouten von regionaler Bedeutung vorgesehen.</p>



Bezug zu anderen AP-Massnahmen und Akteuren	<ul style="list-style-type: none">• Dübendorf / Dietlikon – Ergänzung Stadtbahn Giessen – Bahnhof Dübendorf – Flugplatz Dübendorf – Bahnhof Dietlikon (G_ÖV3)• Dübendorf – Aufwertung ÖV-Drehschreibe (G_GV4)
Karte	 <p>Kartenausschnitt: Flugplatzareal Dübendorf</p> <p>Quelle: Karte kantonaler Richtplan, Teilrevision „Kapitel 4 Verkehr, Groberschliessungsstrasse für öffentliche Bauten und Anlagen sowie Glattalbahn und Kapitel 6 öffentliche Bauten und Anlagen, Gebietsplanung Nationaler Innovationspark, Hubstandort Dübendorf sowie Heliport mit Bundesbasis, Wangen-Brüttsellen“, Festsetzung Kantonsrat am 29.06.2015</p>  <p>Kartenausschnitt: Flugplatzareal Dübendorf</p> <p>Quelle: Karte kantonaler Richtplan, vom Bundesrat genehmigte Fassung, Stand 18.09.2015</p>



Zeitplan, Meilensteine, Beschlüsse	<p><u>Bisher:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Stadt Dübendorf, Synthesebericht Testplanung „Wangenstrasse / Bahnhof Plus“, 10.07.2014.• „Stadt Dübendorf, Teilrevision Nutzungsplanung Bahnhof Nord, Wangen-/Überlandstrasse und Flugfeldquartier, Version für öff. Auflage, 29.10.2015• Stadt Dübendorf, Quartierleitbild „Flugfeld“, Version für öff. Auflage, 20.10.2015• Festsetzung Richtplanteilrevision „Kapitel 4 Verkehr, Groberschliessungsstrasse für öffentliche Bauten und Anlagen sowie Glattalbahn und Kapitel 6 öffentliche Bauten und Anlagen, Gebietsplanung Nationaler Innovationspark, Hubstandort Dübendorf sowie Heliport mit Bundesbasis, Wangen-Brüttisellen“, durch Kantonsrat am 29.06.2015• Verabschiedung städtebauliche Studie zum Innovationspark im Sommer 2014 und Verabschiedung kantonaler Gestaltungsplan am 19.10.2015 durch Projektoberleitung <p><u>Vorgesehen:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Genehmigung Richtplanteilrevision durch Bund, koordiniert mit Bundesverfahren zur Anpassung Sachplan Militär (SPM) / Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL)• Festsetzung kantonaler Gestaltungsplan „Innovationspark Zürich“ durch Baudirektion• Unterzeichnung Erschliessungsvertrag durch Vertragsparteien
Bezug zu anderen Planungen und Akteuren	<ul style="list-style-type: none">• Bundesverfahren zur Anpassung SPM / SIL• Planung der Militäraviatik / Zivilaviatik
Bezug zum Richtplan	<p>Die entsprechenden Einträge im Richtplan sind gegeben.</p> <ul style="list-style-type: none">• Voraussetzung zur Festsetzung des kantonalen Gestaltungsplans „Innovationspark Zürich“ bildet die am 29.06.2015 festgesetzte Teilrevision des kantonalen Richtplans „Kapitel 4 Verkehr, Groberschliessungsstrasse für öffentliche Bauten und Anlagen sowie Glattalbahn und Kapitel 6 öffentliche Bauten und Anlagen, Gebietsplanung Nationaler Innovationspark, Hubstandort Dübendorf sowie Heliport mit Bundesbasis, Wangen-Brüttisellen“.
Nötige Einzonungen, Verlust von Fruchtflächengebieten oder Flächenverlust von Schutzgebieten nationaler Bedeutung	<p>Für Bauten und Anlagen mit einer Festlegung im kantonalen oder einem regionalen Richtplan oder andere Vorhaben im überkommunalen Interesse wie Spitäler, Mittelschulen, Gerichte usw. können zu deren Verwirklichung kantonale Gestaltungspläne durch die Baudirektion festgesetzt werden. Im Sinne von § 16 Abs. 1 PBG handelt es sich um eine Nutzungsplanung höherer Stufe, welche folglich die kommunale Nutzungsplanung umfassend übersteuert. Der Gestaltungsplan „Innovationspark Zürich“ überlagert teilweise die Landwirtschaftszone. Das Schaffen von Zonen nach § 84 Abs. 2 PBG ist von der Weisung der Baudirektion zur Kulturlandinitiative vom 12. Juli 2012 (revidiert am 24. Januar 2013) explizit ausgenommen. Im Gestaltungsplangebiet sind keine landwirtschaftlich wertvollen Flächen vorhanden.</p>
Weitere Bemerkungen, Hinweise	-



Quellen	
1	Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich, Schlussbericht städtebauliche Studie „Nationaler Innovationspark, Hubstandort Dübendorf“, August 2014.
2	Kanton Zürich, Teilrevision kantonaler Richtplan, Kapitel 4 Verkehr, Groberschliessungsstrasse für öffentliche Bauten und Anlagen sowie Glattalbahn und Kapitel 6 öffentliche Bauten und Anlagen, Gebietsplanung Nationaler Innovationspark, Hubstandort Dübendorf sowie Heliport mit Bundesbasis, Wangen-Brüttlingen; Festsetzung vom 29. Juni 2015
3	Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich, Kantonaler Gestaltungsplan „Innovationspark Zürich“ mit UVB, Stand: 16.11.15.
4	Stadt Dübendorf, Machbarkeitsstudie Bushof Dübendorf, 2015.
5	Stadt Dübendorf, Synthesebericht Testplanung „Wangenstrasse / Bahnhof Plus“, 10.07.2014.



Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal, 3. Generation


Massnahme Massnahmen- paket	Glattal – Gebietsmanagement Raum Uster-Volketswil	ID	G_S3
		ARE-Code	-
		Priorität	As
Massnahmen- typ	<input type="checkbox"/> Gesamtverkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LV <input type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur <input checked="" type="checkbox"/> Siedlung <input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
Massnahmen- kategorie	Siedlung		
Zweckmässigkeit	<u>Zukunftsbild:</u> Bei der Siedlungsachse im Raum Schwerzenbach-Volketswil-Greifensee-Uster handelt es sich nach Zukunftsbild um ein mittel verändertes Gebiet. Mit der bereits durchgeführten Masterplanung Uster-Volketswil sind die Entwicklungsgebiete in diesem Raum definiert worden. Diese sollen nun weiter entwickelt werden, um in diesem gut mit dem ÖV erschlossenen Raum eine punktuelle Verdichtung gemäss Zukunftsbild zu erreichen.		
	<u>Handlungsbedarf:</u> Mittels Vertiefungsstudien gilt es die im Rahmen des Masterplans Uster-Volketswil vorgenommenen Einschätzungen der qualitativen und quantitativen Potenziale der Siedlungsentwicklung nach innen, insbesondere auch in zeitlicher Hinsicht (Verfügbarkeit und Realisierbarkeit) zu evaluieren. Dabei ist herauszufinden, wo welche Innenentwicklungen angestrebt werden und inwiefern diese ortsverträglich sein sollen. Zu ergründen ist zudem, welche Zeiträume eine entsprechend substanzielle Entwicklung erfordern wird. Im Rahmen der Vertiefungsstudien werden auch die Themen Freiräume, Erholung und Siedlungsbegrenzung beleuchtet.		
	<u>Teilstrategien:</u> Die geplante Entwicklung im Raum Uster-Volketswil entspricht der Teilstrategie Siedlung des Agglomerationsprogramms Zürich-Glattal (Gebietsplanungen / Masterplanungen) und hat Schnittstellen zur Erhaltung und Schaffung von Natur- und Erlebnisraum (TS_S2, TS_L2).		
	<u>Bezug zu Massnahmen AP1, AP2, nationalen Massnahmen:</u> Folgemassnahme der AP2 Massnahme „Uster und Volketswil – Masterplanung“ im Agglomerationsprogramm Zürich Oberland der 2. Generation (ARE-Code 0121.2.028). Der Perimeter der Masterplanung Uster – Volketswil betrifft sowohl das AP Zürich – Glattal (Gemeinden Schwerzenbach, Volketswil und Greifensee) als auch das AP Oberland (Gemeinde Uster). Das vorliegende Massnahmenblatt fokussiert auf jenen Teil der Gebietsentwicklung, die im AP-Perimeter Zürich-Glattal stattfindet.		
Relevanz	<u>Begründung:</u> Die Entwicklung eines Siedlungsschwerpunktes im Bereich Schwerzenbach / Volketswil entspricht der Stossrichtung einer Siedlungskonzentration auf die S-Bahn-Achsen und Bahnhofsumgebungen (Bhf. Schwerzenbach) sowie der kantonalen Vorgabe, dass 80% des Bevölkerungswachstums auf den urbanen Raum entfallen sollen (ROK Kanton ZH).		



Machbarkeit	Erste Abklärungen zur Machbarkeit sind im Rahmen der Masterplanung Uster – Volkets-Priorität erfolgt. Im Rahmen der Vertiefungsstudien sind konkrete Erkenntnisse zur Machbarkeit zu erwarten.		
Beginn Vorbereitung/Umsetzung	<input checked="" type="checkbox"/> laufend <input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	Verantwortung	<u>Massnahmenträger:</u> Gemeinden Schwerzenbach und Volketswil <u>Weitere Beteiligte:</u> Kanton Zürich, Nachbargemeinden, RZO, ZPG

Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage, Problem, Ziele	<p>Im Rahmen der angestrebten Entwicklung soll im Teilraum Schwerzenbach / Volketswil für die künftige ÖV-Achse mit abschnittsweisem Bus-Eigenstrasse (Flugplatz Dübendorf – S-Bahnhof Schwerzenbach) der dafür erforderliche Raum gesichert werden. Diese potenzielle Stadtbahn-Achse gilt es, in städtebaulicher Hinsicht – d.h. freiräumlich, gestalterisch und funktional – in das künftige Siedlungsgefüge zu integrieren.</p> <p>Die S-Bahn bildet auch langfristig das Rückgrat der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr (u.a. Verbindung zu den Nachbargemeinden, zu den Zentren und ins Fernverkehrsnetz). Die Einzugsgebiete der S-Bahnhöfe bilden deshalb Brennpunkte der künftigen Innenentwicklung. Sie sind hinsichtlich ihrer Lage, Dimensionierung, Zugänglichkeit/Erschliessung und Organisation zu beleuchten. Generell sind die Platzverhältnisse sowie die atmosphärischen Qualitäten zu verbessern und es stellen sich letztlich Fragen zum funktionalen Stellenwert innerhalb der künftigen Siedlungs- und Nutzungsstruktur sowie zu den räumlichen und gestalterischen Beziehungen zu den benachbarten Gebieten.</p>
Massnahme	Die Vertiefungsstudie der Bestandesentwicklung Bahnhofumfeld Schwerzenbach / Volketswil ist eines von drei Pilotprojekten, das auf Basis der Masterplanung Uster – Volketswil ausgelöst wurde.
Bezug zu anderen AP- Massnahmen und Akteuren	Im AP3 Züricher Oberland gibt es ebenfalls eine Siedlungsmassnahme (S3), die ein durch die Masterplanung Uster – Volketswil ausgelöstes Pilotprojekt beinhaltet: „Uster – Gebietsentwicklung Nänikon / Grossriet“.



Karte	 <p>Quelle: Masterplan Uster – Volketswil</p>
Zeitplan, Meilensteine, Beschlüsse	<p><u>Bisher:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Masterplan Uster – Volketswil (2013) • Absichtserklärung zur Umsetzung des Masterplans (2014) <p><u>Vorgesehen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Vertiefung Bestandsentwicklung Bahnhofumfeld Schwerzenbach/Volketswil (überkommunale bzw. funktionalräumliche Testplanung, ab 2016)
Bezug zu anderen Planungen und Akteuren	<p>Es sind Auswirkungen der Massnahmen auf die kommunale Richt- und Nutzungsplanung zu erwarten.</p>
Bezug zum Richtplan	<p>Für das Gebiet Zentrum Volketswil Süd / Schwerzenbach Bahnhof können im regionalen Richtplan Glattal im Rahmen der laufenden Gesamtrevision keine konkreten Einträge ausgeschieden werden. Dies deshalb, weil die Grundlagen und Erkenntnisse erst mit den laufenden Vertiefungsstudien ermittelt werden.</p>
Nötige Einzonungen, Verlust von Fruchtfolgeflächen oder Flächenverlust von Schutzgebieten nationaler Bedeutung	<p>Bei der Vertiefung der Bestandesentwicklung im Bahnhofsumfeld Schwerzenbach / Volketswil gilt es dies zu klären (gilt auch für den Umgang mit den Anforderungen der Kulturlandinitiative).</p>
Weitere Bemerkungen, Hinweise	<p>keine</p>



Quellen	
1	Masterplan Uster – Volketswil (2013)
2	Absichtserklärung zur Umsetzung des Masterplans (2014)
3	Kantonaler Richtplan (2015)
4	Regionaler Richtplan Glattal, Entwurf 2016 (Stand Vorprüfung)



Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal, 3. Generation

Massnahme Massnahmen- paket	Zürich – Rosengartentram / Rosengartentunnel	ID	Z_GV1
		ARE-Code	-
		Priorität	B
Massnahmen- typ	<input checked="" type="checkbox"/> Gesamtverkehr <input checked="" type="checkbox"/> ÖV <input checked="" type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LV <input type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur <input checked="" type="checkbox"/> Siedlung <input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
Massnahmen- kategorie	Tram/Strasse, Kapazität Strasse, Aufwertung/Sicherheit Strassenraum		
Zweckmässigkeit	<u>Zukunftsbild:</u> Die gesamtverkehrliche Situation am Rosengarten wird mittels der Massnahme nachhaltig verbessert. Das Tram kann mit seiner grösseren Kapazität eine bessere, zuverlässigere, weniger verspätungsanfällige Erschliessung gewährleisten und ermöglicht direkte Verbindungen in die Entwicklungsschwerpunkte im Norden und Westen Zürichs, was zu einer Verbesserung des Modalsplits beiträgt. Die Massnahme trägt in folgender Weise zum Zukunftsbild bei: <ul style="list-style-type: none">Aufgrund der Verkehrsentlastungen sind die Strassenräume siedlungsverträglich gestaltet.Durch Aufwertung des Strassenraums ist die Bedeutung des ÖV und des Langsamverkehrs gesteigert.		
	<u>Handlungsbedarf:</u> Eine neu ausgerichtete Verkehrsorganisation trägt zur Aufwertung des Quartiers und Reduktion der Umweltbelastungen bei und führt zu verbesserten Rahmenbedingungen für den Veloverkehr (HB_S&L4, HB_S&L6, HB_V6, HB_V10). Beitrag zur Weiterentwicklung des ÖV, da mit der Massnahme die erforderlichen Rahmenbedingungen geschaffen werden (HB_V2, HB_V7, HB_V11).		
	<u>Teilstrategien:</u> Aufwertung des Quartierzentrums und damit Steigerung der Aufenthaltsqualität und Vernetzung zwischen den Quartieren (TS_S1, TS_S3). Gesamtverkehrliche Entflechtung und Entlastung und Stärkung Tangentialbeziehung (TS_GV1, TS_ÖV2, TS_LV1, TS_LV2).		
	<u>Bezug zu Massnahmen AP1, AP2, nationalen Massnahmen:</u> Die Massnahme wurde teilweise bereits im AP2 als C-Massnahme eingereicht.		
Relevanz	<u>Begründung:</u> Mit dem Gesamtprojekt Rosengartentram und Rosengartentunnel von Stadt und Kanton Zürich werden die grossen Verkehrsprobleme am Rosengarten langfristig und nachhaltig gelöst und die stadträumlichen Qualitäten im Stadtquartier Wipkingen massgeblich verbessert.		
Machbarkeit	Die Machbarkeit der Tramtangente Rosengarten wurde im Sommer 2013 im Rahmen der Gesamtstudie Rosengartentram und Waidhaldetunnel von Stadt und Kanton Zürich eingehend untersucht und nachgewiesen [1].		
Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2	<u>Begründung:</u> Gesamtstudie und Vertiefungsarbeiten vorliegend	

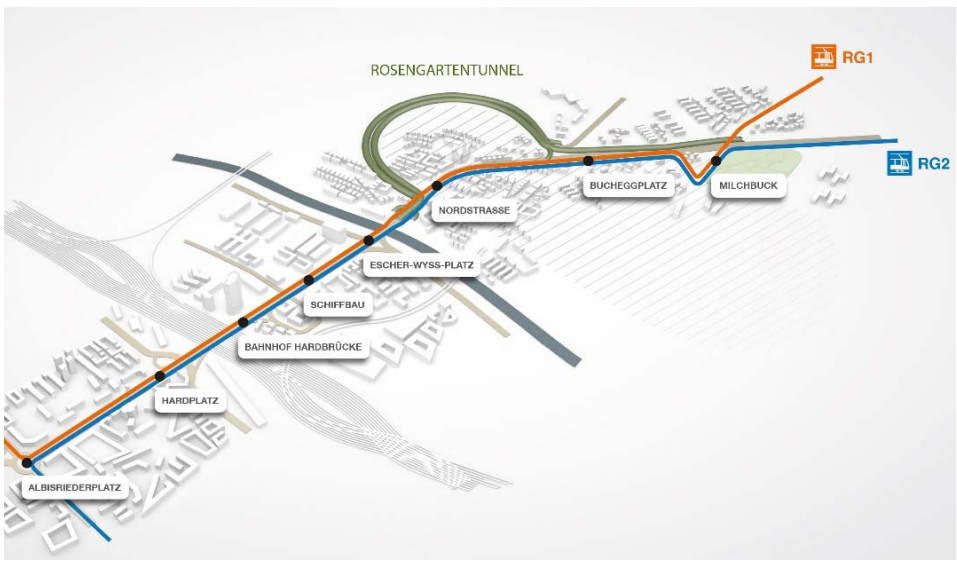


Realisierungshorizont	<u>Baubeginn:</u> <input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig) <u>Inbetriebnahme:</u> 2030/2032	Verantwortung	<u>Massnahmenträger:</u> Stadt Zürich, Kanton Zürich <u>Weitere Beteiligte:</u> -
Kosten (exkl. MwSt.)	<u>Investitionskosten:</u> Rosengartentram: Fr. 300 Mio. Rosengartentunnel: Fr. 731 Mio. Aufwertung Stadtraum: Fr. 17 Mio. Werkleitungen (nicht durch NAF mitfinanzierbar): Fr. 25 Mio. Kostengenauigkeit: +/- 30 % Betriebskosten/Jahr: Fr. 1 Mio. (Tram)	Mitfinanzierbarkeit NAF	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte

Beschreibung der Massnahme

Ausgangslage, Problem, Ziele	Die bisherige Infrastruktur genügt für das Verkehrsaufkommen, v.a. hinsichtlich der gegenwärtigen und zukünftigen Entwicklungen in Zürich-West und Zürich-Nord nicht mehr. Hinzu kommt, dass die stark belastete Rosengartenstrasse ein städtisches Quartier zerschneidet und jede städtebauliche und stadträumliche Aufwertung seit den 60er-Jahren verunmöglicht [1]. Stadt und Kanton Zürich beabsichtigen die gegenwärtigen Verkehrsprobleme am Rosengarten mit einem Gemeinschaftsprojekt Rosengartentram/Rosengartentunnel (RTRT) langfristig und nachhaltig zu lösen.
Massnahme	Das Projekt RTRT umfasst die Tramlinie Albisriederplatz–Hardstrasse–Hardbrücke–Rosengartenstrasse–Bucheggplatz–Bucheggstrasse–Wehntalerstrasse–Milchbuck (Universität Irchel). Der Strassentunnel für den motorisierten Individualverkehr führt von Wipkingen zum Irchel. Er soll ein zusätzliches Zwischenportal am Bucheggplatz erhalten. Die Grundlagen des Projekts sind im Synthesebericht vom 12. September 2013 [1] und den zugehörigen Planunterlagen im Einzelnen erläutert.
Bezug zu anderen AP-Massnahmen und Akteuren	-



Karte	
Zeitplan, Meilensteine, Beschlüsse	<p><u>Bisher</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Gesamtstudie Rosengartentram und Waidhaldetunnel, 2013• Vertiefungsarbeiten zur Gesamtstudie, 2015 <p><u>Vorgesehen:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• 2017/18, Volksabstimmung• ca. 2030, Inbetriebnahme Rosengartentunnel• ca. 2032, Inbetriebnahme Rosengartentram
Bezug zu anderen Planungen und Akteuren	-
Bezug zum Richtplan	<p>Es besteht Notwendigkeit eines Eintrags im kantonalen und regionalen Richtplan.</p> <ul style="list-style-type: none">• Eintrag im kantonalen Richtplan ist Teil einer separaten Teilrevision• Eintrag im regionalen Richtplan Stadt Zürich vorgesehen
Weitere Bemerkungen, Hinweise	<p>Mit dem begleitenden MIV-Betriebskonzept werden seitens Stadt Zürich Massnahmen vorgesehen, welche den heute auf andere Achsen verdrängten Verkehr wieder zurück auf die Rosengartenachse (d.h. in den Tunnel) verlagern sollen.</p>



Beschreibung der Teilmassnahmen				
Titel und Beschreibung		Massnahmen-träger	Meilensteine	Kosten (Mio. CHF. Exkl. MwSt.)
a	Rosengartentram / Strasse	Stadt und Kan-ton Zürich	• siehe oben	300.0
b	Rosengartentunnel	Stadt und Kan-ton Zürich	• siehe oben	731.0
c	Aufwertung Stadtraum	Stadt Zürich	• siehe oben	17.0
Gesamtkosten (+/- 30 %)				1'048.0

Nutzen		
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern		
1	Fuss- und Veloverkehr	Optimierung des Fuss- und Veloverkehrsnetzes entlang der Achse Al-bisriederplatz – Escher-Wyss-Platz – Bucheggplatz – Milchbuck; Aufwertung LV durch Tempo 30-Regime auf der Rosengartenstrasse
2	Öffentliches Verkehrssystem	Verbindung der Entwicklungsgebiete in Zürich-Nord und Zürich-West; Tangentialverbindung mit Entlastungswirkung für das Stadtzentrum. Bereitstellung der Flächen durch Tunnel für Realisierung Tram.
3	Strassennetz	Entlastung des oberirdischen Strassennetzes, insbesondere Rosen-gartenstrasse, durch den Rosengartentunnel; Beruhigung Quartier-verkehr dank Tempo 30-Regime auf der Rosengartenstrasse
4	Erreichbarkeit	Verbesserte ÖV-Erreichbarkeit durch Tangentialverbindung, MIV-Erreichbarkeit bleibt gewährleistet
5	Intermodalität	Keine Relevanz/Wirkung
6	Nachfrageseitige Massnahmen	Attraktivitätssteigerung ÖV, Beitrag zur Erhöhung des ÖV-Anteil
7	Güterverkehr	Keine Relevanz/Wirkung
8	Freizeitverkehr	Keine Relevanz/Wirkung



WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
1	Konzentration	Aufwertung Quartier Wipkingen
2	Zersiedelung	Keine Relevanz/Wirkung
3	Qualität öffentliche Räume	Durch die stadträumliche Aufwertung werden Aufenthalts- und Wohnqualität entlang der Rosengartenstrasse massiv verbessert
WK3: Verkehrssicherheit erhöhen		
1	Objektive Sicherheit	Starke Verbesserung der Sicherheit durch Ausbau ÖV, MIV-Führung im Tunnel und Einrichtung von Tempo 30 auf der Rosengartenstrasse
2	Subjektive Sicherheit	Die Aufwertung des öffentlichen Raums steigert die subjektive Sicherheit.
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern		
1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	Verringerung der Emissionen, da Modalsplitveränderung zu Gunsten ÖV sowie teilweise Ersatz von Dieselbus und MIV-Führung im Rosengartentunnel
2	Lärmimmissionen	Verringerung der Emissionen, da Modalsplitveränderung zu Gunsten ÖV sowie teilweise Ersatz von Dieselbus und MIV-Führung im Rosengartentunnel
3a	Flächenbeanspruchung	Keine Relevanz/Wirkung
3b	Natur- und Landschaftsräume	Keine Relevanz/Wirkung
Priorität		
Priorität	B	<u>Begründung:</u> Mitfinanzierbarkeit gegeben; agglomerationsrelevant; gutes KNV; Aufgrund des derzeitigen Planungsstandes wird eine Realisierung des Tramprojekts ab 2025 angestrebt.
Quellen		
1	Gesamtstudie Rosengartentram und Waidhaldetunnel, Synthesebericht, 12. September 2013, Stadt und Kanton Zürich	



Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal, 3. Generation

Massnahme Massnahmen- paket	Zürich – Erschliessung Hochschulgebiet: Erschliessung öffentlicher Verkehr, 1. Etappe	ID	Z_GV2a
		ARE-Code	-
		Priorität	A
Massnahmen- typ	<input type="checkbox"/> Gesamtverkehr <input checked="" type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur <input type="checkbox"/> Siedlung <input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
Massnahmen- kategorie	Tram/Strasse		
Zweckmässigkeit	<u>Zukunftsbild:</u> Die Massnahme Erschliessung Hochschulquartier unterstützt die Massnahme Umsetzung Masterplanung Hochschulquartier Zürich Zentrum und dient der Sicherstellung der künftigen Entwicklung und Zusammenarbeit der drei Institutionen ETH, Universitätsspital und Universität, der Stärkung des Zentrums von Zürich und der gezielten Weiterentwicklung der Innenstadt gemäss dem Zukunftsbild und stellt dazu eine attraktive Erschliessung der Institutionen sicher.		
	<u>Handlungsbedarf:</u> Mit der Weiterentwicklung der Institutionen am bestehenden Standort sind diese besser miteinander zu verbinden, eine effiziente und attraktive Verkehrsabwicklung anzustreben und insbesondere die Rahmenbedingungen für den Langsamverkehr zu verbessern (HB_S&L3, HB_S&L6, HB_V10).		
	<u>Teilstrategien:</u> Mit Umsetzung der Masterplanung Hochschulquartier Zürich Zentrum werden Impulse gemäss Teilstrategien Siedlung gesetzt und mit den Teilmassnahmen der vorliegenden Massnahme die Langsamverkehrsverbindungen und Zugänge aufgewertet (TS_S1, TS_S2, TS_GV3, TS_LV1, TS_LV2)		
	<u>Bezug zu Massnahmen AP1, AP2, nationalen Massnahmen:</u> -		
Relevanz	<u>Begründung:</u> Die Massnahme konkretisiert den Masterplan Hochschulgebiet Zürich Zentrum im Bereich der Erschliessung mit dem ÖV. Damit unterstützt die Massnahme das fokussiert Wachstum des Wissens- und Gesundheitsschwerpunktes im Raum des Hochschulgebietes und den gleichzeitigen Ausbau der Erschliessung, um eine abgestimmte Entwicklung von Verkehr und Siedlung zu ermöglichen.		
Machbarkeit	Die Machbarkeit wurde mit mehreren Studien ([3], [4], [5], [6]) nachgewiesen.		
Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2	<u>Begründung:</u> Teilmassnahmen lassen sich aus der Problemanalyse und dem Zukunftsbild ableiten. Die finanziellen Auswirkungen sind abgeschätzt und die Wirkung ist grob beurteilt.	

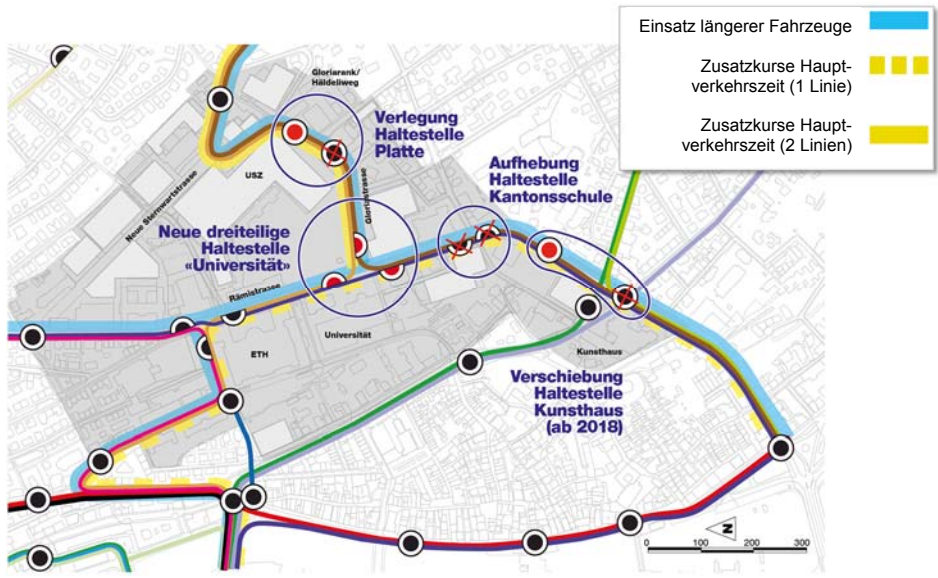


Realisierungshorizont	<u>Baubeginn:</u> <input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig) <u>Inbetriebnahme:</u> 2024	Verantwortung	<u>Massnahmenträger:</u> Stadt Zürich <u>Weitere Beteiligte:</u> Kanton Zürich
Kosten (exkl. MwSt.)	<u>Investitionskosten:</u> Fr. 23 Mio. Kostengenaugkeit: +/- 30 % Betriebskosten/Jahr: -	Mitfinanzierbarkeit NAF	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte

Beschreibung der Massnahme

Ausgangslage, Problem, Ziele	<p>Die ÖV-Linien rund ums Hochschulgebiet sind bereits heute unter dem Semester in der Morgenspitze an der Leistungsgrenze, einzelne Kurse sogar darüber, so dass teilweise am Bellevue, Heimplatz oder Central nicht mehr zugestiegen werden kann. Mit dem Einsatz grösserer Fahrzeuge und einzelnen Verdichtungskursen (beides nicht Bestandteil des Agglomerationsprogramms) kann kurz- bis mittelfristig bei der Kapazität eine gewisse Entspannung erreicht werden.</p> <p>Mit den Ausbauten gemäss Masterplan ergibt sich vor allem bei den Studierenden der heute eher peripher mit ÖV-Haltestellen angebundenen Universität Zürich ein erhebliches Wachstum, so dass die Universität Zürich besser und näher ins ÖV-Netz eingebunden werden muss.</p> <p>Zudem wird das Universitätsspital gemäss Masterplan im Rahmen des Ausbaus auch eine erhebliche Umstrukturierung erfahren und insbesondere der Haupteingang an die Gloriestrasse verlegt.</p> <p>Mit den nachfolgend beschriebenen Massnahmen soll einerseits die Universität Zürich in ihrem studentischen Schwerpunkt besser und an eine zusätzliche Tramlinie angebunden werden. Zugleich wird damit die zu Spitzenzeiten stark belastete Haltestelle ETH/Universitätsspital entlastet. Andererseits soll der zukünftige neue Haupteingang des Universitätsspitals in unmittelbarer Nähe mit einer adäquaten und vor allem dem Kundensegment entsprechend durchgehend behindertengerechten Tram-Haltestelle erschlossen werden.</p>
Massnahme	<ul style="list-style-type: none">• Verschiebung der heutigen Haltestelle Platte in den anschliessenden, geraden Strassenabschnitt und Ausbildung als einseitige Kaphaltestelle (talwärts)• Verschiebung der heute bezüglich Universität Zürich peripheren Haltestelle „Kantonsschule“ in den Bereich des heutigen Hauptgebäudes der Universität (neue Haltestelle „Wässerwies“, 1. Etappe). Mittelfristig soll in die neue Haltestelle Wässerwies in einer zweiten Etappe als 3-teilige Haltestelle ausgebildet werden, so dass auch die heute hier vorbeifahrende Tramlinie 6 für die Erschliessung der Universität genutzt werden kann. Diese 2. Etappe Haltestelle Wässerwies hat einen späteren Realisierungshorizont und ist Teil der Massnahme Z_GV2b (vgl. unten).
Bezug zu anderen AP-Massnahmen und Akteuren	Über den Masterplan Hochschulgebiet Zürich Zentrum (2014) sowie die nachfolgende Vertiefung „Verkehr/Mobilität“ (2015) ist der ÖV-Ausbau koordiniert mit den weiteren AP-Massnahmen in diesem Raum (Z_GV2b, c und d; Z_S1).



Karte	
Zeitplan, Meilensteine, Beschlüsse	<p><u>Bisher:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Verabschiedung Masterplan Hochschulgebiet (2014)• RRB zur Anpassung des kantonalen Richtplans (April 2015) <p><u>Vorgesehen: (Haltestelle Platte + Haltestelle Wässerwies 1. Etappe)</u></p> <ul style="list-style-type: none">• 2019 Vorprojekt• 2020 Bauprojekt/Auflageprojekt• 2021 Plangenehmigungsverfahren• 2022/2023 Realisierung
Bezug zu anderen Planungen und Akteuren	Das Unispital plant, den neuen Haupteingang des Unispitals 2024 in Betrieb zu nehmen. Im gleichen Zeitraum soll auch die erste Etappe des Neubaus „Wässerwies“ erstellt werden.
Bezug zum Richtplan	RRB zur Anpassung des kantonalen Richtplans (April 2015)
Weitere Bemerkungen, Hinweise	-

Nutzen		
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern		
1	Fuss- und Veloverkehr	keine Relevanz/Wirkung
2	Öffentliches Verkehrssystem	Attraktivitätssteigerung durch verbesserte ÖV-Erschliessung und neue, zielrein angeordnete Haltestellen
3	Strassennetz	keine Relevanz/Wirkung
4	Erreichbarkeit	bessere Erreichbarkeit Universität Zürich und zukünftige Neubauten auf dem Kernareal des Universitätsspitals (USZ)



5	Intermodalität	keine Relevanz/Wirkung
6	Nachfrageseitige Massnahmen	keine Relevanz/Wirkung
7	Güterverkehr	keine Relevanz/Wirkung
8	Freizeitverkehr	keine Relevanz/Wirkung

WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern

1	Konzentration	keine Relevanz/Wirkung
2	Zersiedelung	keine Relevanz/Wirkung
3	Qualität öffentliche Räume	Verbesserte Orientierung dank neu angeordneten, zielreinen Haltestellen

WK3: Verkehrssicherheit erhöhen

1	Objektive Sicherheit	keine Relevanz/Wirkung
2	Subjektive Sicherheit	keine Relevanz/Wirkung

WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern

1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	keine Relevanz/Wirkung
2	Lärmimmissionen	keine Relevanz/Wirkung
3a	Flächenbeanspruchung	keine Relevanz/Wirkung
3b	Natur- und Landschaftsräume	keine Relevanz/Wirkung

Priorität

Priorität	A	<u>Begründung:</u> Mitfinanzierbarkeit gegeben; agglomerationsrelevant; gutes KNV; Bau und Finanzreife innerhalb von vier Jahren nach Annahme der Programmbotschaft voraussichtlich erreicht.
------------------	----------	---

Quellen

1	Masterplan Hochschulgebiet: Verkehrliche Grundlagen, Mai 2013
2	Masterplan Hochschulgebiet Zentrum 2014 – Zukunft des Hochschulstandortes Zürich, September 2014
3	Hochschulgebiet Zürich Zentrum, Schlussbericht Vertiefungsthema Verkehr/Mobilität, ARE, Juni 2015
4	Knoten Rämi-/Gloriastrasse, Leistungsfähigkeitsnachweis, EBP, Mai 2016
5	Verkehrsmengengerüst Hochschulgebiet Zürich Zentrum, AFV, Oktober 2016
6	Massnahmenbeurteilung Hochschulgebiet Zürich Zentrum, AFV, Oktober 2016
7	Hochschulgebiet Zürich Zentrum, Gesamtverkehrskonzept, AFV, November 2016



Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal, 3. Generation

Massnahme Massnahmen- paket	Zürich – Erschliessung Hochschulgebiet Erschliessung öffentlicher Verkehr, 2. Etappe	ID	Z_GV2b
		ARE-Code	-
		Priorität	B
Massnahmen- typ	<input type="checkbox"/> Gesamtverkehr <input checked="" type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur <input type="checkbox"/> Siedlung <input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
Massnahmen- kategorie	Tram/Strasse		
Zweckmässigkeit	<u>Zukunftsbild:</u> Die Massnahme Erschliessung Hochschulquartier unterstützt die Massnahme Umsetzung Masterplanung Hochschulquartier Zürich Zentrum und dient der Sicherstellung der künftigen Entwicklung und Zusammenarbeit der drei Institutionen ETH, Universitätsspital und Universität, der Stärkung des Zentrums von Zürich und der gezielten Weiterentwicklung der Innenstadt gemäss dem Zukunftsbild und stellt dazu eine attraktive Erschliessung der Institutionen sicher.		
	<u>Handlungsbedarf:</u> Mit der Weiterentwicklung der Institutionen am bestehenden Standort sind diese besser miteinander zu verbinden, eine effiziente und attraktive Verkehrsabwicklung anzustreben und insbesondere die Rahmenbedingungen für den Langsamverkehr zu verbessern (HB_S&L3, HB_S&L6, HB_V10).		
	<u>Teilstrategien:</u> Mit Umsetzung der Masterplanung Hochschulquartier Zürich Zentrum werden Impulse gemäss Teilstrategien Siedlung gesetzt und mit den Teilmassnahmen der vorliegenden Massnahme die Langsamverkehrsverbindungen und Zugänge aufgewertet (TS_S1, TS_S2, TS_GV3, TS_LV1, TS_LV2)		
	<u>Bezug zu Massnahmen AP1, AP2, nationalen Massnahmen:</u> -		
Relevanz	<u>Begründung:</u> Die Massnahme konkretisiert den Masterplan Hochschulgebiet Zürich Zentrum im Bereich der Erschliessung mit dem ÖV. Damit unterstützt die Massnahme das fokussiert Wachstum des Wissens- und Gesundheitsschwerpunktes im Raum des Hochschulgebietes und den gleichzeitigen Ausbau der Erschliessung, um eine abgestimmte Entwicklung von Verkehr und Siedlung zu ermöglichen.		
Machbarkeit	Die Machbarkeit wurde mit mehreren Studien ([3], [4], [5], [6]) nachgewiesen.		
Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2	<u>Begründung:</u> Teilmassnahmen lassen sich aus der Problemanalyse und dem Zukunftsbild ableiten. Die finanziellen Auswirkungen sind abgeschätzt und die Wirkung ist grob beurteilt.	



Realisierungshorizont	<u>Baubeginn:</u> <input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig) <u>Inbetriebnahme:</u> bis 2030/35	Verantwortung	<u>Massnahmenträger:</u> Stadt Zürich <u>Weitere Beteiligte:</u> Kanton Zürich
Kosten (exkl. MwSt.)	<u>Investitionskosten:</u> Fr. 5 Mio. Kostengenaugkeit: +/- 30 % Betriebskosten/Jahr: -	Mitfinanzierbarkeit NAF	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte

Beschreibung der Massnahme

Ausgangslage, Problem, Ziele	<p>Die ÖV-Linien rund ums Hochschulgebiet sind bereits heute unter dem Semester in der Morgenspitze an der Leistungsgrenze, einzelne Kurse sogar darüber, so dass teilweise am Bellevue, Heimplatz oder Central nicht mehr zugestiegen werden kann. Mit dem Einsatz grösserer Fahrzeuge und einzelnen Verdichtungskursen (beides nicht Bestandteil des Aggloprogramms) kann kurz- bis mittelfristig bei der Kapazität eine gewisse Entspannung erreicht werden.</p> <p>Mit den Ausbauten gemäss Masterplan ergibt sich vor allem bei den Studierenden der heute eher peripher mit ÖV-Haltestellen angebundenen Universität Zürich ein erhebliches Wachstum, so dass die Uni Zürich besser und näher ins ÖV-Netz eingebunden werden muss.</p> <p>Im Rahmen der Massnahmen der 1. Priorität wird ein erster Teil der Haltestelle Wässerwies erstellt, womit die Universität Zürich in ihrem studentische Schwerpunkt besser ans ÖV-Netz angebunden wird.</p> <p>Mit der nachfolgend beschriebenen Massnahme der 2. Priorität soll die Universität Zürich in ihrem studentischen Schwerpunkt auch noch an eine zusätzliche Tramlinie angebunden werden.</p>
Massnahme	2. Etappe Haltestelle Wässerwies: Ausbildung der Haltestelle Wässerwies als 3-teilige Haltestelle, so dass auch die heute hier vorbeifahrende Tramlinie 6 für die Erschliessung der Universität genutzt werden kann.
Bezug zu anderen AP-Massnahmen und Akteuren	Über den Masterplan Hochschulgebiet Zürich Zentrum (2014) sowie die nachfolgende Vertiefung "Verkehr/Mobilität" (2015) ist der ÖV-Ausbau koordiniert mit den weiteren AP-Massnahmen in diesem Raum (Z_GV2a, c und d; Z_S1).



Karte	
Zeitplan, Meilensteine, Beschlüsse	<p><u>Bisher:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Verabschiedung Masterplan Hochschulgebiet (2014) • RRB zur Anpassung des kantonalen Richtplans (April 2015) <p><u>Vorgesehen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 2019 Vorprojekt (zusammen mit der 1. Etappe des Ausbaus) • Ab 2020 Bauprojekt/Auflageprojekt (ev. auch zusammen mit 1. Ausbauetappe) • Ab 2021 Plangenehmigungsverfahren (ev. auch zusammen mit 1. Ausbauetappe) • Bis 2035 Realisierung
Bezug zu anderen Planungen und Akteuren	<p>Die Universität plant, ca. 2035 die zweite Etappe des Neubaus "Wässerwies" in Betrieb zu nehmen.</p>
Bezug zum Richtplan	<p>RRB zur Anpassung des kantonalen Richtplans (April 2015)</p>
Weitere Bemerkungen, Hinweise	<p>-</p>

Nutzen		
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern		
1	Fuss- und Veloverkehr	keine Relevanz/Wirkung
2	Öffentliches Verkehrssystem	Attraktivitätssteigerung durch verbesserte ÖV-Erschliessung und neue, zielrein angeordnete Haltestellen
3	Strassennetz	keine Relevanz/Wirkung
4	Erreichbarkeit	bessere Erreichbarkeit Universität Zürich und zukünftige Neubauten auf dem Kernareal des Universitätsspitals (USZ)



5	Intermodalität	keine Relevanz/Wirkung
6	Nachfrageseitige Massnahmen	keine Relevanz/Wirkung
7	Güterverkehr	keine Relevanz/Wirkung
8	Freizeitverkehr	keine Relevanz/Wirkung

WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern

1	Konzentration	keine Relevanz/Wirkung
2	Zersiedelung	keine Relevanz/Wirkung
3	Qualität öffentliche Räume	Verbesserte Orientierung dank neu angeordneten, zielreinen Haltestellen

WK3: Verkehrssicherheit erhöhen

1	Objektive Sicherheit	keine Relevanz/Wirkung
2	Subjektive Sicherheit	keine Relevanz/Wirkung

WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern

1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	keine Relevanz/Wirkung
2	Lärmimmissionen	keine Relevanz/Wirkung
3a	Flächenbeanspruchung	keine Relevanz/Wirkung
3b	Natur- und Landschaftsräume	keine Relevanz/Wirkung

Priorität

Priorität	B	<u>Begründung:</u> Mitfinanzierbarkeit gegeben; agglomerationsrelevant; Umsetzung in Abstimmung mit dem Bau 2. Etappe Wässerwies der Uni Zürich
------------------	----------	---

Quellen

1	Masterplan Hochschulgebiet: Verkehrliche Grundlagen, Mai 2013
2	Masterplan Hochschulgebiet Zentrum 2014 – Zukunft des Hochschulstandortes Zürich, September 2014
3	Hochschulgebiet Zürich Zentrum, Schlussbericht Vertiefungsthema Verkehr/Mobilität, ARE, Juni 2015
4	Knoten Rämi-/Gloriastrasse, Leistungsfähigkeitsnachweis, EBP, Mai 2016
5	Verkehrsmengengerüst Hochschulgebiet Zürich Zentrum, AFV, Oktober 2016
6	Massnahmenbeurteilung Hochschulgebiet Zürich Zentrum, AFV, Oktober 2016
7	Hochschulgebiet Zürich Zentrum, Gesamtverkehrskonzept, AFV, November 2016



Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal, 3. Generation

Massnahme Massnahmen- paket	Zürich – Erschliessung Hoch- schulgebiet Erschliessung Fuss- & Veloverkehr, 1. Etappe	ID	Z_GV2c
		ARE-Code	-
		Priorität	A
Massnahmen- typ	<input type="checkbox"/> Gesamtverkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input checked="" type="checkbox"/> LV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur <input type="checkbox"/> Siedlung <input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
Massnahmen- kategorie	Langsamverkehr - Fuss/Velo		
Zweckmässigkeit	<u>Zukunftsbild:</u> Die Massnahme Erschliessung Hochschulquartier unterstützt die Massnahme Umsetzung Masterplanung Hochschulquartier Zürich Zentrum und dient der Sicherstellung der künftigen Entwicklung und Zusammenarbeit der drei Institutionen ETH, Universitätsspital und Universität, der Stärkung des Zentrums von Zürich und der gezielten Weiterentwicklung der Innenstadt gemäss dem Zukunftsbild und stellt dazu eine attraktive Erschliessung der Institutionen sicher.		
	<u>Handlungsbedarf:</u> Mit der Weiterentwicklung der Institutionen am bestehenden Standort sind diese besser miteinander zu verbinden, eine effiziente und attraktive Verkehrsabwicklung anzustreben und insbesondere die Rahmenbedingungen für den Langsamverkehr zu verbessern (HB_S&L3, HB_S&L6, HB_V10).		
	<u>Teilstrategien:</u> Mit Umsetzung der Masterplanung Hochschulquartier Zürich Zentrum werden Impulse gemäss Teilstrategien Siedlung gesetzt und mit den Teilmassnahmen der vorliegenden Massnahme die Langsamverkehrsverbindungen und Zugänge aufgewertet (TS_S1, TS_S2, TS_GV3, TS_LV1, TS_LV2)		
	<u>Bezug zu Massnahmen AP1, AP2, nationalen Massnahmen:</u> -		
Relevanz	<u>Begründung:</u> Die Massnahme konkretisiert den Masterplan Hochschulgebiet Zürich Zentrum im Bereich der Erschliessung mit dem Fuss- und Veloverkehr. Damit unterstützt die Massnahme das fokussiert Wachstum des Wissens- und Gesundheitsschwerpunktes im Raum des Hochschulgebietes und den gleichzeitigen Ausbau der Erschliessung, um eine abgestimmte Entwicklung von Verkehr und Siedlung zu ermöglichen.		
Machbarkeit	Die Machbarkeit wurde mit mehreren Studien (u.a. [3], [4], [5]) nachgewiesen.		
Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2	<u>Begründung:</u> Teilmassnahmen lassen sich aus der Problemanalyse und dem Zukunftsbild ableiten. Die finanziellen Auswirkungen sind abgeschätzt und die Wirkung ist grob beurteilt.	



Realisierungshorizont	<u>Baubeginn:</u> <input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig) <u>Inbetriebnahme:</u> 2019 - 23	Verantwortung	<u>Massnahmenträger:</u> Stadt Zürich <u>Weitere Beteiligte:</u> Kanton Zürich, ETH, Universität Zürich
Kosten (exkl. MwSt.)	<u>Investitionskosten:</u> Fr. 7 Mio. Kostengenaugkeit: +/- 30 % Betriebskosten/Jahr: -	Mitfinanzierbarkeit NAF	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte

Beschreibung der Massnahme

Ausgangslage, Problem, Ziele	<p>Die ÖV-Linien rund ums Hochschulgebiet sind bereits heute unter dem Semester in der Morgenspitze an der Leistungsgrenze, einzelne Kurse sogar darüber, so dass teilweise am Bellevue, Heimplatz oder Central nicht mehr zugestiegen werden kann. Bereits heute wird deshalb trotz des erheblichen Höhenunterschieds und der z.T. weiten Distanzen vermehrt zu Fuss ins Hochschulgebiet gegangen (ab HB via Weinbergfussweg oder via Central-Schienhutgasse; ab Stadelhofen via Olgaweg oder Rämistrasse zum Heimplatz, ab da auf verschiedenen Wegen zur Universität).</p> <p>Das mit dem Ausbau gemäss Masterplan einhergehende Verkehrswachstum kann selbst mit einem Ausbau des ÖV nur z.T. von diesem übernommen werden. Der Masterplan geht davon aus, dass die Hälfte des Mehrverkehrs als Langsamverkehr (Fuss- und Velo) ins Gebiet gelangt, wobei der Fussverkehr als letzte Etappe einer ÖV-Zufahrt zu betrachten ist (per ÖV bis Hauptbahnhof/Central, Bhf. Stadelhofen und Haltestelle Neumarkt).</p> <p>Mit den nachfolgend beschriebenen Massnahmen soll einerseits im Nahbereich die Attraktivität für die Velofahrenden gesteigert und andererseits das Fusswegnetz ab den grossen ÖV-Halteknuten verdichtet und attraktiver werden. Mittel- bis langfristig sind hier auch mechanische Aufstiegshilfen vorzusehen, um das entsprechende Wachstum abzudecken.</p> <p>Ziel der Fussverkehrsmassnahmen (insbesondere auch der mechanischen Aufstiegshilfen (2. Priorität)) muss es sein, dass am Hauptbahnhof/Central bzw. Bhf. Stadelhofen umsteigende ÖV-Passagiere mit Ziel südöstlich der Rämistrasse vermehrt zu Fuss ins Hochschulgebiet gelangen, damit jene Personen, welche ihr Ziel weiter hangaufwärts haben, Platz im ÖV finden.</p>
Massnahme	<ol style="list-style-type: none">1. Erstellung einer neuen Fussgängerverbindung (Treppe) entlang der Polybahn zwischen Hirschengraben und Polyterrasse (sog. Polysteig), mit Ausbau der Querverbindung (zur Künstlergasse und damit der Universität)2. Umgestaltung der Künstlergasse zu einer Langsamverkehrsachse, verbunden mit der Sperrung für den MIV (nur noch Anlieferung)3. Aufwertung der Verbindung Bahnhof Stadelhofen – Heimplatz via Olgaweg4. Realisierung der Veloroute in der Weinbergstrasse zwischen Central und Leonhardstrasse (Lückenschluss der Verbindung Central – ETH-Hauptgebäude)5. Realisierung eines Velostreifens bergwärts in der oberen Tannenstrasse und Teilen der Rämistrasse (Lückenschluss der Verbindung Leonhardstrasse – Rämistrasse)6. Realisierung eines Veloangebots in der Rämistrasse zwischen Bellevue und Heimplatz



Bezug zu anderen AP-Massnahmen und Akteuren	Über den Masterplan Hochschulgebiet Zürich Zentrum (2014) sowie die nachfolgende Vertiefung "Verkehr/Mobilität" (2015) ist der Ausbau Langsamverkehr koordiniert mit den weiteren AP-Massnahmen in diesem Raum (Z_GV2a, b und d; Z_S1))
Karte	<div><div><div>Fussverkehr</div><div>Veloverkehr</div></div><div><p>Priorität/Vortritt Fussverkehr bestehend neu</p><p>Breite Fussverkehrsflächen</p><p>Ausbau/Attraktivierung Fussverkehrsverbindungen</p><p>Tram- und Bushaltestellen</p><p>Polybahn</p><p>Hauptverbindungen bestehend neu</p><p>Öffentliches, feinmaschiges Netz bestehend neu</p><p>Arealinternes Netz (USZ)</p><p>Querungsstellen bestehend neu</p><p>Verringerung Widerstand Höhendifferenz</p></div></div>
Zeitplan, Meilensteine, Beschlüsse	<p><u>Bisher:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Verabschiedung Masterplan Hochschulgebiet (2014)• RRB zur Anpassung des kantonalen Richtplans (April 2015)• 2016 Rahmenvereinbarung zwischen allen Beteiligten zur Umsetzungsagenda mit verbindlichen Terminen, Verantwortlichkeiten und Zuordnung der Kostenträger <p><u>Vorgesehen:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Polysteig: Planung 2016-18; Bau 2019/20• Künstlergasse als LV-Achse: Planung 2017-19, Bewilligung 2020, Bau 2020/21• Aufwertung Verbindung Bhf. Stadelhofen-Heimplatz: Planung 2016-18, Bau 2019• Veloroute in der Weinbergstrasse: Planung 2016-20, Bewilligung 2020/21, Bau 2022/23• Velostreifen bergwärts in der oberen Tannenstrasse & in Rämistrasse: Planung 2014-18, Bewilligung 2019, Bau: 2020• Veloangebot in der Rämistrasse: Planung 2014-16, Bewilligung 2017, Bau: 2019
Bezug zu anderen Planungen und Akteuren	Die Universität plant, ca. 2025 die erste Etappe des Neubaus "Wässerwies" in Betrieb zu nehmen.
Bezug zum Richtplan	RRB zur Anpassung des kantonalen Richtplans (April 2015)
Weitere Bemerkungen, Hinweise	-



Nutzen		
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern		
1	Fuss- und Veloverkehr	Attraktivitätssteigerung Fuss- und Veloverkehr
2	Öffentliches Verkehrssystem	Attraktivitätssteigerung ÖV, da Entlastung durch Fuss- und Veloverkehr
3	Strassennetz	keine Relevanz/Wirkung
4	Erreichbarkeit	Die Erreichbarkeit des Hochschulgebiets wird verbessert
5	Intermodalität	keine Relevanz/Wirkung
6	Nachfrageseitige Massnahmen	Aufwertung ÖV- und Velonetz und entsprechender Wirkungsbeitrag auf ÖV- und Velonachfrage
7	Güterverkehr	keine Relevanz/Wirkung
8	Freizeitverkehr	keine Relevanz/Wirkung
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
1	Konzentration	keine Relevanz/Wirkung
2	Zersiedelung	keine Relevanz/Wirkung
3	Qualität öffentliche Räume	keine Relevanz/Wirkung
WK3: Verkehrssicherheit erhöhen		
1	Objektive Sicherheit	keine Relevanz/Wirkung
2	Subjektive Sicherheit	keine Relevanz/Wirkung
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern		
1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	Verbesserung des Modalsplits zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs.
2	Lärmimmissionen	keine Relevanz/Wirkung
3a	Flächenbeanspruchung	keine Relevanz/Wirkung
3b	Natur- und Landschaftsräume	keine Relevanz/Wirkung
Priorität		
Priorität	A	<u>Begründung:</u> Mitfinanzierbarkeit gegeben; agglomerationsrelevant; gutes KNV; Bau und Finanzreife innerhalb von vier Jahren nach Annahme der Programmbotschaft voraussichtlich erreicht.



Quellen	
1	Masterplan Hochschulgebiet: Verkehrliche Grundlagen, Mai 2013
2	Masterplan Hochschulgebiet Zentrum 2014 – Zukunft des Hochschulstandortes Zürich, September 2014
3	Hochschulgebiet Zürich Zentrum, Schlussbericht Vertiefungsthema Verkehr/Mobilität, ARE, Juni 2015
4	Verkehrsmengengerüst Hochschulgebiet Zürich Zentrum, AFV, Oktober 2016
5	Massnahmenbeurteilung Hochschulgebiet Zürich Zentrum, AFV, Oktober 2016
6	Hochschulgebiet Zürich Zentrum, Gesamtverkehrskonzept, AFV, November 2016



Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal, 3. Generation

Massnahme Massnahmen- paket	Zürich – Erschliessung Hoch- schulgebiet Erschliessung Fuss- & Veloverkehr, 2. Etappe	ID	Z_GV2d
		ARE-Code	-
		Priorität	B
Massnahmen- typ	<input type="checkbox"/> Gesamtverkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input checked="" type="checkbox"/> LV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur <input type="checkbox"/> Siedlung <input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
Massnahmen- kategorie	Langsamverkehr - Fuss/Velo		
Zweckmässigkeit	<u>Zukunftsbild:</u> Die Massnahme Erschliessung Hochschulquartier unterstützt die Massnahme Umsetzung Masterplanung Hochschulquartier Zürich Zentrum und dient der Sicherstellung der künftigen Entwicklung und Zusammenarbeit der drei Institutionen ETH, Universitätsspital und Universität, der Stärkung des Zentrums von Zürich und der gezielten Weiterentwicklung der Innenstadt gemäss dem Zukunftsbild und stellt dazu eine attraktive Erschliessung der Institutionen sicher.		
	<u>Handlungsbedarf:</u> Mit der Weiterentwicklung der Institutionen am bestehenden Standort sind diese besser miteinander zu verbinden, eine effiziente und attraktive Verkehrsabwicklung anzustreben und insbesondere die Rahmenbedingungen für den Langsamverkehr zu verbessern (HB_S&L3, HB_S&L6, HB_V10).		
	<u>Teilstrategien:</u> Mit Umsetzung der Masterplanung Hochschulquartier Zürich Zentrum werden Impulse gemäss Teilstrategien Siedlung gesetzt und mit den Teilmassnahmen der vorliegenden Massnahme die Langsamverkehrsverbindungen und Zugänge aufgewertet (TS_S1, TS_S2, TS_GV3, TS_LV1, TS_LV2)		
	<u>Bezug zu Massnahmen AP1, AP2, nationalen Massnahmen:</u> -		
Relevanz	<u>Begründung:</u> Die Massnahme konkretisiert den Masterplan Hochschulgebiet Zürich Zentrum im Bereich der Erschliessung mit dem Fuss- und Veloverkehr. Damit unterstützt die Massnahme das fokussiert Wachstum des Wissens- und Gesundheitsschwerpunktes im Raum des Hochschulgebietes und den gleichzeitigen Ausbau der Erschliessung, um eine abgestimmte Entwicklung von Verkehr und Siedlung zu ermöglichen.		
Machbarkeit	Die Machbarkeit wurde mit mehreren Studien (u.a. [3], [4], [5]) nachgewiesen.		
Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2	<u>Begründung:</u> Teilmassnahmen lassen sich aus der Problemanalyse und dem Zukunftsbild ableiten. Die finanziellen Auswirkungen sind abgeschätzt und die Wirkung ist grob beurteilt.	

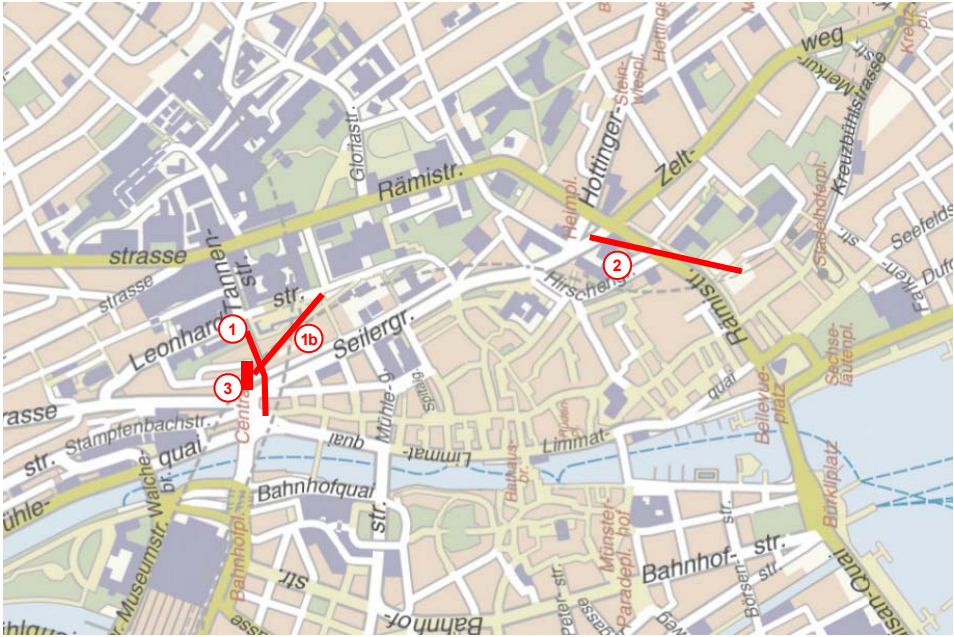


Realisierungshorizont	<u>Baubeginn:</u> <input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig) <u>Inbetriebnahme:</u> bis 2030/35	Verantwortung	<u>Massnahmenträger:</u> Stadt Zürich <u>Weitere Beteiligte:</u> ETH, Universität, Kanton Zürich
Kosten (exkl. MwSt.)	<u>Investitionskosten:</u> Fr. 30 Mio. Kostengenaugkeit: +/- 30 % Betriebskosten/Jahr: -	Mitfinanzierbarkeit NAF	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte

Beschreibung der Massnahme

Ausgangslage, Problem, Ziele	<p>Die ÖV-Linien rund ums Hochschulgebiet sind bereits heute unter dem Semester in der Morgenspitze an der Leistungsgrenze, einzelne Kurse sogar darüber, so dass teilweise am Bellevue, Heimplatz oder Central nicht mehr zugestiegen werden kann. Bereits heute wird deshalb trotz des erheblichen Höhenunterschieds und der z.T. weiten Distanzen vermehrt zu Fuss ins Hochschulgebiet gegangen (ab HB via Weinbergfussweg oder via Central-Schienenhutgasse; ab Stadelhofen via Olgaweg oder Rämistrasse zum Heimplatz, ab da auf verschiedenen Wegen zur Universität).</p> <p>Das mit dem Ausbau gemäss Masterplan einhergehende Verkehrswachstum kann selbst mit einem Ausbau des ÖV nur z.T. von diesem übernommen werden. Der Masterplan geht davon aus, dass die Hälfte des Mehrverkehrs als Langsamverkehr (Fuss- und Velo) ins Gebiet gelangt, wobei der Fussverkehr als letzte Etappe einer ÖV-Zufahrt zu betrachten ist (per ÖV bis Hauptbahnhof/Central, Bhf. Stadelhofen und Haltestelle Neumarkt).</p> <p>Mit den Massnahmen der 1. Priorität werden im Nahbereich die Attraktivität für die Velofahrenden gesteigert und andererseits das Fusswegnetz ab den grossen ÖV-Halteknuten verdichtet und attraktiver. Mit den nachfolgend beschriebenen Massnahmen der 2. Priorität soll die Attraktivität weiter gesteigert werden, um das mittel- bis langfristig erwartete Wachstum aufnehmen zu können, da dannzumal kaum mehr weitere Ausbauten im ÖV-Bereich möglich sind.</p> <p>Ziel der Fussverkehrsmassnahmen (insbesondere auch der mechanischen Aufstiegshilfen (2. Priorität)) muss es sein, dass am Hauptbahnhof/Central bzw. Bhf. Stadelhofen umsteigende ÖV-Passagiere mit Ziel südöstlich der Rämistrasse vermehrt zu Fuss ins Hochschulgebiet gelangen, damit jene Personen, welche ihr Ziel weiter hangaufwärts haben, Platz im ÖV finden.</p>
Massnahme	<ol style="list-style-type: none">1. Erstellung einer Rolltreppenverbindung Central – ETH/Universität; entweder als Ersatz und auf dem Trasse der heutigen Polybahn oder ab dem heutigen, dazu aufzuhebenden Central-Parking als unterirdische Verbindung Richtung Karl-Schmid-Strasse; damit verbunden ist eine Aufwertung der Fusswegverbindungen im Bereich Central bis Hauptbahnhof2. Im Rahmen des Ausbaus des Bahnhofs Stadelhofen mit einem 4. Gleis soll dieser neu mittels unterirdischem Rollband direkt mit dem Heimplatz verbunden werden.3. Mit der unterirdischen Rolltreppenverbindung Central – ETH/Universität wird das Central-Parking frei und kann als Veloparking umgebaut werden, so dass Studierende aus Zürich vermehrt mit dem Velo ins Hochschulgebiet fahren können, da sie neu das Velo am Central abstellen und per Rolltreppe zu ETH/Uni gelangen können



Bezug zu anderen AP-Massnahmen und Akteuren	Über den Masterplan Hochschulgebiet Zürich Zentrum (2014) sowie die nachfolgende Vertiefung "Verkehr/Mobilität" (2015) ist der Ausbau Langsamverkehr koordiniert mit den weiteren AP-Massnahmen in diesem Raum (Z_GV2a, b und c; Z_S1))
Karte	
Zeitplan, Meilensteine, Beschlüsse	<p><u>Bisher:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Verabschiedung Masterplan Hochschulgebiet (2014)• RRB zur Anpassung des kantonalen Richtplans (April 2015)• Rahmenvereinbarung zwischen allen Beteiligten zur Umsetzungsagenda mit verbindlichen Terminen, Verantwortlichkeiten und Zuordnung der Kostenträger (4. Quartal 2016) <p><u>Vorgesehen:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Rolltreppenverbindung Central-ETH (ober- oder unterirdisch): Ausarbeitung Vorstudien und Variantenentscheid 2017; weiteres abhängig davon, ob ober- oder unterirdische Bestvariante• Direktverbindung Bhf. Stadelhofen - Heimplatz: Ausarbeitung Vorstudien und Variantenentscheid 2017; Planung 2018-24, Bau ab 2025• Veloabstellanlage Central: Planung ab 2020, Realisierung zusammen mit unterirdischer Rolltreppenverbindung Central - ETH
Bezug zu anderen Planungen und Akteuren	Die Universität plant, ca. 2030 bis 35 die zweite Etappe des Neubaus "Wässerwies" in Betrieb zu nehmen.
Bezug zum Richtplan	RRB zur Anpassung des kantonalen Richtplans (April 2015)
Weitere Bemerkungen, Hinweise	-



Nutzen		
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern		
1	Fuss- und Veloverkehr	Attraktivitätssteigerung Fuss- und Veloverkehr
2	Öffentliches Verkehrssystem	Attraktivitätssteigerung ÖV, da Entlastung durch Fuss- und Veloverkehr
3	Strassennetz	keine Relevanz/Wirkung
4	Erreichbarkeit	Die Erreichbarkeit des Hochschulgebiets wird verbessert
5	Intermodalität	keine Relevanz/Wirkung
6	Nachfrageseitige Massnahmen	Aufwertung ÖV- und Velonetz und entsprechender Wirkungsbeitrag auf ÖV- und Velonachfrage
7	Güterverkehr	keine Relevanz/Wirkung
8	Freizeitverkehr	keine Relevanz/Wirkung
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
1	Konzentration	keine Relevanz/Wirkung
2	Zersiedelung	keine Relevanz/Wirkung
3	Qualität öffentliche Räume	keine Relevanz/Wirkung
WK3: Verkehrssicherheit erhöhen		
1	Objektive Sicherheit	keine Relevanz/Wirkung
2	Subjektive Sicherheit	keine Relevanz/Wirkung
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern		
1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	Verbesserung des Modalsplits zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs.
2	Lärmimmissionen	keine Relevanz/Wirkung
3a	Flächenbeanspruchung	keine Relevanz/Wirkung
3b	Natur- und Landschaftsräume	keine Relevanz/Wirkung



Priorität		
Priorität	B	<u>Begründung:</u> Mitfinanzierbarkeit gegeben; agglomerationsrelevant; Bau- und Finanzreife innerhalb von vier Jahren nach Annahme der Programmbotschaft aber voraussichtlich noch nicht erreicht. Die meisten Projekte müssen noch konkretisiert und terminiert werden.

Quellen	
1	Masterplan Hochschulgebiet: Verkehrliche Grundlagen, Mai 2013
2	Masterplan Hochschulgebiet Zentrum 2014 – Zukunft des Hochschulstandortes Zürich, September 2014
3	Hochschulgebiet Zürich Zentrum, Schlussbericht Vertiefungsthema Verkehr/Mobilität, ARE, Juni 2015
4	Verkehrsmengengerüst Hochschulgebiet Zürich Zentrum, AFV, Oktober 2016
5	Massnahmenbeurteilung Hochschulgebiet Zürich Zentrum, AFV, Oktober 2016
6	Hochschulgebiet Zürich Zentrum, Gesamtverkehrskonzept, AFV, November 2016



Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal, 3. Generation

Massnahme Massnahmen- paket	Bülach – Optimierung Verkehrssystem Bülach Nord	ID	G_GV1
		ARE-Code	-
		Priorität	A
Massnahmen- typ	<input type="checkbox"/> Gesamtverkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input checked="" type="checkbox"/> MIV <input checked="" type="checkbox"/> LV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur <input type="checkbox"/> Siedlung <input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
Massnahmen- kategorie	<ul style="list-style-type: none">• Langsamverkehr - Fuss/Velo• Verkehrsmanagement		
Zweckmässigkeit	<u>Zukunftsbild:</u> Verbesserung der Zugänglichkeit des Bahnhofs Bülach, welcher eine wichtige multimodale Drehscheibe ist. Stärkung und Weiterentwicklung des Zentrums Bülach als funktionaler Brennpunkt des Zürcher Unterlandes.		
	<u>Handlungsbedarf:</u> <ul style="list-style-type: none">• Zugänglichkeit eines Entwicklungsschwerpunktes zu einer multimodalen Drehscheibe verbessern (HB_V4)• Velo- und Fussverkehrsnetz im nördlichen Teil des Zentrums Bülach optimieren (HB_V10)• gezielte Lenkung des Quell-/Zielverkehrs Bülach Nord auf die A51 (HB_V8)		
	<u>Teilstrategien:</u> <ul style="list-style-type: none">• Bessere Nutzung der A51 für die Entlastung von Bülach im Sinne des Verkehrsmanagements (TS_MIV1)• Verbesserung der Fusswegverbindung zwischen dem ESP Bülach Nord und dem Bahnhof (TS_LV2)• bessere Erschliessung des weit fortgeschrittenen Entwicklungsschwerpunktes Bülach Nord (TS_S2)		
	<u>Bezug zu Massnahmen AP1, AP2, nationalen Massnahmen:</u> <ul style="list-style-type: none">• 0261-1.2.016: Bülach - Neugestaltung ÖV-Umsteigebereiche Bahnhof Bülach• 0261-1.2.072: Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A (Bülach – Zentrumsdurchfahrt)		
Relevanz	<u>Begründung:</u> Relevant, da der Verkehr besser gelenkt und kanalisiert werden kann. Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verbesserung der Zugänglichkeit der multimodalen Drehscheibe am Bahnhof Bülach. Der Bahnhof Bülach ist im Unterland eine der wichtigsten multimodalen Drehscheiben. Erhöhung der intermodalen Erreichbarkeit für den Entwicklungsschwerpunkt Bülach Nord		
Machbarkeit	<u>Ausbau Knoten Fangleten- / Schützenmattstrasse inkl. LSA und Anschluss Schaffhauserstrasse</u> Die technische Machbarkeit wurde im Detail noch nicht geprüft, jedoch bestehen keine speziellen technischen Herausforderungen. Die betriebliche Machbarkeit ist im Rahmen des Betriebs- und Gestaltungskonzepts der Stadt Bülach abgeklärt worden.		



	<u>Gleisquerung Bülach Nord</u> Detaillierte Machbarkeitsabklärungen sind noch nicht erfolgt. Die Anforderungen der SBB bezüglich der minimalen Durchfahrtshöhe sowie die Lage der Gleisquerung sind bereits bekannt. Mit den Anstössern hat die Stadt Bülach eine Entwicklungsvereinbarung getroffen, die das Stadtparlament im Mai 2015 genehmigt hat.		
Reifegrad (Ausbau Knoten)	<input type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 2	<u>Begründung:</u> umfassende Variantenstudie inkl. Kostenschätzung, breit abgestützter Variantenentscheid, Grobkosten abgeschätzt, Wirkung ist grob beurteilt. Start Vorprojekt 2016	
Reifegrad (Gleisquerung)	<input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2	<u>Begründung:</u> Massnahme entspricht Zukunftsbild, die Kosten sind grob abgeschätzt und die Wirkungen beurteilt.	
Realisierungshorizont	<u>Baubeginn:</u> <input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig) <u>Inbetriebnahme:</u> 2-3 Jahre nach Baubeginn	Verantwortung	Ausbau Knoten <u>Massnahmenträger:</u> Kanton Zürich <u>Weitere Beteiligte:</u> Bülach, Dritte Gleisquerung Bülach Nord <u>Massnahmenträger:</u> Stadt Bülach <u>Weitere Beteiligte:</u> SBB, Dritte
Kosten (exkl. MwSt.)	<u>Investitionskosten:</u> Ausbau Knoten: 6.4 Mio. CHF Gleisquerung: 10.0 Mio. CHF Total: 16.4 Mio. Kostengenauigkeit: +/- 30% Betriebskosten/Jahr: nicht bekannt	Mitfinanzierbarkeit NAF	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte

Beschreibung der Massnahme

Ausgangslage, Problem, Ziele	<p>Mit dem Ausbau Bülach Nord lebt die Stadt Bülach dem Raumordnungskonzept des Kantons nach (80% des Bevölkerungswachstums in urbanen Stadtlandschaften und städtischen Räumen). Angestrebt wird ein hoher Anteil des ÖV und LV an zentraler Lage. Dazu ist eine direkte Anbindung an den Bahnhof zwingend und das Entwicklungsgebiet muss über sichere und attraktive Fuss- und Radverkehrsnetze erschlossen werden. Trotzdem ist auch mit einem spürbaren Wachstum des MIV zu rechnen. Das umliegende Strassennetz (v.a. die Schaffhauserstrasse) kann diesen Mehrverkehr nicht tragen.</p> <p>Insbesondere ist der Knoten Schaffhauser- / Fangleten- / Schützenmattstrasse zu den Hauptverkehrszeiten überlastet; v. a. für die Linksabbieger von der Schützenmattstrasse in Richtung Autobahn entstehen lange Wartezeiten. An diesem Knoten wurden 14 Unfälle in 5 Jahren registriert. Aufgrund der hohen Hauptstrombelastungen auf der Schaffhauserstrasse kommt es für einmündende Fahrzeuge (z.B. Linkseinmünder aus der Schützenmattstrasse) zu hohen Wartezeiten. Dies führt dazu, dass immer kleinere Zeitlücken zum Einmünden verbleiben und die Verkehrsteilnehmer damit zu risikoreichem Fahrverhalten verleitet werden. Auffällig sind die vier Unfälle mit Velofahrern.</p>
-------------------------------------	---



	<p>Derzeit fehlt zudem ein direkter Zugang vom Gebiet Bülach Nord zu den Perrons im Bahnhof Bülach. Mittels einer Passerelle nördlich des Bahnhofs über die Gleisanlagen kann ein direkter Perronzugang geschaffen werden. Durch den Bau der Passerelle bis zur Nordstrasse kann eine Verbindung von Bülach Nord und weiteren Stadtteilen mit dem westlich der Gleisanlagen befindlichen Spitalquartier und dem Naherholungsgebiet für Fussgänger und Velofahrer geschaffen werden. Zugleich wird damit eine Schachstelle an der Schaffhauserstr. gemäss Massnahmenplan Fussverkehr [4] behoben.</p>
Massnahme	<p><u>Ausbau Knoten Fangleten- / Schützenmattstrasse inkl. LSA und Anschluss Schaffhauserstrasse</u></p> <p>Der Verkehr soll zukünftig durch eine Lichtsignalanlage (LSA) gesteuert werden. Die Fangletenstrasse benötigt drei Fahrspuren für den vorgesehen Bypass. Der Bypass unterstützt die erwünschte Verkehrslenkung gemäss der Strategie MIV an den Autobahnanschluss Bülach-Nord (vgl. Gesamtverkehrskonzept Bülach). Für die Knotenäste Schaffhauser- und Schützenmattstrasse sind je zwei Aufstellflächen erforderlich.</p> <p><u>Gleisquerung Bülach Nord</u></p> <p>Aufgrund der topographischen Verhältnisse (die Schaffhauserstrasse liegt ca. 6 m höher als die Perrons) soll die Gleisquerung mittels einer Passerelle nördlich des Bahnhofs für den Fuss- und Veloverkehr erfolgen.</p> <p>Es wird von einer Länge von ca. 170 m sowie einer Mindestbreite von 4.00 m ausgegangen. Zu den Gleisen ist gemäss den Vorgaben der SBB eine lichte Höhe von mindestens 6.75 m einzuhalten. Es sind Abgänge (Treppen und Lifte) von der Passerelle zu den Perrons vorgesehen. Die Passerelle wird bis zur Nordstrasse geführt. Dort ist ein Höhenunterschied von ca. 7 m zu überwinden.</p>
Bezug zu anderen AP-Massnahmen und Akteuren	<p>AP3:</p> <ul style="list-style-type: none">• Bülach – Aufwertung ÖV Drehscheibe (G_GV2)• Bülach – Verlängerung SBB-Unterquerung Mitte (G_LV1)• Glattal – Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A (G_GV6b, Bülach – Schaffhauserstrasse) <p>AP2:</p> <ul style="list-style-type: none">• 0261-1.2.016: Bülach – Neugestaltung ÖV-Umsteigebereiche Bahnhof Bülach• 0261-1.2.072: Glattal – Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A (Bülach – Zentrumsdurchfahrt)



Karte	 <p>Ausbau Knoten</p> <p>Gleisquerung Nord</p>
Zeitplan, Meilensteine, Beschlüsse	<p><u>Bisher:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• 2011-2014: Richt-/Nutzungsplanung Bülach Nord• Mai 2015: Genehmigung Entwicklungsvereinbarung Stadt Bülach mit Anstössern Knoten• BGK (u.a. für Knoten) 2014• Ende 2015: Bestimmung Projektverfasser Ausbau Knoten durch Kanton Zürich• 1. Quartal 2016: Bestimmung Projektverfasser für alle Massnahmen Bülach Nord (Infrastruktur auf öffentlichem Grund) durch Stadt Bülach <p><u>Vorgesehen:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Knoten Fangleten- / Schützenmattstrasse: Vorprojekt 2017, Bauprojekt 2018, Realisierung 2019/20• Gleisquerung Nord: Projektdefinition bis Frühjahr 2017, anschliessend Ausarbeitung Vorprojekt
Bezug zu anderen Planungen und Akteuren	<p>Die Massnahme Ausbau Knoten Fangleten- / Schützenmattstrasse inkl. LSA und Anschluss Schaffhauserstrasse ist Bestandteil des Gesamtverkehrskonzepts Bülach (2012) sowie des Betriebs- und Gestaltungskonzepts Schaffhauserstrasse der Stadt Bülach (2013).</p> <p>Die heutige regionale Radroute durch den Hardwald wird zukünftig auf die Solistrasse (Gemeindestrasse) verlegt, d. h. die bestehende Anbindung des Radwegs Richtung Hardwald an den Knoten ist durch die Verlegung des Radwegs nicht mehr notwendig.</p> <p>Über die Gleisquerung Nord führt im Verkehrsplan Radwege Bülach (2013) ein geplanter kommunaler Veloweg.</p>



Bezug zum Richtplan	<u>Ausbau Knoten Fangleten- / Schützenmattstrasse inkl. LSA und Anschluss Schaffhauserstrasse</u> <ul style="list-style-type: none">kein Richtplaneintrag vorhandenRichtplaneintrag nicht notwendig <u>Gleisquerung Bülach Nord</u> <ul style="list-style-type: none">Eintrag im kommunalen Richtplan bereits vorhanden
Weitere Bemerkungen, Hinweise	-

Beschreibung der Teilmassnahmen				
Titel und Beschreibung		Massnahmen-träger	Meilensteine	Kosten (Mio. CHF. Exkl. MwSt.)
a	Ausbau Knoten Fangleten- / Schützenmattstrasse inkl. LSA und Anschluss Schaffhauserstrasse	Kanton Zürich	<ul style="list-style-type: none">siehe oben	6.4
b	Gleisquerung Bülach Nord	Stadt Bülach	<ul style="list-style-type: none">siehe oben	10.0
Gesamtkosten (+/- 30 %)				16.4

Nutzen		
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern		
1	Fuss- und Veloverkehr	Durch die vorgesehenen Massnahmen beim Knoten Fangleten- / Schützenmatt- / Schaffhauserstrasse werden Sicherheit und Qualität deutlich erhöht.
2	Öffentliches Verkehrssystem	Der Entwicklungsschwerpunkt Bülach-Nord wird durch die Gleisquerung attraktiver an den Bahnhof angebunden
3	Strassennetz	Der Verkehrsfluss auf dem Strassennetz im Umfeld des kantonalen Entwicklungsschwerpunktes wird konstant erhalten. Der Quell-/ Zielverkehr kann direkter auf die kantonale Hochleistungsstrasse geführt werden.
4	Erreichbarkeit	Die Erreichbarkeit des kantonalen Entwicklungsschwerpunktes wird für den ÖV deutlich verbessert. Der verbleibende MIV wird mit ausreichender Leistungsfähigkeit abgewickelt.
5	Intermodalität	keine Auswirkungen
6	Nachfrageseitige Massnahmen	keine Auswirkungen



7	Güterverkehr	keine Auswirkungen
8	Freizeitverkehr	keine Auswirkungen
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
1	Konzentration	Der direkte Zugang von Bülach Nord zu den Perrons des Bahnhofs Bülach steigert die Attraktivität und fördert somit die Entwicklung des zentrumnahen Entwicklungsschwerpunktes.
2	Zersiedelung	Die Stärkung des zentrumnahen Wohnens wirkt der Zersiedelung entgegen.
3	Qualität öffentliche Räume	Durch die leistungsfähige Anbindung Richtung A51-Anschluss Bülach Nord wird das Zentrum von Bülach entlastet.
WK3: Verkehrssicherheit erhöhen		
1	Objektive Sicherheit	Risikoreiche Einmündungsvorgänge werden durch die neue LSA unterbunden. Es ist mit deutlich weniger Unfällen zu rechnen.
2	Subjektive Sicherheit	Die neuen Fahrspuren, Radstreifen und LSA vermitteln den Nutzern eine subjektiv höhere Sicherheit im Strassenverkehr beim Knoten Fangleten- / Schützenmatt- / Schaffhauserstrasse.
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern		
1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	Durch die LSA werden die Stauzeiten beim Knoten reduziert, womit die Luftschadstoff- und CO2-Emissionen reduziert werden.
2	Lärmimmissionen	keine Auswirkungen
3a	Flächenbeanspruchung	Die zusätzliche Flächenbeanspruchung ist sehr gering.
3b	Natur- und Landschaftsräume	keine Auswirkungen
Priorität		
Priorität	A	<u>Begründung:</u> Mitfinanzierbarkeit gegeben; agglomerationsrelevant; gutes KNV; Bau- und Finanzreife innerhalb von vier Jahren nach Annahme der Programmbotschaft erreicht.
Quellen		
1	kommunales Gesamtverkehrskonzept Bülach 2012	
2	Betriebs- und Gestaltungskonzept Bülach 2014	
3	kommunaler Verkehrsplan Radwege Bülach 2015 (Genehmigung durch Kanton noch ausstehend)	
4	Schwachstellenanalyse im Rahmen des Massnahmenplan Fussverkehr, Amt für Verkehr, März 2015	



Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal, 3. Generation

Massnahme Massnahmen- paket	Bülach – Aufwertung ÖV-Drehscheibe	ID	G_GV2
		ARE-Code	0261-1.2.016 (Teilmassnahme a)
		Priorität	A
Massnahmen- typ	<input checked="" type="checkbox"/> Gesamtverkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur <input type="checkbox"/> Siedlung <input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
Massnahmen- kategorie	Multimodale Drehscheiben		
Zweckmässigkeit	<u>Zukunftsbild:</u> Verbesserung der Zugänglichkeit des Bahnhofs Bülach, welcher eine wichtige multimodale Drehscheibe ist. Stärkung und Weiterentwicklung des Zentrums Bülach als funktionaler Brennpunkt des Zürcher Unterlandes.		
	<u>Handlungsbedarf:</u> Stärkung und Weiterentwicklung der zentralen multimodalen Drehscheibe im Zürcher Unterland (HB_V4), Sicherheit und Attraktivität Bahnhofszugang für Fussgänger und Velofahrer erhöhen (HB_V10)		
	<u>Teilstrategien:</u> Stärkung des Bahnhofs Bülach als zentrale multimodale Drehscheibe des Unterlandes (TS_GV4), Erhöhung Verkehrssicherheit im Bahnhofsumfeld (TS_GV3)		
	<u>Bezug zu Massnahmen AP1, AP2, nationalen Massnahmen:</u> 0261-1.2.016: Bülach - Neugestaltung ÖV-Umsteigebereiche Bahnhof Bülach (C-Liste)		
Relevanz	<u>Begründung:</u> Relevant, da die multimodale Drehscheibe aufgewertet und der Langsamverkehr gestärkt wird. Die Verkehrssicherheit wird allgemein erhöht. Der Bahnhof Bülach ist im Zürcher Unterland die wichtigste multimodale Drehscheibe. Die Verbesserung der Zugänglichkeit ist dadurch zur Förderung des ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr wichtig.		
Machbarkeit	Die Machbarkeit des Ausbaus / der Umgestaltung des Bushofs und der Umgestaltung des Bahnhofrings ist grundsätzlich gegeben. Sie wird im Rahmen der Erarbeitung des öffentlichen Gestaltungsplans Herti (Arealentwicklung Hertiquartier und Bahnhofplatz/Bushof) aber noch detaillierter untersucht.		
Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2	<u>Begründung:</u> Massnahme entspricht Zukunftsbild, die Kosten sind grob abgeschätzt und die Wirkungen beurteilt.	
Realisierungshorizont	<u>Baubeginn:</u> <input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig) <u>Inbetriebnahme:</u> 2021	Verantwortung	<u>Massnahmenträger:</u> Stadt Bülach <u>Weitere Beteiligte:</u> Postauto Schweiz AG, SBB, Anstösser, ZVV, Nachbargemeinden



Kosten (exkl. MwSt.)	<u>Investitionskosten:</u> CHF 4.5 Mio. Kostengenauigkeit: +/- 30 % Betriebskosten/Jahr: noch nicht bekannt	Mitfinanzierbarkeit NAF	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte
Beschreibung der Massnahme			
Ausgangslage, Problem, Ziele	<u>Neugestaltung ÖV-Umsteigebereich beim Bahnhof Bülach</u> Im Hinblick auf den Abschluss der 4. Teilergänzung der Zürcher S-Bahn, welche für Bülach den Viertelstundentakt im Bahn- und Busbetrieb bringen wird, muss der Bahnhofplatz umgestaltet und der Bushof ausgebaut werden (u. a. zusätzliche Halteketten). <u>Umgestaltung Bahnhofring</u> Der Bahnhofring ist heute schmal und nur im Einbahnverkehr befahrbar (Velos im Gegenverkehr). Er stellt für den Radverkehr - via Unterführung zur Spitalstrasse - eine wichtige Verbindung zur auf die westlich der SBB-Linie Bülach-Zürich liegende Seite dar. Im Abschnitt zwischen dem Bahnhof und der Unterführung zur Spitalstrasse ist kein Radstreifen markiert. Für das Kreuzen mit Autos besteht nur wenig Platz, d. h. die Sicherheit ist ungenügend. Derzeit ist noch offen, ob infolge der Umgestaltung des Bushofs die Busse neu den westlichen Abschnitt des Bahnhofrings befahren werden.		
Massnahme	<u>Neugestaltung ÖV-Umsteigebereich beim Bahnhof</u> Im Bereich des Bushofs sind mindestens acht witterungsgeschützte Busanlegeketten zu erstellen. Die genaue Lage und Ausgestaltung des Bushofs sind in einem Konkurrenzverfahren zu ermitteln. Aufgrund des begrenzten Raums ist die Verkehrsführung zum Bushof hin und weg von grosser Bedeutung. <u>Umgestaltung Bahnhofring</u> Die Ausgestaltung dieser Massnahme ist direkt abhängig davon, ob die Busse neu über den Bahnhofring geführt werden sollen. Hierzu wären umfangreiche bauliche Anpassungen notwendig, um die Busse und den Langsamverkehr gefahrenfrei zirkulieren lassen zu können (insbesondere Fahrbahnerweiterungen und entsprechende Ausgestaltung der Benutzerspuren).		
Bezug zu anderen AP-Massnahmen und Akteuren	AP3: <ul style="list-style-type: none">• Bülach – Optimierung Verkehrssystem Bülach Nord (G_GV1)• Bülach – Verlängerung SBB-Unterquerung Mitte (G_LV1) AP2: <ul style="list-style-type: none">• Bülach - Neugestaltung ÖV-Umsteigebereiche Bahnhof Bülach (0261-1.2.016)		



Karte	
Zeitplan, Meilensteine, Beschlüsse	<p><u>Bisher:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Bauherren-Begleitung beauftragt• Aug. 2015: Genehmigung Planungskredit CHF 400'000 für Studienauftrag und Gestaltungsplan Herti durch Stadtparlament Bülach• 2016: Studienauftrag <p><u>Vorgesehen:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• 2017 / 2018: Gestaltungsplan Herti
Bezug zu anderen Planungen und Akteuren	<p>Die Massnahmen und der Gestaltungsplan Herti können nur gemeinsam entwickelt werden.</p> <p>Der ZVV ist für die Umsetzung der 4. Teilergänzung der Zürcher S-Bahn verantwortlich. Die Postauto Schweiz AG ist die Betreiberin der Busse. Die optimale Anbindung des Bushofs an den Bahnhof ist mit der SBB zu koordinieren.</p>
Bezug zum Richtplan	<p>Die Umgestaltung des Bushofs ist im kommunalen Verkehrsrichtplan (Stand 2015) enthalten.</p> <p>Der Bahnhofring ist im kommunalen Verkehrsrichtplan (Stand 2009) als Sammelstrasse eingetragen.</p>
Weitere Bemerkungen, Hinweise	-



Beschreibung der Teilmassnahmen				
Titel und Beschreibung		Massnahmen-träger	Meilensteine	Kosten (Mio. CHF. exkl. MwSt.)
a	Neugestaltung ÖV-Umsteigebereich beim Bahnhof Bülach	Stadt Bülach	• siehe oben	4.0
b	Umgestaltung Bahnhofring	Stadt Bülach	• siehe oben	0.5
Gesamtkosten (+/- 30 %)				4.5

Nutzen		
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern		
1	Fuss- und Veloverkehr	Mit der Umgestaltung Bahnhofring kann die wichtige Langsamverkehrsverbindung auf der Westseite der SBB-Linie Bülach-Zürich gesichert werden. Die Umsteigebeziehungen zwischen Bahn und Bus werden für Fussgänger sicherer.
2	Öffentliches Verkehrssystem	Kurze Umsteigedistanz zwischen Bahn und Bus; ÖV-Priorisierung auf dem ganzen Areal bringt höhere Anschlusssicherheit und zuverlässigen Betrieb; attraktiver und moderner Bushof mit gutem Komfort; Optimale Verknüpfung mit den anderen Verkehrsmitteln (Kiss+Ride, P+R, B+R, Taxi, Car-Sharing); Ausbaufähigkeit im Hinblick auf Weiterentwicklung des Busnetzes.
3	Strassennetz	Keine Relevanz
4	Erreichbarkeit	Grundsätzlich Verbesserung der Erreichbarkeit der ÖV-Drehscheibe Bus- / Bahnhof durch den Ausbau Bahnhofring
5	Intermodalität	Ausbau Bahnhofring steigert Attraktivität der kombinierten Nutzung Langsamverkehr / öffentlicher Verkehr, optimale Verknüpfung mit den anderen Verkehrsmitteln (Kiss+Ride, P+R, B+R, Taxi, Car-Sharing)
6	Nachfrageseitige Massnahmen	Keine Relevanz
7	Güterverkehr	Keine Relevanz
8	Freizeitverkehr	Keine Relevanz




WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
1	Konzentration	Durch die Attraktivitätssteigerung des Bahn- und Bushofs Bülach sowie des innerstädtischen Langsamverkehrs wird das zentrumsnahe Wohnen gefördert.
2	Zersiedelung	Durch die Attraktivitätssteigerung des Bahn- und Bushofs sowie des innerstädtischen Langsamverkehrs wird grundsätzlich das Zentrum gestärkt, was einer Zersiedelung entgegen wirkt.
3	Qualität öffentliche Räume	Durch eine sorgfältige Gestaltung des ausgebauten Bushofs wird die Aufenthaltsqualität erhöht.
WK3: Verkehrssicherheit erhöhen		
1	Objektive Sicherheit	Die Umgestaltung Bahnhofsrings erhöht die Sicherheit des Langsamverkehrs deutlich im Vergleich zur heutigen Situation.
2	Subjektive Sicherheit	Für Fussgänger und Radfahrer ergibt die Umgestaltung des Bahnhofrings eine subjektiv erlebte höhere Sicherheit (Safety und Security).
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern		
1	Luftschadstoff- und CO ₂ -Emissionen	Aufgrund höherer Attraktivität der ÖV-Nutzung sowie des innerstädtischen Langsamverkehrs potenziell positiver Einfluss auf Luftschadstoff- und CO ₂ -Emissionen.
2	Lärmimmissionen	Aufgrund höherer Attraktivität der ÖV-Nutzung sowie des innerstädtischen Langsamverkehrs potenziell positiver Einfluss auf Reduktion von Lärmimmissionen.
3a	Flächenbeanspruchung	Keine relevanten Auswirkungen, die Massnahme liegt innerhalb eines bereits heute genutzten Gebiets.
3b	Natur- und Landschaftsräume	Keine Relevanz
Priorität		
Priorität	A	<u>Begründung:</u> Mitfinanzierbarkeit gegeben; agglomerationsrelevant; Bau- und Finanzreife innerhalb von vier Jahren nach Annahme der Programmbotschaft erreicht, gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis.
Quellen		
1	-	



Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal, 3. Generation

Massnahme Massnahmen- paket	Kloten – Neugestaltung Busbahnhof	ID	G_GV3a
		ARE-Code	
		Priorität	A
Massnahmen- typ	<input checked="" type="checkbox"/> Gesamtverkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur <input type="checkbox"/> Siedlung <input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
Massnahmen- kategorie	Multimodale Drehscheiben		
Zweckmässigkeit	<u>Zukunftsbild:</u> Verbesserung der Zugänglichkeit des Bahnhofs Kloten, welcher eine wichtige multimodale Drehscheibe ist. Stärkung und Weiterentwicklung des Zentrums Kloten als östlicher Eckpunkt des funktionalen Brennpunktes Airport/Kloten.		
	<u>Handlungsbedarf:</u> Heutige Haltestellensituation einer wichtigen Umsteigehaltestelle ist nicht entwicklungsfähig (Platzverhältnisse, Fahrgastkomfort, nicht behindertengerecht; HB_V4); zahlreiche Konflikte zwischen den Verkehrsarten reduzieren Sicherheit (HB_V12), unbefriedigende Gestaltung und geringe städtebauliche Qualität		
	<u>Teilstrategien:</u> Aufwertung der Bahnhöfe als multimodale ÖV-Drehscheiben (TS_GV4), Weiterentwicklung des Bahn- und Busangebots, Aufwertung der Quartier- und Ortszentren im Bahnhofsumfeld (TS_S1)		
	<u>Bezug zu Massnahmen AP1, AP2, nationalen Massnahmen:</u> -		
Relevanz	<u>Begründung:</u> Modernisierung der Bushaltestellen ist Voraussetzung für Attraktivitätssteigerung des städtischen und regionalen ÖV (Betriebsstabilität, Fahrgastkomfort), künftige Angebotsausbauten und behindertengerechte Gestaltung des Umsteigeknotens, Beitrag zur Erreichung der Modalsplit-Ziele, Beitrag zur strassen- und freiräumlichen Aufwertung im Bahnhofsumfeld. Zugänglichkeit des Bahnhofs verbessern durch den Ausbau der Unterführungen. Erhöhung der Sicherheit für den Langsamverkehr.		
Machbarkeit	<u>Neugestaltung Busbahnhof:</u> Machbarkeit in Variantenstudium nachgewiesen.		
Reifegrad	<input type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 2	<u>Begründung:</u> umfassende Variantenstudie inkl. Kostenschätzung, breit abgestützter Variantenentscheid, Grobkosten abgeschätzt, Wirkung ist grob beurteilt. Start Vorprojekt 2016.	
Realisierungshorizont	<u>Baubeginn:</u> <input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig) <u>Inbetriebnahme:</u> 2020	Verantwortung	<u>Massnahmenträger:</u> Stadt Kloten <u>Weitere Beteiligte:</u> VBG, Kanton Zürich



Kosten (exkl. MwSt.)	<u>Investitionskosten:</u> 2 Mio. Kostengenauigkeit: +/- 30 % (Verifizierung im Vorprojekt) Betriebskosten/Jahr: nicht bekannt	Mitfinanzierbarkeit NAF	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte						
Beschreibung der Massnahme									
Ausgangslage, Problem, Ziele	Die heutige Haltestellensituation ist nicht mehr ausbaufähig (enge Platzverhältnisse). Es kommt zu zahlreichen Verkehrskonflikten (z.B. Strassenquerung auf Umsteigewegen, Busbehinderungen mit entsprechenden Verlustzeiten und Gefährdung von Bahnanschlüssen). Die Haltestellen sind nicht behindertengerecht und unkomfortabel. Die Aufenthaltsqualität und die städtebauliche Integration der Verkehrsinfrastruktur sind mangelhaft.								
Massnahme	Es ist der Ausbau bzw. Neuanlage der Bushaltestellen mit behindertengerechten Haltekannten (4 pro Richtung) und komfortabler Ausstattung (grosszügige Perrons, Wetterschutz etc.) vorgesehen. Dazu gehören auch Anpassungen des Verkehrsregimes zur ÖV-Beschleunigung (Eigentrassee Bus in Haltestellenzufahrt). Die Arbeiten werden koordiniert mit der Sanierung der Lindenstrasse und der gestalterischen Aufwertung des Strassenraumes. Durch Einrichtung einer Begegnungszone vor dem Bahnhof und Neuorganisation der Parkierung kann eine Verkehrsberuhigung und Konfliktreduktion erreicht werden.								
Bezug zu anderen AP-Massnahmen und Akteuren	AP3, Kloten – Aufwertung ÖV-Drehscheibe (G_LV3) <ul style="list-style-type: none">• Unterführung Bhf. West (G_LV3b)• Unterführung Bhf. Ost (G_LV3c)								
Karte	<u>Neugestaltung Busbahnhof:</u>  <table><tr><th>Projekt</th><th>Bilanz</th></tr><tr><td>2</td><td>0</td></tr><tr><td>2</td><td>0</td></tr></table> Vorzugsvariante aus Variantenstudium (2)			Projekt	Bilanz	2	0	2	0
Projekt	Bilanz								
2	0								
2	0								
Zeitplan, Meilensteine, Beschlüsse	<u>Bisher:</u> <ul style="list-style-type: none">• Studienauftrag und Masterplan Zentrum Kloten, 2013 / 2014 (1)• Variantenstudium Bushof Kloten, 2015 (2)• Stadtraum- und Parkierungskonzept, 13. März 2013 (3)• Gesamtverkehrskonzept Stadt Kloten, 5. September 2013 (4)• Schwachstellenanalyse Fussverkehr, MaPla Fussverkehr, März 2015 (5)• Investorenwettbewerb Kloten Süd, in Bearbeitung (6)								
	<u>Vorgesehen:</u> <ul style="list-style-type: none">• Konzept mittels Planungsstudie inkl. Beschlüsse 2016								



	<ul style="list-style-type: none">• Vorprojekt inkl. Beschlüsse 2017• Bauprojekt inkl. Beschlüsse 2018• Start Umsetzung 2019
Bezug zu anderen Planungen und Akteuren	Folgemassnahme Gesamtverkehrskonzept (GVK) Kloten, Koordination mit Masterplan Zentrum (Aufwertung Bahnhofstrasse als Fusswegachse in Richtung Zentrum), Realisierung gemeinsam mit Strassensanierung Lindenstrasse <ul style="list-style-type: none">• Planungsstudie Bushof / Lindenstrasse, Stand: in Erarbeitung, Planungsträger, Entscheidungsinstanz: Stadt Kloten
Bezug zum Richtplan	Eintrag als „wichtige Haltestelle bei Nutzungsschwerpunkten“ (Entwurf reg. Richtplan Glattal 2016)
Weitere Bemerkungen, Hinweise	Realisierung in Koordination mit Sanierung / Gestaltung Lindenstrasse (BGK)

Nutzen

WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern

1	Fuss- und Veloverkehr	Verbesserung der Zugänglichkeit des ÖV, Attraktivere Gestaltung des Verkehrsraumes, Sicherheits- und Komfortgewinn durch Verkehrsberuhigung.
2	Öffentliches Verkehrssystem	Optimierung der Vernetzung Bahn / Bus, Erhöhung Fahrgastkomfort, Voraussetzung für Ausbau Busangebot, Verbesserung der Zugänglichkeit zum Bahnhof für den Fussverkehr
3	Strassennetz	siedlungsverträglichere Verkehrsabwicklung im Bahnhofsumfeld
4	Erreichbarkeit	Erhöhung der Betriebszuverlässigkeit (ÖV-Beschleunigung) als Erreichbarkeitsvorteil
5	Intermodalität	Verbesserung durch attraktive, multimodale Verknüpfung der Verkehrsmittel
6	Nachfrageseitige Massnahmen	Keine Relevanz
7	Güterverkehr	Keine Relevanz
8	Freizeitverkehr	Keine Relevanz



WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
1	Konzentration	Steigerung der Attraktivität der Bahnhofsumgebung und der Freizeitanlagen als wichtige Entwicklungsgebiete durch die bessere und angenehmere Erreichbarkeit
2	Zersiedelung	Keine Relevanz
3	Qualität öffentliche Räume	Aufwertung durch Strassenraumgestaltung Lindenstrasse und Platzgestaltung vor dem Bahnhof, siedlungsverträglichere Verkehrsabwicklung (Verkehrsberuhigung durch Begegnungszone)
WK3: Verkehrssicherheit erhöhen		
1	Objektive Sicherheit	Reduktion des Konfliktpotenzials durch Tempo 20, Entschärfung unübersichtlicher Situationen durch grosszügige Haltestellengestaltung. Verbesserung der Übersicht beim Zugang Süd zum Römerweg
2	Subjektive Sicherheit	Verbesserung durch höhere Aufenthaltsqualität vor dem Bahnhof
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern		
1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	Indirekter Einfluss durch ÖV-Förderung. Potentielle Änderung Modal Split zugunsten Fussverkehr und ÖV.
2	Lärmimmissionen	Verbesserung der Situation durch Verkehrsberuhigung (Niedriggeschwindigkeit). Potentielle Änderung Modal Split zugunsten Fussverkehr und ÖV
3a	Flächenbeanspruchung	Reduktion der Verkehrsfläche vor dem Bahnhof (Umplatzierung der Parkierung), sparsamere Fahrbahnbreiten durch Begegnungszone, höherer Flächenbedarf für ÖV (Eigentrassee)
3b	Natur- und Landschaftsräume	Keine Relevanz
Priorität		
Priorität	A	<u>Begründung:</u> Mitfinanzierbarkeit gegeben; agglomerationsrelevant; Bau- und Finanzreife innerhalb von vier Jahren nach Annahme der Programmbotschaft erreicht, gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis.
Quellen		
1	Masterplan öffentlicher Raum Kloten (raderschallpartner, 27.2.2014)	
2	Bushof Kloten – Variantenstudium und Verkehrskonzept (Stadt Kloten / ewp 2015)	
3	Stadtraum- und Parkierungskonzept Kloten-Süd, Stadt Kloten, 13. März 2013	
4	Gesamtverkehrskonzept Stadt Kloten, Stadt Kloten, 5. September 2013	
5	Schwachstellenanalyse im Rahmen des Massnahmenplan Fussverkehr, Amt für Verkehr, März 2015	
6	Investorenwettbewerb Kloten-Süd, Stadt Kloten, in Erarbeitung	



Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal, 3. Generation

Massnahme Massnahmen- paket	Kloten – Unterführung Bhf. West	ID	G_GV3b
		ARE-Code	
		Priorität	A
Massnahmen- typ	<input type="checkbox"/> Gesamtverkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input checked="" type="checkbox"/> LV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur <input type="checkbox"/> Siedlung <input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
Massnahmen- kategorie	Langsamverkehr - Fuss		
Zweckmässigkeit	<u>Zukunftsbild:</u> Verbesserung der Zugänglichkeit des Bahnhofs Kloten, welcher eine wichtige multimodale Drehscheibe ist. Stärkung und Weiterentwicklung des Zentrums Kloten als östlicher Eckpunkt des funktionalen Brennpunktes Airport/Kloten.		
	<u>Handlungsbedarf:</u> Multimodale Drehscheibe an Bahnhöfen ausbauen und Zugänglichkeit verbessern (HB_V4); Velo- und Fussverkehr verbessern (HB_V10)		
	<u>Teilstrategien:</u> Aufwertung der Bahnhöfe als multimodale ÖV-Drehscheiben (TS_GV4), Weiterentwicklung des Bahn- und Busangebots, Aufwertung der Quartier- und Ortszentren im Bahnhofsumfeld (TS_S1), Zugänglichkeit Bahnhöfe für Langsamverkehr verbessern (TS_LV2)		
	<u>Bezug zu Massnahmen AP1, AP2, nationalen Massnahmen:</u> -		
Relevanz	<u>Begründung:</u> Zugänglichkeit des Bahnhofs verbessern durch den Ausbau der Unterführungen. Erhöhung der Sicherheit für den Langsamverkehr.		
Machbarkeit	Mit dem Stadtraum- und Parkierungskonzept (3) wurde die zukünftige Entwicklung südwestlich des Bahnhofs aufgezeigt, welche starke bauliche Veränderungen im Bereich der westlichen Unterführung vorsieht. Die Erkenntnisse werden im Rahmen eines Investorenwettbewerbs vertieft (6), welcher sich auf die Anforderungen an die Unterführung und deren Aufgang auswirkt. Durch das Gesamtverkehrskonzept (4) werden die Aussagen konzeptionell im gesamtstädtischen Kontext gestützt. Mit der Schwachstellenanalyse im Rahmen des Massnahmenplans Fussverkehr (5) wurden Mängel beim südlichen Zugang und der Unterführung festgestellt. Die räumliche Situation lässt Massnahmen zugunsten des Fussverkehrs zu.		
Reifegrad	<input type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 2	<u>Begründung:</u> umfassende Variantenstudie inkl. Kostenschätzung, breit abgestützter Variantenentscheid, Grobkosten abgeschätzt, Wirkung ist grob beurteilt. Start Vorprojekt 2016.	



Realisierungshorizont	<u>Baubeginn:</u> <input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig) <u>Inbetriebnahme:</u> 2020	Verantwortung	<u>Massnahmenträger:</u> Stadt Kloten <u>Weitere Beteiligte:</u> SBB
Kosten (exkl. MwSt.)	<u>Investitionskosten:</u> 3 Mio. Kostengenauigkeit: +/- 30 % (Verifizierung im Vorprojekt) Betriebskosten/Jahr: nicht bekannt	Mitfinanzierbarkeit NAF	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte

Beschreibung der Massnahme	
Ausgangslage, Problem, Ziele	<p>Im Gemeindegebiet südwestlich des Bahnhofs befinden sich neben Wohnnutzungen wichtige Freizeitnutzungen wie das Eishockeystadion Schluefweg (Swiss Arena, Heimstadion des EHC Kloten) und das Freizeitzentrum mit Freibad. Neben der "Hauptunterführung" Bahnhof-Ost bildet die Unterführung Bahnhof-West die zweite Verbindung im Bahnhofsgebiet und ist insbesondere für die Nutzungen im südwestlichen Gemeindegebiet und deren Anbindung an den Bahnhof und das Zentrum wichtig.</p> <p>Mit der Schwachstellenanalyse Fussverkehr (5) wurde festgestellt, dass die Zugänglichkeit zur Unterführung vor allem beim südlichen Zugang steil und unübersichtlich ist. Die Unterführung entspricht mit einer Breite von vier Metern zudem nicht den gängigen Normen. Die mangelhafte Breite ist insbesondere bei grossem Personenandrang, beispielsweise an Eishockeyspielen, problematisch. Weiter ist die Unterführung infolge langer Treppenaufgänge dunkel und unübersichtlich, was sie zu einem Angstraum werden lässt.</p> <p>Mit dem laufenden Investorenwettbewerb (6) im Gebiet Römerweg (südlicher Zugang zur Unterführung) besteht die Möglichkeit, die neue Zugangsgestaltung zur Unterführung wie die nötigen Ausbauten in die laufende Planung einzubeziehen und mit dieser auf den folgenden Planungsstufen umzusetzen. Auf diese Weise lassen sich Synergien nutzen.</p> <p>Es lassen sich folgende Ziele ableiten:</p> <ul style="list-style-type: none">• Erhöhung der Sicherheit und der Attraktivität für den Fussverkehr• Verbesserung Personenhydraulik• Steigerung der Nutzung der Wegverbindungen durch den Fussverkehr• Abstimmung Zugang-Süd zur Unterführung mit der Planung Römerweg (6)
Massnahme	<p>Die Konflikte bzw. die daraus abgeleitete Zielsetzung werden über folgende Massnahmen behoben / umgesetzt:</p> <ul style="list-style-type: none">• Der südliche Zugang zur Unterführung wird grosszügiger ausgestaltet und mündet beim Römerweg in einen Platzraum, welcher eine bessere Sicht und Orientierung im Strassenraum erlaubt. Da die Unterführung-Ost über Rampenanlagen verfügt und auch die Überführung der Schaffhauserstrasse ein ebenerdiges Queren erlaubt, wird auf Rampen oder Lifanlagen verzichtet.• Zur Erhöhung der Attraktivität und Verbesserung der Personenhydraulik bei hohem Personenaufkommen wird die Unterführung verbreitert. Die Verbreiterung findet zwischen dem südlichen Treppenaufgang und dem Ausgang zum Mittelperron statt. Dieser Abschnitt ist stärker begangen (Hockeyfans) als die restliche Unterführung, welche nicht erweitert wird.



Bezug zu anderen AP-Massnahmen und Akteuren	<p>AP3, Kloten – Aufwertung ÖV-Drehscheibe (G_LV3)</p> <ul style="list-style-type: none">• Neugestaltung Busbahnhof (G_LV3a)• Unterführung Bhf. Ost (G_LV3c)
Karte	<p>Legende</p> <ul style="list-style-type: none">bestehende UnterführungErweiterung Unterführungneue WegverbindungUnterführung Ost bestehend
Zeitplan, Meilensteine, Beschlüsse	<p><u>Bisher:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Studienauftrag und Masterplan Zentrum Kloten, 2013 / 2014 (1)• Variantenstudium Bushof Kloten, 2015 (2)• Stadtraum- und Parkierungskonzept, 13. März 2013 (3)• Gesamtverkehrskonzept Stadt Kloten, 5. September 2013 (4)• Schwachstellenanalyse Fussverkehr, MaPla Fussverkehr, März 2015 (5)• Investorenwettbewerb Kloten Süd, in Bearbeitung (6)



	<u>Vorgesehen:</u> <ul style="list-style-type: none">• Konzept mittels Planungsstudie inkl. Beschlüsse 2016• Vorprojekt inkl. Beschlüsse 2017• Bauprojekt inkl. Beschlüsse 2018• Start Umsetzung 2019
Bezug zu anderen Planungen und Akteuren	<ul style="list-style-type: none">• Investorenwettbewerb Kloten Süd, Stand: in Erarbeitung, Planungsträger, Entscheidungsinstanz: Stadt Kloten (6)
Bezug zum Richtplan	-
Weitere Bemerkungen, Hinweise	

Nutzen

WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern

1	Fuss- und Veloverkehr	Verbesserung der Zugänglichkeit des ÖV, Attraktivere Gestaltung des Verkehrsraumes, Erhöhung der Attraktivität und der Kapazität der Personenunterführung infolge der aufgeweiteten Zugänge.
2	Öffentliches Verkehrssystem	Optimierung der Vernetzung Bahn / Bus, Erhöhung Fahrgastkomfort, Verbesserung der Zugänglichkeit zum Bahnhof für den Fussverkehr
3	Strassennetz	Keine Relevanz
4	Erreichbarkeit	Verbesserung der Erreichbarkeit des Bahnhofs aus den Wohnquartieren und der Sport- und Freizeitanlagen durch die Aufweitung der Unterführungen
5	Intermodalität	Verbesserung durch attraktive, multimodale Verknüpfung der Verkehrsmittel
6	Nachfrageseitige Massnahmen	Keine Relevanz
7	Güterverkehr	Keine Relevanz
8	Freizeitverkehr	Keine Relevanz

WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern

1	Konzentration	Steigerung der Attraktivität der Bahnhofsumgebung und der Freizeitanlagen als wichtige Entwicklungsgebiete durch die bessere und angenehmere Erreichbarkeit
2	Zersiedelung	Keine Relevanz
3	Qualität öffentliche Räume	Keine Relevanz



WK3: Verkehrssicherheit erhöhen		
1	Objektive Sicherheit	Reduktion des Konfliktpotenzials durch Tempo 20, Entschärfung unübersichtlicher Situationen durch grosszügige Haltestellengestaltung. Verbesserung der Übersicht beim Zugang Süd zum Römerweg.
2	Subjektive Sicherheit	Aufwertung der Fusswegachse in Richtung Stadtzentrum. Erhöhung des Sicherheitsempfindens der Fussgänger infolge grosszügigerer und übersichtlicherer Ausgestaltung des südlichen Bereichs der Unterführung West.
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern		
1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	Indirekter Einfluss durch ÖV-Förderung. Potentielle Änderung Modal Split zugunsten Fussverkehr und ÖV.
2	Lärmimmissionen	Potentielle Änderung Modal Split zugunsten Fussverkehr und ÖV
3a	Flächenbeanspruchung	Keine Relevanz
3b	Natur- und Landschaftsräume	Keine Relevanz
Priorität		
Priorität	A	<u>Begründung:</u> Mitfinanzierbarkeit gegeben; agglomerationsrelevant; Bau- und Finanzreife innerhalb von vier Jahren nach Annahme der Programmbotschaft erreicht, gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis.
Quellen		
1	Masterplan öffentlicher Raum Kloten (raderschallpartner, 27.2.2014)	
2	Bushof Kloten – Variantenstudium und Verkehrskonzept (Stadt Kloten / ewp 2015)	
3	Stadtraum- und Parkierungskonzept Kloten-Süd, Stadt Kloten, 13. März 2013	
4	Gesamtverkehrskonzept Stadt Kloten, Stadt Kloten, 5. September 2013	
5	Schwachstellenanalyse im Rahmen des Massnahmenplan Fussverkehr, Amt für Verkehr, März 2015	
6	Investorenwettbewerb Kloten-Süd, Stadt Kloten, in Erarbeitung	
7	Velonetzplan Kanton Zürich, Amt für Verkehr Kanton Zürich	



Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal, 3. Generation

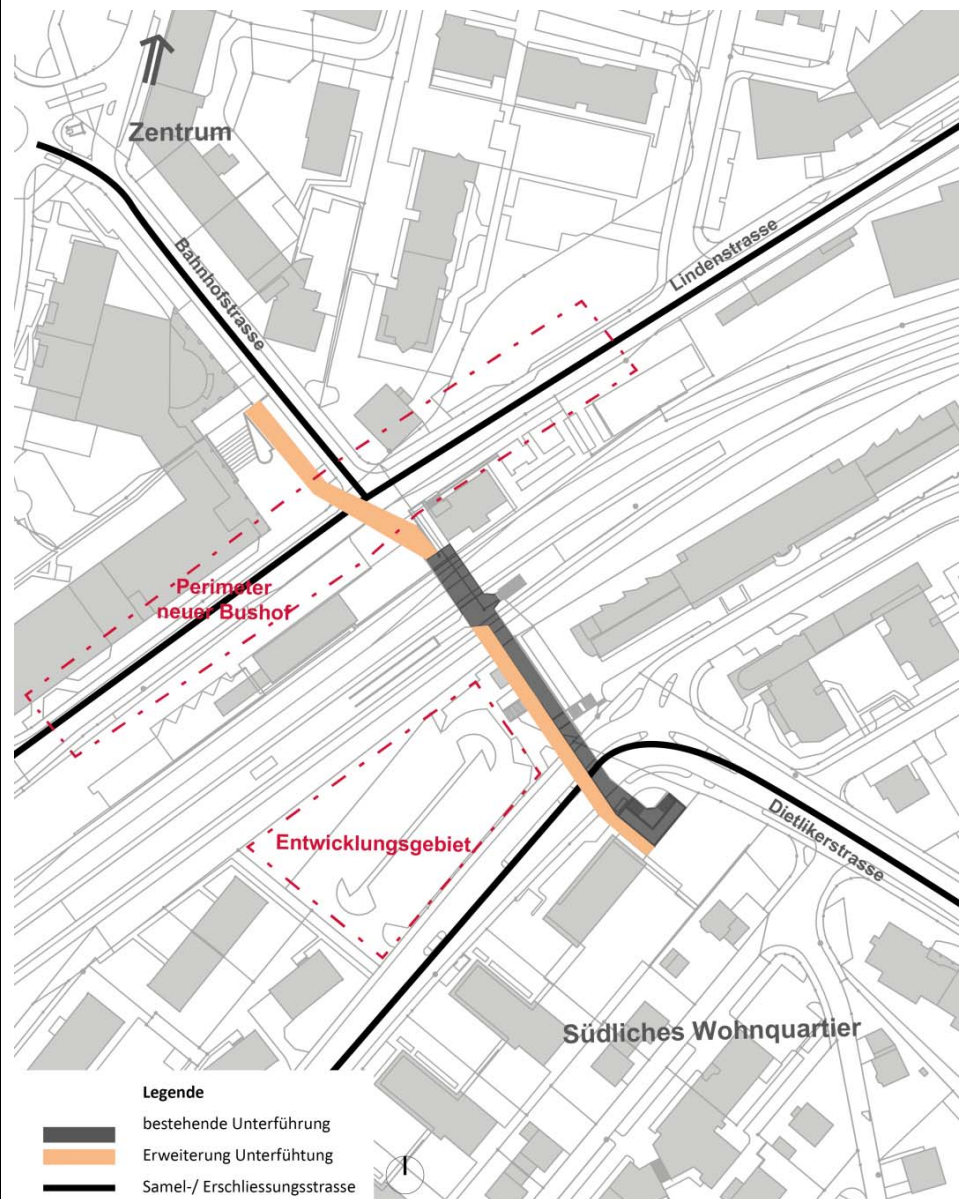
Massnahme Massnahmen- paket	Kloten – Unterführung Bhf. Ost	ID	G_GV3c
		ARE-Code	
		Priorität	B
Massnahmen- typ	<input type="checkbox"/> Gesamtverkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input checked="" type="checkbox"/> LV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur <input type="checkbox"/> Siedlung <input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
Massnahmen- kategorie	Langsamverkehr - Fuss		
Zweckmässigkeit	<u>Zukunftsbild:</u> Verbesserung der Zugänglichkeit des Bahnhofs Kloten, welcher eine wichtige multimodale Drehscheibe ist. Stärkung und Weiterentwicklung des Zentrums Kloten als östlicher Eckpunkt des funktionalen Brennpunktes Airport/Kloten.		
	<u>Handlungsbedarf:</u> Multimodale Drehscheibe an Bahnhöfen ausbauen und Zugänglichkeit verbessern (HB_V4); Velo- und Fussverkehr verbessern (HB_V10)		
	<u>Teilstrategien:</u> Aufwertung der Bahnhöfe als multimodale ÖV-Drehscheiben (TS_GV4), Weiterentwicklung des Bahn- und Busangebots, Aufwertung der Quartier- und Ortszentren im Bahnhofsumfeld (TS_S1), Zugänglichkeit Bahnhöfe für Langsamverkehr verbessern (TS_LV2)		
	<u>Bezug zu Massnahmen AP1, AP2, nationalen Massnahmen:</u> -		
Relevanz	<u>Begründung:</u> Zugänglichkeit des Bahnhofs verbessern durch den Ausbau der Unterführungen. Erhöhung der Sicherheit für den Langsamverkehr.		
Machbarkeit	Mit dem Gesamtverkehrskonzept (4) werden die Mängel der Ausstattung der Unterführung wie deren Zugänge thematisiert und konzeptionell behandelt. Mit dem Variantenstudium Bushof Kloten (2) wurden mögliche Lösungsansätze geprüft, welche im Zusammenhang mit der Umgestaltung des Bushofs umgesetzt werden sollen. Laut Velonetzplan (7) führt durch die Unterführung eine Nebenroute für den Radverkehr. Die räumliche Situation lässt Massnahmen zugunsten des Fussverkehrs zu.		
Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2	<u>Begründung:</u> Die Massnahme folgt aus der Problem-analyse und entspricht dem Zukunftsbild und den Teil-strategien des Agglomerationsprogramms. Finanzielle Auswirkungen der Lösungsstrategien sind aufgrund von Erfahrungswerten grob abgeschätzt. Die Wirkungen sind beurteilt.	
Realisierungshori- zont	<u>Baubeginn:</u> <input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	Verant- wortung	<u>Massnahmenträger:</u> Stadt Kloten <u>Weitere Beteiligte:</u> SBB



Kosten (exkl. MwSt.)	<u>Investitionskosten:</u> 15 Mio. Kostengenauigkeit: +/- 30 %	Mitfinan- zierbar- keit NAF	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte
Beschreibung der Massnahme			
Ausgangslage, Problem, Ziele	<p>Für Fussgänger ist die Wegbeziehung Bahnhofstrasse - Bahnhof - Dietlikerstrasse sehr wichtig. Sie verbindet das Zentrum und die südlichen Wohnquartiere miteinander und stellt einen zentralen Zugang zum Bahnhof dar. Die Unterführung verfügt am Anfang und am Ende einen Zugang mit Treppe und Rampe. Der Mittelperron wird ebenfalls mittels Treppe und Rampe erreicht. Ein weiterer Zugang mit Treppe führt zum Parkplatz.</p> <p>Laut dem GVK Kloten (4) wie der Schwachstellenanalyse Fussverkehr (5) ist die Querung der Lindenstrasse für aus der Bahnhofunterführung kommende Fussgänger, die in die Bahnhofstrasse gelangen wollen, infolge einem Verkehrsaufkommen von 11'000 - 12'000 Fahrzeugen pro Tag (2) insbesondere in den Hauptverkehrszeiten problematisch. Weiter ist die Bahnhofunterführung zwischen Mittelperron und Ausgang Dietlikerstrasse Süd mit 4 m schmal bemessen. Dies wird insbesondere noch problematischer, wenn, wie im Velo-netzplan vorgesehen, eine Nebenroute für den Radverkehr durch die Unterführung geführt wird, welche aus Netzüberlegungen nötig ist.</p> <p>Es lassen sich folgende Ziele ableiten:</p> <ul style="list-style-type: none">• Erhöhung der Sicherheit für den Fussverkehr auf der Hauptachse• Steigerung der Attraktivität der Unterführung als Teil der Wegverbindung• Steigerung der Nutzung der Wegverbindungen durch den Fussverkehr• Verbesserung der Personenhydraulik		
Massnahme	<p>Die Konflikte bzw. die daraus abgeleitete Zielsetzung werden über folgende Massnahmen behoben / umgesetzt:</p> <ul style="list-style-type: none">• Die Unterführung wird über die Lindenstrasse bis zur Bahnhofstrasse verlängert und endet auf dem Vorplatz der Post. Durch die Gefällsituation der Bahnhofstrasse wird nur eine kurze Rampe aus der Unterführung in die Bahnhofstrasse nötig. Auf eine Treppe wird verzichtet. Die Treppe beim Aufnahmegebäude muss angepasst werden.• Verbreiterung der Unterführung im Abschnitt Mittelperron bis Zugang Dietlikerstrasse Süd und einseitige Anpassung der Treppenanlagen. Ausrichtung auf die Nutzung durch den Fuss- und Radverkehr.		
Bezug zu anderen AP-Massnahmen und Akteuren	<p>AP3, Kloten – Aufwertung ÖV-Drehscheibe (G_LV3)</p> <ul style="list-style-type: none">• Neugestaltung Busbahnhof (G_LV3a)• Unterführung Bhf. West (G_LV3b)		



Karte



Zeitplan, Meilensteine, Be- schlüsse

Bisher:

- Studienauftrag und Masterplan Zentrum Kloten, 2013 / 2014 (1)
- Variantenstudium Bushof Kloten, 2015 (2)
- Stadtraum- und Parkierungskonzept, 13. März 2013 (3)
- Gesamtverkehrskonzept Stadt Kloten, 5. September 2013 (4)
- Schwachstellenanalyse Fussverkehr, MaPla Fussverkehr, März 2015 (5)
- Investorenwettbewerb Kloten Süd, in Bearbeitung (6)

Vorgesehen:

- Konzept mittels Planungsstudie inkl. Beschlüsse 2019
- Vorprojekt inkl. Beschlüsse 2020
- Bauprojekt inkl. Beschlüsse 2021
- Projektfestsetzung 2022
- Start Umsetzung 2023



Bezug zu anderen Planungen und Akteuren	-
Bezug zum Richtplan	-
Weitere Bemerkungen, Hinweise	-

Nutzen		
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern		
1	Fuss- und Veloverkehr	Verbesserung der Zugänglichkeit des ÖV, Erhöhung der Attraktivität und der Kapazität der Personenunterführung infolge der aufgeweiteten Zugänge.
2	Öffentliches Verkehrssystem	Optimierung der Vernetzung Bahn / Bus, Erhöhung Fahrgastkomfort, Verbesserung der Zugänglichkeit zum Bahnhof für den Fussverkehr
3	Strassennetz	Keine Relevanz
4	Erreichbarkeit	Verbesserung der Erreichbarkeit des Bahnhofs aus den Wohnquartieren und der Sport- und Freizeitanlagen durch die Aufweitung der Unterführungen
5	Intermodalität	Verbesserung durch attraktive, multimodale Verknüpfung der Verkehrsmittel
6	Nachfrageseitige Massnahmen	Keine Relevanz
7	Güterverkehr	Keine Relevanz
8	Freizeitverkehr	Keine Relevanz
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
1	Konzentration	Steigerung der Attraktivität der Bahnhofsumgebung und der Freizeitanlagen als wichtige Entwicklungsgebiete durch die bessere und angenehmere Erreichbarkeit
2	Zersiedelung	Keine Relevanz
3	Qualität öffentliche Räume	Keine Relevanz



WK3: Verkehrssicherheit erhöhen		
1	Objektive Sicherheit	Direkte Wegführung aus der Unterführung Ost in die Bahnhofstrasse ohne Querung der Lindenstrasse; Ausrichtung der Unterführung Ost auf einen sicheren Ablauf mit Fussgängern und Radfahrern.
2	Subjektive Sicherheit	Die Aufwertung der Unterführung Ost erhöht das Sicherheitsempfinden der Fussgänger.
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern		
1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	Potentielle Änderung Modal Split zugunsten Fussverkehr und ÖV.
2	Lärmimmissionen	Potentielle Änderung Modal Split zugunsten Fussverkehr und ÖV
3a	Flächenbeanspruchung	Keine Relevanz
3b	Natur- und Landschaftsräume	Keine Relevanz
Priorität		
Priorität	B	<u>Begründung:</u> Mitfinanzierbarkeit gegeben; agglomerationsrelevant; gutes KNV; Bau und Finanzreife innerhalb von vier Jahren nach Annahme der Programmbotschaft aber voraussichtlich noch nicht erreicht.
Quellen		
1	Masterplan öffentlicher Raum Kloten (raderschallpartner, 27.2.2014)	
2	Bushof Kloten – Variantenstudium und Verkehrskonzept (Stadt Kloten / ewp 2015)	
3	Stadtraum- und Parkierungskonzept Kloten-Süd, Stadt Kloten, 13. März 2013	
4	Gesamtverkehrskonzept Stadt Kloten, Stadt Kloten, 5. September 2013	
5	Schwachstellenanalyse im Rahmen des Massnahmenplan Fussverkehr, Amt für Verkehr, März 2015	
6	Investorenwettbewerb Kloten-Süd, Stadt Kloten, in Erarbeitung	
7	Velonetzplan Kanton Zürich, Amt für Verkehr Kanton Zürich	




Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal, 3. Generation			
Massnahme Massnahmen- paket	Dübendorf – Aufwertung ÖV-Drehscheibe	ID	G_GV4
		ARE-Code	-
		Priorität	B
Massnahmen- typ	<input checked="" type="checkbox"/> Gesamtverkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur <input type="checkbox"/> Siedlung <input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
Massnahmen- kategorie	Multimodale Drehscheiben		
Zweckmässigkeit	<u>Zukunftsbild:</u> Verbesserung der Zugänglichkeit des Bahnhofs Dübendorf, welcher eine wichtige multimodale Drehscheibe ist. Stärkung und Weiterentwicklung des Bahnhofsbereichs Dübendorf als wichtiger Dreh- und Angelpunkt zwischen den Entwicklungsschwerpunkten Hochbord und Flugplatz Dübendorf sowie dem Stadtzentrum Dübendorf.		
	<u>Handlungsbedarf:</u> Heutige Haltestellensituation einer wichtigen Umsteigehaltestelle ist nicht entwicklungsfähig (Platzverhältnisse, Fahrgastkomfort, HB_V4). Zahlreiche Konflikte zwischen den Verkehrsarten reduzieren Sicherheit (HB_V12), unbefriedigende Gestaltung und geringe städtebauliche Qualität		
	<u>Teilstrategien:</u> Aufwertung der Bahnhöfe als multimodale ÖV-Drehscheiben (TS_GV4), Weiterentwicklung des Bahn- und Busangebots, Aufwertung der Quartier- und Ortszentren im Bahnhofsumfeld (TS_S1), Zugänglichkeit Bahnhöfe für Langsamverkehr verbessern (TS_LV2)		
	<u>Bezug zu Massnahmen AP1, AP2, nationalen Massnahmen:</u> <ul style="list-style-type: none">• Bezug zu Ausbau Bahninfrastruktur (STEP AS 2030) sowie S-Bahn-Angebotskonzept 2G• 261.063: Neugestaltung ÖV-Umsteigebereiche Bahnhof Dübendorf (AP 1, Ae Liste)• 0261-1.2.014: Dübendorf - Neugestaltung ÖV-Umsteigebereiche zur multimodalen Drehscheibe (AP 2, Ae Liste)• 0261-1.2.064: Glattal - Masterplanung Bahnhof Dübendorf - Flugplatz Dübendorf – Bahnhof Dübendorf – Giessen (AP 2, An Liste)		
Relevanz	<u>Begründung:</u> Weiterentwicklung des ÖV-Hauptknotens ist Voraussetzung für regional wirksame Angebotsausbauten, Beitrag zur Erreichung der Modalsplit-Ziele (ÖV-Förderung), neue Identität für das Stadtzentrum.		
Machbarkeit	Machbarkeit mit Testplanung und Variantenstudie nachgewiesen		
Reifegrad	<input type="checkbox"/> Reifegrad 1	<u>Begründung:</u> Massnahme entspricht Zukunftsbild, Wirksamkeit und Funktionalität in Vorstudien und Machbarkeitsnachweisen nachgewiesen	
	<input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 2		



Realisierungshorizont	<u>Baubeginn:</u> <input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig) <u>Inbetriebnahme:</u> offen	Verantwortung	<u>Massnahmenträger:</u> Stadt Dübendorf <u>Weitere Beteiligte:</u> Kanton Zürich, VBG, SBB
Kosten (exkl. MwSt.)	<u>Investitionskosten:</u> 7.2 Mio. Fr. Kostengenaugigkeit: +/- 30 % Betriebskosten/Jahr: offen	Mitfinanzierbarkeit NAF	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte

Beschreibung der Massnahme	
Ausgangslage, Problem, Ziele	Die heutige Haltestellensituation ist nicht mehr ausbaufähig. Insbesondere auf dem südlichen Bahnhofplatz kommt es zu zahlreichen Verkehrskonflikten (Konflikte MIV-ÖV, Eigenbehinderungen Busverkehr, Konflikte mit Fuss- und Veloverkehr), die Sicherheit ist eingeschränkt. Die Buskanten liegen teilweise ungünstig, sind mehrheitlich nicht behindertengerecht und nehmen sehr viel Raum ein. Die städtebauliche Qualität ist unbefriedigend, die Bahnhofsumgebung wird ihrer zentralen Funktion nicht gerecht. Ein Ausbau des Busangebotes am Bahnhof ist unter diesen Voraussetzungen nicht möglich. An dem Ort gibt es zudem eine lineare Schwachstelle gemäss Massnahmenplan Fussverkehr (3).
Massnahme	<p>Der Bahnhof Dübendorf soll zur multimodalen Drehscheibe (S-Bahn, Stadtbahn, Bus) weiterentwickelt werden. Der Bau eines modernen Bushofs stellt die Voraussetzung für Angebotserweiterungen, Verbesserung des Fahrgastkomforts, städtebauliche Weiterentwicklung und eine attraktive Gestaltung des Bahnhofumfeldes dar. Zudem sollen eine Verkehrsberuhigung und die Steigerung der Attraktivität für den Langsamverkehr erreicht werden.</p> <p>Geplant ist ein neuer Bushof mit 9 Halteplätzen (mind. weitere 2 Reserve) in 2 Fahrgassen, die Schaffung eines verkehrsberuhigten Bahnhofplatzes Süd (Begegnungszone), die Neukonzeption der Erschliessung des Bahnhofs für alle Verkehrsarten (Linienführung Bus, P&R und B&R, eine optimierte Bahnhofsvorfahrt für den MIV sowie eine attraktive Platzgestaltung.</p> <p>In der Karte auf der folgenden Seite ist eine mögliche Variante aus der Vorstudie abgebildet.</p>
Bezug zu anderen AP-Massnahmen und Akteuren	<p>Bestandteil der Neugestaltung des Zentrums und der Gebietsplanung Innovationspark – Bahnhof Dübendorf, Elemente aus dem MaPla Fussverkehr (Aufwertung Fusswege im Zentrum)</p> <ul style="list-style-type: none">• Glattal – Fussverkehr Priorität A (G_LV5 c/d/e)• Glattal – Innovationspark Zürich / Wangenstrasse / Bahnhof Süd Dübendorf (G_S3)



Karte	 <p>Mögliche Variante aus dem Variantenstudium (2)</p>
Zeitplan, Meilensteine, Beschlüsse	<p><u>Bisher:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Testplanung 2014 (Entscheid über Lage des Bushofs und städtebauliche Perspektiven) (1)• Vorstudie bzw. Variantenstudium 2015 (Empfehlung Haltestellenlayout und Verkehrsregime, Etappierung) (2) <p><u>Vorgesehen:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Vertiefung von Machbarkeit und Realisierungschancen mit städtebaulicher Studie und Kostenschätzung auf Basis des Variantenstudiums (2016)
Bezug zu anderen Planungen und Akteuren	direkter Bezug zu 4-Gleis-Ausbau der SBB-Strecke und Umbau des Bahnhofs (langfristig), Bestandteil der Umgestaltung des Quartiers zwischen Bahnhof und Neuhofstrasse (Platzbedarf Bushof bestimmt Baulinien für Neuüberbauung)
Bezug zum Richtplan	Eintrag vorgesehen als multimodale ÖV-Drehscheibe im Entwurf regionaler Richtplan Glattal (2016)
Weitere Bemerkungen, Hinweise	Koordination mit SBB-Ausbau zwingend, wegen unterschiedlichem Zeithorizont evtl. Zwischenlösungen nötig (gilt auch für schrittweise Entwicklung Quartier Bahnhof Süd)

Nutzen		
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern		
1	Fuss- und Veloverkehr	Verbesserung der Zugänglichkeit des ÖV, Attraktivere Gestaltung des Verkehrsraumes, Sicherheits- und Komfortgewinn durch Verkehrsberuhigung, Beseitigung linearer Schwachstelle Fussverkehr
2	Öffentliches Verkehrssystem	Optimierung der Vernetzung Bahn / Bus / Stadtbahn, Erhöhung Fahrgastkomfort, Voraussetzung für Ausbau Busangebot



3	Strassennetz	siedlungsverträglichere Verkehrsabwicklung und Vermeidung von Schleichverkehr
4	Erreichbarkeit	Bushof ist Voraussetzung für künftige Angebotsausbauten und damit für die Verbesserung der Erreichbarkeit im ÖV
5	Intermodalität	Verbesserung durch attraktive, multimodale Verknüpfung der Verkehrsmittel
6	Nachfrageseitige Massnahmen	Keine Relevanz
7	Güterverkehr	Keine Relevanz
8	Freizeitverkehr	Keine Relevanz
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
1	Konzentration	Indirekte Förderung durch verbesserte ÖV-Erschliessung, Erreichbarkeitsvorteil im ÖV-Einzugsgebiet
2	Zersiedelung	Keine Relevanz
3	Qualität öffentliche Räume	Aufwertung durch Platzgestaltung Bahnhof Süd, siedlungsverträglichere Verkehrsabwicklung (Verkehrsberuhigung, Begegnungszone)
WK3: Verkehrssicherheit erhöhen		
1	Objektive Sicherheit	Reduktion des Konfliktpotenzials durch Tempo 20, Entschärfung unübersichtlicher Situationen durch grosszügige Verkehrsraumgestaltung
2	Subjektive Sicherheit	Verbesserung durch höhere Aufenthaltsqualität und städtebauliche Aufwertung
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern		
1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	indirekter Einfluss durch ÖV-Förderung
2	Lärmimmissionen	Verbesserung der Situation durch Verkehrsberuhigung
3a	Flächenbeanspruchung	grösserer Bedarf für Verkehrsflächen wird durch ebenfalls grössere Aufenthaltsflächen und Erhöhung der baulichen Dichte kompensiert
3b	Natur- und Landschaftsräume	Keine Relevanz
Priorität		
Priorität	B	<u>Begründung:</u> Mitfinanzierbarkeit als Infrastrukturmassnahme gegeben; agglomerationsrelevant als Teil des Massnahmenswerpunktes ÖV-Drehscheiben; Bau- und Finanzreife mittelfristig möglich, Reifegrad 1 (Variantenstudium, Beurteilung Machbarkeit).



Quellen	
1	Testplanung Wangenstrasse – Bahnhof plus, Synthesebericht (Feddersen & Klostermann / Brühlmann Loetscher Architekten, 10.7.2014)
2	Bushof Dübendorf – Variantenstudium, Ergebnisbericht (ewp, 24.11.2015)
3	Schwachstellenanalyse im Rahmen des Massnahmenplan Fussverkehr, Amt für Verkehr, 2015



Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal

Massnahme Massnahmen- paket	Dietlikon – Bushof beim Bhf. Dietlikon		ID	G_GV5a
			ARE-Code	0261-1.2.085
			Priorität	A
Massnahmen- typ	<input checked="" type="checkbox"/> Gesamtverkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur <input type="checkbox"/> Siedlung <input type="checkbox"/> Landschaft / Natur			
Massnahmenkate- gorie	Multimodale Drehscheiben			
Zweckmässigkeit	<u>Zukunftsbild:</u> Die ausgebauten multimodalen Drehscheiben bieten den ÖV-Nutzern optimale Umsteigemöglichkeiten zwischen den verschiedenen öffentlichen Verkehrsmitteln, aber auch zum Fuss- und Veloverkehr und MIV. Die Zugänge zu den Bahnhöfen bzw. den multimodalen Drehscheiben sind für den Fuss- und Veloverkehr optimiert.			
	<u>Handlungsbedarf:</u> Heutige Haltestellensituation einer wichtigen Umsteigehaltestelle ist nicht entwicklungsfähig (Platzverhältnisse, Fahrgastkomfort, HB_V4), zahlreiche Konflikte zwischen den Verkehrsarten reduzieren Sicherheit (HB_V12), unbefriedigende Gestaltung und geringe städtebauliche Qualität.			
	<u>Teilstrategien:</u> Stärkung des Bahnhofs Dietlikon als multimodale Drehscheibe (TS_GV4)			
	<u>Bezug zu Massnahmen AP1, AP2, nationalen Massnahmen:</u> <ul style="list-style-type: none">• Eigenleistung im AP1: Neugestaltung Bahnhof Dietlikon (261.062, realisiert)• Prio C im AP2: Dietlikon – Aufwertung Umsteigeplattform beim Bahnhof (261-1.2.085)• Prio C im AP2: Dübendorf/Dietlikon – Ergänzung Stadtbahn Giessen – Bf. Dübendorf – Flugplatz Dübendorf – Bahnhof Dietlikon (0261-1.2.012)• Brüttenertunnel			
Relevanz	<u>Begründung:</u> Die Massnahme dient zur Umsetzung der Verkehrsstrategie gemäss Zukunftsbild. Die Nutzung des ÖV wird attraktiver. Verbesserung der Zugänglichkeit zur multimodalen Drehscheibe und Erhöhung der Verkehrssicherheit. Voraussetzungen für eine Taktverdichtung werden geschaffen.			
Machbarkeit	Mittels Projektstudien ist die Machbarkeit zu vertiefen. Die Rahmenbedingungen sind aufgrund der noch unsicheren resp. laufenden Planungen (Brüttenertunnel, Stadtbahn) derzeit noch nicht abschliessend klar.			
Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2	<u>Begründung:</u> Masterplanung Gebiet Faisswiesen sowie Gebietsplanung Bassersdorf, Dietlikon, Wangen-Brüttisellen (G_L1) laufen.		



Realisierungs- horizont	<u>Baubeginn:</u> <input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig) <u>Inbetriebnahme:</u> 2022	Verant- wortung	<u>Massnahmenträger:</u> Dietlikon <u>Weitere Beteiligte:</u>
Kosten (exkl. MwSt.)	<u>Investitionskosten:</u> 3 Mio. Kostengenaugkeit: +/- 30 %	Mitfinan- zierbar- keit NAF	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte

Beschreibung der Massnahme

Ausgangslage, Problem, Ziele	<p>Die Umsteigebeziehung Bus – S-Bahn ist heute beim Bahnhof Dietlikon ungünstig gelöst, da die Busse einerseits östlich und andererseits westlich des Bahnhofareals anlegen. Mit der geplanten Tramverlängerung Altried-Dietlikon, respektive der Glattalbahn-PLUS verschärft sich dieses Problem.</p> <p>Das Faiswiesenareal, welches heute als oberirdischer Parkplatz an zentraler Lage genutzt wird, bietet die Möglichkeit für eine situationsgerechte Neuorganisation des öffentlichen und privaten Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs. Die Massnahme dient dazu, die Nutzung der verschiedenen ÖV-Elemente attraktiv und kundenorientiert zu gestalten. Der geplante Bushof soll als neue Drehscheibe zwischen dem Nah- und S-Bahnverkehr funktionieren.</p> <p>Die Problemstellen im Verkehr werden gleichzeitig mit den Fragestellungen in der Siedlungsentwicklung angegangen. Im Vordergrund steht die bauliche Verdichtung unternutzter Grundstücke und Areale (heute v.a. Parkplätze) an zentraler Lage.</p>
Massnahme	Auf der Ostseite wird durch die Entwicklung des heutigen Parkplatzareals Faisswiesen ein Platz geschaffen, der als zentraler Umsteigepunkt zwischen öffentlichem Nahverkehr und S-Bahn dient. Die bestehenden oberirdischen Parkplätze sollen im Rahmen einer Zentrumsüberbauung in eine Tiefgarage integriert werden. Auf der östlichen Bahnhofseite wird Raum für die Entwicklung der Glattalbahn-PLUS gegeben.
Bezug zu anderen AP-Massnahmen und Akteuren	<ul style="list-style-type: none">• Neugestaltung Bahnhof Dietlikon, ÖV-Umsteigebereich (AP1: 261.062, im Jahr 2015 realisiert)• Gebietsplanung Bassersdorf, Dietlikon, Wangen-Brüttisellen (AP3: G_L1)• Entwicklung Flugplatz Dübendorf (Innovationspark Zürich / Wangenstr. / Bhf. Nord Dübendorf, AP3: G_S2)• Verlängerung Stadtbahn Flugplatz Dübendorf – Bahnhof Dietlikon (AP3: G_ÖV3b)



Bezug zu anderen Planungen und Akteuren	
Bezug zum Richtplan	Eintrag vorgesehen als multimodale ÖV-Drehscheibe im Entwurf regionaler Richtplan Glattal (2016)
Weitere Bemerkungen, Hinweise	

Nutzen		
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern		
1	Fuss- und Veloverkehr	Verbesserung der Zugänglichkeit des ÖV, attraktivere Gestaltung des Verkehrsraums, Sicherheits- und Komfortgewinn durch Verkehrsberuhigung
2	Öffentliches Verkehrssystem	Optimierung der Vernetzung Bahn / Bus, Erhöhung Fahrgastkomfort, Voraussetzung für Ausbau Busangebot, Verbesserung der Zugänglichkeit zum Bahnhof für den Fussverkehr
3	Strassennetz	Keine Relevanz
4	Erreichbarkeit	Durch mehr Halteketten wird mehr Buskapazität ermöglicht, was zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Entwicklungs- und Siedlungsschwerpunkte beiträgt
5	Intermodalität	Verbesserung durch attraktive Verknüpfung der Verkehrsmittel
6	Nachfrageseitige Massnahmen	Keine Relevanz
7	Güterverkehr	Keine Relevanz
8	Freizeitverkehr	Keine Relevanz
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
1	Konzentration	Ermöglichung der baulichen Verdichtung unternutzter Grundstücke und Areale an zentraler Lage unmittelbar neben dem Bahnhof
2	Zersiedelung	Ermöglichung der baulichen Verdichtung unternutzter Grundstücke und Areale an zentraler Lage unmittelbar neben dem Bahnhof
3	Qualität öffentliche Räume	Aufwertung der Strassenraumgestaltung



WK3: Verkehrssicherheit erhöhen		
1	Objektive Sicherheit	Entschärfung unübersichtlicher Situationen durch grosszügige Haltestellengestaltung.
2	Subjektive Sicherheit	Verbesserung durch höhere Aufenthaltsqualität neben dem Bahnhof
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern		
1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	Indirekter Einfluss durch ÖV-Förderung, potenzielle Änderung Modalsplit zugunsten Fussverkehr und ÖV
2	Lärmimmissionen	Keine Relevanz
3a	Flächenbeanspruchung	Keine Relevanz
3b	Natur- und Landschaftsräume	Keine Relevanz
Priorität		
Priorität	A	<u>Begründung:</u> Mitfinanzierbarkeit gegeben; agglomerationsrelevant; gutes KNV; Bau- und Finanzreife innerhalb von vier Jahren nach Annahme der Programmbotschaft aber voraussichtlich noch nicht erreicht. Handlungsbedarf ist aufgrund der übergeordneten Planungen gegeben. Die SBB sind vom Bund beauftragt worden, das Vorprojekt Brüttenertunnel Mitte 2017 zu starten. Vorstudien werden derzeit erarbeitet, Sitzungen zwischen SBB und Gemeinde fanden bereits statt.
Quellen		
1	Zentrum Mitte und ÖV-Drehscheibe Dietlikon, Masterplan, Ernst Basler + Partner Zürich, 2016	



Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal, 3. Generation

Massnahme Massnahmenpaket	Dietlikon – Personenunterführung Bhf. Dietlikon	ID	G_GV5b
		ARE-Code	0261-1.2.085
		Priorität	B
Massnahmen-typ	<input checked="" type="checkbox"/> Gesamtverkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur <input type="checkbox"/> Siedlung <input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
Massnahmenkategorie	Langsamverkehr - Fuss/Velo		
Zweckmässigkeit	<u>Zukunftsbild:</u> Die ausgebauten multimodalen Drehscheiben bieten den ÖV-Nutzern optimale Umsteigemöglichkeiten zwischen den verschiedenen öffentlichen Verkehrsmitteln, aber auch zum Fuss- und Veloverkehr und MIV. Die Zugänge zu den Bahnhöfen bzw. den multimodalen Drehscheiben sind für den Fuss- und Veloverkehr optimiert.		
	<u>Handlungsbedarf:</u> Multimodale Drehscheibe ausbauen und Zugänglichkeit verbessern (HB_V4), Sicherheit und Attraktivität Bahnhofszugang für Fussgänger und Velofahrer erhöhen (HB_V10)		
	<u>Teilstrategien:</u> Stärkung des Bahnhofs Dietlikon als multimodale Drehscheibe (TS_GV4), Erhöhung Verkehrssicherheit im Bahnhofsumfeld (TS_GV3)		
	<u>Bezug zu Massnahmen AP1, AP2, nationalen Massnahmen:</u> <ul style="list-style-type: none">• Eigenleistung im AP1: Neugestaltung Bahnhof Dietlikon (261.062, realisiert)• Prio C im AP2: Dietlikon – Aufwertung Umsteigeplattform beim Bahnhof (261-1.2.085)• Prio C im AP2: Dübendorf/Dietlikon – Ergänzung Stadtbahn Giessen – Bf. Dübendorf – Flugplatz Dübendorf – Bahnhof Dietlikon (0261-1.2.012)• Brüttenertunnel		
Relevanz	<u>Begründung:</u> Die Massnahme dient zur Umsetzung der Verkehrsstrategie gemäss Zukunftsbild. Die Nutzung des ÖV wird attraktiver. Verbesserung der Zugänglichkeit der multimodalen Drehscheibe und Erhöhung der Verkehrssicherheit.		
Machbarkeit	Mittels Projektstudien ist die Machbarkeit zu vertiefen. Die Rahmenbedingungen sind aufgrund der noch unsicheren Planungen (Brüttenertunnel, Stadtbahn) derzeit noch nicht abschliessend klar.		
Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2	<u>Begründung:</u> Masterplanung Gebiet Faisswiesen sowie Gebietsplanung Bassersdorf, Dietlikon, Wangen-Brüttisellen (G_L1) laufen.	
Realisierungs-horizont	<u>Baubeginn:</u> <input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	Verantwortung	<u>Massnahmenträger:</u> Dietlikon
			<u>Weitere Beteiligte:</u>



Kosten (exkl. MwSt.)	<u>Investitionskosten:</u> 11 Mio. CHF Kostengenauigkeit: +/- 30 %	Mitfinan- zierbar- keit NAF	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte
Beschreibung der Massnahme			
Ausgangslage, Problem, Ziele	Die Personenunterführung diente bis zur Eröffnung der S-Bahn 1990 nur als Verbindung des Fuss- und Veloverkehrs zwischen dem westlichen und östlichen Dorfteil. Insbesondere sind wichtige zentrale Funktionen wie Gemeindeverwaltung, Post, Schulen, Apotheke und Arztpraxen im westlichen Dorfteil konzentriert und am direktesten über diese Unterführung erreichbar. Mit der S-Bahn Realisierung und damit der Erweiterung der Bahnhofsperrons 1990 wurde die Unterführung zusätzlich noch als Perronzugang für den Bahnverkehr genutzt. Nun soll der Bahnhof Dietlikon im Zuge der Realisierung des Brüttenertunnels neu gestaltet werden, wobei die Gefahr besteht, dass die ursprüngliche Funktion der Personenunterführung als Verbindung des Fuss- und Veloverkehrs zwischen dem westlichen und östlichen Dorfteil nicht mehr genügend erfüllt werden kann. Die Personenunterführung soll als wesentliches Verbindungsglied zwischen den Ortsteilen für den Fuss- und Veloverkehr aufgewertet werden.		
Massnahme	Durch eine grosszügige Personenunterführung für den Fuss- und Veloverkehr mit Perronzugängen werden der westliche und östliche Ortsteil besser miteinander verbunden. Die Massnahme steht in direkter Abhängigkeit mit dem laufenden SBB-Projekt Brüttenertunnel. Die genaue Lage der Personenunterführung ist deshalb noch unklar.		
Bezug zu anderen AP-Massnahmen und Akteuren	<ul style="list-style-type: none">• Neugestaltung Bahnhof Dietlikon, ÖV-Umsteigebereich (AP1: 261.062, im Jahr 2015 realisiert)• Gebietsplanung Bassersdorf, Dietlikon, Wangen-Brüttisellen (AP3: G_L1)• Entwicklung Flugplatz Dübendorf (Innovationspark Zürich / Wangenstr. / Bhf. Nord Dübendorf, AP3: G_S2)• Verlängerung Stadtbahn Flugplatz Dübendorf – Bahnhof Dietlikon (AP3: G_ÖV3b)		

Karte	<p>Quelle: Oester Pfenninger Architekten (aktueller Planungsstand Juli 2016)</p>
Zeitplan, Meilensteine, Be- schlüsse	<p><u>Bisher:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Erste konzeptionelle Überlegungen; • Priorisierung im Regio-ROK und Umsetzung im reg. Richtplan • Gebietsplanung: im Juni 2016 gestartet <p><u>Vorgesehen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Masterplan Gebiet Faisswiesen der Gemeinde: Abschluss Ende 2016 • Gebietsplanung: Abschluss Juli 2017 • Abgabe Projektstudie Brüttenertunnel durch SBB an BAV: Sommer 2017 geplant, Start Vorprojekt Büttenerntunnel von Bund an SBB in Auftrag gegeben.
Bezug zu anderen Planungen und Akteuren	<p>Die Massnahme steht in unmittelbaren Zusammenhang mit dem Brüttenertunnel und muss mit den entsprechenden Planungen abgestimmt werden.</p> <p>Die SBB befürworten die Aufnahme der Massnahme in das AP3 mit Priorität B, um die Abstimmung sicherzustellen.</p>
Bezug zum Richtplan	-
Weitere Bemerkungen, Hinweise	-



Nutzen		
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern		
1	Fuss- und Veloverkehr	Verbesserung der Zugänglichkeit des ÖV, attraktivere Gestaltung des Verkehrsraumes, Erhöhung der Attraktivität und der Kapazität der Personenunterführung für Fuss- und Veloverkehr infolge der aufgeweiteten Zugänge
2	Öffentliches Verkehrssystem	Optimierung der Vernetzung Bahn / Bus, Erhöhung Fahrgastkomfort, Verbesserung der Zugänglichkeit zum Bahnhof für den Fussverkehr
3	Strassennetz	Keine Relevanz
4	Erreichbarkeit	Verbesserung der Zugänglichkeit des Bahnhofs
5	Intermodalität	Verbesserung durch attraktive, intermodale Verknüpfung der Verkehrsmittel
6	Nachfrageseitige Massnahmen	Keine Relevanz
7	Güterverkehr	Keine Relevanz
8	Freizeitverkehr	Keine Relevanz
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
1	Konzentration	Keine Relevanz
2	Zersiedelung	Keine Relevanz
3	Qualität öffentliche Räume	Keine Relevanz
WK3: Verkehrssicherheit erhöhen		
1	Objektive Sicherheit	Keine Relevanz
2	Subjektive Sicherheit	Erhöhung des Sicherheitsempfindens der Fussgänger infolge grosszügigerer und übersichtlicherer Ausgestaltung der PU
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern		
1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	Indirekter Einfluss durch ÖV-Förderung, potenzielle Änderung Modalsplit zugunsten Fussverkehr und ÖV
2	Lärmimmissionen	Keine Relevanz
3a	Flächenbeanspruchung	Keine Relevanz
3b	Natur- und Landschaftsräume	Keine Relevanz



Priorität		
Priorität	B	<u>Begründung:</u> Mitfinanzierbarkeit gegeben; agglomerationsrelevant; gutes KNV; Bau- und Finanzreife innerhalb von vier Jahren nach Annahme der Programmbotschaft aber voraussichtlich noch nicht erreicht. Handlungsbedarf ist aufgrund der übergeordneten Planungen gegeben. Die SBB sind vom Bund beauftragt worden, das Vorprojekt Brüttenertunnel Mitte 2017 zu starten. Vorstudien werden derzeit erarbeitet, Sitzungen zwischen SBB und Gemeinde fanden bereits statt.
Quellen		
1	Zentrumsplanung Ortsmitte, Planar AG für Raumentwicklung Zürich und Amman Albers AG Zürich, 2014	

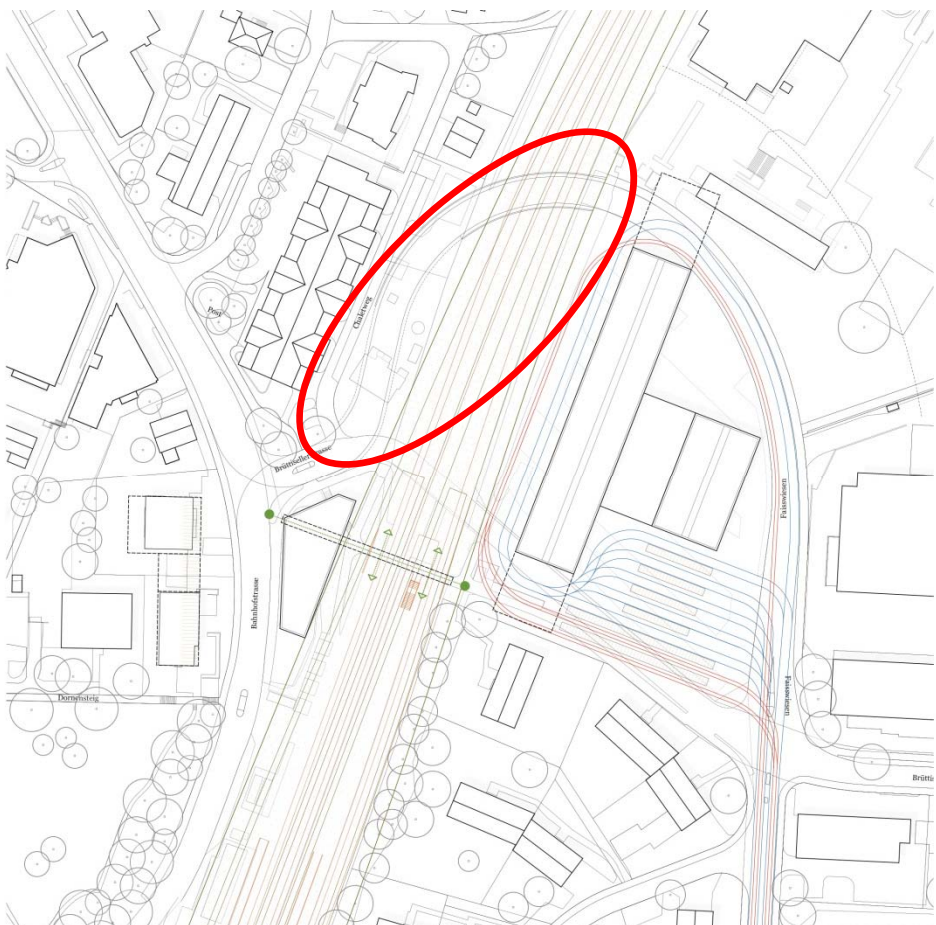


Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal, 3. Generation

Massnahme Massnahmenpaket	Dietlikon – West-Ost-Verbindung (MIV) beim Bhf. Dietlikon	ID	G_GV5c
		ARE-Code	0261-1.2.085
		Priorität	B
Massnahmen-typ	<input checked="" type="checkbox"/> Gesamtverkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur <input type="checkbox"/> Siedlung <input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
Massnahmenkategorie	Kapazität Strasse		
Zweckmässigkeit	<u>Zukunftsbild:</u> Die ausgebauten multimodalen Drehscheiben bieten den ÖV-Nutzern optimale Umsteigemöglichkeiten zwischen den verschiedenen öffentlichen Verkehrsmitteln, aber auch zum Fuss- und Veloverkehr und MIV.		
	<u>Handlungsbedarf:</u> Multimodale Drehscheibe ausbauen und Zugänglichkeit verbessern (HB_V4), Ortsdurchfahrten und Strassenräume aufwerten und Verkehrsbelastungen senken (HB_V6)		
	<u>Teilstrategien:</u> Stärkung des Bahnhofs Dietlikon als multimodale Drehscheibe (TS_GV4), Erhöhung Verkehrssicherheit im Bahnhofsumfeld (TS_GV3)		
	<u>Bezug zu Massnahmen AP1, AP2, nationalen Massnahmen:</u> <ul style="list-style-type: none">• Eigenleistung im AP1: Neugestaltung Bahnhof Dietlikon (261.062)• Prio C im AP2: Dietlikon – Aufwertung Umsteigeplattform beim Bahnhof (261-1.2.085)• Prio C im AP2: Dübendorf/Dietlikon – Ergänzung Stadtbahn Giessen – Bf. Dübendorf – Flugplatz Dübendorf – Bahnhof Dietlikon (0261-1.2.012)• Brüttenertunnel		
Relevanz	<u>Begründung:</u> Die Massnahme dient zur Umsetzung der Verkehrsstrategie gemäss Zukunftsbild. Die Nutzung des ÖV wird attraktiver. Verbesserung der Zugänglichkeit der multimodalen Drehscheibe und Erhöhung der Verkehrssicherheit.		
Machbarkeit	Grobe Machbarkeit ist geprüft worden [3]. Die Rahmenbedingungen sind aber aufgrund der noch unsicheren Planungen (Brüttenertunnel, Stadtbahn) derzeit noch nicht abschliessend klar.		
Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2	<u>Begründung:</u> Masterplanung Gebiet Faisswiesen sowie Gebietsplanung Bassersdorf, Dietlikon, Wangen-Brüttisellen (G_L1)	
Realisierungs-horizont	<u>Baubeginn:</u> <input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	Verant-wortung	<u>Massnahmenträger:</u> Dietlikon <u>Weitere Beteiligte:</u> -



Kosten (exkl. MwSt.)	<u>Investitionskosten:</u> 15 Mio. CHF Kostengenauigkeit: +/- 30 %	Mitfinan- zierbar- keit NAF	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte
Beschreibung der Massnahme			
Ausgangslage, Problem, Ziele	<p>Mit der 4. Teilergänzung der Zürcher S-Bahn wurden der östliche und westliche Ortsteil noch stärker voneinander abgetrennt, da die bestehende Brüttisellerstrasse, die via Barriere über die Geleise führt, mehrheitlich geschlossen ist. Dies führt zu Rückstau auf der Bahnhofstrasse und somit auch zu einer Beeinträchtigung des Busverkehrs.</p> <p>Der ersatzlose Wegfall des Bahnübergangs aufgrund des vorgesehenen bahnseitigen Ausbaus im Zusammenhang mit dem Brüttenertunnel würde für einige Ortsteile einen Umweg von 1 km bedeuten, um die Autobahn zu erreichen. Mit der vorgesehenen Unterführung wird der Verkehr wie bisher durch wenig lärmempfindliches Gebiet geführt werden. Zudem wird die Neue Winterthurerstrasse, welche bereits jetzt schon stark belastet ist, durch die MIV-Unterführung entlastet, da die Unterführung den direkteren Zugang zur Autobahn anbietet.</p>		
Massnahme	Für den MIV, den strassengebundenen ÖV und die Notdienste (z.B. Feuerwehr) bietet die neue Verkehrsführung, bei welcher der Bahnübergang durch eine Unterführung ersetzt wird (siehe Karte), eine direkte Verbindung zwischen den beiden Ortsteilen, ohne dass ortsfremder Verkehr angezogen wird.		
Bezug zu anderen AP-Massnahmen und Akteuren	<ul style="list-style-type: none">• Neugestaltung Bahnhof Dietlikon, ÖV-Umsteigebereich (AP1: 261.062, im Jahr 2015 realisiert)• Gebietsplanung Bassersdorf, Dietlikon, Wangen-Brüttisellen (AP3: G_L1)• Entwicklung Flugplatz Dübendorf (Innovationspark Zürich / Wangenstr. / Bhf. Nord Dübendorf, AP3: G_S2)• Verlängerung Stadtbahn Flugplatz Dübendorf – Bahnhof Dietlikon (AP3: G_ÖV3b)		

Karte	 <p>Quelle: Oester Pfenninger Architekten (aktueller Planungsstand Juli 2016)</p>
Zeitplan, Meilensteine, Beschlüsse	<p><u>Bisher:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Erste konzeptionelle Überlegungen; • Priorisierung im Regio-ROK und Umsetzung im reg. Richtplan • Gebietsplanung: im Juni 2016 gestartet <p><u>Vorgesehen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Überarbeitung kommunaler Verkehrsrichtplan wird im Jahr 2017 wieder aufgenommen (Unterbruch aufgrund übergeordneter Infrastrukturprojekten: Brüttenertunnel, Glattalautobahn) • Gebietsplanung: Abschluss Juli 2017 • Abgabe Projektstudie Brüttenertunnel durch SBB an BAV: Sommer 2017 geplant, Start Vorprojekt Brüttenertunnel von Bund an SBB in Auftrag gegeben.
Bezug zu anderen Planungen und Akteuren	<p>Die Massnahme steht in direkter Abhängigkeit mit dem laufenden SBB-Projekt Brüttenertunnel (wird mit den entsprechenden Planungen abgestimmt), dem Abschluss der Masterplanung Dietlikon und der Überarbeitung des kommunalen Verkehrsrichtplans.</p> <p>Die SBB befürworten die Aufnahme der Massnahme in das AP3 mit Priorität B, um die Abstimmung sicherzustellen.</p>
Bezug zum Richtplan	<p>-</p>



Weitere Bemerkungen, Hinweise	-
--------------------------------------	---

Nutzen		
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern		
1	Fuss- und Veloverkehr	Keine Relevanz
2	Öffentliches Verkehrssystem	Verbesserung für den Busverkehrs durch Verhinderung von Rückstau auf der Bahnhofstrasse
3	Strassennetz	Wird noch ergänzt
4	Erreichbarkeit	Verbesserung der Erreichbarkeit zentraler Ortsteile
5	Intermodalität	Keine Relevanz
6	Nachfrageseitige Massnahmen	Keine Relevanz
7	Güterverkehr	Keine Relevanz
8	Freizeitverkehr	Keine Relevanz
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
1	Konzentration	Bessere Verbindung der südlich und nördlich der Bahngleise gelegenen zentralen Ortsteile
2	Zersiedelung	Keine Relevanz
3	Qualität öffentliche Räume	Keine Relevanz
WK3: Verkehrssicherheit erhöhen		
1	Objektive Sicherheit	Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Verstetigung des Verkehrsflusses und Verhinderung von MIV-Umwegfahrten
2	Subjektive Sicherheit	Keine Relevanz
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern		
1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	Verringerung der Emissionen durch Aufhebung der Barriere und Verflüssigung des MIV, weniger MIV-Umwegfahrten durch Siedlungsgebiet
2	Lärmimmissionen	Verringerung der Emissionen durch Aufhebung der Barriere und Verflüssigung des MIV, direktere Verkehrsführung durch lärmunempfindlicheren Siedlungsgebieten bleibt ermöglicht
3a	Flächenbeanspruchung	Keine Relevanz
3b	Natur- und Landschaftsräume	Keine Relevanz



Priorität		
Priorität	B	<u>Begründung:</u> Mitfinanzierbarkeit gegeben; agglomerationsrelevant; gutes KNV; Bau- und Finanzreife innerhalb von vier Jahren nach Annahme der Programmbotschaft aber voraussichtlich noch nicht erreicht. Handlungsbedarf ist aufgrund der übergeordneten Planungen gegeben. Die SBB sind vom Bund beauftragt worden, das Vorprojekt Brüttenertunnel Mitte 2017 zu starten. Vorstudien werden derzeit erarbeitet, Sitzungen zwischen SBB und Gemeinde fanden bereits statt.
Quellen		
1	Kommunaler Verkehrsrichtplan, Gemeinde Dietlikon, 1982 (ab 2017 in Revision)	
2	Leitbild Siedlungsentwicklung 2020, Suter von Känel Wild AG Zürich, 2010	
3	Bahnhofquerung Dietlikon, vorgezogene Machbarkeitsstudie, ewp Effretikon, 2015	



Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal, 3. Generation

Massnahme Massnahmen- paket	Glattal – Betriebs- und Gestaltungskonzepte Priorität A	ID	G_GV6
		ARE-Code	0261-1.2.075 (Teilmassn. a) 0261-1.2.081 (Teilmassn. b)
		Priorität	A
Massnahmen- typ	<input checked="" type="checkbox"/> Gesamtverkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur <input type="checkbox"/> Siedlung <input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
Massnahmenkate- gorie	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum		
Zweckmässigkeit	<u>Zukunftsbild:</u> Entwicklung von identitätsstiftenden, siedlungsorientierten Strassen- und Verkehrsräumen entlang der siedlungsfunktionalen Korridoren sowie in den Quartier- und Ortszentren des Glattals (fil rouge). Erhöhung der Verkehrssicherheit. Vervollständigung des Fuss- und Velonetzes sowie Behebung von Schwachstellen.		
	<u>Handlungsbedarf:</u> Die Strassenzüge sollen identitätsstiftender über die kommunalen Grenzen hinaus aufgewertet werden (HB_V5). Damit sollen die besonders stark belasteten Ortsdurchfahrten stärker auf die Bedürfnisse des ÖV und des LV sowie der angrenzenden Nutzungen ausgerichtet werden (HB_V6).		
	<u>Teilstrategien:</u> Die Aufwertung der Strassenräume entlang der Siedlungskorridore (fil rouge) unterstützt die räumliche Konzentration der Siedlungsentwicklung auf diese Achsen (TS_S3); mit einer verstärkten siedlungsorientierten Gestaltung wird die Aufenthaltsqualität gesteigert und die Immissionsbelastung reduziert (TS_GV2).		
	<u>Bezug zu Massnahmen AP1, AP2, nationalen Massnahmen:</u> <ul style="list-style-type: none">0261-1.2.075: Bassersdorf, Klotenerstrasse (AP2 in B-Liste)0261-1.2.081: Bülach, Schaffhauserstrasse (AP2 in B-Liste)		
Relevanz	<u>Begründung:</u> Zentrale Massnahme zur Umsetzung der identitätsstiftenden Strassenzüge. Konzentration der Entwicklungen entlang den siedlungsfunktionalen Korridoren. Verbesserungen bei der Verkehrssicherheit sowie für das Wegnetz des Langsamverkehrs.		
Machbarkeit	Machbarkeit ist für alle Teilmassnahmen grundsätzlich gegeben.		
Reifegrad	<input type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 2	<u>Begründung:</u> Massnahme entspricht Zukunftsbild, Wirksamkeit und Kosten sind im Rahmen von Vorstudien ausreichend genau beurteilt	
Realisierungshori- zont	<u>Baubeginn:</u> <input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig) <u>Inbetriebnahme:</u> offen	Verant- wortung	<u>Massnahmenträger:</u> Kanton Zürich <u>Weitere Beteiligte:</u> Gemeinden gemäss Teilmassnahmen



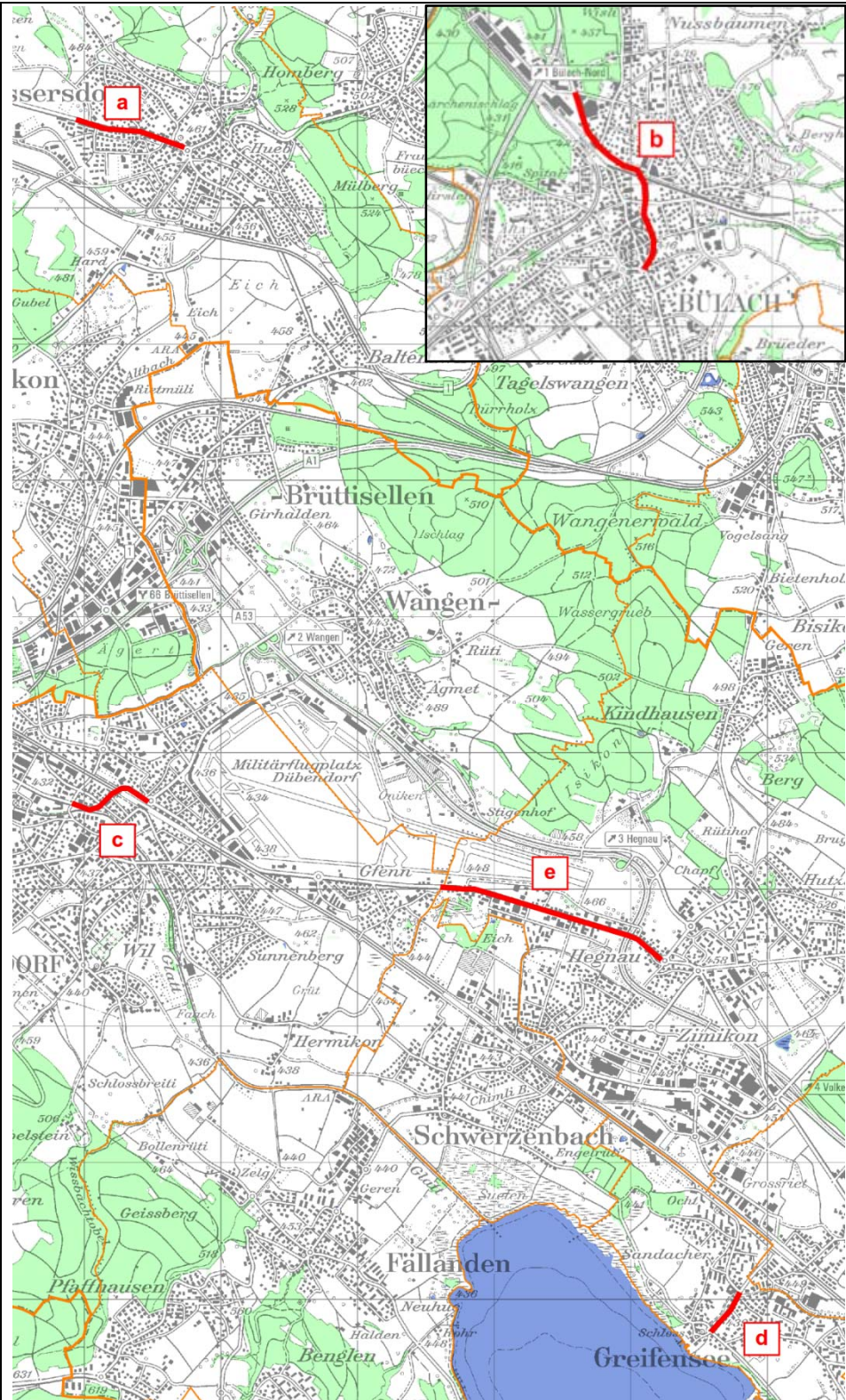
Kosten (exkl. MwSt.)	<u>Investitionskosten:</u> 26.2 Mio. Kostengenauigkeit: +/- 30 % Betriebskosten/Jahr: -	Mitfinan- zierbar- keit NAF	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte
--------------------------------	---	--	--

Beschreibung der Massnahme

Ausgangslage, Problem, Ziele	<p>Die folgenden Ortsdurchfahrten weisen erhebliche Schwächen in Bezug auf eine siedlungsorientierte Ausgestaltung auf. Die Aufenthaltsqualität und die Querungsmöglichkeiten entsprechen dabei nicht dem schützenswerten Ortsbild und / oder der Zentrumsfunktion. Die Attraktivität für den Velo- und Fussverkehr ist durch mangelnde objektive und subjektive Sicherheit eingeschränkt:</p> <ul style="list-style-type: none">a. Bassersdorf, Klotenerstrasseb. Bülach, Schaffhauserstrassec. Dübendorf, Überlandstrassed. Greifensee, Stationsstrassee. Volketswil, Zürcherstrasse <p>Die Teilmassnahmen c und d sind derzeit zudem Unfallschwerpunkte.</p>
Massnahme	<p>Die folgenden Ortsdurchfahrten werden gemäss der VSS-Normenreihe SN 640 210-213 umgestaltet:</p> <ul style="list-style-type: none">a. Bassersdorf, Klotenerstrasseb. Bülach, Schaffhauserstrassec. Dübendorf, Überlandstrassed. Greifensee, Stationsstrassee. Volketswil, Zürcherstrasse <p>Ziel ist die Erhöhung des Durchfahrtswiderstands zur Vermeidung von regionalem Ausweichverkehr, die Aufwertung der schutzwürdigen Ortsbilder und / oder die Stärkung der Zentrumsfunktionen sowie die Erhöhung der Sicherheit für den Langsamverkehr und die Behebung von Schwachstellen und Lücken im Velo- und Fusswegnetz gemäss Velonetplan [4] und Massnahmenplan Fussverkehr [5].</p>
Bezug zu anderen AP-Massnahmen und Akteuren	<p>AP3:</p> <ul style="list-style-type: none">• Bülach – Optimierung Verkehrssystem Bülach Nord (G_GV1)• Glattal – Netzlückenschliessung und Ausbau Komforttrouten Velo – Priorität A (G_LV2)• Glattal – Netzlückenschliessung und Ausbau Komforttrouten Velo – Priorität B (G_LV3)• Glattal – Fussverkehr Priorität A (G_LV5)• Kloten/Bassersdorf – Verlängerung Stadtbahn Flughafen – Kloten Industrie – Bassersdorf, Etappe 2 (G_ÖV2b) <p>AP2:</p> <ul style="list-style-type: none">• 0261-1.2.072: Glattal – Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A (Bülach – Zentrumsdurchfahrt)



Karte





Zeitplan, Meilensteine, Beschlüsse	<u>Bisherige Arbeiten:</u> <ul style="list-style-type: none">• Betriebs- und Gestaltungskonzepte (u.a. [1] und [2])• Siedlungsverträglichkeit Strassenraum, AFV, 2015 <u>Vorgesehen:</u> <ul style="list-style-type: none">• Projektierung ab 2016• Realisierung ab 2019
Bezug zu anderen Planungen und Akteuren	
Bezug zum Richtplan	Einträge Umgestaltung Strassenraum im reg. Richtplan Glattal (Entwurf 2016) teilweise vorgesehen, aber nicht Grundvoraussetzung für Umsetzung
Weitere Bemerkungen, Hinweise	

Beschreibung der Teilmassnahmen				
Titel und Beschreibung		Massnahmen-träger	Meilensteine	Kosten (Mio. CHF. Exkl. MwSt.)
a	Bassersdorf - Klotenerstrasse	Kanton ZH	• Studie in Arbeit	3.5
b	Bülach - Schaffhauserstrasse	Kanton ZH	• Studie liegt vor • Vorprojekt 2017 Abschluss	1.7
c	Dübendorf - Überlandstrasse	Kanton ZH	• Studie liegt vor • Realisierung ab 2019	9.4
d	Greifensee - Stationsstrasse	Kanton ZH	• Studie liegt vor, Bauprojekt 2019 • Inbetriebnahme 2020	4.6
e	Volketswil - Zürcherstrasse	Kanton ZH	• Studie in Arbeit	4.0
Gesamtkosten (+/- 30 %)				23.2

Nutzen		
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern		
1	Fuss- und Veloverkehr	Durchgehend attraktivere Verbindungen entlang und quer zu den Hauptachsen des motorisierten Verkehrs
2	Öffentliches Verkehrssystem	Ggf. verbesserte Koexistenz im Strassenraum und weniger ÖV-Behinderungen.
3	Strassennetz	Keine Relevanz



4	Erreichbarkeit	Verbesserte Erreichbarkeit im LV durch attraktivere und direktere Verbindungen.
5	Intermodalität	Keine Relevanz
6	Nachfrageseitige Massnahmen	Keine Relevanz
7	Güterverkehr	Keine Relevanz
8	Freizeitverkehr	Keine Relevanz
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
1	Konzentration	Höhere Attraktivität der öffentlichen Räume entlang der Ortsdurchfahrten bzw. verbesserte Voraussetzungen in den Ortskernen für Siedlungsentwicklung nach Innen und Verdichtung
2	Zersiedelung	Keine Relevanz
3	Qualität öffentliche Räume	Öffentliche Räume werden subjektiv und objektiv aufgewertet
WK3: Verkehrssicherheit erhöhen		
1	Objektive Sicherheit	Reduktion des Konfliktpotenzials durch tiefere Zielgeschwindigkeit für den motorisierten Verkehr, Entschärfung unübersichtlicher Situationen durch attraktivere Verkehrsraumgestaltung
2	Subjektive Sicherheit	Verbesserung durch höhere Aufenthaltsqualität und städtebauliche Aufwertung
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern		
1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	Verstetigung des Verkehrsflusses auf tieferem Geschwindigkeitsniveau trägt zu einer Reduktion der Emissionen bei
2	Lärmimmissionen	Reduktion der Lärmimmissionen durch niedrigere Geschwindigkeiten.
3a	Flächenbeanspruchung	Niedrigere Zielgeschwindigkeiten ermöglichen Reduktion der Verkehrsfläche zugunsten grosszügigerer Seitenräume
3b	Natur- und Landschaftsräume	Keine Relevanz
Priorität		
Priorität	A	<u>Begründung:</u> Mitfinanzierbarkeit gegeben; agglomerationsrelevant; Bau- und Finanzreife innerhalb von vier Jahren nach Annahme der Programmbotschaft erreicht, gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis.



Quellen	
1	GBK Überlandstrasse, Abschnitt Zwinggartenstrasse – Wangenstrasse, Jauch Zumsteg Pfyl AG, 16.11.2011
2	BGK Stationsstrasse Greifensee, stadt raum verkehr, 08.12.2014
3	Weitere teilmassnahmenspezifische Studien und Konzepte
4	Velonetzplan Kanton Zürich, Kanton Zürich, 22.12.2015
5	Schwachstellenanalyse im Rahmen des Massnahmenplan Fussverkehr, Amt für Verkehr, 2015



Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal, 3. Generation

Massnahme Massnahmen- paket	Glattal – Betriebs- und Gestaltungskonzepte Priorität B	ID	G_GV7
		ARE-Code	0261-1.2.076 (Teilmassn. a) 0261-1.2.080 (Teilmassn. b)
		Priorität	B
Massnahmen- typ	<input checked="" type="checkbox"/> Gesamtverkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur <input type="checkbox"/> Siedlung <input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
Massnahmenkate- gorie	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum		
Zweckmässigkeit	<u>Zukunftsbild:</u> Entwicklung von identitätsstiftenden, siedlungsorientierten Strassen- und Verkehrsräumen entlang der siedlungsfunktionalen Korridoren sowie in den Quartier- und Ortszentren des Glattals (fil rouge). Erhöhung der Verkehrssicherheit. Vervollständigung des Fuss- und Velonetzes sowie Behebung von Schwachstellen.		
	<u>Handlungsbedarf:</u> Die Strassenzüge sollen identitätsstiftender über die kommunalen Grenzen hinaus aufgewertet werden (HB_V5). Damit sollen die besonders stark belasteten Ortsdurchfahrten stärker auf die Bedürfnisse des ÖV und des LV sowie der angrenzenden Nutzungen ausgerichtet werden (HB_V6).		
	<u>Teilstrategien:</u> Die Aufwertung der Strassenräume entlang der Siedlungskorridore (fil rouge) unterstützt die räumliche Konzentration der Siedlungsentwicklung auf diese Achsen (TS_S3); mit einer verstärkten siedlungsorientierten Gestaltung wird die Aufenthaltsqualität gesteigert und die Immissionsbelastung reduziert (TS_GV2).		
	<u>Bezug zu Massnahmen AP1, AP2, nationalen Massnahmen:</u> <ul style="list-style-type: none">0261-1.2.076: Bassersdorf, Winterthurerstrasse (AP 2G in B-Liste)0261-1.2.080: Kloten, Dorfstrasse (AP 2G in B-Liste)		
Relevanz	<u>Begründung:</u> Zentrale Massnahme zur Umsetzung der identitätsstiftenden Strassenzüge. Konzentration der Entwicklungen entlang den siedlungsfunktionalen Korridoren. Verbesserungen bei der Verkehrssicherheit sowie für das Wegnetz des Langsamverkehrs.		
Machbarkeit	Machbarkeit ist für alle Teilmassnahmen grundsätzlich gegeben.		
Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2	<u>Begründung:</u> Massnahme entspricht Zukunftsbild, Wirksamkeit und Kosten sind bisher noch nicht ausreichend genau beurteilt	
Realisierungshori- zont	<u>Baubeginn:</u> <input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig) <u>Inbetriebnahme:</u> noch offen	Verant- wortung	<u>Massnahmenträger:</u> Kanton Zürich <u>Weitere Beteiligte:</u> Gemeinden gemäss Teilmassnahmen



Kosten (exkl. MwSt.)	<u>Investitionskosten:</u> 13 Mio. Kostengenauigkeit: +/- 50 % Betriebskosten/Jahr: unbekannt	Mitfinan- zierbar- keit NAF	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte
--------------------------------	---	--	--

Beschreibung der Massnahme

Ausgangslage, Problem, Ziele	<p>Die folgenden Ortsdurchfahrten weisen Schwächen in Bezug auf eine siedlungsorientierte Ausgestaltung auf. Die Aufenthaltsqualität und die Querungsmöglichkeiten entsprechen dabei nicht dem schützenswerten Ortsbild und / oder der Zentrumsfunktion. Die Attraktivität für den Velo- und Fussverkehr ist durch mangelnde objektive und subjektive Sicherheit eingeschränkt:</p> <ul style="list-style-type: none">a. Bassersdorf, Winterthurerstrasseb. Kloten, Dorfstrassec. Volketswil, Kindhauserstrassed. Opfikon, Wallisellerstrasse
Massnahme	<p>Die folgenden Ortsdurchfahrten werden gemäss der VSS-Normenreihe SN 640 210-213 umgestaltet:</p> <ul style="list-style-type: none">a. Bassersdorf, Winterthurerstrasseb. Kloten, Dorfstrassec. Volketswil, Kindhauserstrassed. Opfikon, Wallisellerstrasse <p>Ziel ist die Erhöhung des Durchfahrtswiderstands zur Vermeidung von regionalem Ausweichverkehr, die Aufwertung der schutzwürdigen Ortsbilder und / oder die Stärkung der Zentrumsfunktionen sowie die Erhöhung der Sicherheit für den Langsamverkehr und die Behebung von Schwachstellen und Lücken im Velo- und Fusswegnetz.</p>
Bezug zu anderen AP-Massnahmen und Akteuren	<p>AP3:</p> <ul style="list-style-type: none">• Bülach - Optimierung Verkehrssystem Bülach Nord (G_GV1)• Glattal – Netzlückenschliessung und Ausbau Komforttrouten Velo – Priorität A (G_LV2)• Glattal – Netzlückenschliessung und Ausbau Komforttrouten Velo – Priorität B (G_LV3)• Glattal – Fussverkehr Priorität A (G_LV5) <p>AP2:</p> <ul style="list-style-type: none">• 0261-1.2.072: Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A (Bülach – Zentrumsdurchfahrt)



Karte	
Zeitplan, Meilensteine, Beschlüsse	<p><u>Bisherige Arbeiten:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Siedlungsverträglichkeit Strassenraum, AFV, 2015• Langfristiges Massnahmenprogramm Strassen 2016+, 2016 <p><u>Vorgesehen:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Studien in Vorbereitung• Projektierung ab frühestens 2018• Realisierung ab frühestens 2023
Bezug zu anderen Planungen und Akteuren	Nr. 2: Abstimmung auf spätere GTB-Verlängerung
Bezug zum Richtplan	Einträge Umgestaltung Strassenraum im reg. Richtplan Glattal (Entwurf 2016) teilweise vorgesehen, aber nicht Grundvoraussetzung für Umsetzung
Weitere Bemerkungen, Hinweise	-



Beschreibung der Teilmassnahmen				
Titel und Beschreibung		Massnahmen-träger	Meilensteine	Kosten (Mio. CHF. exkl. MwSt.)
a	Bassersdorf - Winterthurerstrasse	Kanton ZH	• siehe oben	3.0
b	Kloten - Dorfstrasse	Kanton ZH	• siehe oben	3.0
c	Volketswil - Kindhauserstrasse	Kanton ZH	• siehe oben	4.0
d	Opfikon - Wallisellerstrasse	Kanton ZH	• siehe oben	3.0
Gesamtkosten (+/- 50 %)				13.0

Nutzen		
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern		
1	Fuss- und Veloverkehr	Durchgehend attraktivere Verbindungen entlang und quer zu den Hauptachsen des motorisierten Verkehrs
2	Öffentliches Verkehrssystem	Ggf. verbesserte Koexistenz im Strassenraum und weniger ÖV-Behinderungen.
3	Strassennetz	Keine Relevanz
4	Erreichbarkeit	Verbesserte Erreichbarkeit im LV durch attraktivere und direktere Verbindungen.
5	Intermodalität	Keine Relevanz
6	Nachfrageseitige Massnahmen	Keine Relevanz
7	Güterverkehr	Keine Relevanz
8	Freizeitverkehr	Keine Relevanz
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
1	Konzentration	Höhere Attraktivität der öffentlichen Räume entlang der Ortsdurchfahrten bzw. verbesserte Voraussetzungen in den Ortskernen für Siedlungsentwicklung nach Innen und Verdichtung
2	Zersiedelung	Keine Relevanz
3	Qualität öffentliche Räume	Öffentliche Räume werden subjektiv und objektiv aufgewertet



WK3: Verkehrssicherheit erhöhen		
1	Objektive Sicherheit	Reduktion des Konfliktpotenzials durch tiefere Zielgeschwindigkeit für den motorisierten Verkehr, Entschärfung unübersichtlicher Situationen durch attraktivere Verkehrsraumgestaltung
2	Subjektive Sicherheit	Verbesserung durch höhere Aufenthaltsqualität und städtebauliche Aufwertung
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern		
1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	Verstetigung des Verkehrsflusses auf tieferem Geschwindigkeitsniveau trägt zu einer Reduktion der Emissionen bei
2	Lärmimmissionen	Reduktion der Lärmimmissionen durch niedrigere Geschwindigkeiten.
3a	Flächenbeanspruchung	Niedrigere Zielgeschwindigkeiten ermöglichen Reduktion der Verkehrsfläche zugunsten grosszügigerer Seitenräume
3b	Natur- und Landschaftsräume	Keine Relevanz
Priorität		
Priorität	B	<u>Begründung:</u> Mitfinanzierbarkeit gegeben; agglomerationsrelevant; Bau- und Finanzreife innerhalb von vier Jahren nach Annahme der Programmbotschaft aber voraussichtlich noch nicht erreicht. Die meisten Projekte müssen noch konkretisiert und terminiert werden.
Quellen		
1	Siedlungsverträglichkeit Strassenraum, AFV, 2015	
2	Langfristiges Massnahmenprogramm Strasse 2016+, AFV, 2016	



Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal, 3. Generation

Massnahme Massnahmen- paket	Zürich – Tramnetzergänzung Affoltern	ID	Z_ÖV1
		ARE-Code	0261-1.2.003
		Priorität	B
Massnahmen- typ	<input type="checkbox"/> Gesamtverkehr <input checked="" type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur <input type="checkbox"/> Siedlung <input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
Massnahmenkate- gorie	Tram/Strasse		
Zweckmässigkeit	<p><u>Zukunftsbild:</u> Das Tram kann mit seiner grösseren Kapazität eine attraktivere, zuverlässigere und weniger verspätungsanfällige Erschliessung von Affoltern gewährleisten und ermöglicht eine direkte Verbindung des nach wie vor wachsenden Aussenquartiers ins Stadtzentrum. Dies unterstützt eine Erhöhung des Modalsplit-Anteils des ÖV. Das Tram unterstützt zudem die Aufwertung des Quartiers.</p> <p>Die Massnahme unterstützt folgende Elemente des Zukunftsbilds:</p> <ul style="list-style-type: none">• Die Leistungsfähigkeit des ÖV-Systems zur Bewältigung der ÖV-Nachfrage ist gesteigert.• Der Stadtteil Affoltern hat eine leistungsfähige und attraktive ÖV-Erschliessung mit einem Tram.• Die Entwicklungen in Affoltern werden positiv durch das Tram beeinflusst. <p><u>Handlungsbedarf:</u> Entlang der ÖV-Korridore ist eine städtebauliche Aufwertung anzustreben (HB_S&L4). Weiterentwicklung ÖV und Bereitstellung der geforderten Kapazitäten unter wirtschaftlichen und ökologischen Aspekten sowie langfristige Sicherung Fahrplanstabilität (HB_V2, HB_V11). Wichtige Wunschlinien im Tramnetz sind für ein langfristiges, attraktives Angebot mit möglichst direkten Wegen zu ergänzen (HB_V7).</p> <p><u>Teilstrategien:</u> Gestaltung und städtebauliche Einbettung sowie Entwicklung des Stadtteils Affoltern (TS_S1, TS_S3). Verkehrsseitig ist die Massnahme dem öffentlichen Verkehr mit Realisierung und Weiterentwicklung des Netzes sowie damit verbundenen Verbesserungen für den Langsamverkehr einzuordnen (TS_ÖV2, TS_LV1, TS_LV2).</p> <p><u>Bezug zu Massnahmen AP1, AP2, nationalen Massnahmen:</u> Die Massnahme wurde bereits im AP2 eingereicht (0261-1.2.003).</p>		
Relevanz	<p><u>Begründung:</u> Die Tramnetzergänzung Affoltern bringt eine leistungsfähige ÖV-Verbindung für das stark gewachsene und weiter wachsende Quartier Affoltern Richtung Innenstadt [1]. Damit kann, wie im Zukunftsbild festgehalten, ein weiterer Stadtteil mit dem Tram erschlossen werden.</p>		
Machbarkeit	Mit Abschluss der Machbarkeitsstudie wurde eine machbare Trassierung der Tramlinie vorgelegt.		
Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2	<u>Begründung:</u> Varianten für die Linienführung bekannt.	

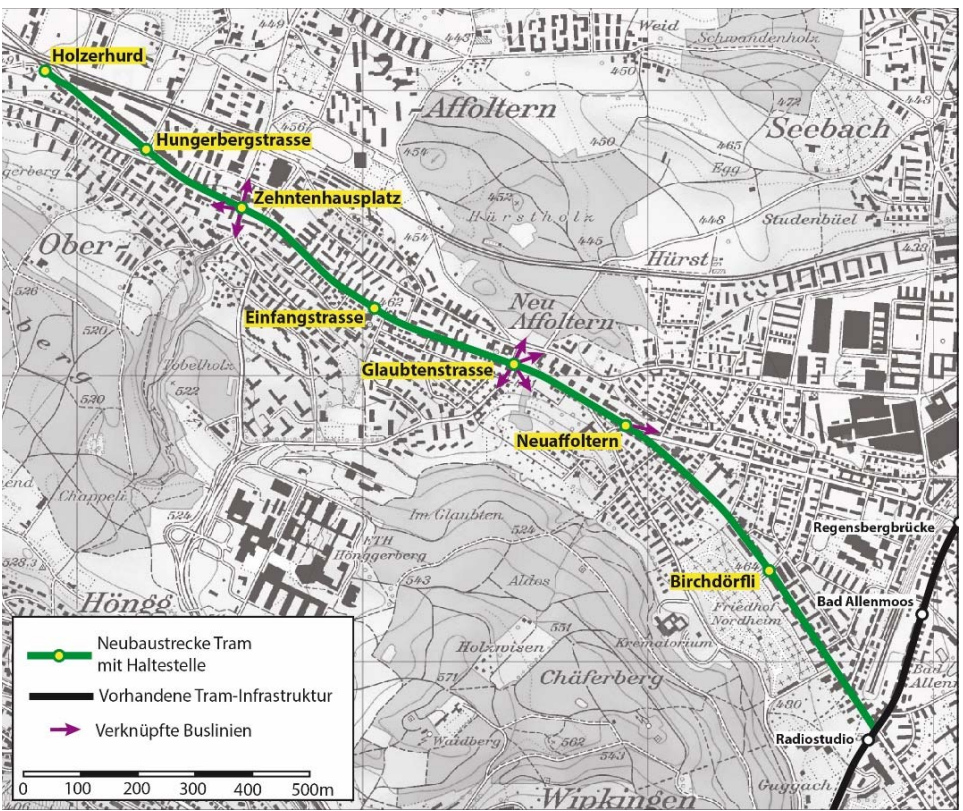


Realisierungshorizont	<u>Baubeginn:</u> <input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig) <u>Inbetriebnahme:</u> 2024	Verantwortung	<u>Massnahmenträger:</u> Stadt Zürich <u>Weitere Beteiligte:</u> Kanton Zürich
Kosten (exkl. MwSt.)	<u>Investitionskosten:</u> Fr. 300 Mio. (Kosten in Überprüfung) Kostengenauigkeit: +/- 30 % Betriebskosten/Jahr: -	Mitfinanzierbarkeit NAF	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte

Beschreibung der Massnahme

Ausgangslage, Problem, Ziele	<p>Affoltern ist im vergangenen Jahrzehnt rasch gewachsen, inzwischen leben dort rund 25'000 Einwohner. Der Stadtteil stellt ein bedeutendes Entwicklungsgebiet der Stadt Zürich dar.</p> <p>Die heutige ÖV-Erschliessung erfolgt hauptsächlich durch drei Buslinien, welche während der Spitzenzeiten trotz Taktverdichtung hohe Auslastungen aufweisen und zeitweise bereits an ihre Kapazitätsgrenze stossen.</p> <p>Die Wehntalerstrasse als einzige leistungsfähige Verbindung zur Innenstadt und in den Stadtteil Oerlikon ist heute ausgelastet resp. überlastet.</p>
Massnahme	Bau einer Tramlinie von Affoltern zur Hofwiesenstrasse mit Anschluss an das bestehende Tramnetz
Bezug zu anderen AP-Massnahmen und Akteuren	Betrachtet man das gesamte Tramnetz, so gibt es einen Bezug zur langfristigen Massnahme Tramtangente Nord (Z_ÖV4).



Karte	
Zeitplan, Meilensteine, Beschlüsse	<p><u>Bisher:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Eintrag im regionalen Richtplan ist erfolgt.• Gesamtverkehrskonzept und Machbarkeitsstudie zeigen grundsätzliche Machbarkeit der Tramlinie <p><u>Vorgesehen:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Vorprojekt ab 2017, Bauprojekt ab 2019• Realisierung ab 2023, Inbetriebnahme frühestens 2024/2025
Bezug zu anderen Planungen und Akteuren	<ul style="list-style-type: none">• Die Tramlinie muss in Abstimmung mit dem MIV und der Langsamverkehrser-schliessung als Teil eines Gesamtverkehrskonzepts geplant und gebaut werden.• Das Gesamtverkehrskonzept muss auf die geplante Stadt- bzw. Quartierentwick-lung abgestimmt werden.• Die Umsetzung soll mit flankierenden Massnahmen zum Ausbau der Nordumfah-rung kombiniert werden
Bezug zum Richtplan	<p>Es besteht Notwendigkeit eines Eintrags im regionalen Richtplan.</p> <ul style="list-style-type: none">• Eintrag im regionalen Richtplan ist erfolgt• Eintrag im kantonalen Richtplan nicht erforderlich
Weitere Bemerkungen, Hinweise	<p>Die Tramlinie ist Teil des Zielkonzepts für Zürich Nord und soll als 1. Etappe des Zielkon-zepts umgesetzt werden. Die Massnahme ist auch Teil der ZVV-Strategie [2].</p>



Nutzen		
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern		
1	Fuss- und Veloverkehr	Schaffung einer durchgehenden Velo-Infrastruktur entlang der Wehntalerstrasse im Rahmen des Tramprojekts vorgesehen
2	Öffentliches Verkehrssystem	Leistungsfähiges ÖV-Angebot für Affoltern mit eigentrassierter, Tram-Verbindung ins Stadtzentrum; vom Eigentrassée profitieren abschnittsweise auch verschiedene Buslinien
3	Strassennetz	Funktion der Wehntalerstrasse als HLS-Zubringer bleibt erhalten
4	Erreichbarkeit	Verbesserte ÖV-Erreichbarkeit von Affoltern, MIV-Erreichbarkeit bleibt gewährleistet
5	Intermodalität	Höhere Fahrplanstabilität und direkter Zugang zum Tramnetz
6	Nachfrageseitige Massnahmen	Attraktivitätssteigerung ÖV, Beitrag zur Erhöhung des ÖV-Anteil.
7	Güterverkehr	Keine Relevanz/Wirkung
8	Freizeitverkehr	Attraktivitätssteigerung ÖV, Beitrag zur Erhöhung des ÖV-Anteils.
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
1	Konzentration	Stärkung Affoltern als attraktives Stadtquartier
2	Zersiedelung	Förderung der Siedlungsentwicklung im ESP Affoltern.
3	Qualität öffentliche Räume	Aufwertung der Wehntalerstrasse im Rahmen des Tramprojekts
WK3: Verkehrssicherheit erhöhen		
1	Objektive Sicherheit	Neugestaltung der Knotenpunkte und des Strassenquerschnitts unter Berücksichtigung sicherheitsrelevanter Optimierungen
2	Subjektive Sicherheit	Die Aufwertung des öffentlichen Raums steigert die subjektive Sicherheit
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern		
1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV.
2	Lärmimmissionen	Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV.
3a	Flächenbeanspruchung	Keine Wirkung/Relevanz
3b	Natur- und Landschaftsräume	Keine Wirkung/Relevanz



Priorität		
Priorität	B	<u>Begründung:</u> Mitfinanzierbarkeit gegeben; agglomerationsrelevant; gutes KNV; Aufgrund des derzeitigen Planungsstandes wird eine Realisierung des Tramprojekts ab 2023 angestrebt.
Quellen		
1	züri-linie 2030, VBZ-Netzentwicklungsstrategie; INFRAS und Metron, 2013	
2	Strategie ZVV 2018 – 2021, ZVV, 2015	



Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal, 3. Generation

Massnahme Massnahmen- paket	Zürich – Kapazitätssteigerung Personenunterführung Bahnhof Altstetten West	ID	Z_Öv2
		ARE-Code	0261-1.2.090
		Priorität	A
Massnahmen- typ	<input type="checkbox"/> Gesamtverkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input checked="" type="checkbox"/> LV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur <input type="checkbox"/> Siedlung <input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
Massnahmenkate- gorie	Langsamverkehr - Fuss/Velo		
Zweckmässigkeit	<p><u>Zukunftsbild:</u></p> <p>Mit der Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur um den Bahnhof Altstetten wird dessen Bedeutung als ÖV-Drehscheibe weiter zunehmen. Die Umsteigebeziehungen wie auch die Quartierverbindungen müssen sicher, konfliktfrei und effizient angeboten werden. Zusätzlich muss die Anlage behindertengerecht gestaltet werden.</p> <p>Die Massnahme unterstützt folgende Elemente des Zukunftsbilds:</p> <ul style="list-style-type: none">• Die Zentrumsgebiete zeichnen sich durch eine hervorragende Verkehrserschliessung im öffentlichen Verkehr aus.• Die Verknüpfung der Verkehre ist an den relevanten Orten sichergestellt.• Die multimodalen Drehscheiben bieten den ÖV-Nutzenden optimale Umsteigemöglichkeiten. <p><u>Handlungsbedarf:</u> Ausbau und Aufwertung Bahnhöfe und damit Verbesserung Zugänglichkeit für den Langsamverkehr (HB_V4, HV_V10).</p> <p><u>Teilstrategien:</u> Aufwertung der Bahnhöfe und damit Stärkung von multimodalen Transportketten und Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Langsamverkehr (TS_GV4, TS_ÖV1, TS_LV1, TS_LV2, TS_LV3).</p> <p><u>Bezug zu Massnahmen AP1, AP2, nationalen Massnahmen:</u> Die Massnahme wurde bereits im AP2 eingereicht (ARE-Code 0261-1.2.008), wobei sie damals aus zwei Teilmassnahmen bestand, die im Prüfbericht wie folgt beurteilt wurden:</p> <ul style="list-style-type: none">• 0261-1.2.089, Zürich - Kapazitätssteigerung Personenunterführung Bahnhof Altstetten - PU Mitte, CHF 34.00 Mio., nicht mitfinanziert,• 0261-1.2.090, Zürich - Kapazitätssteigerung Personenunterführung Bahnhof Altstetten - PU West, CHF 8.00 Mio., Priorität B <p>Die Realisierung der PU Mitte liegt im Zuständigkeitsbereich der SBB und ist daher nicht mehr Bestandteil des Agglomerationsprogramms.</p> <p>Abhängigkeit zu Tram Zürich – West (dringliche Massnahme AP1; in Betrieb) und Limmattalbahn 1. Etappe (0261-2.2.060, AP2 Limmattal).</p>		

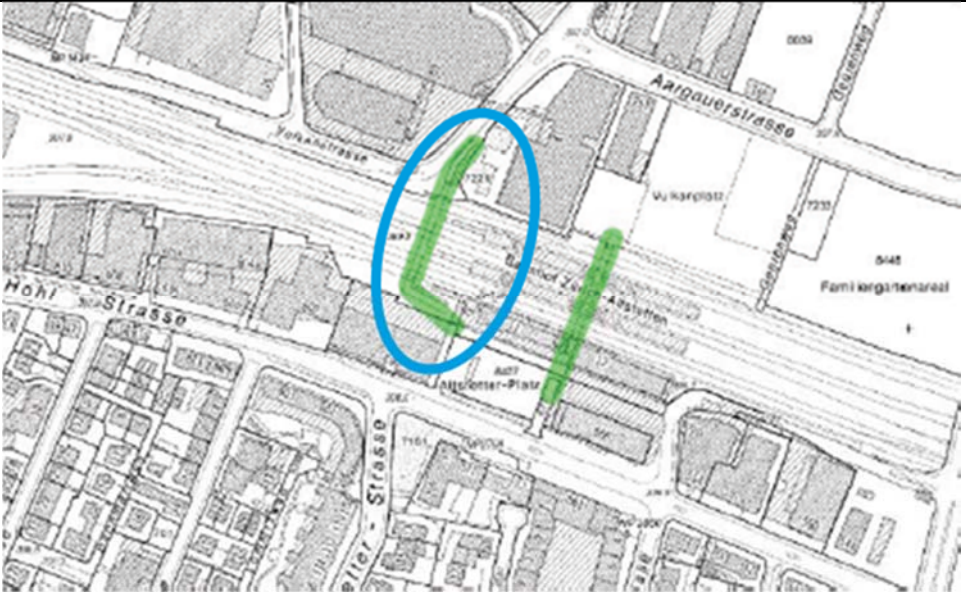


Relevanz	<u>Begründung:</u> Mit der Entwicklung von Infrastruktur und Dienstleistungszentren im Gebiet Bahnhof Altstetten und der neuen Stadtbahn ins Limmattal steigt die Bedeutung des Bahnhofs Altstetten als multimodale Drehscheibe immens. Ohne den Ausbau der Unterführungen kann der Bahnhof seine Rolle als Umsteigeknoten nicht erfüllen. Die Zuverlässigkeit des ÖV-Systems im Westen von Zürich würde spürbar einbrechen. Des Weiteren ist diese Personenunterführung eine wichtige Langsamverkehrsverbindung der angrenzenden Quartiere. Die Kapazitätsgrenzen werden bereits heute erreicht. Die geringe Breite führt zu Konflikten zwischen Fussgängerinnen/Fussgängern und Velofahrenden.		
Machbarkeit	Vorstudie des Ausbaus ist in Erarbeitung. Die Machbarkeit der Perronzugänge wurde nachgewiesen.		
Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2	<u>Begründung:</u> Vorstudie in Erarbeitung (mit Kostenschätzung +/- 30%)	
Realisierungshorizont	<u>Baubeginn:</u> <input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig) <u>Inbetriebnahme:</u> 2021	Verantwortung	<u>Massnahmenträger:</u> Stadt Zürich <u>Weitere Beteiligte:</u> SBB
Kosten (exkl. MwSt.)	<u>Investitionskosten:</u> 10 Mio. CHF Kostengenauigkeit: +/- 30 % Betriebskosten/Jahr: -	Mitfinanzierbarkeit NAF	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte

Beschreibung der Massnahme

Ausgangslage, Problem, Ziele	Beim Bahnhof Altstetten finden alle Umsteigebeziehungen zwischen Tram/Bahn/Bus über zwei Personenunterführungen statt. Zusätzlich nehmen sie die Verbindungsfunktion zwischen den Quartieren Altstetten und Grüнау für den Langsamverkehr wahr. Bereits heute sind während den Spitzenstunden die Unterführungen ausgelastet, es kommt zu Konflikten und es bilden sich Rückstaus auf den Zugängen. Durch die Unterführung West führt eine regional klassierte Veloroute. Mit dem Endhalt des Tram Zürich-West auf dem Vulkanplatz und des Endhalts der Limmattalbahn im Bereich Altstetterplatz, wird die Bedeutung des Bahnhofs Altstetten als multimodale ÖV-Drehscheibe weiter zunehmen. Beidseits des Bahnhofs finden Siedlungsverdichtungen statt. Dadurch steigen sowohl die Bedeutung als auch die Anforderungen an diese Unterführung.
Massnahme	Die Unterführung muss zwingend ausgebaut werden, damit der Betrieb und die Sicherheit auch künftig gewährleistet werden kann. PU-West: <ul style="list-style-type: none">• Verbreiterung auf mindestens 9 Meter lichte Breite• Räumliche Trennung von Velo- und Fussverkehr in der Unterführung
Bezug zu anderen AP-Massnahmen und Akteuren	Die verbesserte Velozugänglichkeit wirkt sich allenfalls auf die genutzten Veloabstellanlagen aus (Massnahme: Ausbau Veloabstellanlagen Bahnhof Altstetten, Z_LV6a)



Karte	
Zeitplan, Meilensteine, Beschlüsse	<p><u>Bisher:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Frequenzerhebungen Fussverkehr PU-West (SBB 2009)• Studien zur Machbarkeit einer Verbreiterung der zentralen PU (SBB 2010)• Personenhydraulik-Berechnungen Fahrgastaufkommen PU-West (SBB 2014)• Frequenzerhebung Velo PU-West (Stadt Zürich 2015) <p><u>Vorgesehen:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Abschluss Vorstudie 2016• Vorprojekt 2017/18• Bauprojekt / Auflageprojekt 2019/20• Realisierung 2020/2021
Bezug zu anderen Planungen und Akteuren	<ul style="list-style-type: none">• Bauliche Koordination mit dem Ausbau der zentralen Personenunterführung (SBB): Bau PU West ist erst nach Fertigstellung der zentralen PU möglich.• Koordination mit Limmattalbahn (LTB): Neuer Endhalt der Limmattalbahn im Bereich Altstetterplatz bringt zusätzlich Pendlerströme aus dem Limmattal zum Bahnhof Altstetten sowie ins Arbeitsgebiet beidseits des Bahnhofs.• WestLink: Die neue Überbauung mit rund 66'000 m2 Geschossfläche direkt beim Bahnhof schafft zusätzliche Arbeitsplätze und Wohnungen. Zusammen mit dem Vulkanplatz generiert das WestLink einen neuen Anziehungspunkt nördlich der Gleise, wodurch die Querungen noch wichtiger werden.• Zusätzliche Wohnbauten beidseits des Bahnhofs (Ersatzneubauten)• Abstimmung mit regionalem Fussgängerbereich Altstetten
Bezug zum Richtplan	Der Bahnhof Altstetten liegt in einem kantonalen Zentrumsgebiet. Die Veloroute und der Fussweg sind im regionalen Richtplan festgesetzt.
Weitere Bemerkungen, Hinweise	-



Nutzen		
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern		
1	Fuss- und Veloverkehr	Deutlich verbesserter Zugang für den Fuss- und Veloverkehr, Kapazitätserhöhung
2	Öffentliches Verkehrssystem	Aufwertung sowie Attraktivierung ÖV-Drehscheibe Bhf. Altstetten und somit verbesserte Netzeinbindung in S-Bahnsystem.
3	Strassennetz	Keine Relevanz / Wirkung
4	Erreichbarkeit	Hochwertiger Bahnhof für Zürich West und Umsteigeknoten S-Bahn zu Tram/Bus. Quartierverbindung
5	Intermodalität	Deutlich verbesserter Zugang für den Fuss- und Veloverkehr
6	Nachfrageseitige Massnahmen	Attraktivitätssteigerung ÖV
7	Güterverkehr	Keine Relevanz / Wirkung
8	Freizeitverkehr	Attraktivitätssteigerung ÖV, Quartierverbindung
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
1	Konzentration	Optimierte Erschliessung Entwicklungsgebiet
2	Zersiedelung	Allg. Aufwertung des Subzentrum Altstetten durch Aufwertung der ÖV-Drehscheibe Bhf. Altstetten. Damit wird aber die Attraktivität für das Arbeitspendeln ins Umland erhöht.
3	Qualität öffentliche Räume	Deutliche Aufwertung des öffentlichen Raums
WK3: Verkehrssicherheit erhöhen		
1	Objektive Sicherheit	Durch Verbreiterung und Verkehrstrennung Konflikte Fuss-Veloverkehr minimieren
2	Subjektive Sicherheit	Breitere, attraktiver gestaltete Personenunterführungen erhöhen die subjektive Sicherheit.
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern		
1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	Beitrag zur Erhöhung Anteile ÖV, Fuss- und Veloverkehr am Modalsplit
2	Lärmimmissionen	Beitrag zur Erhöhung Anteile ÖV, Fuss- und Veloverkehr am Modalsplit
3a	Flächenbeanspruchung	Keine Relevanz
3b	Natur- und Landschaftsräume	Keine Relevanz



Priorität		
Priorität	A	<u>Begründung:</u> Mitfinanzierbarkeit gegeben; agglomerationsrelevant; gutes KNV; hoher Handlungsbedarf; Bau und Finanzreife innerhalb von vier Jahren nach Annahme der Programmbotschaft voraussichtlich erreicht.
Quellen		
1	-	



Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal, 3. Generation

Massnahme Massnahmen- paket	Zürich – Elektrifizierung Buslinien 69 und 80	ID	Z_ÖV3
		ARE-Code	-
		Priorität	A
Massnahmen- typ	<input type="checkbox"/> Gesamtverkehr <input checked="" type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur <input type="checkbox"/> Siedlung <input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
Massnahmenkate- gorie	Bus/Strasse		
Zweckmässigkeit	<u>Zukunftsbild:</u> Die Massnahme unterstützt das Zukunftsbild wie folgt: <ul style="list-style-type: none">Steigerung Leistungsfähigkeit des ÖV-Systems zur Bewältigung der NachfrageLangfristige Stärkung wichtiger ÖV-Achsen		
	<u>Handlungsbedarf:</u> Elektrifizierung der Buslinien trägt zur Bereitstellung der geforderten Kapazitäten unter wirtschaftlichen und ökologischen Aspekten sowie einer langfristigen Sicherung der Fahrplanstabilität bei (HB_V11).		
	<u>Teilstrategien:</u> Erhöhung Kapazität und Fahrplanstabilität im Bereich des öffentlichen Verkehrs (TS_ÖV3). Zudem können durch die Elektrifizierung der Hauptbuslinien im Stadt- raum Zürich die Immissionsbelastungen gesenkt werden.		
	<u>Bezug zu Massnahmen AP1, AP2, nationalen Massnahmen:</u> -		
Relevanz	<u>Begründung:</u> Gewährleistung einer nachhaltigen und attraktiven Erschliessung des ETH- Standorts Hönggerberg auch bei steigender Nachfrage aufgrund des Ausbaus der Science City. Die Umstellung der beiden Hauptbuslinien auf Trolleybus trägt dazu bei, die hohen Umweltziele der Stadt Zürich (2000-Watt-Gesellschaft) zu erreichen.		
Machbarkeit	Die Linien werden heute bereits mit Gelenkautobussen bedient. Die angestrebte Befahr- barkeit mit Doppelgelenk-Trolleybussen wurde mittels Testfahrten nachgewiesen, die An- passungen von Haltestellen wurden planerisch angegangen. Projekthalt ist der Bau der Fahrleitung und der Stromversorgung. Dank flexiblem Einsatz von Masten und Mauerha- ken sind keine bautechnischen Schwierigkeiten zu erwarten.		
Reifegrad	<input type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 2	<u>Begründung:</u> Machbarkeitsstudie vorhanden	
Realisierungshori- zont	<u>Baubeginn:</u> <input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig) <u>Inbetriebnahme:</u>	Verant- wortung	<u>Massnahmenträger:</u> Stadt Zürich <u>Weitere Beteiligte:</u> Kanton Zürich (Ver- kehrsfonds)



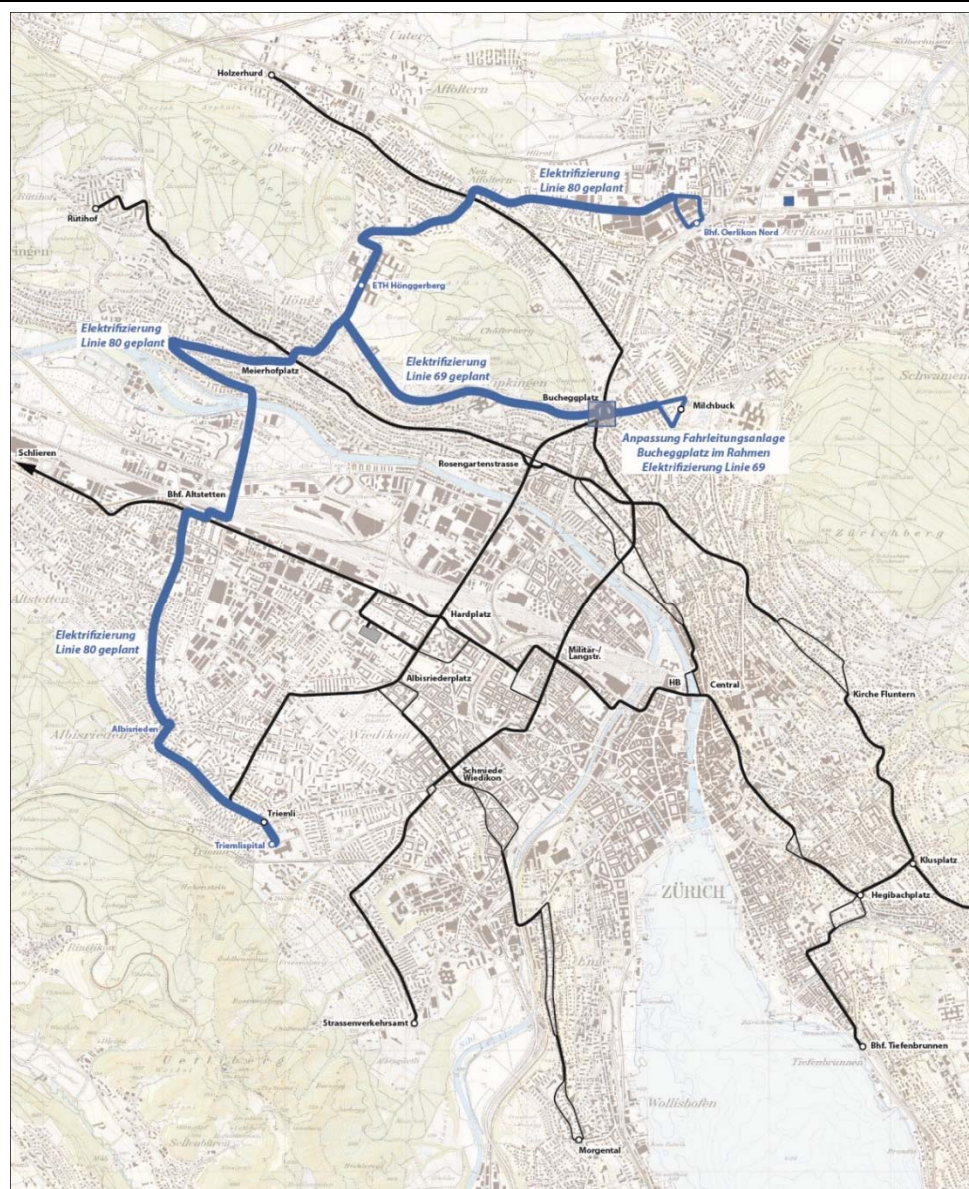
Kosten (exkl. MwSt.)	<u>Investitionskosten:</u> Fahrleitungen: CHF 47 Mio. Kostengenauigkeit: +/- 30 % Betr.kosten/Jahr: CHF 0.2 Mio.	Mitfinan- zierbar- keit NAF	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte
--------------------------------	---	--	--

Beschreibung der Massnahme

Ausgangslage, Problem, Ziele	<p>Die Stadt Zürich verfügt über ein dichtes Trolleybusnetz; es werden aber immer noch verschiedene Hauptbuslinien mit Dieselmotoren betrieben. In den kommenden Jahren steht eine grössere Ersatzbeschaffung von Dieselmotoren an. Im Hinblick auf diese Beschaffung wurde geprüft, mit welcher Antriebstechnologie das Hauptbusnetz künftig betrieben werden soll. Dafür wurden betriebliche (z.B. Fahrzeuggrösse, Streckentopographie), ökologische (z.B. CO₂- und Schadstoffemissionen, Lärm, Energieverbrauch) und ökonomische Aspekte (Investitions- und Betriebskosten, Wirtschaftlichkeit) einbezogen.</p> <p>Der öffentliche Verkehr soll mithelfen die hohen Umweltziele zu erreichen, die sich die Stadt Zürich unter dem Titel «Nachhaltige Stadt Zürich - auf dem Weg zur 2000-Watt-Gesellschaft» gesteckt hat. Zudem hat der Stadtrat die «Charta für eine nachhaltige städtische Mobilität» vom 20. Januar 2010 genehmigt und unterzeichnet. Auch der Regierungsrat strebt auf kantonaler Ebene klima- und energiepolitische Ziele an, insbesondere eine Reduktion der CO₂-Emissionen durch Substitution fossiler Energieträger. Der ÖV soll dazu einen Beitrag durch weitere Senkung seines Energieverbrauchs pro Person und Kilometer leisten. Und die erwartete Verkehrszunahme soll keinen zusätzlichen CO₂-Ausstoss verursachen. Zudem empfiehlt eine Studie im Auftrag des ZVV, den Ersatz von Dieselmotorslinien durch Trolleybuslinien in Gebieten mit hohem Fahrgastaufkommen zu prüfen.</p>
Massnahme	<p>Die Trolleybusstrategie baut auf einer Weiterentwicklung des Trolleybusnetzes auf. Aus wirtschaftlichen und ökologischen Kosten-/Nutzenüberlegungen ist die Priorität auf einen Ausbau des Trolleybusnetzes für Linien mit einer hohen Nachfrage bzw. grossem Entwicklungspotenzial zu legen. In einer ersten Etappe sollen deshalb die bestehenden Linien 69 und 80 elektrifiziert werden. Das Risiko von Fehlinvestitionen auf diesen Linien ist gering, da es sich aus Sicht Stadt- und Nachfrageentwicklung auch langfristig um wichtige ÖV-Achsen mit hohem Nachfragepotenzial handelt.</p>
Bezug zu anderen AP- Massnahmen und Akteuren	-



Karte



Legende: schwarz = bestehende Trolleybuslinien / blau = geplante Trolleybuslinien

Zeitplan, Meilensteine, Be- schlüsse

Bisher:

- 2010/2011 Trolleybusstrategie VBZ
- 2011 Angebots- und Betriebskonzept
- 2012 Zustimmung des Stadtrats zur Trolleybusstrategie
- 2015 Aufnahme in die ZVV-Strategie 2018-2021
- 2015 Fahrleitungsprojekt Linie 69 (Linie 80: 2016)

Vorgesehen:

- 2017 Kreditvorlage
- 2018/2019 Einreichung Plangenehmigung Linie 69 (Linie 80: 2020-2021)
- 2019 Baubeginn Linie 69 (Linie 80: 2021)
- Dezember 2019 Betriebsaufnahme Linie 69 (Linie 80: Dezember 2022)



Bezug zu anderen Planungen und Akteuren	-
Bezug zum Richtplan	Die Elektrifizierung beider Buslinien ist im regionalen Richtplan festgesetzt.
Weitere Bemerkungen, Hinweise	-

Beschreibung der Teilmassnahmen

Titel und Beschreibung		Massnahmen-träger	Meilensteine	Kosten (Mio. CHF. exkl. MwSt.)
a	Elektrifizierung Buslinie 69	Stadt Zürich	• siehe oben	10.0
b	Elektrifizierung Buslinie 80	Stadt Zürich	• siehe oben	37.0
Gesamtkosten (+/- 30 %)				47.0

Nutzen

WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern

1	Fuss- und Veloverkehr	keine Relevanz/Wirkung
2	Öffentliches Verkehrssystem	Höhere Fahrplanstabilität, Flexibilität bezgl. Gefässgrössen
3	Strassennetz	keine Relevanz/Wirkung
4	Erreichbarkeit	keine Relevanz/Wirkung
5	Intermodalität	keine Relevanz/Wirkung
6	Nachfrageseitige Massnahmen	Grössere Akzeptanz Trolleybus bei Kunden gegenüber Dieselbus
7	Güterverkehr	keine Relevanz/Wirkung
8	Freizeitverkehr	keine Relevanz/Wirkung

WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern

1	Konzentration	Trolleybus mit fester Infrastruktur zeigt eine langfristige, wichtige städtische ÖV-Achse an und gibt damit Planungssicherheit
2	Zersiedelung	keine Relevanz/Wirkung
3	Qualität öffentliche Räume	Geringere Immissionen durch Busbetrieb an Umsteigeknoten und an städtischen Plätzen



WK3: Verkehrssicherheit erhöhen		
1	Objektive Sicherheit	keine Relevanz/Wirkung
2	Subjektive Sicherheit	keine Relevanz/Wirkung
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern		
1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	Reduktion der Luftschadstoff- und CO2-Emissionen durch Ersatz der Dieselbusse.
2	Lärmimmissionen	Die Lärmimmissionen im gesamten Streckenverlauf der Linien 69 und 80 werden durch den Einsatz von Trolleybussen gesenkt – insbesondere entlang der langen Steigungsstrecken. Die Aufenthaltsqualität kann u.a. an folgenden Plätzen erhöht werden, da das lärmintensive An- und Abfahren entfällt: Bahnhof Oerlikon Nord, ETH Hönggerberg, Meierhofplatz, Lindenplatz, Triemli.
3a	Flächenbeanspruchung	keine Relevanz/Wirkung
3b	Natur- und Landschaftsräume	keine Relevanz/Wirkung
Priorität		
Priorität	A	<u>Begründung:</u> Mitfinanzierbarkeit gegeben; agglomerationsrelevant; gutes KNV; Bau- und Finanzreife voraussichtlich innerhalb von vier Jahren nach Annahme der Programmbotschaft erreicht (Reifegrad 2 bereits erreicht).
Quellen		
1	Trolleybusstrategie, VBZ, 2010/2011	
2	Angebots- und Betriebskonzept, VBZ, 2011	
3	ZVV-Strategie 2018-2021, ZVV.	

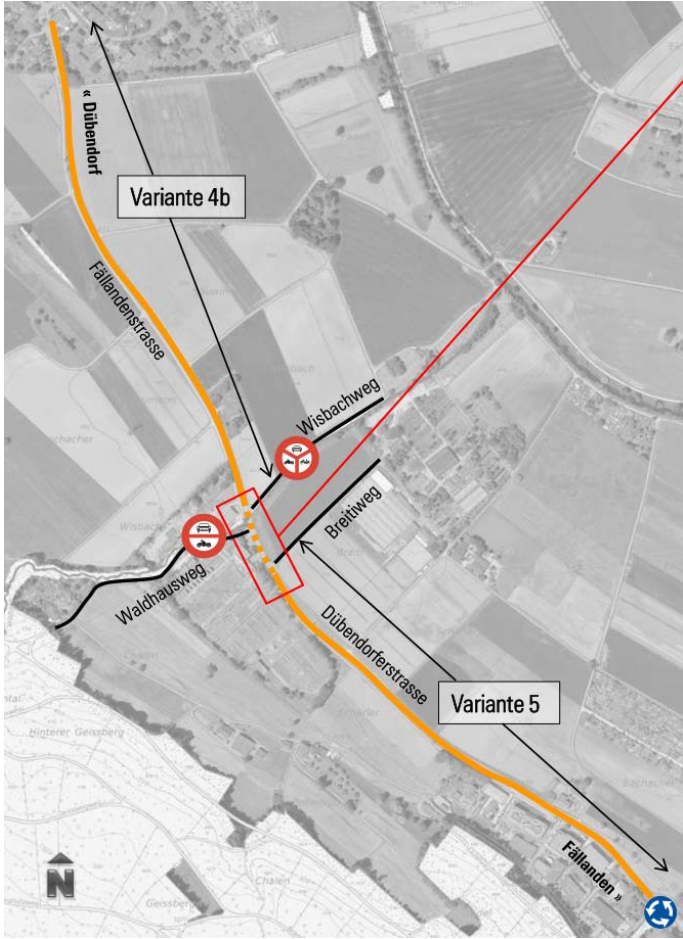


Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal, 3. Generation

Massnahme Massnahmen- paket	Glattal – Busspur Fällanden-Dübendorf	ID	G_ÖV1
		ARE-Code	-
		Priorität	A

Massnahmen- typ	<input type="checkbox"/> Gesamtverkehr <input checked="" type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur <input type="checkbox"/> Siedlung <input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
Massnahmenkate- gorie	Bus/Strasse		
Zweckmässigkeit	<u>Zukunftsbild:</u> Steigerung Attraktivität des ÖV-Systems und Stärkung wichtiger ÖV-Achse um wachsende Verkehrsnachfrage und erwünschte Verkehrsverlagerung zum ÖV zur bewältigen		
	<u>Handlungsbedarf:</u> <ul style="list-style-type: none">• Weiterentwicklung des ÖV-Angebots (HB_V2)• Aufwertung der ÖV-Verbindung zwischen Ortszentren im Glattal (HB_V7)• Fahrplanstabilität erhöhen (HB_V11)		
	<u>Teilstrategien:</u> <ul style="list-style-type: none">• Weiterentwicklung Busnetz (TS_ÖV2)• Erhöhung Fahrplanstabilität (TS_ÖV3)		
	<u>Bezug zu Massnahmen AP1, AP2, nationalen Massnahmen:</u> -		
Relevanz	<u>Begründung:</u> Die Massnahme trägt zur Attraktivierung des ÖV und damit zur Erreichung der Modalsplitziele bei.		
Machbarkeit	Machbarkeit wurde mit einer Studie (1) nachgewiesen.		
Reifegrad	<input type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 2	<u>Begründung:</u> Ableitung aus Problemanalyse, entspricht Zukunftsbild und Teilstrategien, Grobkosten +/- 30% abgeschätzt, Wirkung ist grob beurteilt, Studie (1) liegt vor	
	<u>Baubeginn:</u> <input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	Verant- wortung	<u>Massnahmenträger:</u> Kanton Zürich <u>Weitere Beteiligte:</u> Stadt Dübendorf, Gemeinde Fällanden
Kosten (exkl. MwSt.)	<u>Investitionskosten:</u> 3 Mio. CHF Kostengenauigkeit: +/- 30 %	Mitfinan- zierbar- keit NAF	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte



Beschreibung der Massnahme	
Ausgangslage, Problem, Ziele	Auf der Fällandenstrassen, welche zwischen Dübendorf und Fällanden verläuft, verkehren 4 Buslinien. Die Fällandenstrasse ist Teil der Regionalen Verbindungsstrasse (RVS) Dübendorf - Fällanden und mündet in Dübendorf in den sogenannten „Nüsslikreisel“. Die 4 Buslinien, welche auf der Fällandenstrasse in Richtung Dübendorf und weiter nach Stettbach verkehren, weisen vor dem Knoten „Nüsslikreisel“ vor allem in der Morgenspitzenstunde Verlustzeiten auf.
Massnahme	<p>Es ist ein neuer Busstreifen in Mittellage im nördlichen Teil (Variante 4b gemäss Karte) zwischen Fällanden und Dübendorf vorgesehen, bei Erhalt des Rad- und Fussweges. Im südlichen Abschnitt (Variante 5 gemäss Karte) soll der bestehende Busstreifen in Seitenlage neu in Mittellage genommen werden, damit Busse in beide Richtungen den Busstreifen nutzen können. Dadurch wird die Umgestaltung der Haltestelle Bruggacher nötig. Zusätzlich soll eine Stauraumüberwachung vor dem Nüsslikreisel eingerichtet werden, um die Buspriorisierung zu ermöglichen.</p> <p>Im Übergangsbereich vom nördlichen zum südlichen Teil werden zur Gewährleistung der nötigen Erschliessungen von Gewerbe und Häusern weitere Anpassungen im Strassenraum nötig (Lichtsignalanlagen, Markierungen, geänderte Verkehrsführung).</p>
Bezug zu anderen AP-Massnahmen und Akteuren	-
Karte	 <p>Quelle: Verkehrsstudie Dübendorf – Fällandenstrasse, tribus verkehrsplanung ag, 2016</p>



Zeitplan, Meilensteine, Beschlüsse	<u>Bisher:</u> <ul style="list-style-type: none">Erstellung Studie mit Richtkosten (Januar 2016) <u>Vorgesehen:</u> <ul style="list-style-type: none">Abstimmung mit Fällanden betreffend Lösung Übergangsbereich (Herbst 2016)
Bezug zu anderen Planungen und Akteuren	Massnahme ist mit Handlungsfeld 3 der Verkehrssteuerung Dübendorf [1] abgestimmt. Dort ist ein Überlastungsschutz für die Fällanden- und Höglerstrasse angedacht.
Bezug zum Richtplan	-
Weitere Bemerkungen, Hinweise	-

Nutzen		
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern		
1	Fuss- und Veloverkehr	Keine Relevanz
2	Öffentliches Verkehrssystem	Attraktivierung von 4 Buslinien durch Verbesserung der Fahrplanstabilität und Verminderung von Verlustzeiten
3	Strassennetz	Keine Relevanz
4	Erreichbarkeit	Verbesserung der Erreichbarkeit des Entwicklungsgebiets Dübendorf-Stettbach (kantonales Zentrumsgebiet)
5	Intermodalität	Keine Relevanz
6	Nachfrageseitige Massnahmen	Keine Relevanz
7	Güterverkehr	Keine Relevanz
8	Freizeitverkehr	Keine Relevanz
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
1	Konzentration	Keine Relevanz
2	Zersiedelung	Keine Relevanz
3	Qualität öffentliche Räume	Keine Relevanz
WK3: Verkehrssicherheit erhöhen		
1	Objektive Sicherheit	Keine Relevanz
2	Subjektive Sicherheit	Keine Relevanz



WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern		
1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	Potenzieller Modalshift vom MIV auf den ÖV
2	Lärmimmissionen	Keine Relevanz
3a	Flächenbeanspruchung	Möglicherweise ist im nördlichen Teil (Variante 4b gemäss Karte) ist zusätzliche Landbeanspruchung erforderlich
3b	Natur- und Landschaftsräume	Keine Relevanz
Priorität		
Priorität	A	<u>Begründung:</u> Mitfinanzierbarkeit gegeben; agglomerationsrelevant; gutes KNV; Bau- und Finanzreife voraussichtlich innerhalb von vier Jahren nach Annahme der Programmbotschaft erreicht (Reifegrad 2 bereits gegeben).
Quellen		
1	Verkehrssteuerung Dübendorf, Arbeitsbericht, AFV, November 2012	
2	Verkehrsstudie Dübendorf – Fällandenstrasse, tribus verkehrsplanung ag, 2016	



Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal, 3. Generation

Massnahme Massnahmenpaket	Kloten/Bassersdorf –Verlängerung Stadtbahn Flughafen – Kloten Industrie – Bassersdorf	ID	G_ÖV2
		ARE-Code	0261-1.2.098 0261-1.2.099
	Flughafen – Kloten Industrie	Priorität	B
	Kloten Industrie – Bassersdorf Bahnhof	Priorität	C
Massnahmen-typ	<input type="checkbox"/> Gesamtverkehr <input checked="" type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur <input type="checkbox"/> Siedlung <input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
Massnahmenkategorie	Tram/Strasse		
Zweckmässigkeit	<p><u>Zukunftsbild:</u> Die Massnahmen bildet die Grundlage um das Gebiet Flughafen – Kloten – Bassersdorf gemäss Zukunftsbild zu entwickeln. Sie dient als Katalysator für das Siedlungsgebiet und trägt dazu bei, dass die Modalsplit-Ziele erreicht werden können.</p> <p>Damit leistet die Massnahme folgenden Beitrag zur Realisierung des Zukunftsbilds:</p> <ul style="list-style-type: none">• Eine Stadtbahn verbindet den Flughafen mit Kloten und hat zur Entwicklung dieses Übergangsraums beigetragen.• Die Bedeutung der öffentlichen Verkehrssysteme ist im Glattal gesteigert.• Die Entwicklungsgebiete sind im Glattal mit massgeschneiderten Transportsystemen erschlossen.		
	<p><u>Handlungsbedarf:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Mit der Stadtbahn werden die Räume Flughafen, Kloten und Bassersdorf miteinander verbunden (HB_S&L6, HB_V5).• Entlang der Stadtbahn gilt es städtebaulich aufzuwerten (HB_S&L4).• Der ÖV wird weiterentwickelt und die geforderten Kapazitäten unter wirtschaftlichen und ökologischen bereitgestellt (HB_V2, HB_V11).		
	<p><u>Teilstrategien:</u> Entwicklung und Gestaltung des Übergangsraums Flughafen – Kloten - Bassersdorf (TS_S1, TS_S3). Verkehrsseitig ist die Massnahme dem öffentlichen Verkehr mit Realisierung und Weiterentwicklung des Netzes sowie damit verbundenen gesamtverkehrlichen Verbesserungen einzuordnen (TS_GV1, TS_ÖV2, TS_MIV1, TS_LV1, TS_LV2).</p>		
	<p><u>Bezug zu Massnahmen AP1, AP2, nationalen Massnahmen:</u></p> <p>Die Massnahme war bereits im AP2 enthalten:</p> <ul style="list-style-type: none">• 0261-1.2.098, Kloten / Bassersdorf - Verlängerung Stadtbahn Flughafen - Kloten Industrie - Bassersdorf - Etappe 1, Priorität B• 0261-1.2.099, Kloten / Bassersdorf - Verlängerung Stadtbahn Flughafen - Kloten Industrie - Bassersdorf - Etappe 2, Priorität C		



Relevanz	<u>Begründung:</u> Die Stadtbahnverlängerung trägt zur Erreichung der Modalsplit-Ziele bei und dient gemäss dem Zukunftsbild als Katalysator für die dynamische Siedlungsentwicklung in diesem Raum. Besonders relevant ist die räumliche Aufwertung zwischen Flughafen und Kloten sowie die städtebauliche Aufwertung des Zentrumsgebietes Kloten mit einer hochwertigen ÖV-Achse.		
Machbarkeit	Die Machbarkeit ist im Rahmen des Vorprojekts in der 1. Etappe der Glattalbahn sowie in den Vertiefungsstudien nachgewiesen worden.		
Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2	<u>Begründung:</u> Vorprojekt für Abschnitt Flughafen – Kloten Industrie vorhanden. Industrie Kloten – Bassersdorf Vertiefungsstudie mit Linienführung vorhanden.	
Realisierungshorizont	<u>Baubeginn:</u> <input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig) <u>Inbetriebnahme:</u> Dez. 2025	Verantwortung	<u>Massnahmenträger:</u> Kanton Zürich <u>Weitere Beteiligte:</u> Stadt Kloten, Gemeinde Bassersdorf
Kosten (exkl. MwSt.)	<u>Investitionskosten:</u> 280 Mio. CHF (Basis Glattalbahn 47.3 Mio. CHF/km) Kostengenauigkeit: +/- 25% <u>Betriebskosten/Jahr:</u> ca. 4.5 Mio. CHF (15'-Takt)	Mitfinanzierbarkeit NAF	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte

Beschreibung der Massnahme

Ausgangslage, Problem, Ziele	<p>Der Siedlungsübergang zwischen dem Flughafen und Kloten ist heute nicht geklärt. Das Stadtzentrum Kloten ist ungenügend an den Flughafen Kloten angebunden. Für diesen Raum wurde 2010 eine Testplanung durchgeführt. Der Raum Flughafen / Kloten verfügt über Entwicklungspotenzial und hat die Notwendigkeit einer hochwertigen ÖV-Achse unterstrichen.</p> <p>Kloten Industrie ist ein Entwicklungsgebiet welches über massgebliches Entwicklungspotenzial verfügt und bisher nur mit regionalen Buslinien erschlossen wird. Die Verlängerung der Stadtbahn dient als Katalysator für die verdichtete Siedlungsentwicklung und um die zu erwartenden Nachfrageströme zu bewältigen.</p> <p>In Bassersdorf ist die Bevölkerung in den letzten Jahren stark gewachsen. Das Ortszentrum wird neu gestaltet und verdichtet. Weiteres Wachstumspotenzial liegt im Industriegebiet und im Bahnhofsgelände. Die Stadtbahn gilt als Chance für eine Neugestaltung der Hauptstrasse im Zentrum und für die Bewältigung des künftigen Verkehrsaufkommens. Mit dem Anschluss an den S-Bahnhof Bassersdorf entsteht ein guter Zugang zu den Entwicklungsgebieten auch aus Richtung Winterthur.</p>
-------------------------------------	--



Massnahme	<p>Abschnitt Flughafen - Kloten Industrie:</p> <p>Die verlängerte Stadtbahn verbindet den Flughafen besser mit dem Stadtzentrum Kloten und erschliesst das Industriegebiet hochwertig mit dem öffentlichen Verkehr. Die Stadtbahn führt vom Flughafen via Altbach-Steinackerstrasse ins Industriegebiet Kloten.</p> <p>Abschnitt Kloten Industrie - Bassersdorf:</p> <p>In Bassersdorf wird die Stadtbahn auf der Klotenerstrasse via Löwenkreisel zum Bahnhof Bassersdorf geführt. Mit der Erstellung der Stadtbahn kann der betroffene Strassenraum städtebaulich aufgewertet werden, sowie ein Impuls für eine Entwicklung in Kloten gegeben werden. Das Nachfragepotential wird auf 12'000 Personen pro Tag im Abschnitt Flughafen – Kloten Industrie geschätzt.</p>
Bezug zu anderen AP-Massnahmen und Akteuren	-
Karte	
Zeitplan, Meilensteine, Beschlüsse	<p><u>Bisher:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Vertiefungsstudie 2008• Vertiefungsstudie Kloten-Altbach 2009 / 2010• Strategie 2018 – 2021 ZVV (Bedeutung Stadtbahn explizit verdeutlicht und hervorgehoben:<ul style="list-style-type: none">○ Etappe 2a: Flughafen – Kloten Industrie (Priorität B; in ZVV Strategie enthalten)○ Etappe 2b: Kloten Industrie – Bassersdorf Bahnhof (Priorität C; in ZVV Strategie nicht enthalten) <p><u>Vorgesehen:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Vorprojekt Etappe 2a: ab 2018• Vorprojekt Etappe 2b: ab 2023



Bezug zu anderen Planungen und Akteuren	-
Bezug zum Richtplan	<ul style="list-style-type: none">• Eintrag im rechtskräftigen, kantonalen Richtplan vorhanden• Eintrag im regionalen Richtplan vorhanden
Weitere Bemerkungen, Hinweise	-

Beschreibung der Teilmassnahmen

Titel und Beschreibung		Massnahmen-träger	Meilensteine	Kosten (Mio. CHF. exkl. MwSt.)
a	Flughafen – Kloten Industrie	Kanton Zürich	<ul style="list-style-type: none">• Realisierung noch offen, vorgesehen ab 2023• Inbetriebnahme vorgesehen Dez. 2025• (Kostenschätzung: 3.5km à 47.3 Mio. CHF/km)	166
b	Kloten Industrie – Bassersdorf Bahnhof	Kanton Zürich	<ul style="list-style-type: none">• Realisierung noch offen, vorgesehen ab 2028• Inbetriebnahme ca. 2030• (Kostenschätzung: 2.4 km à 47.3 Mio. CHF/km)	114
Gesamtkosten (+/- 25 %)				280

Nutzen

WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern

1	Fuss- und Veloverkehr	Aufwertung durch Neugestaltung der betroffenen Strassenabschnitte.
2	Öffentliches Verkehrssystem	Höhere Fahrplanstabilität und Reduktion von Kapazitätsengpass.
3	Strassennetz	Betroffene Strassenzüge können neugestaltet und optimiert werden.
4	Erreichbarkeit	Direktverbindungen von Kloten über den Flughafen hinaus Richtung Glattbrugg
5	Intermodalität	Höhere Fahrplanstabilität und direkter Zugang zum Stadtbahnnetz
6	Nachfrageseitige Massnahmen	Attraktivitätssteigerung ÖV, Beitrag zur Erhöhung des ÖV-Anteil
7	Güterverkehr	Keinen Relevanz/Wirkung
8	Freizeitverkehr	Attraktivitätssteigerung ÖV, Beitrag zur Erhöhung des ÖV-Anteil



WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
1	Konzentration	Förderung der Siedlungsentwicklung im Übergangsraum Flughafen – Kloten, sowie im ESP Kloten Industrie
2	Zersiedelung	Siedlungsverdichtung an hochwertig erschlossenen Lagen beim bestehenden Siedlungsgebiet
3	Qualität öffentliche Räume	Aufwertung des Übergangsraum Flughafen – Kloten sowie Aufwertung des Strassenraum Richtung Bassersdorf
WK3: Verkehrssicherheit erhöhen		
1	Objektive Sicherheit	Die Aufwertung des öffentlichen Raums steigert die objektive Sicherheit.
2	Subjektive Sicherheit	Die Aufwertung des öffentlichen Raums steigert die subjektive Sicherheit.
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern		
1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	Verringerung der Emissionen, da teilweise Ersatz von Dieselbus.
2	Lärmimmissionen	Verringerung der Emissionen, da teilweise Ersatz von Dieselbus.
3a	Flächenbeanspruchung	Keine Relevanz
3b	Natur- und Landschaftsräume	Keine Relevanz
Priorität		
Priorität	B	<u>Begründung:</u> Mitfinanzierbarkeit gegeben; agglomerationsrelevant; gutes KNV; Bau und Finanzreife innerhalb von vier Jahren nach Annahme der Programmbotschaft aber voraussichtlich noch nicht erreicht. Realisierung erfolgt voraussichtlich ab 2023.
	C	<u>Begründung:</u> Mitfinanzierbarkeit gegeben; agglomerationsrelevant; gutes KNV; Bau und Finanzreife innerhalb von acht Jahren nach Annahme der Programmbotschaft aber voraussichtlich noch nicht erreicht. Realisierung nach Fertigstellung Etappe Flughafen - Kloten Industrie.
Quellen		
1	Vertiefungsstudie Ringbahn Hardwald (Korridorstudien), INFRAS AG und ewp, 2008	
2	Glattalbahn Zusatzabklärungen Linienführung Altbach/Dorfstrasse, ewp, 2009	
3	Glattalbahn Vorstudie Industrie Kloten-Bassersdorf, ewp, 2013	
4	Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal 2. Generation, INFRAS AG, Planpartner AG, Ernst Basler + Partner AG, 2012	
5	Gesamtverkehrskonzept Kloten, ewp, 2013.	
6	Strategie 2018 – 2021 ZVV, ZVV, 2015.	



Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal, 3. Generation

Massnahme Massnahmen- paket	Dübendorf/Dietlikon - Ergän- zung Stadtbahn Giessen - Bahnhof Dübendorf - Flug- platz Dübendorf - Bahnhof Dietlikon	ID	G_ÖV3
		ARE-Code	0261-1.2.012
	Giessen - Bahnhof Dübendorf - Flugplatz Dübendorf	Priorität	B
	Flugplatz Dübendorf - Bahnhof Dietlikon	Priorität	C
Massnahmen- typ	<input type="checkbox"/> Gesamtverkehr <input checked="" type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur <input type="checkbox"/> Siedlung <input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
Massnahmenkate- gorie	Tram/Strasse		
Zweckmässigkeit	<p><u>Zukunftsbild:</u> Die Massnahme bildet die Grundlage um das Gebiet Giessen –Dübendorf – Dietlikon und den Innovationspark gemäss Zukunftsbild zu entwickeln. Sie dient als Katalysator für das Siedlungsgebiet und trägt dazu bei, dass die Modalsplit-Ziele erreicht werden können.</p> <p>Damit leistet die Massnahme folgenden Beitrag zur Realisierung des Zukunftsbilds:</p> <ul style="list-style-type: none">• Eine Stadtbahn verbindet Stettbach/Hochbord mit dem Gewerbegebiet zwischen Giessen und Dübendorf und dem Flugplatz Dübendorf sowie weiter nach Dietlikon und hat zur Entwicklung dieses Übergangsraums beigetragen.• Die Bedeutung der öffentlichen Verkehrssysteme ist im Glattal gesteigert.• Die Entwicklungsgebiete von kantonaler Bedeutung sind im Glattal mit massgeschneiderten Transportsystemen erschlossen. <p><u>Handlungsbedarf:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Mit der Stadtbahn werden die Räume Dübendorf und Dietlikon miteinander verbunden sowie der Innovationspark erschlossen (HB_S&L3, HB_S&L6, HB_V5).• Entlang der Stadtbahn gilt es städtebaulich aufzuwerten (HB_S&L4).• Der ÖV wird weiterentwickelt und die geforderten Kapazitäten unter wirtschaftlichen und ökologischen bereitgestellt (HB_V2, HB_V11). <p><u>Teilstrategien:</u> Entwicklung und Gestaltung des Übergangsraums Dübendorf – Dietlikon sowie aktive Planung des Innovationspark (TS_S1, TS_S2, TS_S3). Verkehrsseitig ist die Massnahme dem öffentlichen Verkehr mit Realisierung und Weiterentwicklung des Netzes sowie damit verbundenen gesamtverkehrlichen Verbesserungen einzuordnen (TS_GV1, TS_ÖV2, TS_MIV1, TS_LV1, TS_LV2).</p> <p><u>Bezug zu Massnahmen AP1, AP2, nationalen Massnahmen:</u></p> <p>Die Massnahme war bereits im AP2 mit Priorität B/C enthalten (0261-1.2.012).</p>		



Relevanz	<u>Begründung:</u> Die Stadtbahnverlängerung trägt zur Erreichung der Modalsplit-Ziele bei und dient gemäss dem Zukunftsbild als Katalysator für die dynamische Siedlungsentwicklung in diesem Raum. Besonders relevant ist die räumliche Aufwertung zwischen Giessen und Flugplatz Dübendorf sowie die städtebauliche Aufwertung des Zentrumsgebietes Dübendorf mit einer hochwertigen ÖV-Achse.		
Machbarkeit	Die Machbarkeit ist im Rahmen der Vertiefungsstudie Ringbahn Hardwald (Korridorstudien) von 2008 sowie der Vertiefungsstudie „Achse Bhf. Dübendorf - Wangenstrasse“ von 2011 nachgewiesen worden.		
Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2	<u>Begründung:</u> Korridor- und Vertiefungsstudien mit Linieneinführung für Abschnitt Giessen – Flugplatz Dübendorf sowie Flugplatz Dübendorf - Bahnhof Dietlikon vorhanden.	
Realisierungshorizont	<u>Baubeginn:</u> <input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input checked="" type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig) <u>Inbetriebnahme:</u> Baubeginn vorgesehen ab 2026 in Abhängigkeit von Entwicklung Innovationspark	Verantwortung	<u>Massnahmenträger:</u> Kanton Zürich <u>Weitere Beteiligte:</u> Gemeinde Dietlikon, Gemeinde Dübendorf
Kosten (exkl. MwSt.)	<u>Investitionskosten:</u> 237 Mio. CHF (Basis Glattalbahn 47.3 Mio. CHF/km) Kostengenauigkeit: +/- 25% Betriebskosten/Jahr: ca. 5 Mio. CHF/Jahr (15'-Takt)	Mitfinanzierbarkeit NAF	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte

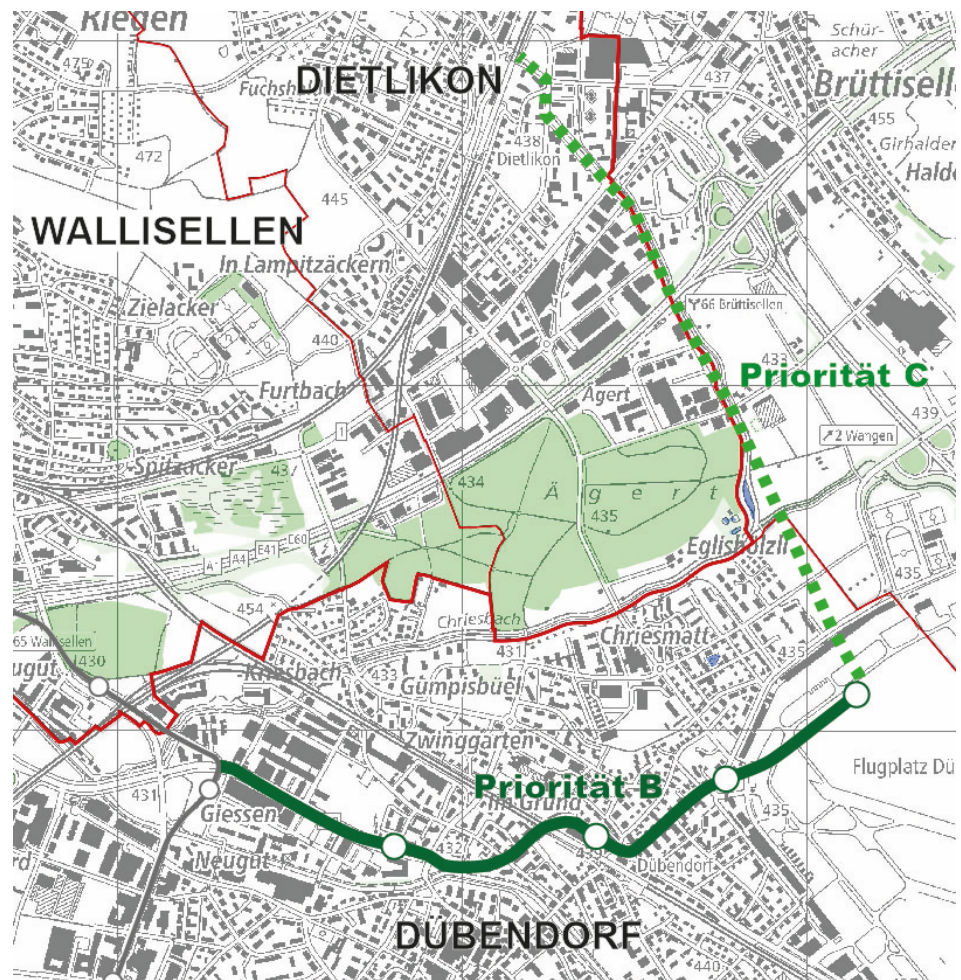
Beschreibung der Massnahme

Ausgangslage, Problem, Ziele	<p>Mittlerweile liegt der Kantonale Gestaltungsplans mit UVP „Nationaler Innovationspark, Hubstandort Zürich“ für die Festsetzung vor. Dieser besteht aus den Kernelementen Situationsplan und Vorschriften sowie einem Planungsbericht, wobei die Inhalte auf dem Richtprojekt basieren, welches als Studienverfahren 2014 erarbeitet wurde. Mit dem kantonalen Gestaltungsplan werden die planungs- und baurechtlichen Grundlagen geschaffen und die Entwicklung konkretisiert. Der Innovationspark Dübendorf wurde zudem 2015 im kantonalen Richtplan verankert.</p> <p>Die Testplanung „Raumentwicklung Flugplatzareal Dübendorf“, die zwischen 2008 und 2010 durchgeführt wurde, zeigt für die an das Flugplatzareal angrenzenden Gebiete grosse Entwicklungspotenziale in Form von Baulücken und aufgrund eines Ausbaugrads, der heute oft nicht über 50% liegt, Nachverdichtungspotenzial im Bestand. Diese Potentiale wurden bisher nicht zuletzt aufgrund der abwartenden Haltung vieler Grundeigentümer nicht realisiert.</p>
-------------------------------------	---

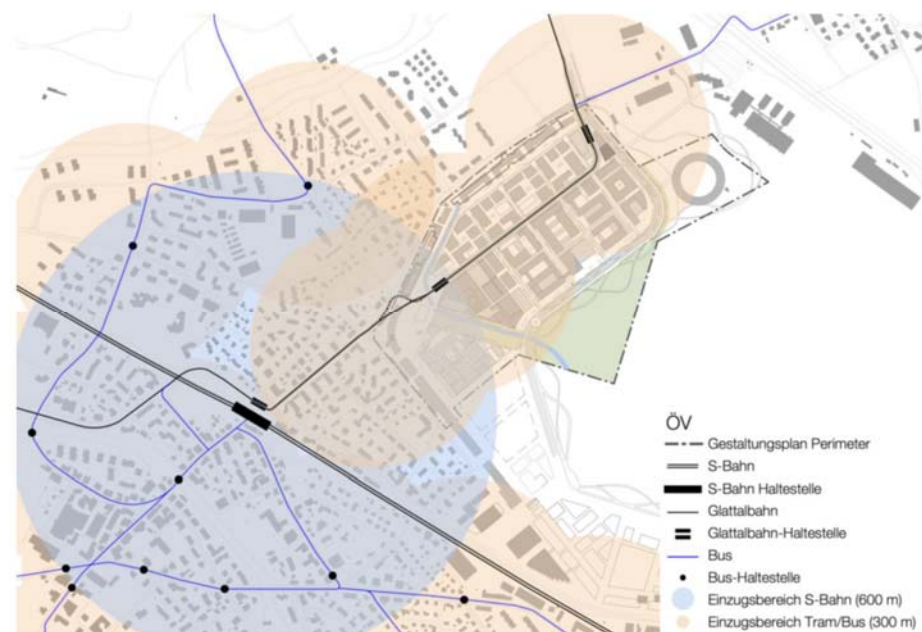


	<p>In Dübendorf ist die Bevölkerung in den letzten Jahren stark gewachsen. Im Ortszentrum und um das Bahnhofsumfeld liegen noch viele Potenziale brach, was in Dübendorf erkannt wurde. Weiteres Wachstumspotenzial liegt im Gewerbegebiet zwischen Giessen und Bahnhof Dübendorf. Hier stehen bereits Betriebe mit grosser Bedeutung wie Empa und Givaudan, aber auch hier bestehen immer noch grosse Baulandreserven sowie Potenzial für eine Entwicklung nach Innen.</p> <p>Die Verlängerung der Stadtbahn dient als Katalysator für die verdichtete Siedlungsentwicklung und zur Bewältigung der zu erwartenden Nachfrageströme. Um die Entwicklung steuern zu können, hat die Stadt Dübendorf die Verfügung einer Planungszone (Planungsstopp) beim Kanton veranlasst, unter anderem mit dem Ziel, das Trasse für die Glattalbahn sichern zu können. 2014 wurde daraufhin die kommunale Testplanung Wangenstrasse durchgeführt. Die Planung hat unter anderem ergeben, dass im Flugfeldquartier und im Quartier am Chrebschüsselibach eine Verdichtung durch 4- und 5-geschossige Bauten ermöglicht werden soll.</p>
Massnahme	<p>Abschnitt Giessen - Flugplatz Dübendorf:</p> <p>Ein zusätzlicher Ast der bereits bestehenden Glattalbahn ab Stettbach verbindet mit einem Abzweiger in Giessen das Gewerbegebiet zwischen Giessen und Bahnhof Dübendorf und führt weiter zum Flugplatz Dübendorf (über nordwestlichen Teil des heutigen Flugplatzareals). Das Nachfragepotenzial steht in Abhängigkeit mit den Entscheiden rund um den Flugplatz Dübendorf. Das Entwicklungspotenzial ist vergleichbar mit demjenigen der bestehenden Glattalbahn.</p> <p>Abschnitt Flugplatz Dübendorf - Bahnhof Dietlikon:</p> <p>Mit der Verknüpfung am Bahnhof Dietlikon wird die Netzwirkung der Erschliessung des Gebietes mit dem öffentlichen Verkehr weiter verbessert. Da das Gebiet zwischen dem Flugplatz Dübendorf und Dietlikon zeitlich später entwickelt wird, wird dieser Abschnitt als C-Massnahme geplant.</p>
Bezug zu anderen AP-Massnahmen und Akteuren	<p>AP3:</p> <ul style="list-style-type: none">• Zürich – Weiterentwicklung Zentrumsgebiete Hochbord-Stettbach und Zürich Nord/Opfikon (Z_S2)• Glattal – Innovationspark Zürich / Wangenstrasse / Bahnhof Nord Dübendorf (G_S2)• Dübendorf – Aufwertung ÖV-Drehscheibe (G_GV4)• Dietlikon – Bushof beim Bhf. Dietlikon (G_GV5a)• Dietlikon – Personenunterführung Bhf. Dietlikon (G_GV5b)• Glattal – Aufwertung Ortsdurchfahren Priorität A: Dübendorf – Überlandstrasse (G_GV6c)• Glattal – Fussverkehr Priorität A: Dübendorf – Ausbau Bahnstufunterführung (G_LV5d)

Karte



Quelle: AFV



Nationaler Innovationspark, Hubstandort Zürich: Erschliessungsschema ÖV

Quelle: IBV Hüsler



Zeitplan, Meilensteine, Beschlüsse	<u>Bisher:</u> <ul style="list-style-type: none">• Testplanung Flugplatz Dübendorf 2009• Gebietsmanagement Flugplatz Dübendorf 2010• Vertiefungsstudie „Achse Bhf. Dübendorf - Wangenstrasse“ 2011• Kantonaler Gestaltungsplan mit UVP „Nationaler Innovationspark, Hubstandort Zürich“ 2015• Strategie 2018 – 2021 ZVV (Bedeutung Stadtbahn explizit verdeutlicht und hervorgehoben) <u>Vorgesehen:</u> <ul style="list-style-type: none">• Festsetzung kantonalen Gestaltungsplan Innovationspark 2016/17• Vorprojekt 2021 (in Abhängigkeit Entwicklung Innovationspark)
Bezug zu anderen Planungen und Akteuren	<ul style="list-style-type: none">• Masterplanung Gebiet Giessen – Dübendorf – Dietlikon
Bezug zum Richtplan	Es besteht Notwendigkeit eines Eintrags im kantonalen Richtplan. <ul style="list-style-type: none">• Eintrag im rechtskräftigen, kantonalen Richtplan bereits vorhanden• Eintrag im regionalen Richtplan vorhanden
Weitere Bemerkungen, Hinweise	-

Beschreibung der Teilmassnahmen				
Titel und Beschreibung		Massnahmen-träger	Meilensteine	Kosten (Mio. CHF. exkl. MwSt.)
a	Giessen – Bahnhof Dübendorf - Flugplatz Dübendorf	Kanton Zürich	<ul style="list-style-type: none">• Realisierung in Abhängigkeit Entwicklung Innovationspark• Kosten: 2.7km à 47.3 Mio./km	128
b	Flugplatz Dübendorf – Bahnhof Dietlikon	Kanton Zürich	<ul style="list-style-type: none">• Realisierung nach 2022 (in Abhängigkeit Entwicklung Innovationspark)• Kosten: 2.3km à 47.3 Mio./km	109
Gesamtkosten (+/- 25 %)				237

Nutzen		
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern		
1	Fuss- und Veloverkehr	Aufwertung durch Neugestaltung der betroffenen Strassenabschnitte.
2	Öffentliches Verkehrssystem	Neues ÖV-Angebot in Entwicklungsgebiet von Beginn an und damit Beitrag zu Erhöhung des ÖV-Anteil (Ziel: bimodal 60% ÖV).
3	Strassennetz	Betroffene Strassenzüge können neugestaltet und optimiert werden.



4	Erreichbarkeit	Direktverbindungen über den Flughafen hinaus Richtung Stettbach
5	Intermodalität	Direkter Zugang zum Stadtbahnnetz
6	Nachfrageseitige Massnahmen	Attraktivitätssteigerung ÖV, Beitrag zur Erhöhung des ÖV-Anteil
7	Güterverkehr	Keinen Relevanz/Wirkung
8	Freizeitverkehr	Attraktivitätssteigerung ÖV, Beitrag zur Erhöhung des ÖV-Anteil
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
1	Konzentration	Förderung der Siedlungsentwicklung im Übergangsraum Dübendorf – Dietlikon, sowie im Innovationspark Flugplatz Dübendorf
2	Zersiedelung	Siedlungsverdichtung an hochwertige erschlossenen Lagen beim bestehenden Siedlungsgebiet
3	Qualität öffentliche Räume	Aufwertung des Übergangsraum Stettbach-Dübendorf – Dietlikon sowie Aufwertung des Strassenraum in der Wangenstrasse
WK3: Verkehrssicherheit erhöhen		
1	Objektive Sicherheit	Die Aufwertung des öffentlichen Raums steigert die objektive Sicherheit.
2	Subjektive Sicherheit	Die Aufwertung des öffentlichen Raums steigert die subjektive Sicherheit.
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern		
1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	Verringerung der Emissionen, da Ersatz von heutiger Nutzung durch Aviatik
2	Lärmimmissionen	Verringerung der Emissionen, da Ersatz von heutiger Nutzung durch Aviatik
3a	Flächenbeanspruchung	Keinen Relevanz/Wirkung
3b	Natur- und Landschaftsräume	Keinen Relevanz/Wirkung
Priorität		
Priorität	B	<u>Begründung:</u> Mitfinanzierbarkeit gegeben; agglomerationsrelevant; gutes KNV; Bau und Finanzreife innerhalb von vier Jahren nach Annahme der Programmbotschaft aber voraussichtlich noch nicht erreicht. Planung beider Abschnitte gemäss Liste der Teil-massnahmen erfolgt gemeinsam. Realisierung erfolgt voraussichtlich ab 2023 (in Ab-hängigkeit Entwicklung Innovationspark).
	C	<u>Begründung:</u> Mitfinanzierbarkeit gegeben; agglomerationsrelevant; gutes KNV; Bau und Finanzreife innerhalb von acht Jahren nach Annahme der Programmbotschaft aber voraussichtlich noch nicht erreicht. Realisierung voraussichtlich nach Etappe Giessen – Bahnhof Dübendorf – Flugplatz Dübendorf



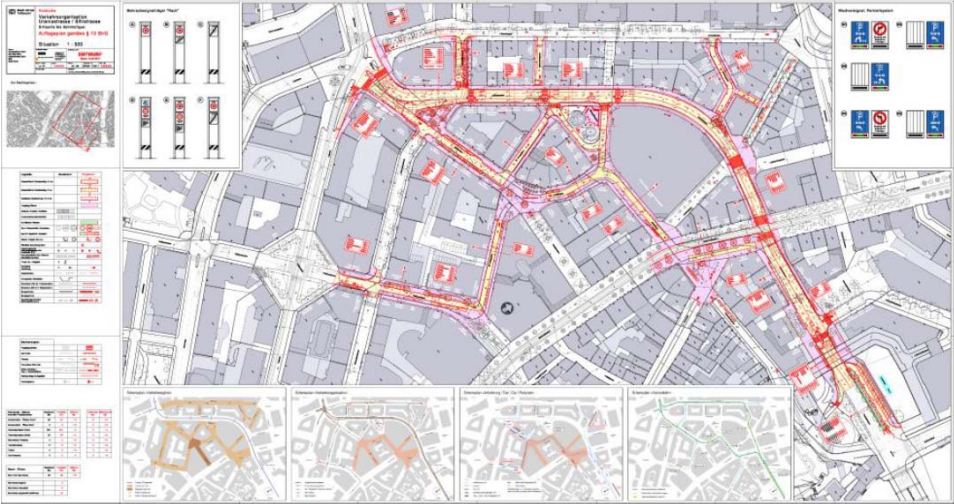
Quellen	
1	Vertiefungsstudie Ringbahn Hardwald (Korridorstudien), INFRAS AG und ewp, 2008
2	Vertiefungsstudie „Achse Bhf. Dübendorf - Wangenstrasse“, KEEAS Raumkonzepte, 2011
3	Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal 2G, INFRAS AG, Planpartner AG, Ernst Basler + Partner AG, 2012
4	Kantonaler Gestaltungsplan mit UVP „Nationaler Innovationspark, Hubstandort Zürich“, Planungsbericht, KEEAS Raumkonzepte, 2015



Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal, 3. Generation

Massnahme Massnahmenpaket	Zürich – Neue Verkehrsorganisation Uraniastrasse	ID	Z_MIV1
		ARE-Code	0261-1.2.026
		Priorität	A
Massnahmen-typ	<input checked="" type="checkbox"/> Gesamtverkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur <input type="checkbox"/> Siedlung <input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
Massnahmenkategorie	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum		
Zweckmässigkeit	<u>Zukunftsbild:</u> Die Massnahme trägt in folgender Weise zur Erreichung des Zukunftsbilds bei: <ul style="list-style-type: none">Durch Aufwertung des Strassenraums ist die Bedeutung des Langsamverkehrs gesteigert.Die Qualität des Strassenraums trägt der überregionalen Anzugskraft und Standortattraktivität Rechnung.		
	<u>Handlungsbedarf:</u> Eine neu ausgerichtete Verkehrsorganisation trägt zur Aufwertung der Aufenthaltsqualität des Quartiers bei (HB_S&L9). Siedlungsverträgliche Verkehrsbelastung durch Aufwertung von Strassenräumen in Quartierzentren (HB_V6) und damit verbesserte Rahmenbedingungen für den Langsamverkehr (HB_V10).		
	<u>Teilstrategien:</u> Ein verbessertes Verkehrsmanagement und die Entflechtung der Verkehrsträger steigert die Aufenthaltsqualität (TS_MIV1, TS_LV2).		
	<u>Bezug zu Massnahmen AP1, AP2, nationalen Massnahmen:</u> Die Massnahme wurde bereits im AP2 eingereicht (ARE-Code: 0261-1.2.026)		
Relevanz	<u>Begründung:</u> Die Massnahme dient dazu den MIV zu kanalisieren und die Verkehrsträger zu entflechten. Damit kann an einem äusserst stark durch Fussgänger frequentierten Standort mehr Raum für den Langsamverkehr geschaffen werden.		
Machbarkeit	Machbarkeitsabklärungen 2007-2012		
Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2	<u>Begründung:</u> Vorstudien vorliegend	
	Realisierungshorizont	Verantwortung	<u>Massnahmenträger:</u> Stadt Zürich <u>Weitere Beteiligte:</u> Kanton Zürich
	<u>Baubeginn:</u> <input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig) <u>Inbetriebnahme:</u> 2020/2021		



Kosten (exkl. MwSt.)	<u>Investitionskosten:</u> 11 Mio. Fr. Kostengenauigkeit: +/- 30 % Betriebskosten/Jahr: 2018 - 2020	Mitfinanzierbarkeit NAF	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte
Beschreibung der Massnahme			
Ausgangslage, Problem, Ziele	In der heutigen Verkehrsführung fliesst der Autoverkehr zwischen Bahnhofstrasse und Sihlporte zweistreifig in der Uraniastrasse Richtung See, in der Gegenrichtung zweistreifig in der Sihlstrasse und einem Abschnitt der Bahnhofstrasse. Diese stark belasteten Staatsstrassen führen zu einer starken Trennwirkung und schmälern die Attraktivität des Zentrumsgebiets Innenstadt.		
Massnahme	Die Wiedereinführung des Gegenverkehrs in der Uraniastrasse hat zum Ziel, die Sihlstrasse und die Bahnhofstrasse im Bereich Trülleplatz weitestgehend vom motorisierten Individualverkehr zu befreien. Die Kanalisierung des MIV in der Uraniastrasse führt zu bedeutenden Aufwertungen in der Zürcher City: Die Fussgängerbereiche werden erweitert und besser vernetzt, die Verkehrssicherheit wird erhöht, den vom Durchgangsverkehr befreiten Strassen und Plätzen eröffnen sich vielfältige Nutzungsmöglichkeiten.		
Bezug zu anderen AP-Massnahmen und Akteuren	-		
Karte	 <p>Quelle: Stadt Zürich, 2015</p>		



Zeitplan, Meilensteine, Be- schlüsse	<p><u>Bisher:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Konzept Erweiterung der Fussgängerzone in der Innenstadt, März 1996• Eintrag im regionalen Richtplan, 2000• Projektstart, Februar 2007• Vertiefungen und Studien zu Verkehr, Stadtraum und ökonomischen Mehrwert, 2009• Direktorenworkshops, 2010 / 11• Verkehrsflusssimulation, Verkehrsstudien etc., 2010• Verkehrskonzept Innenstadt, Januar 2011• Bericht "Neue Verkehrsorganisation Uraniastrasse", November 2011• Planaufgabe StrG §13 Projekt Uraniastrasse, 2012• Überarbeitung Projekt Uraniastrasse aufgrund Einwendungen, 2013/14• Vorstudie Projekte Trülleplatz, Sihlstrasse und Pelikanstrasse, 2013/14• Zusammenführen Projekte Trülleplatz, Sihlstrasse und Pelikanstrasse mit Projekt Uraniastrasse, 2015 <p><u>Vorgesehen:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Planaufgabe StrG §13 Gesamtprojekt, Herbst 2016• Vorprojekt bis Mitte 2017• Bauprojekt inkl. öffentlicher Auflage bis Anfang 2018• Festsetzung Gesamtprojekt, Genehmigung Kredit 2018, Realisierung 2019 bis 2020
Bezug zu anderen Planungen und Akteuren	-
Bezug zum Richtplan	Diese Massnahme ist im regionalen Richtplan festgesetzt.
Weitere Bemerkungen, Hinweise	Das Vorhaben ist UVP-pflichtig.

Nutzen		
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern		
1	Fuss- und Veloverkehr	Verbreiterung der Fussgängerflächen
2	Öffentliches Verkehrssystem	Besser Verkehrsorganisation allgemein
3	Strassennetz	Besser MIV-Kanalisation und einfachere Orientierung, da künftig kein Einbahnsystem mehr
4	Erreichbarkeit	Bessere Erreichbarkeit für Innenstadt
5	Intermodalität	Keine Relevanz/Wirkung
6	Nachfrageseitige Massnahmen	indirekt zu Gunsten Langsamverkehrs



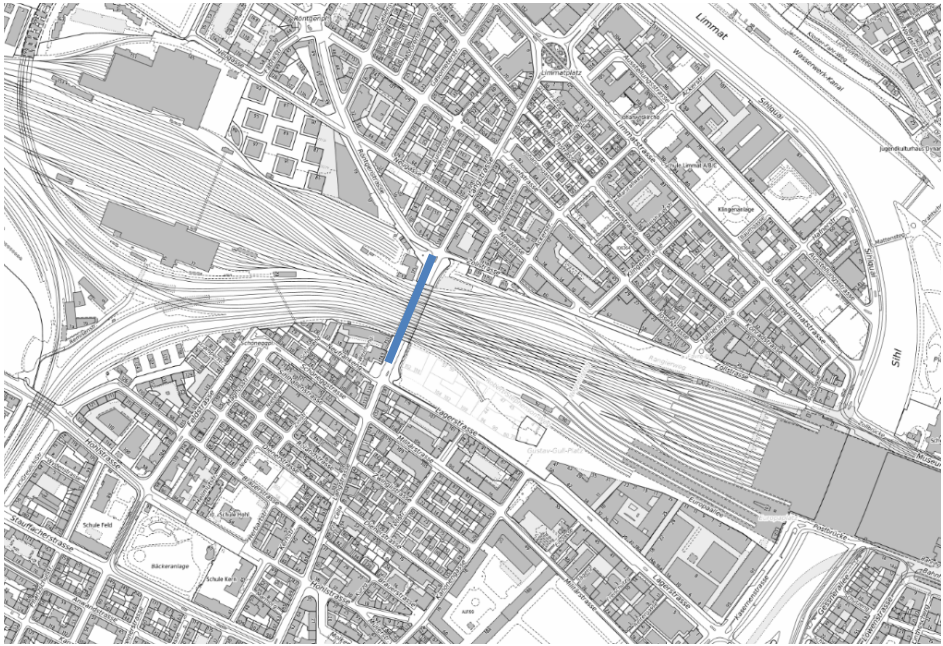
7	Güterverkehr	Keine Relevanz/Wirkung
8	Freizeitverkehr	Keine Relevanz/Wirkung
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
1	Konzentration	Aufwertung Innenstadt
2	Zersiedelung	Keine Relevanz/Wirkung
3	Qualität öffentliche Räume	Aufwertung der Sihlstrasse dank Kanalisierung auf der Uraniastrasse; zwei neue Plätze: Trülleplatz und St.-Anna-Platz
WK3: Verkehrssicherheit erhöhen		
1	Objektive Sicherheit	Weniger Durchgangsverkehr, verbreiterte Fussgängerbereiche
2	Subjektive Sicherheit	Weniger Durchgangsverkehr, verbreiterte Fussgängerbereiche
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern		
1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	MIV-Reduktion
2	Lärmimmissionen	MIV-Reduktion
3a	Flächenbeanspruchung	Keine Relevanz/Wirkung
3b	Natur- und Landschaftsräume	Keine Relevanz/Wirkung
Priorität		
Priorität	A	<u>Begründung:</u> Mitfinanzierbarkeit gegeben; agglomerationsrelevant; gutes KNV.
Quellen		
1	Neue Verkehrsorganisation Uraniastrasse, Stadt Zürich, 2012	



Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal, 3. Generation

Massnahme Massnahmenpaket	Zürich – Ausbau Unterführung Langstrasse	ID	Z_LV1
		ARE-Code	-
		Priorität	A
Massnahmen-typ	<input type="checkbox"/> Gesamtverkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input checked="" type="checkbox"/> LV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur <input type="checkbox"/> Siedlung <input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
Massnahmenkategorie	Langsamverkehr - Fuss/Velo		
Zweckmässigkeit	<u>Zukunftsbild:</u> Die Stadtkreise 4 und 5 sind für den Velo- und den Fussverkehr sehr attraktiv und die heutige Unterführung wird rege genutzt. Dem Fuss- und Veloverkehr wird im Jahr 2040 eine erhöhte Bedeutung beigemessen. Um dieser und der damit verbundenen zusätzlichen Nachfrage gerecht zu werden, ist die Unterführung entsprechend anzupassen.		
	<u>Handlungsbedarf:</u> Verbindungskorridore realisieren zur Vernetzung von Räumen (HB_S&L6). Zudem leistet ein lückenloses, dichtes und attraktives Veloroutennetz, das alle wichtigen Ziel- und Quellorte möglichst direkt miteinander verbindet, einen wesentlichen Beitrag für die Verlagerung vom MIV auf den Veloverkehr (HB_V10).		
	<u>Teilstrategien:</u> Die Vernetzung zwischen den Quartieren wird gesteigert (TS_S3). Beitrag zu durchgehendem und attraktivem Velonetz in der Stadt Zürich (TS_LV1).		
	<u>Bezug zu Massnahmen AP1, AP2, nationalen Massnahmen:</u> Ersatzmassnahme für Gleisquerung Negrellisteg (0261-1.2.032).		
Relevanz	<u>Begründung:</u> Das Agglomerationsprogramm würde ohne den Ausbau dieser wichtigen Gleisquerung eine geringere Wirkung entfalten, da sichere und leistungsfähige Gleisquerungen vorliegender Art zentral sind.		
Machbarkeit	Die Studie «Ausbau Unterführung Langstrasse» weist die Machbarkeit nach. (Studie in Bearbeitung)		
Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2	<u>Begründung:</u> Studie liegt vor.	
Realisierungshorizont	<u>Baubeginn:</u> <input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig) <u>Inbetriebnahme:</u> ca. 2022	Verantwortung	<u>Massnahmenträger:</u> Stadt Zürich <u>Weitere Beteiligte:</u> SBB (Eigentümerin), Kanton Zürich
Kosten (exkl. MwSt.)	<u>Investitionskosten:</u> Fr. 10 Mio. Kostengenauigkeit: +/- 50 % Betriebskosten/Jahr: 2 % des Anlagewerts	Mitfinanzierbarkeit NAF	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte



Beschreibung der Massnahme	
Ausgangslage, Problem, Ziele	Der Hauptbahnhof und sein Umfeld unterliegen zur Zeit einer starken Entwicklungsdynamik. Laufende Grossprojekte (Durchmesserlinie, Europaallee, Überbauung Zollstrasse, Erweiterung Landesmuseum) werden den Ort in naher Zukunft städtebaulich stärken. Zusätzlich befinden sich die angrenzenden Stadtkreise 4 und 5 in einem laufenden Veränderungsprozess. Beide Stadtteile sind durch das Gleisfeld der SBB voneinander getrennt. Stadträume können aber nur funktionieren, wenn sie über eine adäquate Verkehrsinfrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr verfügen.
Massnahme	Die beidseitigen Unterführungen sind heute je knapp 4 Meter breit. Die am stärksten mit dem Velo befahrenen Querungen der Gleise entsprechen dieser Bedeutung nicht. Sie werden auf über 5 Meter Breite ausgebaut.
Bezug zu anderen AP-Massnahmen und Akteuren	Zusammen mit den Velo-Massnahmen Nutzung Stadttunnel (Durchfahrt und Abstellanlage, 0261-1.2.036, AP2), Verbindung Stadtkreise 4 und 5 (Z_LV2) sowie Veloroute Europaallee–Limmat (Z_LV4) wird das Velonetz in der Stadt Zürich attraktiver.
Karte	
Zeitplan, Meilensteine, Beschlüsse	<u>Bisher:</u> <ul style="list-style-type: none">• Machbarkeitsstudie (in Erarbeitung) <u>Vorgesehen:</u> <ul style="list-style-type: none">• 2019 Vorprojekt• 2020 Bauprojekt/Auflageprojekt• 2021 Plangenehmigungsverfahren• 2022 Realisierung
Bezug zu anderen Planungen und Akteuren	Anschluss an die neue Veloinfrastruktur in der Lagerstrasse (Lang- bis Kasernenstrasse)
Bezug zum Richtplan	Die Veloroute ist im regionalen Richtplan enthalten, der Fussweg im kommunalen Verkehrsplan.



Weitere Bemerkungen, Hinweise		-
--------------------------------------	--	---

Nutzen		
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern		
1	Fuss- und Veloverkehr	Attraktivitätssteigerung Fuss- und Veloverkehr
2	Öffentliches Verkehrssystem	keine Relevanz/Wirkung
3	Strassennetz	keine Relevanz/Wirkung
4	Erreichbarkeit	keine Relevanz/Wirkung
5	Intermodalität	keine Relevanz/Wirkung
6	Nachfrageseitige Massnahmen	Aufwertung Velonetz und entsprechender Wirkungsbeitrag auf Velonachfrage
7	Güterverkehr	keine Relevanz/Wirkung
8	Freizeitverkehr	Attraktivitätssteigerung Fuss- und Veloverkehr
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
1	Konzentration	keine Relevanz/Wirkung
2	Zersiedelung	keine Relevanz/Wirkung
3	Qualität öffentliche Räume	Aufwertung Unterführung
WK3: Verkehrssicherheit erhöhen		
1	Objektive Sicherheit	Aufwertung der objektiven Verkehrssicherheit in der Unterführung
2	Subjektive Sicherheit	Aufwertung der subjektiven Verkehrssicherheit in der Unterführung
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern		
1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	Verbesserung des Modalsplits zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs.
2	Lärmimmissionen	keine Relevanz/Wirkung
3a	Flächenbeanspruchung	keine Relevanz/Wirkung
3b	Natur- und Landschaftsräume	keine Relevanz/Wirkung



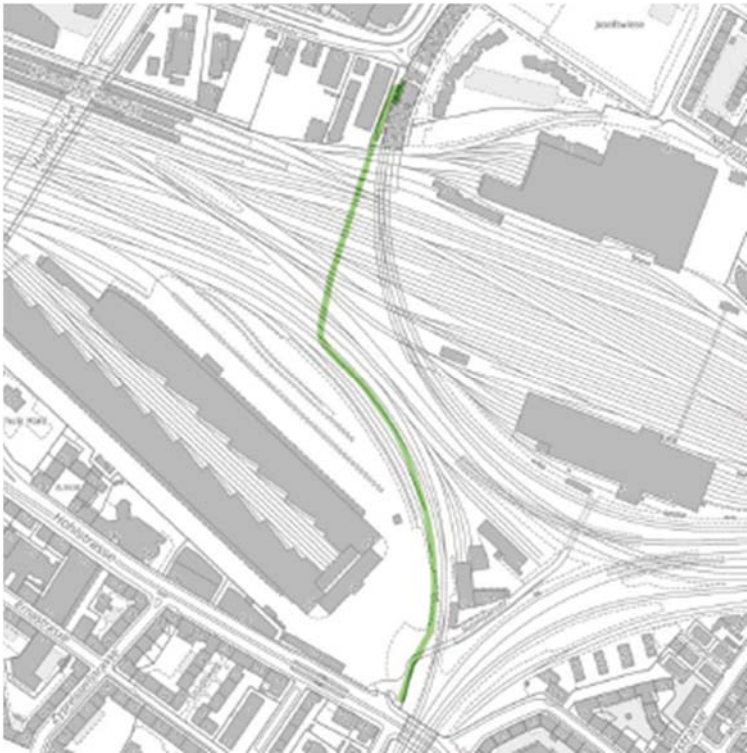
Priorität		
Priorität	A	<u>Begründung:</u> Mitfinanzierbarkeit gegeben; agglomerationsrelevant; gutes KNV; Bau und Finanzreife innerhalb von vier Jahren nach Annahme der Programmbotschaft voraussichtlich erreicht.
Quellen		
1	Machbarkeitsstudie (in Erarbeitung)	



Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal, 3. Generation

Massnahme Massnahmen- paket	Zürich – Verbindung Stadt- kreise 4 und 5 (Netzlücken- schliessung Hauptrouten Velo)	ID	Z_LV2
		ARE-Code	0261-1.2.034
		Priorität	A
Massnahmen- typ	<input type="checkbox"/> Gesamtverkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input checked="" type="checkbox"/> LV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur <input type="checkbox"/> Siedlung <input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
Massnahmenkate- gorie	Langsamverkehr - Velo		
Zweckmässigkeit	<u>Zukunftsbild:</u> Die Stadtkreise 4 und 5 sind für den Velo- und den Fussverkehr sehr attraktiv, die Maschenweite des Routennetzes für die Gleisquerung ist heute jedoch sehr hoch. Eine zusätzliche Querung macht an dieser Stelle Sinn.		
	<u>Handlungsbedarf:</u> Verbindungskorridore realisieren zur Vernetzung von Räumen (HB_S&L6). Zudem leistet ein lückenloses und dichtes Veloroutennetz, das alle wichtigen Ziel- und Quellorte möglichst direkt miteinander verbindet, einen wesentlichen Beitrag für die Verlagerung vom MIV auf den Veloverkehr (HB_V10).		
	<u>Teilstrategien:</u> Die Vernetzung zwischen den Quartieren wird gesteigert (TS_S3). Beitrag zu durchgehendem und attraktivem Velonetz in der Stadt Zürich (TS_LV1).		
	<u>Bezug zu Massnahmen AP1, AP2, nationalen Massnahmen:</u> Die Massnahme wurde bereits im AP2 eingereicht (0261-1.2.034).		
Relevanz	<u>Begründung:</u> Das Agglomerationsprogramm würde ohne die neue Gleisquerung eine geringere Wirkung entfallen, da direkte und leistungsfähige Verbindungen von Arbeits- und Wohngebieten zentral sind.		
Machbarkeit	Die Machbarkeit ist mit der Vorstudie nachgewiesen.		
Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2	<u>Begründung:</u> Vorabklärungen Linienführung abgeschlossen, Rahmenbedingungen mit SBB grob geklärt	
Realisierungshori- zont	<u>Baubeginn:</u> <input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig) <u>Inbetriebnahme:</u> noch offen	Verant- wortung	<u>Massnahmenträger:</u> Stadt Zürich <u>Weitere Beteiligte:</u> Kanton Zürich, SBB
Kosten (exkl. MwSt.)	<u>Investitionskosten:</u> 23 Mio. CHF Kostengenauigkeit: +/- 30% Betriebskosten/Jahr: -	Mitfinan- zierbar- keit NAF	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte



Beschreibung der Massnahme	
Ausgangslage, Problem, Ziele	Die Verbindung ist im kommunalen Richtplan eingetragen und schliesst eine wichtige Lücke zwischen den bestehenden Gleisquerungen Langstrasse und Hardbrücke für die Stadtkreisen 4 und 5.
Massnahme	<p>Die geplante Verbindung führt vom heutigen Areal des ehemaligen Güterbahnhofes als Steg über das Gleisfeld und schliesst an die bestehende Fuss- und Veloverkehrsanlage auf den Viaduktbögen an. Optional ist eine zusätzliche Erschliessung des Bahnhofes Hardbrücke möglich.</p> <p>Die Massnahme umfasst u.a. den Bau des Stegs und Anschlüsse an das bestehende Routennetz.</p>
Bezug zu anderen AP-Massnahmen und Akteuren	Zusammen mit den Velo-Massnahmen Unterführung Langstrasse und Veloroute Europaallee – Limmat wird das Velonetz in der Stadt Zürich attraktiver.
Karte	 <p>Quelle: Stadt Zürich, Tiefbauamt</p>
Zeitplan, Meilensteine, Beschlüsse	<p><u>Bisher:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Vorstudie und Vorbereitung Wettbewerb <p><u>Vorgesehen:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Bau 2020 – 2022
Bezug zu anderen Planungen und Akteuren	Das Vorhaben muss mit Planungen auf dem heutigen Areal des Güterbahnhofes koordiniert werden, insbesondere mit dem möglichen Polizei- und Justizzentrum.



Bezug zum Richtplan	Die Veloroute ist im regionalen Richtplan festgesetzt.
Weitere Bemerkungen, Hinweise	-

Nutzen		
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern		
1	Fuss- und Veloverkehr	Wichtiger Velo-Lückenschluss zwischen den Stadtkreisen 4 und 5, d.h. grundsätzlich sehr Velo-affine Kreise
2	Öffentliches Verkehrssystem	Beitrag zur besseren gesamtverkehrlichen Organisation im Raum Hardbrücke
3	Strassennetz	Beitrag zur besseren gesamtverkehrlichen Organisation im Raum Hardbrücke
4	Erreichbarkeit	Kreise 4 und 5 im Allgemeinen und Verbindung dazwischen im Spezifischen
5	Intermodalität	Bessere Integration des Velo- Haupttroutennetzes an den ÖV-Knoten Hardbrücke
6	Nachfrageseitige Massnahmen	Aufwertung Velonetz und entsprechender Wirkungsbeitrag auf Velonachfrage
7	Güterverkehr	keine Relevanz/Wirkung
8	Freizeitverkehr	bessere Velo-Erschliessung der Freizeitangebote in den betroffenen Quartieren
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
1	Konzentration	Aufwertung der Entwicklungsgebiete in den Stadtkreisen 4 und 5
2	Zersiedelung	keine Relevanz/Wirkung
3	Qualität öffentliche Räume	keine Relevanz/Wirkung
WK3: Verkehrssicherheit erhöhen		
1	Objektive Sicherheit	Streckenbezogene Aufwertung der objektiven Verkehrssicherheit im Veloverkehr
2	Subjektive Sicherheit	Streckenbezogene Aufwertung der subjektiven Verkehrssicherheit im Veloverkehr



WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern		
1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	Geringer Beitrag zur Verkehrsverlagerung von MIV auf Veloverkehr
2	Lärmimmissionen	Geringer Beitrag zur Verkehrsverlagerung von MIV auf Veloverkehr
3a	Flächenbeanspruchung	keine Relevanz/Wirkung
3b	Natur- und Landschaftsräume	keine Relevanz/Wirkung
Priorität		
Priorität	A	Begründung: gutes KNV und planungsreif (Überbauung Güterbahnhofareal bis 2020)
Quellen		
1	-	



Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal, 3. Generation

Massnahme Massnahmen- paket	Zürich – Zentrumsverbindung Velo	ID	Z_LV3
		ARE-Code	-
		Priorität	A
Massnahmen- typ	<input type="checkbox"/> Gesamtverkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input checked="" type="checkbox"/> LV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur <input type="checkbox"/> Siedlung <input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
Massnahmenkate- gorie	Langsamverkehr - Velo		
Zweckmässigkeit	<u>Zukunftsbild:</u> Eine attraktive und sichere Verbindung der Zentren für den Veloverkehr fördert und stärkt die Nutzung des Velos auch im Pendelverkehr. Das Velo wird als Alltagsverkehrsmittel tauglich gemacht, indem die zugehörige Infrastruktur bereitgestellt wird. Mittelfristig werden mittlere Distanzen vermehrt mit dem Velo zurückgelegt, was den Veloanteil am Gesamtverkehr erhöhen wird.		
	<u>Handlungsbedarf:</u> Realisierung von Verbindungskorridoren über die Stadtgrenze hinaus, um Räume zu vernetzen und Erholungsqualität zu verbessern (HB_S&L6, HB_S&L7). Zudem leistet ein lückenloses und dichtes Veloroutennetz, das alle wichtigen Ziel- und Quellorte möglichst direkt erschliesst, einen wesentlichen Beitrag für die Verlagerung vom MIV auf den Veloverkehr (HB_V10).		
	<u>Teilstrategien:</u> Die Vernetzung zwischen den Quartieren wird gesteigert (TS_S3). Beitrag zu durchgehendem und attraktivem Velonetz in der Stadt Zürich und über die Stadtgrenze hinaus (TS_L1, TS_LV1).		
	<u>Bezug zu Massnahmen AP1, AP2, nationalen Massnahmen:</u> -		
Relevanz	<u>Begründung:</u> Das Agglomerationsprogramm würde ohne diese Verbindung eine geringere Wirkung entfallen, da direkte und leistungsfähige Verbindungen von Arbeits-, Wohn- und Erholungsgebieten über politische Grenzen hinaus zentral sind.		
Machbarkeit	Machbarkeit durch Vorstudien diverser Abschnitte nachgewiesen.		
Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2	<u>Begründung:</u> Studien und Vorprojekte vorhanden resp. teilweise in Erarbeitung,	
Realisierungshori- zont	<u>Baubeginn:</u> <input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig) <u>Inbetriebnahme:</u> etappenweise bis 2022	Verant- wortung	<u>Massnahmenträger:</u> Stadt Zürich <u>Weitere Beteiligte:</u> Kanton Zürich



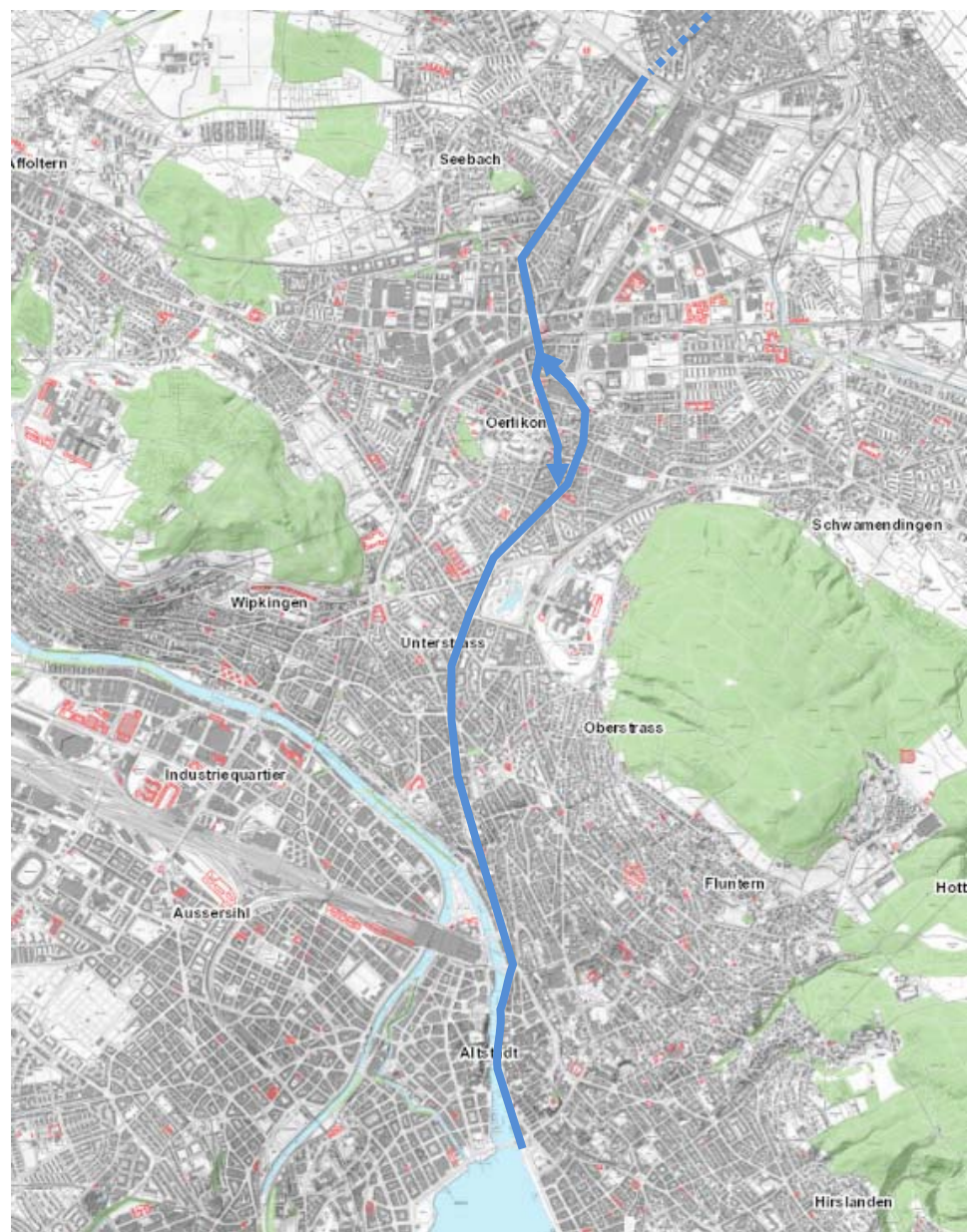
Kosten (exkl. MwSt.)	<u>Investitionskosten:</u> bis Fr. 10 Mio. CHF Kostengenauigkeit: +/- 30 % Betriebskosten/Jahr: -	Mitfinanzierbarkeit NAF	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte
--------------------------------	---	--------------------------------	--

Beschreibung der Massnahme

Ausgangslage, Problem, Ziele	<p>Für ein attraktives, einladendes und sicheres Veloroutennetz strebt die Stadt Zürich Hauptrouten (neben sogenannten Komfort routen) an, welche geübten Velofahrerinnen und Velofahrern zügiges Vorwärtskommen im Alltag ermöglichen.</p> <p>Haupt routen sind Velorouten, bei denen sich die Dimensionierung und Führung an grösseren Veloverkehrsmengen und Geschwindigkeiten orientieren. Sie richten sich damit an sichere, zügige Velofahrende (Pendlerverkehr). Sie zeichnen sich durch folgende Qualitäten aus:</p> <ul style="list-style-type: none">• Führung weitgehend eigent rassist auf der Fahrbahn (Velostreifen)• Schwach befahrene Strassen• Möglichst wenig Stopps für ein zügiges Vorwärtskommen• Stadtquerendes Netz
Massnahme	<p>Gemäss Masterplan Velo führt eine Hauptroute von der Zürcher Innenstadt zum Bahnhof Oerlikon und weiter ins Glattal. Diese Route verbindet die City–Oerlikon–Glattbrugg–Opfikon und ggf. Kloten und misst dieser wichtigen Veloachse Bedeutung bei. Um die Lücken zu schliessen, sind einige punktuelle resp. abschnittsweise Verbesserungen notwendig.</p>
Bezug zu anderen AP-Massnahmen und Akteuren	<p>Diese Massnahme hat einen Bezug zur Massnahme Fuss- und Veloverbindung Europaallee–Limmat (Z_LV4).</p> <p>Zusammen mit den Velo-Massnahmen Unterführung Langstrasse (Z_LV1), Verbindung Stadtkreise 4 und 5 (Z_LV2) sowie auch Veloroute Seebecken (Z_LV5) wird das Velonetz in der Stadt Zürich attraktiver.</p>



Karte



Zeitplan, Meilensteine, Beschlüsse

Bisher:

- Masterplan Velo
- Vorstudien/Vorprojekte verschiedener Abschnitte
- Umsetzung erster Massnahmen bereits 2015-2017

Vorgesehen:

- neue Vorstudien Schaffhauserstrasse und Bellevue

Bezug zu anderen Planungen und Akteuren

Diverse Strassenprojekte entlang der Route (bspw. Schaffhauserstrasse).

Bezug zum Richtplan

Die Veloroute ist im regionalen Richtplan festgesetzt.



Weitere Bemerkungen, Hinweise	-
--------------------------------------	---

Beschreibung der Teilmassnahmen				
Titel und Beschreibung		Massnahmen-träger	Meilensteine	Kosten (Mio. CHF. exkl. MwSt.)
a	Stampfenbachstrasse / Schaffhauserstrasse und weitere Kleinmassnahmen auf der gesamten Strecke	Stadt Zürich	• Vorstudien in Erarbeitung resp. teilweise Planaufgabe demnächst	5
b	Unterführung Quaibrücke	Stadt Zürich	• Vorprojekt in Erarbeitung	5
Gesamtkosten (+/- 30 %)				10

Nutzen		
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern		
1	Fuss- und Veloverkehr	Attraktives, einladendes und sicheres Veloroutennetz für den Alltagsverkehr
2	Öffentliches Verkehrssystem	Beitrag zur besseren gesamtverkehrlichen Situation auf verschiedenen Strassenabschnitten.
3	Strassennetz	Beitrag zur besseren gesamtverkehrlichen Situation auf verschiedenen Strassenabschnitten.
4	Erreichbarkeit	Verbesserung durch schnelles, durchgehendes Netz (möglichst wenig Stopps)
5	Intermodalität	keine Relevanz/Wirkung
6	Nachfrageseitige Massnahmen	Aufwertung Velonetz und entsprechender Wirkungsbeitrag auf Velonachfrage
7	Güterverkehr	keine Relevanz/Wirkung
8	Freizeitverkehr	Attraktivitätssteigerung Veloverkehr
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
1	Konzentration	keine Relevanz/Wirkung
2	Zersiedelung	keine Relevanz/Wirkung
3	Qualität öffentliche Räume	Aufwertung entlang verschiedener Strassenabschnitte



WK3: Verkehrssicherheit erhöhen		
1	Objektive Sicherheit	Aufwertung der objektiven Verkehrssicherheit auf den verschiedenen Abschnitten.
2	Subjektive Sicherheit	Aufwertung der subjektiven Verkehrssicherheit auf den verschiedenen Abschnitten.
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern		
1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	Geringer Beitrag zur Verkehrsverlagerung von MIV auf Veloverkehr
2	Lärmimmissionen	Geringer Beitrag zur Verkehrsverlagerung von MIV auf Veloverkehr
3a	Flächenbeanspruchung	keine Relevanz/Wirkung
3b	Natur- und Landschaftsräume	keine Relevanz/Wirkung
Priorität		
Priorität	A	<u>Begründung:</u> Mitfinanzierbarkeit gegeben; agglomerationsrelevant; gutes KNV; Bau und Finanzreife innerhalb von vier Jahren nach Annahme der Programmbotschaft voraussichtlich erreicht.
Quellen		
1	Masterplan Velo, Stadt Zürich, 2012	



Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal, 3. Generation

Massnahme Massnahmen- paket	Zürich – Fuss- und Veloverbindung Europaallee-Limmat	ID	Z_LV4
		ARE-Code	-
		Priorität	A / C
Massnahmen- typ	<input type="checkbox"/> Gesamtverkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input checked="" type="checkbox"/> LV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur <input type="checkbox"/> Siedlung <input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
Massnahmenkate- gorie	Langsamverkehr – Fuss/Velo		
Zweckmässigkeit	<u>Zukunftsbild:</u> Das Entwicklungsgebiet Europaallee mit einer Vielzahl an neuen Nutzungen wird durch diese Verbindungen ans bestehende Fuss- und Velonetz angeschlossen. Arbeits-, Wohn- und Erholungsgebiete werden verbunden womit die Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs massgebend gesteigert wird.		
	<u>Handlungsbedarf:</u> Verbindungskorridore realisieren zur Vernetzung von Räumen (HB_S&L6). Zudem leistet ein lückenloses und dichtes Velorouten- und Fusswegnetz, das alle wichtigen Ziel- und Quellorte möglichst direkt miteinander verbindet, einen wesentlichen Beitrag für die Verlagerung vom MIV auf den Fuss –und Veloverkehr (HB_V10).		
	<u>Teilstrategien:</u> Die Vernetzung zwischen den Quartieren wird gesteigert (TS_S3). Beitrag zu durchgehendem und attraktivem Fuss- und Velonetz in der Stadt Zürich (TS_LV1, TS_LV2).		
	<u>Bezug zu Massnahmen AP1, AP2, nationalen Massnahmen:</u> Die Massnahme weist einen Bezug zur AP2-Massnahme Neugestaltung/Ergänzung Velo-Komfortroute Sihl – HB – Limmat auf (0261-1.2.036).		
Relevanz	<u>Begründung:</u> Das Agglomerationsprogramm würde ohne diese Verbindung eine geringere Wirkung entfallen, da direkte und leistungsfähige Verbindungen von Arbeits-, Wohn- und Erholungsgebieten zentral sind.		
Machbarkeit	Die Machbarkeit der Teilmassnahmen der Priorität A ist nachgewiesen.		
Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2	<u>Begründung:</u> Machbarkeitsstudien abgeschlossen.	
Realisierungshori- zont	<u>Baubeginn:</u> <input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig) <u>Inbetriebnahme:</u> 2017-2022	Verant- wortung	<u>Massnahmenträger:</u> Stadt Zürich <u>Weitere Beteiligte:</u> Kanton Zürich



Kosten (exkl. MwSt.)	<u>Investitionskosten:</u> Fr. 5 Mio. Kostengenauigkeit: +/- 30 %	Mitfinan- zierbar- keit NAF	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte
--------------------------------	--	--	--

Beschreibung der Massnahme

Ausgangslage, Problem, Ziele	Die Europaallee ist ein Entwicklungsgebiet unmittelbar südwestlich des Hauptbahnhofs. Die Grundeigentümerin SBB baut Raum für 8'000 Arbeitsplätze und knapp 5'000 Studierende. Rund 400 Wohnungen werden erstellt. Mit Google Schweiz wird neben der UBS und der CS eine weitere Weltmarke einziehen. Google beabsichtigt, neben dem öffentlichen Verkehr stark aufs Velo als Transportmittel zu setzen. Darum bauen sie auch mehr Veloabstellplätze als gesetzlich vorgeschrieben. Dieses Entwicklungsgebiet ist daher optimal an das Veloroutennetz anzubinden, ohne jedoch die Qualität für die ebenfalls stark ansteigenden Mengen im Fussverkehr zu mindern. Die Veloroute Sihl-HB-Limmat führt unmittelbar am Gebiet vorbei. Die Zentren verbindende Veloroute entlang der Limmat ist ebenfalls zu erschliessen. Darüber gelangen die Velofahrerinnen und Velofahrer direkt in das Erholungsgebiet rund um den Zürichsee. Die heutige Anlage mit Mischung von Fuss- und Veloverkehr auf der Gessnerbrücke (3.50m) sowie der Veloführung auf dem mittlerweile zu schmalen Mühleweg ist nicht mehr zeitgemäss.
Massnahme	Für den Fussverkehr ist ein neuer Steg über die Sihl – ungefähr in der Verlängerung der Schützengasse – zu bauen. Zusätzlich ist die Gessnerbrücke zu verbreitern, damit Fuss- und Veloverkehr getrennt geführt werden kann. Die Achse Schützengasse resp. Schweizergasse/Beatengasse sind weitgehend gut für den Fuss- resp. Veloverkehr ausgebaut. Punktuelle Verbesserungen sind trotzdem notwendig. Das letzte Teilstück ist die Querung der Limmat: Der Mühlesteg ist kurzfristig auf ca. 5 Meter zu verbreitern (heute knapp 3 Meter). Mittelfristig ist im Rahmen der möglichen Entwicklung auf dem Papierwerdareal (heutiges Globus-Provisorium) eine neue Querung zu erstellen, welche den Mühlesteg auf Grund der Entflechtung von Fuss- und Veloverkehr ergänzen soll.
Bezug zu anderen AP-Massnahmen und Akteuren	Diese Massnahme hat einen Bezug zur Massnahme Zentrumsverbindung Velo (Z_LV3). Zusammen mit den Velo-Massnahmen Unterführung Langstrasse (Z_LV1), Verbindung Stadtkreise 4 und 5 (Z_LV2) sowie auch Veloroute Seebecken (Z_LV5) wird das Velonetz in der Stadt Zürich attraktiver.



Karte	
Zeitplan, Meilensteine, Beschlüsse	<p><u>Bisher:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Variantenstudium für Veloführung Gessnerbrücke/Sihlstieg läuft <p><u>Vorgesehen:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Entscheid Umsetzung Verbreiterung Mühlestieg• Abschluss Variantenstudium Gessnerbrücke/Sihlstieg: ca. 2016 (Bau: ca. 2020-22)• Vorbereitung Wettbewerbsverfahren für Entwicklung Papierwerdareal inkl. neue Querung der Limmat
Bezug zu anderen Planungen und Akteuren	<ul style="list-style-type: none">• Aufwertung Papierwerdareal (Motion GR 2013/49): Kreditschaffende Weisung 2018/2019
Bezug zum Richtplan	Die Veloverbindung soll im regionalen Richtplan festgesetzt werden, die gesamte Fussgängerachse befindet sich im festgesetzten regionalen Fussgängerbereich.
Weitere Bemerkungen, Hinweise	-

Beschreibung der Teilmassnahmen				
Titel und Beschreibung		Massnahmen-träger	Meilensteine	Kosten (Mio. CHF. Exkl. MwSt.)
a	Querung Sihl (Prio. A)	Stadt Zürich	• siehe oben	2.0
b	Verbesserungen Schweizer- und Beategasse (Prio. A)	Stadt Zürich	• siehe oben	1.0
c	Querung Limmat im Bereich Globus Provisorium (Prio. C)	Stadt Zürich	• siehe oben	2.0
Gesamtkosten (+/- 30 %)				5.0



Nutzen		
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern		
1	Fuss- und Veloverkehr	Wichtiger Velo-Lückenschluss in der Innenstadt und damit Anbindung an das Velonetz und die Quartiere, bestmögliche Entflechtung Fuss- und Veloverkehr
2	Öffentliches Verkehrssystem	Beitrag zur besseren gesamtverkehrlichen Organisation in der Innenstadt
3	Strassennetz	Beitrag zur besseren gesamtverkehrlichen Organisation in der Innenstadt
4	Erreichbarkeit	Verbesserung durch schnelles, durchgehendes Netz (möglichst wenig Stopps)
5	Intermodalität	Bessere Integration des Velo- Haupttroutennetzes an den ÖV-Knoten HB
6	Nachfrageseitige Massnahmen	Aufwertung Velonetz und entsprechender Wirkungsbeitrag auf Velonachfrage
7	Güterverkehr	keine Relevanz/Wirkung
8	Freizeitverkehr	bessere Velo-Erschliessung der Freizeitangebote
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
1	Konzentration	keine Relevanz/Wirkung
2	Zersiedelung	keine Relevanz/Wirkung
3	Qualität öffentliche Räume	Aufwertung entlang verschiedener Abschnitte



WK3: Verkehrssicherheit erhöhen		
1	Objektive Sicherheit	Aufwertung der objektiven Verkehrssicherheit auf den verschiedenen Abschnitten.
2	Subjektive Sicherheit	Aufwertung der subjektiven Verkehrssicherheit auf den verschiedenen Abschnitten.
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern		
1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	Geringer Beitrag zur Verkehrsverlagerung von MIV auf Veloverkehr
2	Lärmimmissionen	Geringer Beitrag zur Verkehrsverlagerung von MIV auf Veloverkehr
3a	Flächenbeanspruchung	keine Relevanz/Wirkung
3b	Natur- und Landschaftsräume	zusätzliche oder verbreiterte Querungen von Flussräumen nötig
Priorität		
Priorität	A / C	<u>Begründung:</u> Mitfinanzierbarkeit gegeben; agglomerationsrelevant; gutes KNV; Bau- und Finanzreife innerhalb von vier Jahren nach Annahme der Programmbotschaft voraussichtlich nur teilweise (a und b) erreicht. Einzelne Projekte (c) müssen noch konkretisiert und terminiert werden.
Quellen		
1	-	



Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal, 3. Generation

Massnahme Massnahmen- paket	Zürich – Veloroute Seebecken	ID	Z_LV5
		ARE-Code	-
		Priorität	A
Massnahmen- typ	<input type="checkbox"/> Gesamtverkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input checked="" type="checkbox"/> LV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur <input type="checkbox"/> Siedlung <input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
Massnahmenkate- gorie	Langsamverkehr – Velo		
Zweckmässigkeit	<u>Zukunftsbild:</u> Eine attraktive und sichere Haupt- und Komfortroute rund um das Seebecken fördert und stärkt die Nutzung des Velos im Pendelverkehr. Für Ungeübte wird eine Infrastruktur geschaffen, die eine sichere Fortbewegung ermöglicht. Das Velo wird als Alltagsverkehrsmittel tauglich gemacht. Mittelfristig werden mittlere Distanzen vermehrt mit dem Velo zurückgelegt, was den Veloanteil am Gesamtverkehr erhöhen wird. Fuss- und Veloverkehr werden entflechtet, was die Attraktivität und Sicherheit erhöht.		
	<u>Handlungsbedarf:</u> Verbindungskorridore realisieren zur Vernetzung von Räumen sowie Sicherstellung, dass Zugänge zu Freiräumen und Grünflächen entlang des Seebeckens erhalten bleiben (HB_S&L6, HB_S&L10). Zudem leistet ein lückenloses und dichtes Veloroutennetz, das alle wichtigen Ziel- und Quellorte möglichst direkt miteinander verbindet, einen wesentlichen Beitrag für die Verlagerung vom MIV auf den Veloverkehr (HB_V10).		
	<u>Teilstrategien:</u> Grenzüberschreitende Vernetzung und Strukturierung der Landschafts- und Übergangsräume sowie Sicherstellung der Zugänge zu Frei- und Grünräumen (TS_S3, TS_L1, TS_L2, TS_L3). Beitrag zu durchgehendem und attraktivem Velonetz in der Stadt Zürich (TS_LV1).		
	<u>Bezug zu Massnahmen AP1, AP2, nationalen Massnahmen:</u> -		
Relevanz	<u>Begründung:</u> Gesamtregionale Haupt- und Komfortroute rund um das untere Seebecken mit Anschlüssen an die angrenzenden Gemeinden. Ohne eine durchgehende Veloverbindung dem Zürichsee entlang ist die Umsetzung des Netzprinzips für den Veloverkehr in der Stadt Zürich nicht möglich.		
Machbarkeit	Die Machbarkeit aller Massnahmenteile ist mittels Vorstudien nachgewiesen		
Reifegrad	<input type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 2	<u>Begründung:</u> Vorstudien liegen vor. Die meisten Projektteile sind bereits in der Vorprojektierung.	
Realisierungshori- zont	<u>Baubeginn:</u> <input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig) <u>Inbetriebnahme:</u> 2019/20	Verant- wortung	<u>Massnahmenträger:</u> Stadt Zürich <u>Weitere Beteiligte:</u> Kanton Zürich

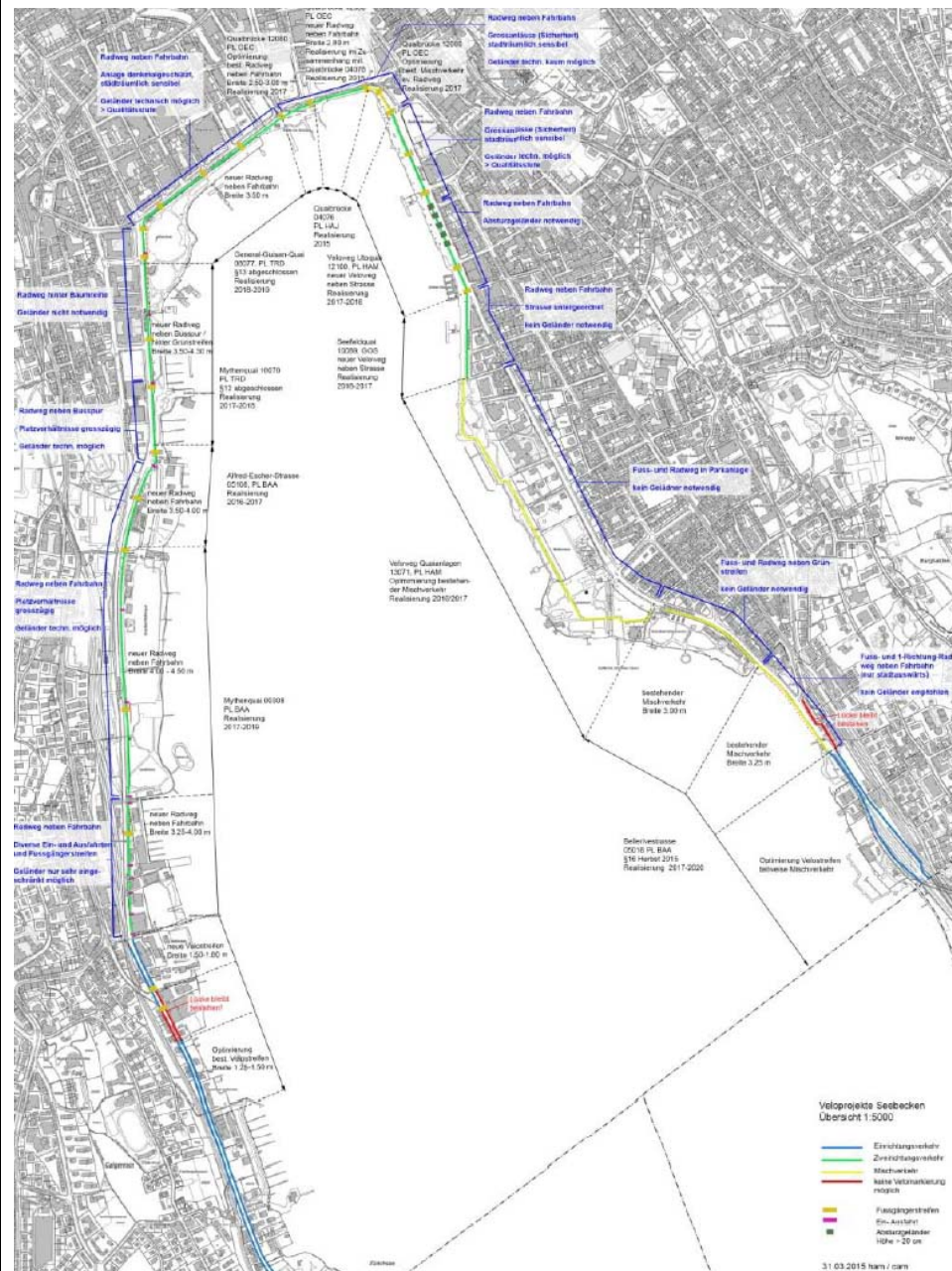


Kosten (exkl. MwSt.)	<u>Investitionskosten:</u> Fr. 10 Mio. Kostengenauigkeit: +/- 30 % Betriebskosten/Jahr: -	Mitfinan- zierbar- keit NAF	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte
--------------------------------	---	--	--

Beschreibung der Massnahme

Ausgangslage, Problem, Ziele	<p>Für ein attraktives, einladendes und sicheres Veloroutennetz strebt die Stadt Zürich sogenannte Komfortrouten an, welche auch weniger geübten Velofahrenden das Benutzen des Velos im Alltag und in der Freizeit ermöglichen. Um den See – DEN Anziehungspunkt der Naherholung am Wasser – führt eine Veloroute, die zum Teil bestehend ist. Sie weist aber auch schwerwiegende Lücken auf und ist mit den angrenzenden Gemeinden suboptimal verknüpft.</p> <p>Komfortrouten sind Velorouten die Komfort, Attraktivität sowie eine hohe Sicherheit (objektiv wie subjektiv) bieten sollen. Sie richten sich damit hauptsächlich an sicherheitsorientierte Velofahrende (Erholungsverkehr, Familien, Kinder, Ungeübte). Sie zeichnen sich durch folgende Qualitäten aus:</p> <ul style="list-style-type: none">• Führung weitgehend unabhängig vom MIV (Radwege oder Fuss/Radwege)• Schwach befahrene Strassen allenfalls mit grosszügigen Radstreifen• Möglichst wenig Stopps für ein zügiges Vorwärtskommen• Stadtquerendes Netz <p>Um den See überlagern sich Haupt- und Komfortrouten. Das Angebot wird demnach so geplant, dass es auch für den Alltags- und Pendlerverkehr eine hohe Qualität aufweist.</p>
Massnahme	<p>Einzelne Abschnitte sind komplett neu zu planen und bauen während andere lediglich punktuelle Verbesserungen erfahren werden. Folgende Regimes werden gewählt:</p> <ul style="list-style-type: none">• Richtungsgetrennte Radstreifen oder Radwege auf der Seestrasse (Wollishofen) und der Bellerivestrasse ab Bahnhof Tiefenbrunnen (Tiefenbrunnen)• Zweirichtungsradwege seeseitig entlang des Mythenquais, General-Guisan-Quais und des Utoquais (inkl. Bürkliplatz, Quaibrücke und Bellevue)• Mischverkehr mit Fussverkehr im Zürihorn
Bezug zu anderen AP-Massnahmen und Akteuren	<p>AP3:</p> <ul style="list-style-type: none">• Gegebenenfalls kann sich das attraktivere Velonetz auf die verstärkte Nutzung der Veloabstellplätze am Bahnhof Stadelhofen auswirken (Massnahme Ausbau Veloabstellanlagen, Z_LV6b). <p>AP2:</p> <ul style="list-style-type: none">• Zürich – Umsetzung Leitbild und Strategie Seebecken (0261-1.2.052)

Karte



Zeitplan, Meilensteine, Beschlüsse

Bisher:

- 2015 Konzept wurde bestätigt.
- 2015 Vorprojekte wurden gestartet.

Vorgesehen:

- 2016/17 Abschluss Vorprojekte
- 2017/18 Bauprojekte
- 2019/20 Ausführung

Bezug zu anderen Planungen und Akteuren

Diverse Strassenprojekte entlang der Veloroute Seebecken.



Bezug zum Richtplan	Die Festsetzung der Veloroute Seebecken im regionalen Richtplan mit der Signatur «Haupt- und Komfortroute» ist vorgesehen.
Weitere Bemerkungen, Hinweise	Teile der Veloroute Seebecken konnten bereits provisorisch umgesetzt werden (Mythenquai, GZ Wollishofen bis Landiwiese) respektive wurden bereits definitiv gebaut (Quaibrücke).

Nutzen		
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern		
1	Fuss- und Veloverkehr	Qualitativ starke Verbesserung bereits existierender Velo-Haupttrutenabschnitte und dadurch Etablierung einer eigentlichen „Komfortroute“ Seebecken, Entflechtung Fuss- und Veloverkehr
2	Öffentliches Verkehrssystem	Beitrag zur besseren gesamtverkehrlichen Situation auf verschiedenen Strassenabschnitten.
3	Strassennetz	Beitrag zur besseren gesamtverkehrlichen Situation auf verschiedenen Strassenabschnitten.
4	Erreichbarkeit	Verbesserung durch sicheres, durchgehendes Netz (möglichst wenig Stopps) auch für Ungeübte.
5	Intermodalität	keine Relevanz/Wirkung
6	Nachfrageseitige Massnahmen	Aufwertung Velonetz und entsprechender Wirkungsbeitrag auf Velonachfrage
7	Güterverkehr	keine Relevanz/Wirkung
8	Freizeitverkehr	Wichtiger Schritt zur Umsetzung der punkto Freizeitverkehr attraktiven Velo-Komfortroute Seebecken
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
1	Konzentration	keine Relevanz/Wirkung
2	Zersiedelung	keine Relevanz/Wirkung
3	Qualität öffentliche Räume	Aufwertung entlang verschiedener Abschnitten
WK3: Verkehrssicherheit erhöhen		
1	Objektive Sicherheit	Aufwertung der objektiven Verkehrssicherheit auf den verschiedenen Abschnitten.
2	Subjektive Sicherheit	Aufwertung der subjektiven Verkehrssicherheit auf den verschiedenen Abschnitten.



WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern		
1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	Geringer Beitrag zur Verkehrsverlagerung von MIV auf Veloverkehr
2	Lärmimmissionen	Geringer Beitrag zur Verkehrsverlagerung von MIV auf Veloverkehr
3a	Flächenbeanspruchung	keine Relevanz/Wirkung
3b	Natur- und Landschaftsräume	keine Relevanz/Wirkung
Priorität		
Priorität	A	<u>Begründung:</u> Mitfinanzierbarkeit gegeben; agglomerationsrelevant; gutes KNV; Bau und Finanzreife innerhalb von vier Jahren nach Annahme der Programmbotschaft voraussichtlich erreicht.
Quellen		
1	verschiedene Vorstudien	



Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal, 3. Generation

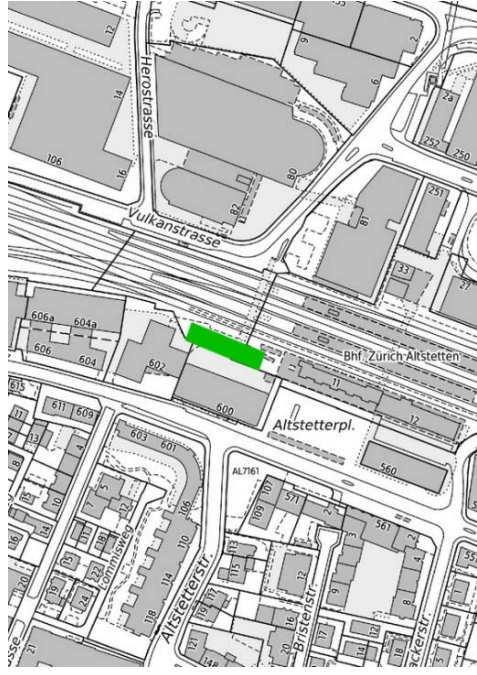
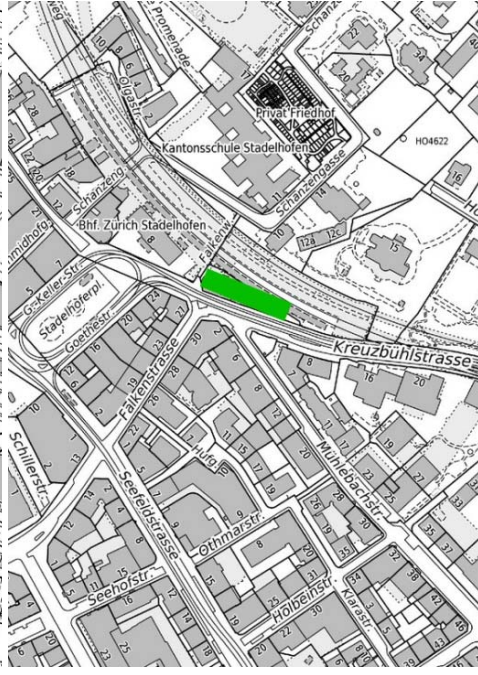
Massnahme Massnahmen- paket	Zürich – Ausbau Veloabstellanlagen	ID	Z_LV6
		ARE-Code	--
		Priorität	A

Massnahmen- typ	<input type="checkbox"/> Gesamtverkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input checked="" type="checkbox"/> LV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur <input type="checkbox"/> Siedlung <input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
Massnahmenkate- gorie	Langsamverkehr – Velo		
Zweckmässigkeit	<u>Zukunftsbild:</u> Die Massnahme leistet einen wichtigen Beitrag zur Unterstützung des Langsamverkehrs, zur Förderung der Wegekette ÖV-Velo und zum Ausbau der multimodalen Drehscheiben an Bahnhöfen. Veloabstellanlagen schaffen die Voraussetzung, dass sich der Anteil an Velofahrenden sukzessive erhöht, was wiederum dazu beiträgt die Modalsplit-Ziele zu erreichen.		
	<u>Handlungsbedarf:</u> Der Ausbau von multimodalen Drehscheiben an Bahnhöfen und eine verbesserte Zugänglichkeit fördern die Nutzung des LV (HB_V4). Zudem leistet ein lückenloses und dichtes Veloroutennetz, das alle wichtigen Ziel- und Quellorte möglichst direkt erschliesst, einen wesentlichen Beitrag für die Verlagerung vom MIV auf den Veloverkehr (HB_V10).		
	<u>Teilstrategien:</u> Ausbau der Veloinfrastruktur für die kombinierte Mobilität (TS_LV3)		
	<u>Bezug zu Massnahmen AP1, AP2, nationalen Massnahmen:</u> Durch Ausbauten im Rahmen der 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn und DML bedarf es an den Bahnhöfen weitere Velo-Abstellanlagen.		
Relevanz	<u>Begründung:</u> Veloabstellanlagen an wichtigen Stadtbahnhöfen sind ein zentrales Element für die Förderung der Intermodalität resp. die nachhaltigen Wegketten ÖV-Velo aus der Agglomeration.		
Machbarkeit	Die Machbarkeit wurde im Rahmen der Verbesserung Zugänglichkeit Bahnhöfe [1] – ausgelöst durch eine Motion (GR Nr. 2011/222) – nachgewiesen.		
Reifegrad	<input type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 2	<u>Begründung:</u> Die Massnahme wurde vom Stadtrat beschlossen und befindet sich in der Projektierung.	
Realisierungshori- zont	<u>Baubeginn:</u> <input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig) <u>Inbetriebnahme:</u> ca. 2021/2022	Verant- wortung	<u>Massnahmenträger:</u> Stadt Zürich <u>Weitere Beteiligte:</u> Dritte



Kosten (exkl. MwSt.)	Investitionskosten: Fr. 20 Mio. Kostengenauigkeit: +/- 30 % Betriebskosten/Jahr: noch unbekannt	Mitfinanzierbarkeit NAF	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte
--------------------------------	--	--------------------------------	--

Beschreibung der Massnahme

Ausgangslage, Problem, Ziele	<p>Mit der vierten Teilergänzung der Zürcher S-Bahn reagierten der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) und die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) auf die steigende Nachfrage im öffentlichen Verkehr. Die Angebotserweiterung umfasste unter anderem neue S-Bahn-Linien sowie die Verlängerung und Taktverdichtungen von bestehenden Linien. Voraussetzung für die Umsetzung der vierten Teilergänzung war der Bau der Durchmesserlinie (DML), die 2015 vollständig dem Betrieb übergeben wurde. Insbesondere für den Hauptbahnhof aber auch für die weiteren Stadtbahnhöfe nehmen dadurch die Passagiermengen weiter zu. Um dem zusätzlichen Platzanspruch für Velofahrerinnen und Velofahrer gerecht zu werden, sind gezielt Abstellanlagen neu zu bauen oder zu erweitern. Die Ausbauten stützen sich u.a. auf den «Masterplan Velo» [2].</p>
Massnahme	<p>Auf der Südseite des Bahnhofs Altstetten soll eine unterirdische Veloabstellanlage das Abstellangebot um 400-700 Plätze erweitern. Die Zufahrt erfolgt über Rampen.</p> <p>Die bestehende Veloabstellanlage auf dem Stadelhoferplatz soll durch eine neue unterirdische Veloabstellanlage im Bahnhof Stadelhofen ersetzt werden, ggf. ergänzt. 1000 bis 1200 Plätze werden erstellt.</p>
Bezug zu anderen AP-Massnahmen und Akteuren	<p>Gegebenenfalls können für die Zufahrt zur (unterirdische) Veloabstellanlage Bahnhof Altstetten Synergien mit der Massnahme «Kapazitätssteigerung Personenunterführung West Bhf. Altstetten» (Z_ÖV2) genutzt werden.</p> <p>Für die Frequentierung der Veloabstellanlagen am Bhf. Stadelhofen besteht voraussichtlich eine Schnittstelle zur Massnahme Veloroute Seebecken.</p>
Karte	<div><div>Bahnhof Altstetten </div><div>Bahnhof Stadelhofen </div></div>



Zeitplan, Meilensteine, Beschlüsse	<u>Bisher:</u> <ul style="list-style-type: none">• STRB Nr. 975/2013 vom 30.10.2013• Start Vorstudien 2015/16 <u>Vorgesehen:</u> siehe unten
Bezug zu anderen Planungen und Akteuren	-
Bezug zum Richtplan	Der Aus- resp. Neubau der Veloabstellanlagen Bahnhof Altstetten und Bahnhof Stadelhofen sind im regionalen Richtplan Stadt Zürich festgesetzt.
Weitere Bemerkungen, Hinweise	-

Beschreibung der Teilmassnahmen

Titel und Beschreibung		Massnahmen-träger	Meilensteine	Kosten (Mio. CHF. exkl. MwSt.)
a	Veloabstellanlage Bahnhof Altstetten	Stadt Zürich	<ul style="list-style-type: none">• 2018 Vorprojekt• 2019 Bauprojekt/Auflageprojekt• 2020 Plangenehmigungsverfahren (PGV)• 2022 Realisierung	10.0
b	Veloabstellanlage Bahnhof Stadelhofen	Stadt Zürich	<ul style="list-style-type: none">• 2017/18 Vorprojekt• 2018 Bauprojekt/Auflageprojekt• 2022/23 Inbetriebnahme	10.0
Gesamtkosten (+/- 30 %)				20.0

Nutzen

WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern

1	Fuss- und Veloverkehr	Grösseres Angebot an Veloabstellplätzen direkt am Bahnhof.
2	Öffentliches Verkehrssystem	keine Relevanz/Wirkung
3	Strassennetz	keine Relevanz/Wirkung
4	Erreichbarkeit	keine Relevanz/Wirkung
5	Intermodalität	Wegekette ÖV-Velo deutlich verbessert.



6	Nachfrageseitige Massnahmen	Die zusätzlichen Veloabstellplätze entsprechen der Nachfrage. Heute werden viele Velos rund um die Bahnhöfe 'wild' abgestellt und schmälern so die Qualität des öffentlichen Raums.
7	Güterverkehr	keine Relevanz/Wirkung
8	Freizeitverkehr	keine Relevanz/Wirkung
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
1	Konzentration	keine Relevanz/Wirkung
2	Zersiedelung	keine Relevanz/Wirkung
3	Qualität öffentliche Räume	Der öffentliche Raum rund um die Bahnhöfe gewinnt dank der Reduzierung der vielen 'wild' abgestellten Velos an Qualität.
WK3: Verkehrssicherheit erhöhen		
1	Objektive Sicherheit	Dank bewirtschafteten und bewachten Velostationen kann der Velodiebstahl reduziert werden.
2	Subjektive Sicherheit	keine Relevanz/Wirkung
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern		
1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	Die Intermodalität reduziert die Zunahme der Luftschadstoff- und CO2-Emissionen durch die vermehrte Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel.
2	Lärmimmissionen	Die Intermodalität reduziert die Zunahme der Lärmimmissionen durch die vermehrte Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel.
3a	Flächenbeanspruchung	Die Intermodalität reduziert den Flächenanspruch durch die vermehrte Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel.
3b	Natur- und Landschaftsräume	keine Relevanz/Wirkung
Priorität		
Priorität	A	<u>Begründung:</u> Mitfinanzierbarkeit gegeben; agglomerationsrelevant; gutes KNV; Bau- und Finanzreife voraussichtlich innerhalb von vier Jahren nach Annahme der Programmbotschaft erreicht (Reifegrad 2 bereits erreicht und Machbarkeitsabklärungen durchgeführt).
Quellen		
1	STRB Nr. 975/2013, Stadt Zürich, 2013	
2	STRB Nr. 1411/2012, Stadt Zürich, 2012	



Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal, 3. Generation

Massnahme Massnahmen- paket	Zürich – Fuss- und Veloverbindung Grubenackerweg	ID	Z_LV7
		ARE-Code	-
		Priorität	A
Massnahmen- typ	<input type="checkbox"/> Gesamtverkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input checked="" type="checkbox"/> LV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur <input type="checkbox"/> Siedlung <input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
Massnahmenkate- gorie	Langsamverkehr – Fuss/Velo		
Zweckmässigkeit	<u>Zukunftsbild:</u> Die Massnahme leistet einen Beitrag zur Vernetzung von Räumen indem die Querung von einer sonst für den Fussverkehr unüberwindbaren Infrastruktur geschaffen wird. Es resultieren kurze, direkte und vor allem sichere Wege. Dies trägt dazu bei, dass die zurückgelegten Wege zu Fuss zurückgelegt werden.		
	<u>Handlungsbedarf:</u> Die Konzentration der Entwicklung an zentralen Standorten ist relevant für die Attraktivität eines Raums und die Vermeidung von Verdrängungseffekten (ESP Leutschenbach; HB_S&L1, HB_S&L4). Eine hindernisfreie Verbindung zur Querung von Verkehrsachsen ist zentral, um die Verbindung zwischen den Quartieren zu verbessern (HB_S&L6, HB_V10).		
	<u>Teilstrategien:</u> Die Vernetzung zwischen den Quartieren wird gesteigert (TS_S3). Eine wichtige Verbindung über Verkehrsinfrastruktur wird geschaffen und damit eine wichtige Fuss- und Veloverkehrsverbindung realisiert (TS_LV1, TS_LV2).		
	<u>Bezug zu Massnahmen AP1, AP2, nationalen Massnahmen:</u> -		
Relevanz	<u>Begründung:</u> Diese Querungsmöglichkeit unterstützt die feinmaschig angelegten Fusswegverbindungen im stark wachsenden Agglomerationsraum Zürich Nord – Glattal.		
Machbarkeit	Die Machbarkeit wird im Rahmen des Vorprojekts nachgewiesen.		
Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2	<u>Begründung:</u> Machbarkeitsstudie vorhanden, Gestaltungsplan in Erarbeitung, im kommunalen Verkehrsplan	
Realisierungshori- zont	<u>Baubeginn:</u> <input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig) <u>Inbetriebnahme:</u> 2022	Verant- wortung	<u>Massnahmenträger:</u> Stadt Zürich <u>Weitere Beteiligte:</u> SBB
Kosten (exkl. MwSt.)	<u>Investitionskosten:</u> Fr. 10 Mio. Kostengenauigkeit: +/- 50 % Betriebskosten/Jahr: -	Mitfinan- zierbar- keit NAF	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte



Beschreibung der Massnahme	
Ausgangslage, Problem, Ziele	Der Grubenackerpark ist Teil des Entwicklungsgebiets Leutschenbach östlich des Bahnkorridors Oerlikon–Kloten. Neben einer Parkanlage von regionaler Bedeutung soll ein neues Schulhaus erstellt werden. Westlich der Gleise liegt das Quartierzentrum Seebach/Seebacherplatz. Die im Richtplan eingetragene Fusswegverbindung wird künftig Seebach mit dem neuen Schulhaus und dem Erholungsgebiet östlich der Gleise verbinden.
Massnahme	Neubau eines Wegs entlang der Bahngleise Seebach–Oerlikon und Neubau einer Überführung über die Bahngleise Kloten–Oerlikon mit Anschluss an die Allmannstrasse.
Bezug zu anderen AP-Massnahmen und Akteuren	-
Karte	
Zeitplan, Meilensteine, Beschlüsse	<p><u>Bisher:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Neubau der Fusswegverbindung per Gemeinderatsbeschluss Nr. 1940/2003 zum kommunalen Richtplan festgesetzt <p><u>Vorgesehen:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• 2017 Vorprojekt auslösen• 2018 Vorprojekt• 2019/20 Bauprojekt / Ausführungsprojekt• 2021/22 Umsetzung
Bezug zu anderen Planungen und Akteuren	-
Bezug zum Richtplan	<p>Es besteht Notwendigkeit eines Eintrags im regionalen Richtplan.</p> <ul style="list-style-type: none">• Eintrag im regionalen Richtplan bereits vorhanden



Weitere Bemerkungen, Hinweise	-	
Nutzen		
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern		
1	Fuss- und Veloverkehr	Öffnung einer bedeutenden Langsamverkehrsbarriere, Verbindung des Quartiers Seebach mit dem Entwicklungsgebiet Grubenacker.
2	Öffentliches Verkehrssystem	keine Relevanz/Wirkung
3	Strassennetz	keine Relevanz/Wirkung
4	Erreichbarkeit	Erreichbarkeitsverbesserung für den Fuss- und Veloverkehr
5	Intermodalität	keine Relevanz/Wirkung
6	Nachfrageseitige Massnahmen	Attraktivitätssteigerung des Fuss- und Veloverkehrs
7	Güterverkehr	keine Relevanz/Wirkung
8	Freizeitverkehr	Verbindung von Wohngebieten mit einem neuen Park/Grünraum
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
1	Konzentration	keine Relevanz/Wirkung
2	Zersiedelung	keine Relevanz/Wirkung
3	Qualität öffentliche Räume	keine Relevanz/Wirkung
WK3: Verkehrssicherheit erhöhen		
1	Objektive Sicherheit	Sichere Querungsmöglichkeit ohne Umwege
2	Subjektive Sicherheit	keine Relevanz/Wirkung
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern		
1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	Steigerung der Attraktivität des emissionsfreundlichen Fuss- und Veloverkehrs
2	Lärmimmissionen	Steigerung der Attraktivität des emissionsfreundlichen Fuss- und Veloverkehrs
3a	Flächenbeanspruchung	keine Relevanz/Wirkung
3b	Natur- und Landschaftsräume	keine Relevanz/Wirkung


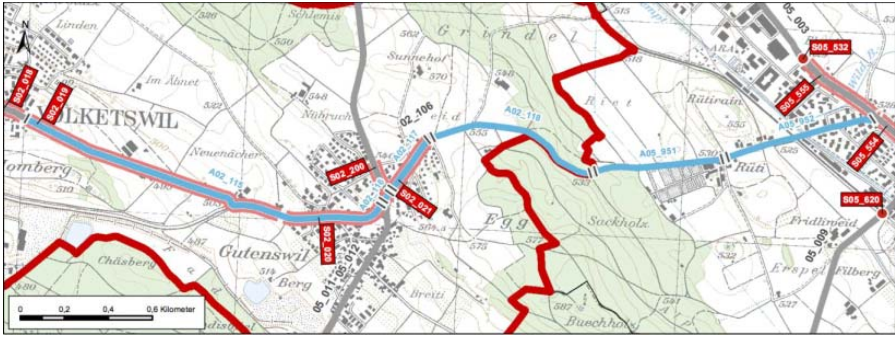



Priorität		
Priorität	A	<u>Begründung:</u> Mitfinanzierung gegeben; agglomerationsrelevant; gutes KNV; Bau- und Finanzreife voraussichtlich innerhalb von vier Jahren nach Annahme der Programm-botschaft erreicht.
Quellen		
1	-	



Agglomerationsprogramm Stadt Zürich - Glattal			
Massnahme Massnahmen- paket	Glattal – Netzlückenschlies- sung und Ausbau Velorouten Priorität A	ID	G_LV1
		ARE-Code	
		Priorität	A
Massnahmen- typ	<input type="checkbox"/> Gesamtverkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input checked="" type="checkbox"/> LV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur <input type="checkbox"/> Siedlung <input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
Massnahmenkate- gorie	Langsamverkehr – Velo		
Zweckmässigkeit	<u>Zukunftsbild:</u> Förderung und Stärkung des Veloverkehrs durch die Erstellung von neuen Verbindungen sowie durch Behebung von Schwachstellen; dadurch kann der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr erhöht werden; neben Verbesserungen für den Alltagsverkehr verbessert sich auch die Zugänglichkeit von Frei- und Erholungsräumen mit dem Velo.		
	<u>Handlungsbedarf:</u> Schaffung eines lückenlosen, dichten Velonetzes mit direkten und schnellen Verbindungen als Voraussetzung für die angestrebte Zunahme des Veloanteils am Gesamtverkehr (HB_V10)		
	<u>Teilstrategien:</u> Schliessung von Netzlücken und Schaffung von Velorouten gemäss kantonalem Velonetzplan für wichtige grenzüberschreitende Alltagsradverkehrsbeziehungen im Glattal, Verbesserung Zugänglichkeit von intermodalen Drehscheiben und Naherholungsräumen (TS_LV1).		
	<u>Bezug zu Massnahmen AP1, AP2, nationalen Massnahmen:</u> -		
Relevanz	<u>Begründung:</u> Agglomerationsrelevant, weil Optimierung regionaler Routen mit entsprechend grossem Einzugsgebiet, wichtiger Beitrag zur Erreichung der Modalsplit-Ziele (Förderung des Veloverkehrs).		
Machbarkeit	Die technische Machbarkeit ist gegeben.		
Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2	<u>Begründung:</u> Massnahme entspricht Zukunftsbild und Teilstrategie Verkehr, Velonetzplan liegt vor Vorstudien in Arbeit	
Realisierungshori- zont	<u>Baubeginn:</u> <input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig) <u>Inbetriebnahme:</u> ab 2021	Verant- wortung	<u>Massnahmenträger:</u> Kanton Zürich <u>Weitere Beteiligte:</u> Fällanden, Schwerzenbach, Volketswil, Dietlikon (je nach Teilmassnahme)
Kosten (exkl. MwSt.)	<u>Investitionskosten:</u> CHF 6.5 Mio. Kostengenauigkeit: +/- 30 % Betriebskosten/Jahr: -	Mitfinan- zierbar- keit NAF	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte



Beschreibung der Massnahmen	
Ausgangslage, Problem, Ziele	Das Glattal eignet sich durch die topographischen Verhältnisse gut für den Veloverkehr. Die zahlreichen grossen Verkehrsinfrastrukturen bilden aber oftmals Barrieren für den Veloverkehr. Ein systematisches Ausbauprogramm, das den Veloverkehr gleichberechtigt wie MIV und ÖV behandelt, wurde auf Basis des Velonetzplanes [2] erarbeitet.
Massnahmen	Die im Velonetzplan [2] festgestellten Schwachstellen werden je nach Priorität schrittweise beseitigt. Die höchste Priorität haben Sicherheitsmängel (Unfallsschwerpunkte, Konfliktstellen) auf den Haupttrouten. Bestandteil des Massnahmenpaketes sind grössere Infrastrukturgänzungen: Schliessung von Netzlücken durch Neubau von Radwegen, Querungen von Hauptverkehrsstrassen (z.B. Unterführungen), Knotenumbauten.
Bezug zu anderen AP- Massnahmen und Akteuren	<ul style="list-style-type: none">• Koordination mit Massnahmen Fussverkehr (Massnahmenplan Fussverkehr)• ggf. Realisierung im Rahmen der Aufwertung von Ortsdurchfahrten (BGKs)
Karte	<p>a. Fällanden / Schwerzenbach – Schliessung Netzlücke Fällanden – Schwerzenbach (02-102):</p>  <p>b. Volketswil – Schliessung Netzlücke Pfäffikerstrasse (02-106):</p>  <p>c. Dietlikon – Schliessung Netzlücke Loorenstrasse (02-127):</p> 



Zeitplan, Meilensteine, Beschlüsse	<u>Bisher:</u> <ul style="list-style-type: none">• Veloförderprogramm Kanton Zürich (2010)• Velonetzplan, Region Glattal und Zürich Unterland (2015)• Umsetzungskonzept Velonetzplan (2016) <u>Vorgesehen:</u> <ul style="list-style-type: none">• Vorprojekte 2017/18
Bezug zu anderen Planungen und Akteuren	<ul style="list-style-type: none">• Koordination mit kommunalen Massnahmen zum Ausbau des Velonetzes
Bezug zum Richtplan	Im kantonalen und regionalen Richtplan definierte Velonetzergänzungen wurden bei der Erarbeitung des Velonetzplanes berücksichtigt.
Weitere Bemerkungen, Hinweise	-

Beschreibung der Teilmassnahmen				
Titel und Beschreibung		Massnahmen-träger	Meilensteine	Kosten (Mio. CHF. exkl. MwSt.)
a	Fällanden / Schwerzenbach - Schliessung Netzlücke Fällanden - Schwerzenbach	Kanton Zürich	<ul style="list-style-type: none">• Vorstudie 2016	3.0
b	Volketswil - Schliessung Netzlücke Pfäffikerstrasse	Kanton Zürich	<ul style="list-style-type: none">• Vorstudie 2016	1.0
c	Dietlikon – Schliessung Netzlücke Loorenstrasse	Kanton Zürich	<ul style="list-style-type: none">• Vorstudie 2017	2.5
Gesamtkosten (+/- 30 %)				6.5

Nutzen		
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern		
1	Fuss- und Veloverkehr	Sichere und direktere Verbindungen für den Alltagsverkehr, bessere und direktere Erschliessung von wichtigen Attraktoren, Reduktion von Konflikten mit dem MIV
2	Öffentliches Verkehrssystem	ÖV profitiert indirekt durch Verbesserung der Zulaufstrecken zu den Bahnhöfen
3	Strassennetz	Keine Relevanz
4	Erreichbarkeit	Verbesserte Erreichbarkeit im LV durch attraktivere Verbindungen



5	Intermodalität	Verbesserung der Zulaufstrecken zu den Bahnhöfen (ÖV-Drehscheiben haben hohe Priorität als Attraktoren im Velonetz)
6	Nachfrageseitige Massnahmen	Beeinflussung der Nachfrage durch attraktiveres Velonetz
7	Güterverkehr	Keine Relevanz
8	Freizeitverkehr	Verbesserte Erreichbarkeit von Naherholungsräumen mit dem Velo

WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern

1	Konzentration	Keine Relevanz
2	Zersiedelung	Attraktive Radwegverbindungen in der Agglomeration fördern indirekt kompakte Siedlungsgebiete („Stadt der kurzen Wege“)
3	Qualität öffentliche Räume	Keine Relevanz

WK3: Verkehrssicherheit erhöhen

1	Objektive Sicherheit	Konfliktreduktion durch separate Führung des Veloverkehrs und/oder velofreundliches Verkehrsregime bei Führung im Mischverkehr (niedrigere Geschwindigkeiten), verkehrssicherer Ausbau von Querungsstellen.
2	Subjektive Sicherheit	Verbesserung durch stärkere Präsenz des Veloverkehrs in den Strassenräumen.

WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern

1	Luftschadstoff- und CO ₂ -Emissionen	Potentielle Änderung Modalsplit zugunsten Veloverkehr, insbesondere bei kurzen MIV-Distanzen
2	Lärmimmissionen	Potentielle Änderung Modalsplit zugunsten Veloverkehr, insbesondere bei kurzen MIV-Distanzen
3a	Flächenbeanspruchung	Keine Relevanz
3b	Natur- und Landschaftsräume	-

Priorität

Priorität	A	<u>Begründung:</u> Mitfinanzierbarkeit gegeben; agglomerationsrelevant; Bau- und Finanzreife innerhalb von vier Jahren nach Annahme der Programmbotschaft erreicht, gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis. Die Priorität der Einzelnen Teilabschnitte ist im Umsetzungskonzept zum Velonetzplan geregelt. Die A-Massnahmen sind diejenigen, deren Erstellungsperiode in den Zeithorizont zwischen 2019 und 2023 fällt.
------------------	----------	--

Quellen

1	Veloförderprogramm Kanton ZH (AFV, Dez. 2009)
2	Velonetzplan Teilgebiet Glattal und Zürich Unterland (Bülach), 2015
3	Umsetzungskonzept Velonetzplan (AFV, 2016)



Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal, 3. Generation

Massnahme Massnahmen- paket	Bülach – Verlängerung SBB-Unterführung Mitte	ID	G_LV2
		ARE-Code	
		Priorität	A
Massnahmen- typ	<input type="checkbox"/> Gesamtverkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input checked="" type="checkbox"/> LV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur <input type="checkbox"/> Siedlung <input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
Massnahmenkate- gorie	Langsamverkehr – Fuss/Velo		
Zweckmässigkeit	<u>Zukunftsbild:</u> Verbesserung der Zugänglichkeit des Bahnhofs Bülach, welcher eine wichtige multimodale Drehscheibe ist. Stärkung und Weiterentwicklung des Zentrums Bülach als funktionaler Brennpunkt des Zürcher Unterlandes.		
	<u>Handlungsbedarf:</u> Stärkung und Weiterentwicklung der zentralen multimodalen Drehscheibe im Zürcher Unterland (HB_V4), Sicherheit und Attraktivität Bahnhofszugang für Fussgänger und Velofahrer erhöhen sowie bessere Vernetzung kernnaher Quartiere für den Fuss- und Radverkehr (HB_V10)		
	<u>Teilstrategien:</u> Die Verlängerung der SBB-Unterführung vervollständigt das Langsamverkehrsnetz: Die westlich vom Bahnhof liegenden Quartiere werden direkter an den Bahnhof angeschlossen und es entsteht eine neue Verbindung zwischen den Quartieren (TS_LV2). Der Zugang zum Bahnhof wird verbessert, wodurch die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs gesteigert werden kann (TS_GV4).		
	<u>Bezug zu Massnahmen AP1, AP2, nationalen Massnahmen:</u> <ul style="list-style-type: none">0261-1.2.016: Bülach - Neugestaltung ÖV-Umsteigebereiche Bahnhof Bülach		
Relevanz	<u>Begründung:</u> Die Massnahme verbessert die Erschliessung des wichtigen ÖV-Knotens von Bülach und stärkt den Langsamverkehr in Bülach. Die wichtigste multimodale Drehscheibe im Unterland kann dadurch gestärkt werden. Die Massnahme ist nötig, um das Verkehrswachstum mit dem Fuss- und Veloverkehr sowie dem ÖV zukünftig zu bewältigen.		
Machbarkeit	Die Machbarkeit ist grundsätzlich gegeben, wird aber noch vertiefter abgeklärt. Das Vorhaben bedingt den Abbruch eines durch den Bahnunterhaltungsdienst genutzten Gebäudes. Ob hierzu andernorts ein Ersatz notwendig ist, wurde noch nicht abgeklärt. Nach Abbruch des Bahnunterhaltungsdienstgebäudes besteht grundsätzlich genügend Raum, um die Unterführung zu verlängern und einen Liftturm sowie die notwendige Rampe zu erstellen. Die Erstellung erfordert die Unterquerung von zwei Gleisen unter Betrieb. Eine Koordination mit den SBB hat noch nicht stattgefunden.		
Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2	<u>Begründung:</u> Massnahme entspricht Zukunftsbild, die Kosten sind grob abgeschätzt und die Wirkungen beurteilt	
Realisierungshori- zont	<u>Baubeginn:</u> <input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig)	Verant- wortung	<u>Massnahmenträger:</u> Stadt Bülach <u>Weitere Beteiligte:</u> SBB



	<input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig) <u>Inbetriebnahme:</u> noch offen		
Kosten (exkl. MwSt.)	<u>Investitionskosten:</u> CHF 2.0 Mio. Kostengenauigkeit: +/- 30 %	Mitfinan- zierbar- keit NAF	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte

Beschreibung der Massnahme

Ausgangslage, Problem, Ziele	Die SBB-Unterquerung Mitte endet heute beim Perron 1/2, d. h. sie reicht nicht bis zur Nordstrasse. Die Massnahme sieht vor, die Unterquerung bis zur Nordstrasse zu verlängern. Somit erhalten auch die westlich der SBB-Linie Zürich-Schaffhausen gelegenen Quartiere in Bülach direkten Zugang zur SBB-Unterquerung Mitte, womit der Bahnhofszugang erheblich verkürzt und attraktiviert werden kann. Zudem ist die Gleisunterquerung eine Schwachstelle gemäss Massnahmenplan Fussverkehr [1].
Massnahme	Die bestehende Perronunterführung wird um ca. 28 m verlängert. Der neue Aufgang auf Seite Nordstrasse soll Rollstuhl- und Fahrrad-gängig ausgestaltet werden. Die Nordstrasse liegt ca. 3 m höher als die Perrons des Bahnhofs, d.h. diese Höhe muss durch die Aufgänge zusätzlich überwunden werden. Ein Gebäude, das heute durch den Bahnunterhaltsdienst genutzt wird, muss abgebrochen werden. Um die insgesamt ca. 7 m Höhenunterschied zu überwinden, ist eine ca. 60 m lange Rampe (Gefälle 12%) notwendig. Nach ca. 35 m erreicht die Rampe das Perronniveau (Tiefbau-Bauwerk). Die restlichen ca. 25 m bis zur Nordstrasse können allenfalls auf einer Terrainschüttung ausgeführt werden. Bei geringerem Gefälle vergrössert sich die Gesamtlänge der Rampe entsprechend. Aufgrund der grossen Länge und der Steilheit der Rampe ist ein Lift, der die Unterführung mit der Nordstrasse verbindet, notwendig.
Bezug zu anderen AP-Massnahmen und Akteuren	AP3: <ul style="list-style-type: none">• Bülach – Optimierung Verkehrssystem Bülach Nord (G_GV1)• Bülach – Aufwertung ÖV-Drehscheibe (G_GV2)• Glattal – Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A (G_GV6b, Bülach – Schaffhauserstrasse)• Bülach – Verlängerung SBB-Unterquerung Mitte (G_LV1) AP2: <ul style="list-style-type: none">• Bülach - Neugestaltung ÖV-Umsteigebereiche Bahnhof Bülach (0261-1.2.016)



Karte			
Zeitplan, Meilensteine, Beschlüsse	<p><u>Bisher:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Eintrag im kommunalen Richtplan • Vorstudie 2016 <p><u>Vorgesehen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Planung wird voran getrieben in Abstimmung mit den weiteren Vorhaben im Umfeld (siehe Abschnitte Bezug zu weiteren AP-Massnahmen und anderen Planungen) 		
Bezug zu anderen Planungen und Akteuren	<p>Die Massnahme wird mit den SBB koordiniert.</p>		
Bezug zum Richtplan	<p>Das Vorhaben ist als Querverbindung für den Langsamverkehr im kommunalen Richtplan enthalten.</p>		
Weitere Bemerkungen, Hinweise	<p>-</p>		
Nutzen			
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern			
1	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="260 1865 651 2024"> Fuss- und Veloverkehr </td><td data-bbox="651 1865 1415 2024"> Mit der Verlängerung der SBB-Unterquerung Mitte wird erstmalig eine direkte Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr zwischen den Stadtteilen beidseitig des Bahnhofs geschaffen. Heute ist die Gleisquerung nur mit wesentlichen Umwegen möglich. </td></tr> </table>	Fuss- und Veloverkehr	Mit der Verlängerung der SBB-Unterquerung Mitte wird erstmalig eine direkte Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr zwischen den Stadtteilen beidseitig des Bahnhofs geschaffen. Heute ist die Gleisquerung nur mit wesentlichen Umwegen möglich.
Fuss- und Veloverkehr	Mit der Verlängerung der SBB-Unterquerung Mitte wird erstmalig eine direkte Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr zwischen den Stadtteilen beidseitig des Bahnhofs geschaffen. Heute ist die Gleisquerung nur mit wesentlichen Umwegen möglich.		



2	Öffentliches Verkehrssystem	Die Attraktivität der Bahnnutzung wird gesteigert, da die westlich der SBB-Linie Zürich-Schaffhausen gelegenen Quartiere in Bülach direkten Zugang zur SBB-Unterquerung Mitte erhalten.
3	Strassennetz	Keine Relevanz
4	Erreichbarkeit	Die Erreichbarkeit der Perrons des Bahnhofs Bülach wird verbessert.
5	Intermodalität	Keine Relevanz
6	Nachfrageseitige Massnahmen	Keine Relevanz
7	Güterverkehr	Keine Relevanz
8	Freizeitverkehr	Keine Relevanz
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
1	Konzentration	Durch die Attraktivitätssteigerung des Bahnhofs Bülach sowie des innerstädtischen Fuss- und Veloverkehrs wird das zentrumsnahe Wohnen gefördert.
2	Zersiedelung	Durch die Attraktivitätssteigerung des Bahnhofs Bülach sowie des innerstädtischen Fuss- und Veloverkehrs wird grundsätzlich das Zentrum gestärkt, was einer Zersiedelung entgegen wirkt.
3	Qualität öffentliche Räume	Keine Relevanz
WK3: Verkehrssicherheit erhöhen		
1	Objektive Sicherheit	Geringere Konflikte durch räumliche Klärung der wichtigsten ÖV-Drehscheibe im Zürcher Unterland
2	Subjektive Sicherheit	Keine Relevanz
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern		
1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	Aufgrund höherer Attraktivität der Bahnnutzung sowie des innerstädtischen Fuss- und Veloverkehrs potenziell positiver Einfluss auf Luftschadstoff- und CO2-Emissionen.
2	Lärmimmissionen	Aufgrund höherer Attraktivität der Bahnnutzung sowie des innerstädtischen Fuss- und Veloverkehrs potenziell positiver Einfluss auf Reduktion von Lärmimmissionen.
3a	Flächenbeanspruchung	Keine Auswirkungen, die Massnahme liegt innerhalb eines bereits heute genutzten Bereichs.
3b	Natur- und Landschaftsräume	Keine Relevanz




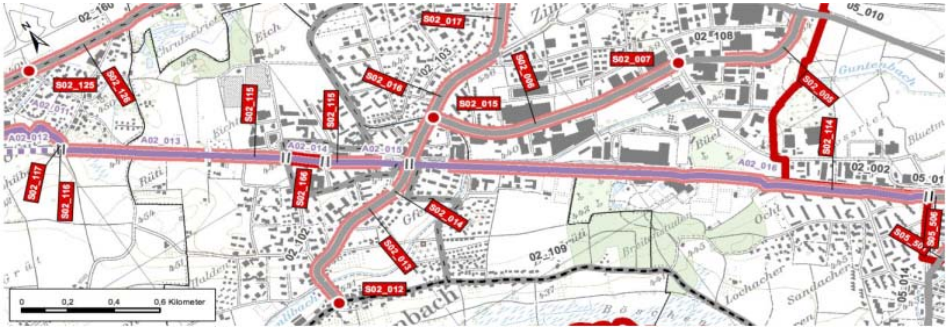

Priorität		
Priorität	A	<u>Begründung:</u> Mitfinanzierbarkeit gegeben, agglomerationsrelevant; Bau- und Finanzreife voraussichtlich innerhalb von vier Jahren nach Annahme der Programmbotschaft.
Quellen		
1	Schwachstellenanalyse im Rahmen des Massnahmenplan Fussverkehr, Amt für Verkehr, 2015	



Agglomerationsprogramm Stadt Zürich - Glattal

Massnahme Massnahmen- paket	Glattal – Netzlückenschlies- sung und Ausbau Velorouten Priorität B	ID	G_LV3
		ARE-Code	
		Priorität	B
Massnahmen- typ	<input type="checkbox"/> Gesamtverkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input checked="" type="checkbox"/> LV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur <input type="checkbox"/> Siedlung <input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
Massnahmenkate- gorie	Langsamverkehr – Velo		
Zweckmässigkeit	<u>Zukunftsbild:</u> Förderung und Stärkung des Veloverkehrs durch die Erstellung von neuen Verbindungen sowie durch Behebung von Schwachstellen; dadurch kann der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr erhöht werden; neben Verbesserungen für den Alltagsverkehr verbessert sich auch die Zugänglichkeit von Frei- und Erholungsräumen mit dem Velo.		
	<u>Handlungsbedarf:</u> Schaffung eines lückenlosen, dichten Velonetzes mit direkten und schnellen Verbindungen als Voraussetzung für die angestrebte Zunahme des Veloanteils am Gesamtverkehr (HB_V10)		
	<u>Teilstrategien:</u> Schliessung von Netzlücken und Schaffung von Komfortrouten für wichtige grenzüberschreitende Alltagsradverkehrsbeziehungen im Glattal, Verbesserung Zugänglichkeit von intermodalen Drehscheiben und Naherholungsräumen (TS_LV1)		
	<u>Bezug zu Massnahmen AP1, AP2, nationalen Massnahmen:</u> -		
Relevanz	<u>Begründung:</u> Agglomerationsrelevant, weil Optimierung regionaler Routen mit entsprechend grossem Einzugsgebiet, entscheidender Beitrag zur Erreichung der Modal-Split-Ziele (Förderung des Veloverkehrs).		
Machbarkeit	Die technische Machbarkeit wurde im Detail noch nicht geprüft, jedoch bestehen keine speziellen technischen Herausforderungen.		
Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2	<u>Begründung:</u> Massnahme entspricht Zukunftsbild und Teilstrategie Verkehr, Velonetzplan und Umsetzungs-konzept liegt vor Vorstudien in Arbeit	
Realisierungsho- rizont	<u>Baubeginn:</u> <input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	Verant- wortung	<u>Massnahmenträger:</u> Kanton Zürich <u>Weitere Beteiligte:</u> Dübendorf, Greifen-see, Kloten, Opfikon, Wallisellen, Brüttli-sellen, Lindau (je nach Teilmassnahme)
Kosten (exkl. MwSt.)	<u>Investitionskosten:</u> CHF 42 Mio. Kostengenauigkeit: +/- 40 %	Mitfinan- zierbar- keit NAF	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte

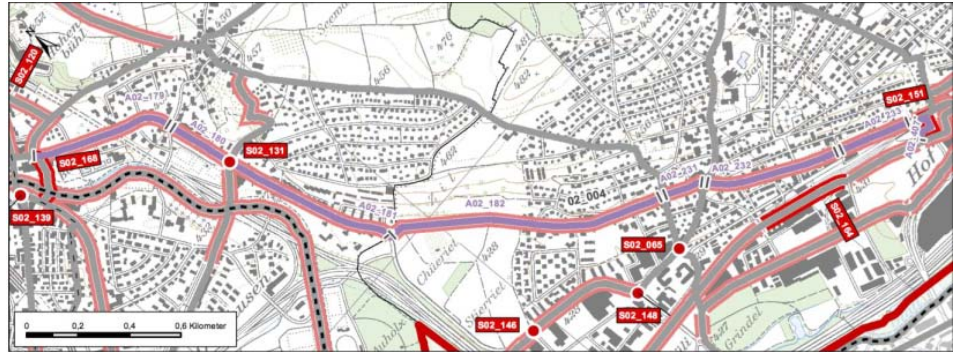


Beschreibung der Massnahmen	
Ausgangslage, Problem, Ziele	Das Glattal eignet sich durch die topographischen Verhältnisse gut für den Veloverkehr. Die zahlreichen grossen Verkehrsinfrastrukturen bilden aber oftmals Barrieren für den Veloverkehr. Ein systematisches Ausbauprogramm, das den Veloverkehr gleichberechtigt wie MIV und ÖV behandelt, wurde auf Basis des Velonetzplanes erarbeitet.
Massnahmen	Die im Velonetzplan [2] festgestellten Schwachstellen werden je nach Priorität schrittweise beseitigt. Die höchste Priorität haben Sicherheitsmängel (Unfallschwerpunkte, Konfliktstellen) auf den Hauptrouten bzw. Veloschnellrouten (Pilotstrecken). Bestandteil des Massnahmenpaketes sind grössere Infrastrukturgänzungen: Schliessung von Netzlücken durch Neubau von Radwegen, Querungen von HVS (z.B. Unterführungen), Knotenumbauten.
Bezug zu anderen AP-Massnahmen und Akteuren	<ul style="list-style-type: none">• Koordination mit Massnahmen Fussverkehr (MaPla Fussverkehr)• ggf. Realisierung im Rahmen der Aufwertung von Ortsdurchfahrten (BGKs)
Karte	<p>a. Dübendorf / Greifensee – Schliessung Netzlücke, Veloschnellroute Dübendorf - Greifensee (-Uster) (02-002):</p>   <p>b. Kloten / Zürich - Schliessung Netzlücke, Veloschnellroute Flughafen – Glattpark (02-001):</p> 



c. Div. Gemeinden - Schliessung Netzlücke Opfikon - Wallisellen - Brüttsellen - Tagels-
wangen:

02-004



02-138



09-070



**Zeitplan,
Meilensteine, Be-
schlüsse**

Bisher:

- Veloförderprogramm Kanton Zürich (2010)
- Velonetzplan, Region Glattal und Zürich Unterland (2015)
- Umsetzungskonzept Velonetzplan (2016)

Vorgesehen:

- Vorstudien



Bezug zu anderen Planungen und Akteuren	<ul style="list-style-type: none">• Koordination mit kommunalen Massnahmen zum Ausbau des Velonetzes
Bezug zum Richtplan	Im kantonalen und regionalen Richtplan definierte Velonetzerweiterungen wurden bei der Erarbeitung des Velonetzplanes berücksichtigt.
Weitere Bemerkungen, Hinweise	-

Beschreibung der Teilmassnahmen				
Titel und Beschreibung		Massnahmen-träger	Meilensteine	Kosten (Mio. CHF. exkl. MwSt.)
a	Dübendorf / Greifensee - Schliessung Netzlücke, Veloschnellroute Dübendorf - Greifensee (-Uster) (02-002)	Kanton ZH	• Siehe oben	22.0
b	Kloten / Zürich - Schliessung Netzlücke, Veloschnellroute Flughafen – Glattpark (02-001)	Kanton ZH	• Siehe oben	10.0
c	Div. Gemeinden - Schliessung Netzlücke Opfikon - Wallisellen - Brütisellen – Tagelswangen (02-004; 02-138; 09-070)	Kanton ZH	• Siehe oben	10.0
Gesamtkosten (+/- 40 %)				42.0

Nutzen		
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern		
1	Fuss- und Veloverkehr	Sichere und direktere Verbindungen für den Alltagsverkehr, bessere und direktere Erschliessung von wichtigen Attraktoren, Reduktion von Konflikten mit dem MIV
2	Öffentliches Verkehrssystem	ÖV profitiert indirekt durch Verbesserung der Zulaufstrecken zu den Bahnhöfen
3	Strassennetz	Keine Relevanz
4	Erreichbarkeit	Verbesserte Erreichbarkeit im LV durch attraktivere Verbindungen
5	Intermodalität	Verbesserung der Zulaufstrecken zu den Bahnhöfen (ÖV-Drehscheiben haben hohe Priorität als Attraktoren im Velonetz)
6	Nachfrageseitige Massnahmen	Beeinflussung der Nachfrage durch attraktiveres Velonetz



7	Güterverkehr	Keine Relevanz
8	Freizeitverkehr	Verbesserte Erreichbarkeit von Naherholungsräumen mit dem Velo
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
1	Konzentration	Keine Relevanz
2	Zersiedelung	Attraktive Radwegverbindungen in der Agglomeration fördern indirekt kompakte Siedlungsgebiete („Stadt der kurzen Wege“)
3	Qualität öffentliche Räume	Keine Relevanz
WK3: Verkehrssicherheit erhöhen		
1	Objektive Sicherheit	Konfliktreduktion durch separate Führung des Veloverkehrs und/oder velofreundliches Verkehrsregime bei Führung im Mischverkehr (niedrigere Geschwindigkeiten), verkehrssicherer Ausbau von Querungsstellen.
2	Subjektive Sicherheit	Verbesserung durch stärkere Präsenz des Veloverkehrs in den Strassenräumen.
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern		
1	Luftschadstoff- und CO ₂ -Emissionen	Potentielle Änderung Modalsplit zugunsten Veloverkehr, insbesondere bei kurzen MIV-Distanzen
2	Lärmimmissionen	Potentielle Änderung Modalsplit zugunsten Veloverkehr, insbesondere bei kurzen MIV-Distanzen
3a	Flächenbeanspruchung	Keine Relevanz
3b	Natur- und Landschaftsräume	Keine Relevanz

Priorität		
Priorität	B	<p><u>Begründung:</u> Mitfinanzierbarkeit gegeben; agglomerationsrelevant; Bau- und Finanzreife innerhalb von vier Jahren nach Annahme der Programmbotschaft erreicht, gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis.</p> <p>Die Priorität der einzelnen Teilabschnitte ist im Umsetzungsprogramm zum Velonetzplan geregelt. Die B-Massnahmen sind diejenigen, deren Erstellungsperiode in den Zeithorizont zwischen 2023 und 2026 fällt.</p>

Quellen	
1	Veloförderprogramm Kanton ZH, AFV, 2009
2	Velonetzplan Teilgebiet Glattal und Zürich Unterland (Bülach), AFV, 2015

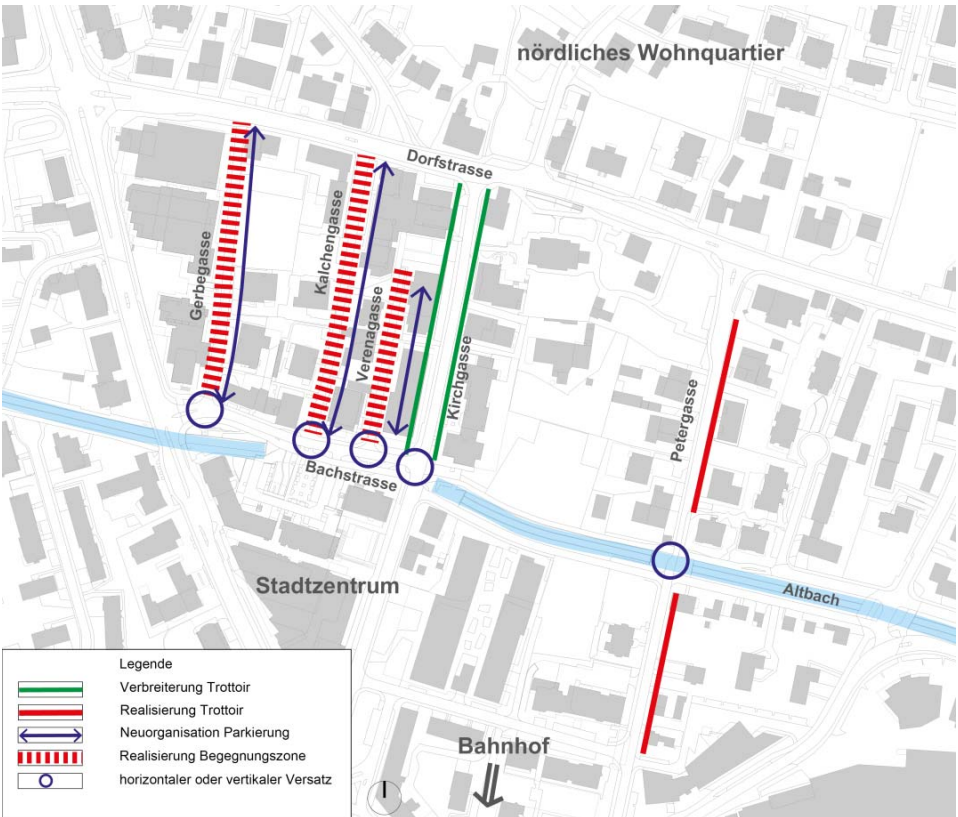


Agglomerationsprogramm Stadt Zürich - Glattal

Massnahme Massnahmen- paket	Kloten – Behebung Konflikt- strecken Fussverkehr in Querverbindungen	ID	G_LV5a
		ARE-Code	
		Priorität	A
Massnahmen- typ	<input type="checkbox"/> Gesamtverkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input checked="" type="checkbox"/> LV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur <input type="checkbox"/> Siedlung <input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
Massnahmenkate- gorie	Langsamverkehr – Fuss		
Zweckmässigkeit	<u>Zukunftsbild:</u> Förderung und Stärkung des Fussverkehrs durch die Erstellung von neuen Verbindungen sowie durch Behebung von Schwachstellen; dadurch kann Anteil des Fussverkehrs am Gesamtverkehr erhöht werden.		
	<u>Handlungsbedarf:</u> Schliessung von Netzlücken im Fussverkehrsnetz sowie ansprechende Gestaltung der öffentlichen Räume als Voraussetzung für eine Attraktivitätssteigerung und damit eine Erhöhung des Fussverkehrsanteils am Gesamtverkehr (HB_V10).		
	<u>Teilstrategien:</u> Attraktive Fussverkehrsverbindungen in den Zentren sowie Lückenschluss von wichtigen innerstädtischen Verbindungen, Umsetzung der in kommunalen GVK erkannten Massnahmen zur Behebung von Defiziten (TS_LV2), Erhöhung Verkehrssicherheit (TS_GV3), Baustein in der Aufwertung der Quartier- und Ortszentren (TS_S1).		
	<u>Bezug zu Massnahmen AP1, AP2, nationalen Massnahmen:</u> -		
Relevanz	<u>Begründung:</u> Verbesserung der Fusswegnetze und der Verkehrssicherheit. Förderung des Fussverkehrs. Siedlungszentrum kann dadurch aufgewertet werden.		
Machbarkeit	Mit der Strategie "städtebauliche Prinzipien der Zentrumsgestaltung" (1) und dem Gesamtverkehrskonzept der Stadt Kloten (2) werden konzeptionelle Aussagen zur Priorisierung des Fussverkehrs und zur Erhöhung der Sicherheit in den Quergassen gemacht. Zur Kirchgasse besteht bereits eine Planungsstudie (3). Die benötigten Flächen zur Umsetzung von Massnahmen sind vorhanden. Fragen des Grundeigentums müssen geklärt werden.		
Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2	<u>Begründung:</u> Ableitung aus Problemanalyse, entspricht Zukunftsbild und Teilstrategien, Grobkosten abgeschätzt, Wirkung ist grob beurteilt	
Realisierungshori- zont	<u>Baubeginn:</u> <input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig) <u>Inbetriebnahme:</u> 2022	Verant- wortung	<u>Massnahmenträger:</u> Stadt Kloten <u>Weitere Beteiligte:</u> -
Kosten (exkl. MwSt.)	<u>Investitionskosten:</u> CHF 3 Mio. Kostengenauigkeit: +/- 30 % Betriebskosten/Jahr: -	Mitfinan- zierbar- keit NAF	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte



Beschreibung der Massnahmen													
Ausgangslage, Problem, Ziele	<p>Die Quergassen Gerbe-, Kalchen-, Verena-, Kirch- und Petergasse sind Teil des geometrischen Rasters, welcher einen Teil des historischen Ortskern von Kloten bildet. Die Strassen stellen eine Längsverbindung dar zwischen der Dorfstrasse, welche die ursprüngliche Zentrumsstrasse von Kloten war, und der Bachstrasse, die den nördlichen Abschluss des heutigen Zentrums mit publikumsorientierten Nutzungen bildet. Entlang der Quergassen befinden sich heute vor allem Wohnnutzungen. Die Gassen sind wichtige Verbindungen abseits der Hauptstrassen zwischen den nördlich an die Dorfstrasse grenzenden Wohngebieten und dem südlich gelegenen heutigen Zentrum wie dem Bahnhof.</p> <p>In der Schwachstellenanalyse Fussverkehr (4) ist eine Häufung von sicherheitsrelevanten Mängeln in Quergassen festgestellt worden (unterbrochene oder als Parkplatz genutzte Trottoirs, autoorientiertes Erscheinungsbild mit geringer Aufenthaltsqualität, keine Querungshilfen Bachstrasse).</p> <p>Es lassen sich folgende Ziele ableiten:</p> <ul style="list-style-type: none">• Erhöhung der Sicherheit für den Fussverkehr in den Gassen• Steigerung der Attraktivität der Räume als Verbindungs- und Aufenthaltsraum• Steigerung der Nutzung der Wegverbindungen durch den Fussverkehr• Steigerung der Attraktivität als Verbindungs- und Aufenthaltsraum												
Massnahmen	<p>Die Konflikte bzw. die daraus abgeleitete Zielsetzung werden über folgende Massnahmen behoben / umgesetzt:</p> <ul style="list-style-type: none">• Realisierung einer Begegnungszone in der Gerbe-, der Kalchen- und der Verenagasse• Realisierung eines beidseitigen Trottoirs in der Petergasse• Verbreiterung des beidseitigen Trottoirs in der Kirchgasse• Erstellen von Querungshilfen in der Bachstrasse mittels horizontaler- und/oder vertikaler Fahrbahnversätze, welche die Fahrbahn anheben oder seitlich einengen• Neuorganisation der Parkierung <p>Die Massnahme enthält folgende Elemente:</p> <table><tbody><tr><td>• Begegnungszone Gerbegasse</td><td>0.4 Mio. CHF</td></tr><tr><td>• Begegnungszone Kalchengasse</td><td>0.2 Mio. CHF</td></tr><tr><td>• Begegnungszone Verenagasse</td><td>0.2 Mio. CHF</td></tr><tr><td>• Trottoirergänzung Petergasse</td><td>1.0 Mio. CHF</td></tr><tr><td>• Trottoirverbreiterung Kirchgasse</td><td>0.5 Mio. CHF</td></tr><tr><td>• Querungsmassnahmen Bachstrasse</td><td>0.7 Mio. CHF</td></tr></tbody></table>	• Begegnungszone Gerbegasse	0.4 Mio. CHF	• Begegnungszone Kalchengasse	0.2 Mio. CHF	• Begegnungszone Verenagasse	0.2 Mio. CHF	• Trottoirergänzung Petergasse	1.0 Mio. CHF	• Trottoirverbreiterung Kirchgasse	0.5 Mio. CHF	• Querungsmassnahmen Bachstrasse	0.7 Mio. CHF
• Begegnungszone Gerbegasse	0.4 Mio. CHF												
• Begegnungszone Kalchengasse	0.2 Mio. CHF												
• Begegnungszone Verenagasse	0.2 Mio. CHF												
• Trottoirergänzung Petergasse	1.0 Mio. CHF												
• Trottoirverbreiterung Kirchgasse	0.5 Mio. CHF												
• Querungsmassnahmen Bachstrasse	0.7 Mio. CHF												
Bezug zu anderen AP-Massnahmen und Akteuren	<ul style="list-style-type: none">• Kloten / Bassersdorf - Verlängerung Stadtbahn Flughafen - Kloten Industrie - Bassersdorf - Etappe 1 (ARE-Code 0261-1.2.098, G_ÖV2a)												

Karte	 <p> nördliches Wohnquartier Dorfstrasse Gerbegasse Kalchengasse Verengasse Kirchgasse Bachstrasse Stadtzentrum Bahnhof Aalbach Petergasse </p> <p> Legende ———— Verbreiterung Trottoir - - - - Realisierung Trottoir <—> Neuorganisation Parkierung - - - - Realisierung Begegnungszone ○ horizontaler oder vertikaler Versatz </p>
Zeitplan, Meilensteine, Beschlüsse	<p><u>Bisher:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Städtebauliche Prinzipien der Zentrumsgestaltung, 10. Mai 2010 (1) • Gesamtverkehrskonzept Stadt Kloten, 5. September 2013 (2) • Betriebs- und Gestaltungskonzept Kirchgasse, in Bearbeitung (3) • Schwachstellenanalyse Fussverkehr, MaPla Fussverkehr, März 2015 (4) <p><u>Vorgesehen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Konzept mittels Planungsstudie inkl. Beschlüsse 2016 • Vorprojekt inkl. Beschlüsse 2017 • Bauprojekt inkl. Projektfestsetzung 2018 • Start Umsetzung 2019
Bezug zu anderen Planungen und Akteuren	<ul style="list-style-type: none"> • Planungsstudie Kirchgasse: in Erarbeitung, Planungsträger, Entscheidungsinstanz: Stadt Kloten
Bezug zum Richtplan	Keine Notwendigkeit eines kantonalen/regionalen Richtplaneintrags
Weitere Bemerkungen, Hinweise	-



Nutzen		
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern		
1	Fuss- und Veloverkehr	Mit den Massnahmen wird die Attraktivität des Wegenetzes für den Fussverkehr stark verbessert und die Sicherheit erhöht
2	Öffentliches Verkehrssystem	Keine Relevanz
3	Strassennetz	Hierarchie Strassennetz - Umsetzung BFU-Modell 30/50
4	Erreichbarkeit	Die Verbesserungen im Fusswegnetz in den genannten Gassen führen zu einer verbesserten Erreichbarkeit des Zentrums wie des Bahnhofs für die Wohnbevölkerung aus den nördlichen Quartieren
5	Intermodalität	Keine Relevanz
6	Nachfrageseitige Massnahmen	Keine Relevanz
7	Güterverkehr	Keine Relevanz
8	Freizeitverkehr	Keine Relevanz
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
1	Konzentration	Steigerung der Attraktivität des Siedlungsgebiets um die Querverbindungen infolge der Massnahmen zur Erhöhung der Attraktivität und der Sicherheit für den Fussverkehr
2	Zersiedelung	Keine Relevanz
3	Qualität öffentliche Räume	Steigerung der Aufenthaltsqualität durch die Aufwertung der Gassen
WK3: Verkehrssicherheit erhöhen		
1	Objektive Sicherheit	Erhöhung der Sicherheit mittels tieferem Geschwindigkeitsniveau, Fussgängervortritt und entsprechender Gestaltung in den Begegnungszonen, wie der Ergänzung und der Verbreiterung von Trottoirs; Umsetzung BFU-Modell 30/50
2	Subjektive Sicherheit	Begegnungszonen und ergänzte bzw. verbreiterte Trottoirs führen zu einem verbesserten Sicherheitsempfinden bei den Zufussgehenden
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern		
1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	Potentielle Änderung Modalsplit zugunsten Fussverkehr
2	Lärmimmissionen	Potentielle Änderung Modalsplit zugunsten Fussverkehr
3a	Flächenbeanspruchung	Potentielle Änderung Modalsplit zugunsten Fussverkehr
3b	Natur- und Landschaftsräume	Keine Relevanz



Priorität		
Priorität	A	<u>Begründung:</u> Mitfinanzierbarkeit gegeben; agglomerationsrelevant; Bau- und Finanzreife innerhalb von vier Jahren nach Annahme der Programmbotschaft erreicht, gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis.
Quellen		
1	Städtebauliche Prinzipien der Zentrumsgestaltung, Stadt Kloten, 10. Mai 2010	
2	Gesamtverkehrskonzept Stadt Kloten, Stadt Kloten, 5. September 2013	
3	Planungsstudie Kirchgasse, Stadt Kloten, in Bearbeitung	
4	Schwachstellenanalyse im Rahmen des Massnahmenplan Fussverkehr, Amt für Verkehr, 2015	



Agglomerationsprogramm Stadt Zürich - Glattal			
Massnahme Massnahmen- paket	Opfikon – Umgestaltung Kreuzung Schaffhauser- / Oberhauserstrasse	ID	G_LV5b
		ARE-Code	
		Priorität	A
Massnahmen- typ	<input type="checkbox"/> Gesamtverkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input checked="" type="checkbox"/> LV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur <input type="checkbox"/> Siedlung <input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
Massnahmenkate- gorie	Langsamverkehr – Fuss/Velo		
Zweckmässigkeit	<u>Zukunftsbild:</u> Förderung und Stärkung des Fussverkehrs durch die Erstellung von neuen Verbindungen sowie durch Behebung von Schwachstellen; dadurch kann Anteil des Fussverkehrs am Gesamtverkehr erhöht werden.		
	<u>Handlungsbedarf:</u> Schliessung von Netzlücken im Fussverkehrsnetz sowie ansprechende Gestaltung der öffentlichen Räume als Voraussetzung für eine Attraktivitätssteigerung und damit eine Erhöhung des Fussverkehrsanteils am Gesamtverkehr (HB_V10).		
	<u>Teilstrategien:</u> Attraktive Fussverkehrsverbindungen in den Zentren sowie Lückenschluss von wichtigen innerstädtischen Verbindungen, Umsetzung der in kommunalen GVK erkannten Massnahmen zur Behebung von Defiziten (TS_LV2), Erhöhung Verkehrssicherheit (TS_GV3), Baustein in der Aufwertung der Quartier- und Ortszentren (TS_S1).		
	<u>Bezug zu Massnahmen AP1, AP2, nationalen Massnahmen:</u> -		
Relevanz	<u>Begründung:</u> Verbesserung der Fusswegnetze und der Verkehrssicherheit. Förderung des Langsamverkehrs sowie Optimierungen für den öffentlichen Verkehr. Erhöhung der Effizienz im Gesamtsystem.		
Machbarkeit	Die Aufwertung der Schaffhauserstrasse wurde in verschiedenen Studien untersucht und in mehreren Instrumenten verankert. Sowohl der Kanton als auch die Stadt Opfikon sind an einer Umgestaltung des Knotens interessiert. Aufgrund der Unfallhäufungen insbesondere mit Fuss- und Radverkehrsbeteiligung und der Behinderung der Buslinien ist eine zeitnahe Umsetzung nötig.		
Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2	<u>Begründung:</u> Ableitung aus Problemanalysen, entspricht Zukunftsbild und Teilstrategien, Grobkosten und Wirkung wurden in einem Vorprojekt bereits geschätzt, dies ist allerdings aufgrund der geänderten Voraussetzungen zu überarbeiten.	
Realisierungshori- zont	<u>Baubeginn:</u> <input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig) <u>Inbetriebnahme:</u> 2025	Verant- wortung	<u>Massnahmenträger:</u> Kanton Zürich <u>Weitere Beteiligte:</u> Stadt Opfikon



Kosten (exkl. MwSt.)	<u>Investitionskosten:</u> 2.5 Mio. CHF Kostengenauigkeit: +/- 30 % Betriebskosten/Jahr: -	Mitfinan- zierbar- keit NAF	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte
--------------------------------	--	--	--

Beschreibung der Massnahmen

Ausgangslage, Problem, Ziele

Die Schaffhauserstrasse nimmt im Stadtgefüge von Opfikon eine zentrale Rolle ein. Sie verläuft von Kloten über den Autobahnanschluss durch Glattbrugg und weiter Richtung Oerlikon / Stadt Zürich. Der Abschnitt auf der Schaffhauserstrasse zwischen Glatthofkreuzung und Neugutstrasse stellt das eigentliche Zentrum von Opfikon dar. Beidseitig der Strasse befinden sich publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen und Nutzungen des täglichen Bedarfs. Über die Schaffhauserstrasse hinweg befinden sich verschiedene Fuss- und Veloverkehrsbeziehungen (Naherholungsgebiet Glattraum, Zugang Verwaltung, Schulweg, Verbindung zwischen Stadtquartieren).

Mit einem DTV von über 10'000 Fahrzeugen ist die Verkehrsbelastung auf der Schaffhauserstrasse relativ hoch. Es verkehren zwei Buslinien. Aufgrund des während der Hauptverkehrszeiten auftretenden Rückstaus vom Glatthof-Kreisel und der leistungsmindernden Knotenströme aus der Oberhauserstrasse entstehen für den Busverkehr Verlustzeiten. Die Umgestaltung des Knotens Schaffhauserstrasse / Oberhauserstrasse als LSA mit Busbevorzugung ist im Rahmen der Regionalen Verkehrssteuerung (RVS) vorgesehen (1), (2). Mit der Umsetzung wurde bisher abgewartet um die Auswirkungen des neuen Glatthofkreisels miteinzubeziehen.

Im beschriebenen Abschnitt gab es in den letzten Jahren mehrere Unfälle mit Fussgängerbeteiligung. Im Rahmen des Massnahmenplans Fussverkehr (3) wurden zudem mehrere Schwachstellen entlang der Schaffhauserstrasse und insbesondere im Umfeld des Knotens Schaffhauserstrasse / Oberhauserstrasse festgestellt. Diese betreffen gestalterische Defizite, Fussgängerstreifen ausserhalb der Wunschlinie und unattraktive Längsbeziehungen vor allem durch Konflikte mit der Parkierung.

Im Velonetzplan des Kantons Zürich (4) treffen sich im Zentrum von Glattbrugg verschiedene Verbindungen von regionaler Bedeutung. Die Schaffhauserstrasse wurde als Nebenroute definiert, in der Oberhauserstrasse verläuft die Veloschnellroute (Pilotstrecke) und entlang der Glatt eine Hauptverbindung und Freizeitroute. Der Knoten Schaffhauserstrasse / Oberhauserstrasse wurde aufgrund der Unfallhäufung mit Velobeteiligung als Schwachstelle von hoher Priorität festgehalten.

Im Entwicklungskonzept 2012+ der Stadt Opfikon (5) wurde die Aufwertung der Schaffhauserstrasse für den Fuss- und öffentlichen Verkehr als zentrales Element definiert. In einem ersten Schritt wurde mit der Umgestaltung des "Glatthof"-Kreisels ein erster Leuchtturm zur Schaffung eines eigentlichen Stadtzentrums umgesetzt. Als nächster Schritt soll der Knoten auf der gegenüberliegenden Seite der Glatt eine Umgestaltung und Aufwertung erfahren.

Mit der Umgestaltung der Kreuzung sollen die folgenden Ziele erreicht werden:

- Schaffung eines Stadtzentrums und Aufwertung des Strassenraums
- Minderung der Behinderung für Buslinien
- Schaffung einer sicheren und durchgängigen Veloinfrastruktur
- Erhöhung der Sicherheit und der Attraktivität des Fusswegenetzes
- Verbesserung der Querungssicherheit der Schaffhauserstrasse
- Verbesserte Zugänglichkeit der Bushaltestelle Glattbrugg Zentrum
- Verbesserte Zugänglichkeit des Naherholungsgebiet entlang der Glatt ("fil bleu")



Massnahmen	<ul style="list-style-type: none">• Neuorganisation Parkierung (die Reorganisation der gefährlichen Schrägparkierung wird im Zusammenhang mit einer geplanten Gebäudesanierung als Sofortmassnahme und in Eigenleistung des Kantons umgesetzt)• Einführung einer LSA mit Busbevorzugung• Umgestaltung Knoten Schaffhauserstrasse / Fabrikstrasse / Oberhauserstrasse• Änderung Verkehrsregime (Ermöglichung des Linksabbiegens aus der Oberhauserstrasse, Feuerwehorausfahrt)• Optimierung der Haltestellenlage / -zugänge
Bezug zu anderen AP-Massnahmen und Akteuren	<p>AP3:</p> <ul style="list-style-type: none">• Zürich – Weiterentwicklung Zentrumsgebiete Hochbord/Stettbach und Zürich-Nord/Opfikon (Z_S2) <p>AP2:</p> <ul style="list-style-type: none">• Glattal - "Fil Bleu" Langsamverkehrsverbindung entlang Glatt (ARE-Code: 0261-1.2.038)• Glattal – Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A – Opfikon/Glattbrugg (ARE-Code: 0261-1.2.074)
Karte	<p>Legende</p> <ul style="list-style-type: none">Umgestaltung KnotenGlattraum ("fil bleu")Zugang Glattraum



Zeitplan, Meilensteine, Beschlüsse	<p><u>Bisher:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Regionale Verkehrssteuerung Glattal, Konzept, 2005 (1)• Vorprojekt RVS-Massnahme 02, Knoten Schaffhauser- / Oberhauser / Fabrikstrasse, 2005 (2)• Zentrumsplanung Schaffhauserstrasse, 2006 (6)• Stadtentwicklungskonzept 2012+ (5)• Städtebauliches Leitbild Schaffhauserstrasse, 2013 (7)• Betriebs- und Gestaltungskonzept 2015/2016 <p><u>Vorgesehen:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Reorganisation Schrägparkierung 2016• Vorprojekt inkl. Beschlüsse 2018• Bauprojekt inkl. Beschlüsse 2019• Start Umsetzung 2020
Bezug zu anderen Planungen und Akteuren	-
Bezug zum Richtplan	-
Weitere Bemerkungen, Hinweise	Reorganisation Parkierung (im Zusammenhang mit Gebäudesanierung 117/119) geschieht in Eigenleistung

Nutzen

WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern

1	Fuss- und Veloverkehr	Erhöhung der Sicherheit und Attraktivität des Fuss- und Velowegnetzes im Knotenumfeld. Schaffung eines attraktiven öffentlichen Raumes mit Aufenthaltsqualität. Verbesserung der Querungen für den Fuss- und Veloverkehr.
2	Öffentliches Verkehrssystem	Minderung der Busbehinderung und Erhöhung der Fahrplanstabilität. Verbesserung der Zugänglichkeit und Attraktivität der Bushaltestelle Glattbrugg, Zentrum.
3	Strassennetz	Keine Relevanz
4	Erreichbarkeit	Verbesserung der Erreichbarkeit der Nutzungen entlang der Schaffhauserstrasse, des Stadthauses und des Glattraus.
5	Intermodalität	Keine Relevanz
6	Nachfrageseitige Massnahmen	Bestandteil der Regionalen Verkehrssteuerung
7	Güterverkehr	Keine Relevanz
8	Freizeitverkehr	Verbesserung der Zugänglichkeit des Naherholungsgebietes Glattraum



WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
1	Konzentration	Erhöhung der Qualität des öffentlichen Raumes durch Aufwertung des Knotens, damit grössere Attraktivität der umliegenden Nutzungen
2	Zersiedelung	Keine Relevanz
3	Qualität öffentliche Räume	Mit der Massnahme werden die Bestrebungen zur Schaffung eines eigentlichen Stadtzentrums unterstützt. Die Umgestaltung des Strassenraums führt zur Erhöhung der Qualität des öffentlichen Raums
WK3: Verkehrssicherheit erhöhen		
1	Objektive Sicherheit	Entschärfung der Unfallhäufungen mit Fuss- und Velobeteiligung durch Schaffung einer sicheren Fuss- und Veloinfrastruktur insbesondere zur Querung der Schaffhauserstrasse.
2	Subjektive Sicherheit	Attraktive Gestaltung erhöht die Aufenthaltsqualität und subjektive Sicherheit. Insbesondere bei der Bushaltestelle Glattbrugg, Zentrum.
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern		
1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	Potentielle Änderung Modal Split zugunsten Fuss- und Veloverkehr
2	Lärmimmissionen	Potentielle Änderung Modal Split zugunsten Fuss- und Veloverkehr
3a	Flächenbeanspruchung	Potentielle Änderung Modal Split zugunsten Fuss- und Veloverkehr
3b	Natur- und Landschaftsräume	Keine Relevanz
Priorität		
Priorität	A	<u>Begründung:</u> Mitfinanzierbarkeit gegeben; agglomerationsrelevant; Bau- und Finanzreife innerhalb von vier Jahren nach Annahme der Programmbotschaft erreicht, gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis.
Quellen		
1	Regionale Verkehrssteuerung Glattal, Konzept (2005)	
2	Opfikon - Glattbrugg, RVS-Massnahme 02, Knoten Schaffhauser- / Oberhauser / Fabrikstrasse, Vorprojekt (2005)	
3	Massnahmenplan Fussverkehr (AFV, 2015)	
4	Velonetzplan (AFV, 2015)	
5	Stadtentwicklungskonzept 2012+ (Opfikon, 2012)	
6	Zentrumsplanung Schaffhauserstrasse (Opfikon, 2006)	
7	Städtebauliches Leitbild Schaffhauserstrasse (Opfikon, verabschiedet 2006, revidiert 2013)	



Agglomerationsprogramm Stadt Zürich - Glattal			
Massnahme Massnahmen- paket	Dübendorf – Bahnhofstrasse	ID	G_LV5c
		ARE-Code	
		Priorität	A
Massnahmen- typ	<input type="checkbox"/> Gesamtverkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input checked="" type="checkbox"/> LV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur <input type="checkbox"/> Siedlung <input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
Massnahmenkate- gorie	Langsamverkehr – Fuss/Velo		
Zweckmässigkeit	<u>Zukunftsbild:</u> Förderung und Stärkung des Fussverkehrs durch die Erstellung von neuen Verbindungen sowie durch Behebung von Schwachstellen; dadurch kann Anteil des Fussverkehrs am Gesamtverkehr erhöht werden.		
	<u>Handlungsbedarf:</u> Schliessung von Netzlücken im Fussverkehrsnetz sowie ansprechende Gestaltung der öffentlichen Räume als Voraussetzung für eine Attraktivitätssteigerung und damit eine Erhöhung des Fussverkehrsanteils am Gesamtverkehr (HB_V10).		
	<u>Teilstrategien:</u> Attraktive Fussverkehrsverbindungen in den Zentren sowie Lückenschluss von wichtigen innerstädtischen Verbindungen, Umsetzung der in kommunalen GVK erkannten Massnahmen zur Behebung von Defiziten (TS_LV2), Erhöhung Verkehrssicherheit (TS_GV3), Baustein in der Aufwertung der Quartier- und Ortszentren (TS_S1).		
	<u>Bezug zu Massnahmen AP1, AP2, nationalen Massnahmen:</u> -		
Relevanz	<u>Begründung:</u> Verbesserung der Fusswegnetze und der Verkehrssicherheit. Förderung des Fussverkehrs. Siedlungszentrum kann dadurch aufgewertet werden.		
Machbarkeit	Die Massnahme ist im kommunalen Gesamtverkehrskonzept (1) festgehalten. Dieses ist durch den Stadtrat beschlossen und die entsprechenden Mittel sind im Investitionsprogramm (2) vorgesehen. Ein BGK für den Bereich Bahnhofplatz - Lindenplatz (3) wurde erarbeitet. Erste Sofortmassnahmen zur Behebung von Sicherheitsmängeln wurden bereits umgesetzt.		
Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2	<u>Begründung:</u> Abgeleitet aus Problemanalysen, die Massnahme ist im kommunalen GVK festgehalten und beschlossen, entspricht Zukunftsbild und Teilstrategien AP, Grobkosten und Wirkung wurden in einem BGK ausgearbeitet.	
Realisierungshori- zont	<u>Baubeginn:</u> <input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	Verant- wortung	<u>Massnahmenträger:</u> Stadt Dübendorf
			<u>Weitere Beteiligte:</u> Kanton Zürich, VBG



Kosten (exkl. MwSt.)	<u>Investitionskosten:</u> 6 Mio. CHF Kostengenauigkeit: +/- 30 % Betriebskosten/Jahr: -	Mitfinan- zierbar- keit NAF	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte
--------------------------------	--	--	--

Beschreibung der Massnahmen

Ausgangslage, Problem, Ziele	<p>Die Bahnhofstrasse ist die zentrale Achse im Stadtgefüge von Dübendorf und verbindet den Bahnhof mit dem Stadtzentrum. Beidseitig der Bahnhofstrasse befinden sich zahlreiche Nutzungen des täglichen Bedarfs. Die Bahnhofstrasse weist mit einem DTV von knapp 20'00 Fahrzeugen ein hohes Verkehrsaufkommen auf. Durch die Bahnhofstrasse führen 4 Buslinien (L748, L752, L759; L760). Die Haltestelle Lindenplatz weist sehr hohe Ein-/Aussteiger-Frequenzen auf.</p> <p>Die Bahnhofstrasse ist erneuerungsbedürftig und weist gemäss kommunalem GVK (1) verschiedene verkehrliche Schwachstellen auf, was sich auch in vergleichsweise hohen Unfallzahlen widerspiegelt. Aus diesem Grund wurden erste Sofortmassnahmen im Bereich des Lindenplatzes (Änderung Verkehrsregime) und des Bahnhofplatzes (Änderung Verkehrsregime) im Jahr 2014 umgesetzt.</p> <p>Im Massnahmenplan Fussverkehr (4) wurde im Jahr 2015 entlang der Bahnhofstrasse eine Häufung von Fussverkehrsschwachstellen festgestellt (siehe Karte unten). Diese betreffen zum einen Querungen mit fehlenden Schutzinseln bei hohem Verkehrsaufkommen und zum anderen Trottoirabschnitte mit Engstellen und Konflikten mit Parkierungen.</p> <p>Gemäss Velonetzplan (5) verläuft in der Bahnhofstrasse eine Nebenverbindung (02_169) von regionaler Bedeutung. Die Bahnhofstrasse weist keine Veloinfrastruktur auf, weshalb der Abschnitt als lineare Schwachstelle mittlerer Priorität festgehalten wurde.</p> <p>Mit der Umgestaltung der Bahnhofstrasse werden die folgenden Ziele angestrebt:</p> <ul style="list-style-type: none">• Erhöhung der Verkehrssicherheit• Erhöhung der Attraktivität für den Fussverkehr und Veloverkehr• Steigerung der Aufenthaltsqualität des Strassenraums (insbesondere des Lindenplatzes)• Verbesserung der Haltestellenlage und Haltestellenzugänglichkeit
Massnahmen	<p>Im Rahmen des BGK sind die folgenden Massnahmen geplant:</p> <p>Verbesserung der Verkehrssicherheit u.a. durch</p> <ul style="list-style-type: none">• Ausstattung aller Fussgängerstreifen mit Schutzinseln• Behebungen der Trottoirengstellen• Schaffung einer sicheren und durchgängigen Veloinfrastruktur <p>ausserdem</p> <ul style="list-style-type: none">• Optimierung der Haltestellenlage (Adlerplatz, Bahnhofplatz)• Begegnungszone Bahnhofplatz• Gestalterische Aufwertung des Strassenraums <p>Die Massnahme betrifft den Raum um:</p> <ul style="list-style-type: none">• Obere Bahnhofstrasse ca. 1.0 Mio. CHF• Lindenplatz ca. 2.0 Mio. CHF• Untere Bahnhofstrasse ca. 3.0 Mio. CHF

Bezug zu anderen AP-Massnahmen und Akteuren	<p>AP2:</p> <ul style="list-style-type: none"> Glattal - Masterplanung Bahnhof Dübendorf - Flugplatz Dübendorf – Bahnhof Dübendorf – Giessen (ARE-Code 0261-1.2.064) Glattal - "Fil Bleu" Langsamverkehrsverbindung entlang Glatt (ARE-Code 0261-1.2.038) <p>AP3:</p> <ul style="list-style-type: none"> Dübendorf – Aufwertung ÖV-Drehscheibe (G_GV4) Dübendorf / Dietlikon – Ergänzung Stadtbahn Giessen – Bahnhof Dübendorf – Flugplatz Dübendorf – Bahnhof Dietlikon (G_ÖV3) Dübendorf – Fussverbindung Casinostrasse (G_LV5e) Dübendorf / Greifensee – Schliessung Netzlücke, Veloschnellroute Dübendorf – Greifensee (- Uster) (G_LV3a)
Karte	



Bezug zu anderen Planungen und Akteuren	Sanierung der Glattbrücke
Bezug zum Richtplan	Keine Notwendigkeit eines kantonalen/regionalen Richtplaneintrags
Weitere Bemerkungen, Hinweise	-

Nutzen

WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern

1	Fuss- und Veloverkehr	Durch die Begegnungszone beim Bahnhofplatz und die Aufwertung der Fussverkehrsinfrastruktur in der Bahnhofstrasse (Schutzinseln, Behebung Trottoirengstellen) wird die Verbindung vom Bahnhof und dem nördlichen Stadtgebiet zum Stadtzentrum für den Fuss- und Veloverkehr gestärkt.
2	Öffentliches Verkehrssystem	Verbesserung der Zugänglichkeit und der Haltestellenanordnung beim Bahnhof und der bedeutenden Bushaltestelle Lindenplatz.
3	Strassennetz	Schaffung eines klaren Verkehrsregimes
4	Erreichbarkeit	Verbesserung der Erreichbarkeit der publikumsorientierten Nutzungen entlang der Bahnhofstrasse
5	Intermodalität	Umgestaltung Bahnhofplatz als Begegnungszone stärkt die Umsteigebeziehungen zwischen Bus und Bahn.
6	Nachfrageseitige Massnahmen	Keine Relevanz
7	Güterverkehr	Keine Relevanz
8	Freizeitverkehr	Verbesserte Erreichbarkeit des Naherholungsraums entlang der Glatt ("fil bleu") und Stärkung der Verbindung zum Naherholungsgebiet Flugplatzareal ("fil vert")

WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern

1	Konzentration	Steigerung der Wohnqualität und der Qualität für die Ladennutzungen entlang der Bahnhofstrasse durch bessere Erreichbarkeit und Erhöhung der Aufenthaltsqualität
2	Zersiedelung	Keine Relevanz
3	Qualität öffentliche Räume	Die Umgestaltung des Lindenplatzes stellt das Kernstück der Massnahme dar. Mit dem Raumgewinn durch die Änderung des Verkehrsregimes und attraktiver Gestaltung kommt dem Lindenplatz eine zentrale Rolle im Stadtgefüge zu. Die geplante Umgestaltung führen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität der Bahnhofstrasse und des Bahnhofplatz.



WK3: Verkehrssicherheit erhöhen		
1	Objektive Sicherheit	Erhöhung der Sicherheit durch klares Verkehrsregime. Erstellen sicherer Gehbereiche und Querungsstellen in der Bahnhofstrasse (Begegnungszone, durchgehende Trottoir und Schutzinseln). Schaffung einer sicheren Veloroute.
2	Subjektive Sicherheit	Fussgänger-/Velofahrerorientiertere und attraktivere Ausrichtung des Strassenraums
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern		
1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	Potentielle Änderung Modal Split zugunsten Fuss- und Veloverkehr
2	Lärmimmissionen	Potentielle Änderung Modal Split zugunsten Fuss- und Veloverkehr
3a	Flächenbeanspruchung	Keine Relevanz
3b	Natur- und Landschaftsräume	Keine Relevanz
Priorität		
Priorität	A	<u>Begründung:</u> Mitfinanzierbarkeit gegeben; agglomerationsrelevant; Bau- und Finanzreife innerhalb von vier Jahren nach Annahme der Programmbotschaft wird erreicht, gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis.
Quellen		
1	Gesamtverkehrskonzept Dübendorf, 2014	
2	Investitionsprogramm Dübendorf, 2015	
3	Gestaltungs- und Betriebskonzept Lindenplatz / Bahnhof Süd (2014)	
4	Massnahmenplan Fussverkehr (AFV, 2015)	
5	Velonetzplan (AFV, 2015)	



Agglomerationsprogramm Stadt Zürich - Glattal

Massnahme Massnahmenpaket	Dübendorf – Ausbau Bahnhofsunterführung Fuss- und Veloverkehr	ID	G_LV5d
		ARE-Code	
		Priorität	A
Massnahmen- typ	<input type="checkbox"/> Gesamtverkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input checked="" type="checkbox"/> LV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur <input type="checkbox"/> Siedlung <input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
Massnahmenkate- gorie	Langsamverkehr – Fuss/Velo		
Zweckmässigkeit	<u>Zukunftsbild:</u> Förderung und Stärkung des Fussverkehrs durch die Erstellung von neuen Verbindungen sowie durch Behebung von Schwachstellen; dadurch kann Anteil des Fussverkehrs am Gesamtverkehr erhöht werden.		
	<u>Handlungsbedarf:</u> Schliessung von Netzlücken im Fussverkehrsnetz sowie ansprechende Gestaltung der öffentlichen Räume als Voraussetzung für eine Attraktivitätssteigerung und damit eine Erhöhung des Fussverkehrsanteils am Gesamtverkehr (HB_V10).		
	<u>Teilstrategien:</u> Attraktive Fussverkehrsverbindungen in den Zentren sowie Lückenschluss von wichtigen innerstädtischen Verbindungen, Umsetzung der in kommunalen GVK erkannten Massnahmen zur Behebung von Defiziten (TS_LV2), Erhöhung Verkehrssicherheit (TS_GV3), Baustein in der Aufwertung der Quartier- und Ortszentren (TS_S1).		
	<u>Bezug zu Massnahmen AP1, AP2, nationalen Massnahmen:</u> <ul style="list-style-type: none">Glattal - Masterplanung Bahnhof Dübendorf - Flugplatz Dübendorf – Bahnhof Dübendorf – Giessen (0261-1.2.064)		
Relevanz	<u>Begründung:</u> Stärkt den Fussverkehr im sich stark entwickelnden Gebiet nördlich des Bahnhofs Dübendorf durch die Aufwertung der Querungsmöglichkeit. Bessere Verbindung der beiden Quartiere ermöglicht eine Förderung des Langsamverkehrs. Aufgrund des zunehmenden Konflikts zwischen dem Fuss- und Veloverkehr in der Unterführung besteht ein grosser Handlungsbedarf, was eine zeitnahe Umsetzung bedingt.		
Machbarkeit	Der Ausbau der Bahnhofsunterführung ist ein Schlüsselement zur Entwicklung von Dübendorf Nord. Ein Ausbau der bestehenden Bahnhofsunterführung wird von der Stadt Dübendorf als realisierbar eingeschätzt. Im Zusammenhang mit der Machbarkeitsstudie zum neuen Bushof wurden dazu erste Überlegungen angestellt.		
Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2	<u>Begründung:</u> Die Massnahme folgt aus der Problemanalyse und entspricht dem Zukunftsbild und den Teilstrategien des Agglomerationsprogramms. Handlungsbedarf ausgewiesen, erste Überlegungen und Grobkostenschätzung gemacht. Die Wirkungen sind grob beurteilt.	

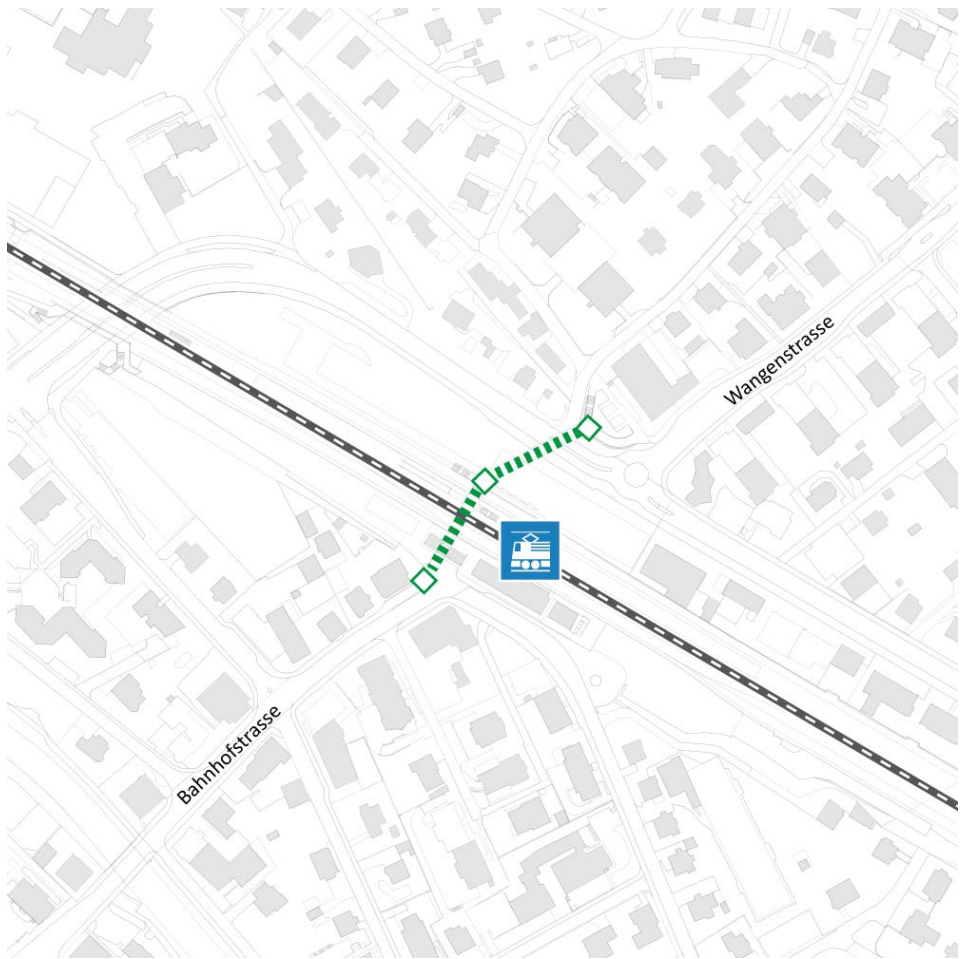


Realisierungshorizont	<u>Baubeginn:</u> <input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig) <u>Inbetriebnahme:</u> 2022	Verantwortung	<u>Massnahmenträger:</u> Stadt Dübendorf <u>Weitere Beteiligte:</u> SBB
Kosten (exkl. MwSt.)	<u>Investitionskosten:</u> 10 Mio. CHF Kostengenaugkeit: +/- 30 %	Mitfinanzierbarkeit NAF	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte

Beschreibung der Massnahmen

Ausgangslage, Problem, Ziele	<p>Das Gebiet nördlich des Bahnhofs Dübendorf wird sich in Zukunft stark verändern. Verschiedene Projekte (u.a. Innovationspark, Fortsetzung der Glattalbahn, Erneuerung und Verdichtung des Bahnhofsumfeldes und der flugplatznahen Quartiere, Ausbau des ÖV-Knotens Bahnhof Dübendorf) sind in diesem Raum geplant. Vor diesem Hintergrund werden der Zugang zum Bahnhof und die Verbindung zwischen den Stadtquartieren nördlich und südlich der Bahnlinie an Bedeutung gewinnen. Es ist mit einem deutlich höheren Fuss- und Veloaufkommen in der bestehenden Bahnstrossenunterführung zu rechnen. Im kommunalen Gesamtverkehrskonzept (1) ist eine Erweiterung der Bahnstrossenunterführung als flankierende Massnahme im Zusammenhang mit der Verlängerung der Glattalbahn vorgesehen.</p> <p>Im Massnahmenplan Fussverkehr(2) wurde die bestehende Gleisquerung beim Bahnhof Dübendorf als Schwachstelle festgehalten. Hauptproblematik ist der Konflikt zwischen Fuss- und Veloverkehr bei engen Platzverhältnissen in der Unterführung. Das Sicherheitsdefizit zeigt sich auch durch Unfälle in der Unterführung. Im Velonetzplan (3) ist die Bahnstrossenunterführung als Nebenroute festgehalten und ist somit von regionaler Bedeutung. Auch im Velonetzplan wurde die Gleisquerung beim Bahnhof als Schwachstelle identifiziert.</p> <p>Im Zusammenhang mit dem geplanten unterirdischen Bushof wurde eine Machbarkeitsstudie durchgeführt, dabei ist ein neuer Anschluss an die Unterführung vorgesehen.</p> <p>Mit der Massnahme werden die folgenden Ziele verfolgt:</p> <ul style="list-style-type: none">• Verbesserung der Zugänglichkeit des Bahnhofs• Schaffung einer direkten und attraktiven Verbindung zwischen Glattram ("fil bleu") und Flugplatzareal ("fil vert")• Entschärfung des Konflikts zwischen Fuss- und Veloverkehr in der bestehenden Unterführung, Bereitstellung einer ausreichenden räumlichen Kapazität• Verminderung der Trennungswirkung zwischen nördlichem und südlichem Stadtgebiet
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none">• Verbreiterung und Umgestaltung der bestehenden Unterführung• Prüfung und Optimierung der Zugänge in Abstimmung auf die laufenden Projekte im Bahnhofsumfeld



Bezug zu anderen AP-Massnahmen und Akteuren	<p>AP2:</p> <ul style="list-style-type: none">• Glattal - Masterplanung Bahnhof Dübendorf - Flugplatz Dübendorf – Bahnhof Dübendorf – Giessen (ARE-Code 0261-1.2.064) <p>AP3:</p> <ul style="list-style-type: none">• Glattal – Innovationspark Zürich / Wangenstrasse / Bahnhof Nord Dübendorf (G_S2)• Dübendorf – Aufwertung ÖV-Drehscheibe (G_GV4)• Dübendorf / Dietlikon – Ergänzung Stadtbahn Giessen – Bahnhof Dübendorf – Flugplatz Dübendorf – Bahnhof Dietlikon (G_ÖV3)• Dübendorf – Bahnhofsstrasse (G_LV5c)• Dübendorf – Fussverbindung Casinostrasse (G_LV5e)• Dübendorf / Greifensee – Schliessung Netzlücke, Veloschnellroute Dübendorf – Greifensee (- Uster) (G_LV3a)
Karte	



Zeitplan, Meilensteine, Beschlüsse	<u>Bisher:</u> <ul style="list-style-type: none">• BKG Bahnhofstrasse / Bahnhofplatz 2014 (4)• Testplanung Wangenstrasse - Bahnhof Plus, 1.7.2014 (5)• Machbarkeitsstudie Bushof 2015 <u>Vorgesehen:</u> <ul style="list-style-type: none">• Konzept mittels Planungsstudie inkl. Beschlüsse 2017• Vorprojekt inkl. Beschlüsse 2018• Bauprojekt inkl. Beschlüsse 2019• Start Umsetzung 2020
Bezug zu anderen Planungen und Akteuren	-
Bezug zum Richtplan	-
Weitere Bemerkungen, Hinweise	-

Nutzen

WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern

1	Fuss- und Veloverkehr	Aufwertung der Fussverbindung von den nördlichen Stadtquartieren zum Stadtzentrum resp. zu den südlichen Stadtquartieren. Attraktive und sichere Veloverbindung unter den Gleisanlagen. Mit den Entwicklungen im Bahnhofs- und Flugplatzumfeld ist mit einer starken Zunahme der Fussgängerströme in der Bahnhofsunterführung zu rechnen. Um die zusätzliche Fussgänger aufzunehmen und den Konflikt mit dem Velo nicht stark zu verschärfen, werden mit der Massnahme zusätzliche Kapazitäten geschaffen.
2	Öffentliches Verkehrssystem	Verbesserung der Zugänglichkeit des Bahnhofs resp. Bushofs durch Aufwertung der bestehenden Unterführung.
3	Strassennetz	Keine Relevanz
4	Erreichbarkeit	Verbesserung der Erreichbarkeit des Stadtzentrums aus den flugplatznahen Quartieren durch Aufwertung / Verbreiterung der Bahnhofsunterführung.
5	Intermodalität	Verknüpfung des neuen Bushofs mit dem Bahnhof Dübendorf. Verbesserte Umsteigebeziehungen (Bahn/Bus, Bahn/Velo) durch Optimierung der bestehenden Unterführung.
6	Nachfrageseitige Massnahmen	Keine Relevanz



7	Güterverkehr	Keine Relevanz
8	Freizeitverkehr	Verbesserte Erreichbarkeit der Erholungsräume. Direkte und attraktive Fuss- und Radverkehrsverbindung für den Glattraum ("fil bleu") und das Flugplatzareal ("fil vert").
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
1	Konzentration	Steigerung der Wohnqualität im nördlichen Wohnquartier durch die bessere Erschliessung und Anbindung an das Stadtzentrum.
2	Zersiedelung	Keine Relevanz
3	Qualität öffentliche Räume	Schaffung einer qualitativ hochwertigen Achse für den Fuss- und Veloverkehr
WK3: Verkehrssicherheit erhöhen		
1	Objektive Sicherheit	Verminderung der Konflikte (insbesondere Fuss/Velo) in der Bahnhofsunterführung
2	Subjektive Sicherheit	Grosszügige, helle und gut einsehbare Unterführung
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern		
1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	Potentielle Änderung Modalsplit zugunsten Fuss- und Veloverkehr
2	Lärmimmissionen	Potentielle Änderung Modal Split zugunsten Fuss- und Veloverkehr
3a	Flächenbeanspruchung	Potentielle Änderung Modal Split zugunsten Fuss- und Veloverkehr
3b	Natur- und Landschaftsräume	Keine Relevanz
Priorität		
Priorität	A	<u>Begründung:</u> Mitfinanzierbarkeit gegeben; agglomerationsrelevant; Bau- und Finanzreife innerhalb von vier Jahren nach Annahme der Programmbotschaft erreicht, gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis.
Quellen		
1	Gesamtverkehrskonzept Dübendorf, 2014	
2	Massnahmenplan Fussverkehr, 2015	
3	Velonetzplan, 2015	
4	Gestaltungs- und Betriebskonzept Lindenplatz / Bahnhof Süd (2014)	
5	Testplanung Wangenstrasse - Bahnhof plus, 2014	




Agglomerationsprogramm Stadt Zürich - Glattal			
Massnahme Massnahmen- paket	Dübendorf – Fussverbindung Verlängerung Casinostrasse	ID	G_LV5e
		ARE-Code	
		Priorität	A
Massnahmen- typ	<input type="checkbox"/> Gesamtverkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input checked="" type="checkbox"/> LV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur <input type="checkbox"/> Siedlung <input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
Massnahmenkate- gorie	Langsamverkehr – Fuss		
Zweckmässigkeit	<u>Zukunftsbild:</u> Förderung und Stärkung des Fussverkehrs durch die Erstellung von neuen Verbindungen sowie durch Behebung von Schwachstellen; dadurch kann Anteil des Fussverkehrs am Gesamtverkehr erhöht werden.		
	<u>Handlungsbedarf:</u> Schliessung von Netzlücken im Fussverkehrsnetz sowie ansprechende Gestaltung der öffentlichen Räume als Voraussetzung für eine Attraktivitätssteigerung und damit eine Erhöhung des Fussverkehrsanteils am Gesamtverkehr (HB_V10).		
	<u>Teilstrategien:</u> Attraktive Fussverkehrsverbindungen in den Zentren sowie Lückenschluss von wichtigen innerstädtischen Verbindungen, Umsetzung der in kommunalen GVK erkannten Massnahmen zur Behebung von Defiziten (TS_LV2), Erhöhung Verkehrssicherheit (TS_GV3), Baustein in der Aufwertung der Quartier- und Ortszentren (TS_S1).		
	<u>Bezug zu Massnahmen AP1, AP2, nationalen Massnahmen:</u> <ul style="list-style-type: none">Glattal - Masterplanung Bahnhof Dübendorf - Flugplatz Dübendorf – Bahnhof Dübendorf – Giessen (ARE-Code 0261-1.2.064)		
Relevanz	<u>Begründung:</u> Attraktivitätssteigerung für den Fussverkehr durch Schaffung von direkten Wegbeziehungen. Verbesserung des Bahnhofzugangs. Beitrag zur Beeinflussung des Modalsplits zugunsten des Fussverkehrs.		
Machbarkeit	Eine zweite Langsamverkehrsachse wurde bei der Testplanung Wangenstrasse - Bahnhof plus (1) als zentrales Element zur Entwicklung von Dübendorf Nord festgehalten. Die Fussverbindung ist im kommunalen Richtplan Verkehr (2) als geplante Fussverbindung eingetragen. Aufgrund topographischer und räumlicher Verhältnisse wird die Verbindung von der Gemeinde als realisierbar eingeschätzt. Die Stadt hat dazu bereits Land erworben (Tennisplätze). Die Massnahme ist im Investitionsprogramm der Stadt enthalten.		
Reifegrad	<input type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 2	<u>Begründung:</u> Eintrag im kommunalen Richtplan, Grobkostenschätzung liegt vor, Massnahme im Investitionsprogramm vorgesehen	
Realisierungshori- zont	<u>Baubeginn:</u> <input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	Verant- wortung	<u>Massnahmenträger:</u> Stadt Dübendorf
			<u>Weitere Beteiligte:</u> SBB



Kosten (exkl. MwSt.)	<u>Investitionskosten:</u> 6.6 Mio. CHF Kostengenauigkeit: +/- 30 % Betriebskosten/Jahr: -	Mitfinan- zierbar- keit NAF	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte
Beschreibung der Massnahmen			
Ausgangslage, Problem, Ziele	<p>Das Gebiet nördlich des Bahnhofs Dübendorf wird sich in Zukunft stark verändern. Verschiedene Projekte (u.a. Innovationspark, Fortsetzung der Glattalbahn, Erneuerung und Verdichtung des Bahnhofsumfeldes und der flugplatznahen Quartiere, Ausbau des ÖV-Knotens Bahnhof Dübendorf) sind in diesem Raum geplant. Vor diesem Hintergrund werden der Zugang zum Bahnhof und die Verbindung zwischen den Stadtquartieren nördlich und südlich der Bahnlinie an Bedeutung gewinnen.</p> <p>Mit einer Testplanung Wangenstrasse - Bahnhof Plus (1) wurden verschiedene Fragen zur zukünftigen städtebaulichen Entwicklung geklärt. Eine zentrale Erkenntnis war, dass mittelfristig zwei zusätzliche Langsamverkehrsachsen zu schaffen sind, welche die Stadtquartiere nördlich und südlich der Bahnlinie verbinden. Diese Achsen dienen auch als direkte Verbindung zwischen den regional bedeutungsvollen Erholungsgebieten Glattram ("fil bleu") und Flugplatzareal ("fil vert").</p> <p>Im Massnahmenplan Fussverkehr (3) wurde die bestehende Gleisquerung beim Bahnhof Dübendorf als Schwachstelle festgehalten. Hauptproblematik ist der Konflikt zwischen Fuss- und Veloverkehr bei engen Platzverhältnissen in der Unterführung. Das Sicherheitsdefizit zeigt sich auch durch Unfälle in der Unterführung.</p> <p>Mit der Massnahme werden die folgenden Ziele verfolgt:</p> <ul style="list-style-type: none">• Schaffung einer direkten und attraktiven Verbindung zwischen Glattram ("fil bleu") und Flugplatzareal ("fil vert")• Vernetzung von nördlichem und südlichem Stadtgebiet• Entschärfung des Konflikts zwischen Fuss- und Veloverkehr in der bestehenden Unterführung• Verbesserung der Zugänglichkeit des Bahnhofs		
Massnahmen	<p>Erstellung einer zusätzlichen Fussverbindung über die Gleisanlagen:</p> <p>Die neue LV-Achse ist durch eine Überführung für Fuss- und Veloverkehr in der Verlängerung der Casinostrasse (südlich der Gleise) resp. Arnold-Isler-Strasse (nördlich der Gleise) zu schaffen. Nach Möglichkeit ist von dieser Überführung ein zusätzlicher Zugang zu den Perrons des Bahnhofs Dübendorf vorzusehen.</p> <p>Die Massnahmen enthält folgende Elemente:</p> <ul style="list-style-type: none">• Überführung (Passerelle)• Zugang Nord (Fussweg nordseitig der Bahnanlagen)• Zugang Süd (Fussweg südseitig der Bahnanlagen)• Perronzugänge (links und rechts)		



Bezug zu anderen AP-Massnahmen und Akteuren	<p>AP2:</p> <ul style="list-style-type: none">• Glattal – Masterplanung Bahnhof Dübendorf - Flugplatz Dübendorf – Bahnhof Dübendorf – Giessen (ARE-Code 0261-1.2.064) <p>AP3:</p> <ul style="list-style-type: none">• Glattal – Innovationspark Zürich / Wangenstrasse / Bahnhof Nord Dübendorf (G_S2)• Dübendorf – Aufwertung ÖV-Drehscheibe (G_GV4)• Dübendorf / Dietlikon – Ergänzung Stadtbahn Giessen – Bahnhof Dübendorf – Flugplatz Dübendorf – Bahnhof Dietlikon (G_ÖV3)• Dübendorf – Bahnhofsstrasse (G_LV5c)• Dübendorf – Ausbau Bahnhofsunterführung (G_LV5d)• Dübendorf / Greifensee – Schliessung Netzlücke, Veloschnellroute Dübendorf – Greifensee (- Uster) (G_LV3a)
Karte	



Zeitplan, Meilensteine, Beschlüsse	<u>Bisher:</u> <ul style="list-style-type: none">• Teilrevision kommunaler Richtplan Verkehr, 2006 (2)• Landerwerb (heutige Tennisplätze)• Testplanung Wangenstrasse - Bahnhof Plus, 1.7.2014 (1) <u>Vorgesehen:</u> <ul style="list-style-type: none">• Konzept mittels Planungsstudie inkl. Beschlüsse 2016/2017• Vorprojekt inkl. Beschlüsse 2018• Bauprojekt inkl. Beschlüsse 2019• Start Umsetzung 2020
Bezug zu anderen Planungen und Akteuren	-
Bezug zum Richtplan	Geplante Fussverbindung im kommunalen Richtplan eingetragen
Weitere Bemerkungen, Hinweise	-

Nutzen		
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern		
1	Fuss- und Veloverkehr	Verbesserung der Verbindung von den nördlichen Stadtquartieren zum Stadtzentrum resp. zu den südlichen Stadtquartieren. Schliessung der Netzlücke östlich des Bahnhofs. Mit den Entwicklungen im Bahnhof- und Flugplatzumfeld ist mit einer starken Zunahme der Fussgängerströme in der bestehenden Bahn- hofsunterführung zu rechnen. Um die zusätzliche Fussgänger aufzu- nehmen und den Konflikt mit dem Velo nicht stark zu verschärfen, werden mit der Massnahme zusätzliche Kapazitäten geschaffen. Mit der Erweiterung der bestehenden Unterführung und der Schaffung ei- ner neuen Langsamverkehrsverbindung wird der Druck auf die beste- hende Unterführung gemindert.
2	Öffentliches Verkehrssystem	Verbesserung der Zugänglichkeit des Bahnhofs durch Schaffung ei- nes zweiten Perronzugangs
3	Strassennetz	Keine Relevanz
4	Erreichbarkeit	Verbesserung der Erreichbarkeit des Stadtzentrums aus den flug- platznahen Quartieren durch Schliessung der Netzlücke östlich des Bahnhofs.
5	Intermodalität	Verbesserte Umsteigebeziehungen (Bahn/Velo) durch Schaffung ei- nes zusätzlichen Perronzugangs
6	Nachfrageseitige Massnahmen	Keine Relevanz



7	Güterverkehr	Keine Relevanz
8	Freizeitverkehr	Verbesserte Erreichbarkeit der Erholungsräume. Direkte und Attraktive Fuss- und Radverkehrsverbindung für den Glattraum ("fil bleu") und das Flugplatzareal ("fil vert")
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
1	Konzentration	Steigerung der Wohnqualität im nördlichen Wohnquartier durch die bessere Erschliessung und Anbindung an das Stadtzentrum mittels einer zweiten LV-Achse
2	Zersiedelung	Keine Relevanz
3	Qualität öffentliche Räume	Schaffung einer qualitativ hochwertigen Langsamverkehrsachse
WK3: Verkehrssicherheit erhöhen		
1	Objektive Sicherheit	Verminderung der Konflikte (insbesondere Fuss/Velo) in der bestehenden Bahnstrossenunterführung
2	Subjektive Sicherheit	Attraktiv gestaltete Passerelle
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern		
1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	Potentielle Änderung Modalsplit zugunsten Fussverkehr
2	Lärmimmissionen	Potentielle Änderung Modalsplit zugunsten Fussverkehr
3a	Flächenbeanspruchung	Keine Relevanz
3b	Natur- und Landschaftsräume	Keine Relevanz
Priorität		
Priorität	A	<u>Begründung:</u> Mitfinanzierbarkeit gegeben; agglomerationsrelevant; Bau- und Finanzreife innerhalb von vier Jahren nach Annahme der Programmbotschaft erreicht, gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis.
Quellen		
1	Testplanung Wangenstrasse - Bahnhof plus, 2014	
2	Kommunaler Richtplan Verkehr, Fuss und Radwege, 2007	
3	Massnahmenplan Fussverkehr, 2015	