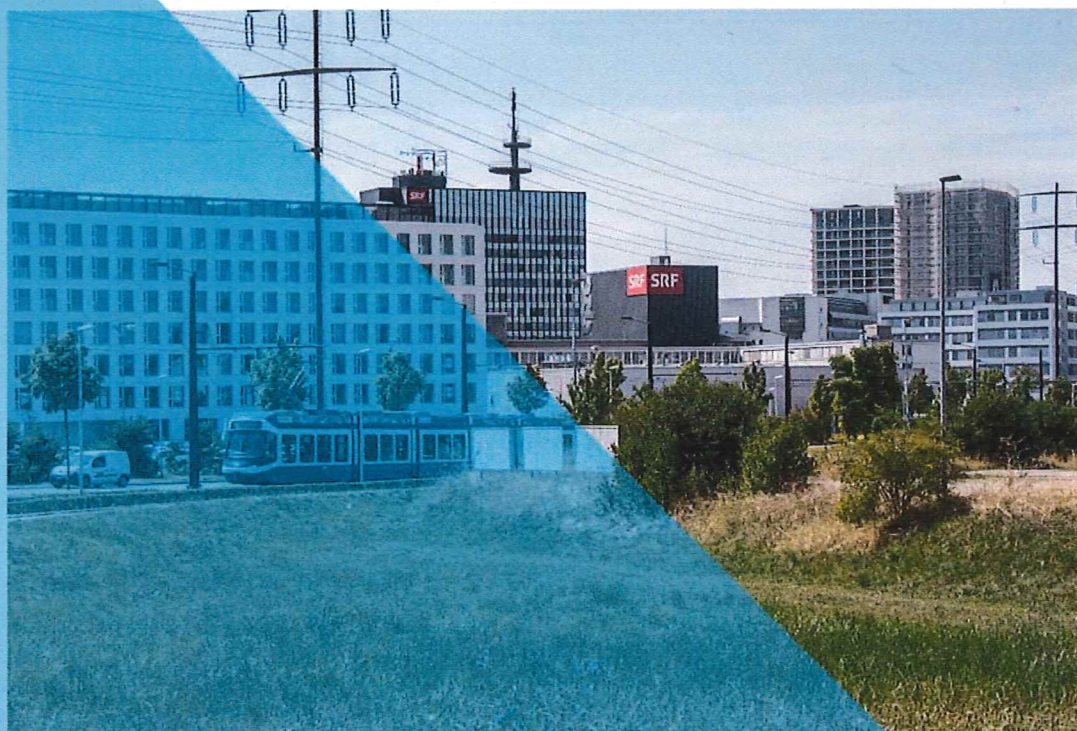




**Kanton Zürich  
Volkswirtschaftsdirektion  
Amt für Verkehr**

# **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](http://www.infras.ch)  
ewp AG Effretikon, Rikonerstrasse 4, 8307 Effretikon, [www.ewp.ch](http://www.ewp.ch)

Zürich, 30. November 2016

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Vorwort</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Massnahmenübersicht</b>	<b>6</b>
<b>3</b>	<b>Massnahmenkarten</b>	<b>11</b>
<b>4</b>	<b>Massnahmenblätter</b>	<b>21</b>
	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

Priorität A



Priorität A



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 Haupttrouten 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
<i>Priorität A</i> 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 Bahnhofoferunterführung 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 Umsetzungstand der Massnahmen aus AP1 und AP2 zusammen.



Kanton Zürich, Volkswirtschaftsdirektion

**Amt für Verkehr**

AP Stadt Zürich – Glattal 3.Generation

Teil 2 Massnahmenband

30. November 2016

6/233

## **2 Massnahmenübersicht**



Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal, 3. Generation			
Massnahme Massnahmenpaket	<b>Bülach – Optimierung Verkehrssystem Bülach Nord</b>	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"><li>Langsamverkehr - Fuss/Velo</li><li>Verkehrsmanagement</li></ul>		
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"><li>Zugänglichkeit eines Entwicklungsschwerpunktes zu einer multimodalen Drehscheibe verbessern (HB_V4)</li><li>Velo- und Fussverkehrsnetz im nördlichen Teil des Zentrums Bülach optimieren (HB_V10)</li><li>gezielte Lenkung des Quell-/Zielverkehrs Bülach Nord auf die A51 (HB_V8)</li></ul>		
	<u>Teilstrategien:</u> <ul style="list-style-type: none"><li>Bessere Nutzung der A51 für die Entlastung von Bülach im Sinne des Verkehrsmanagements (TS_MIV1)</li><li>Verbesserung der Fusswegverbindung zwischen dem ESP Bülach Nord und dem Bahnhof (TS_LV2)</li><li>bessere Erschliessung des weit fortgeschrittenen Entwicklungsschwerpunktes Bülach Nord (TS_S2)</li></ul>		
	<u>Bezug zu Massnahmen AP1, AP2, nationalen Massnahmen:</u> <ul style="list-style-type: none"><li>0261-1.2.016: Bülach - Neugestaltung ÖV-Umsteigebereiche Bahnhof Bülach</li><li>0261-1.2.072: Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A (Bülach – Zentrumsdurchfahrt)</li></ul>		
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 Durchfahrts Höhe 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.		
<b>Reifegrad</b> (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	
<b>Reifegrad</b> (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.	
<b>Realisierungshorizont</b>	<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	<b>Verantwortung</b>	<b>Ausbau Knoten</b> <u>Massnahmenträger:</u> Kanton Zürich <u>Weitere Beteiligte:</u> Bülach, Dritte  <b>Gleisquerung Bülach Nord</b> <u>Massnahmenträger:</u> Stadt Bülach <u>Weitere Beteiligte:</u> SBB, Dritte
<b>Kosten</b> (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	<b>Mitfinanzierbarkeit NAF</b>	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte

#### Beschreibung der Massnahme

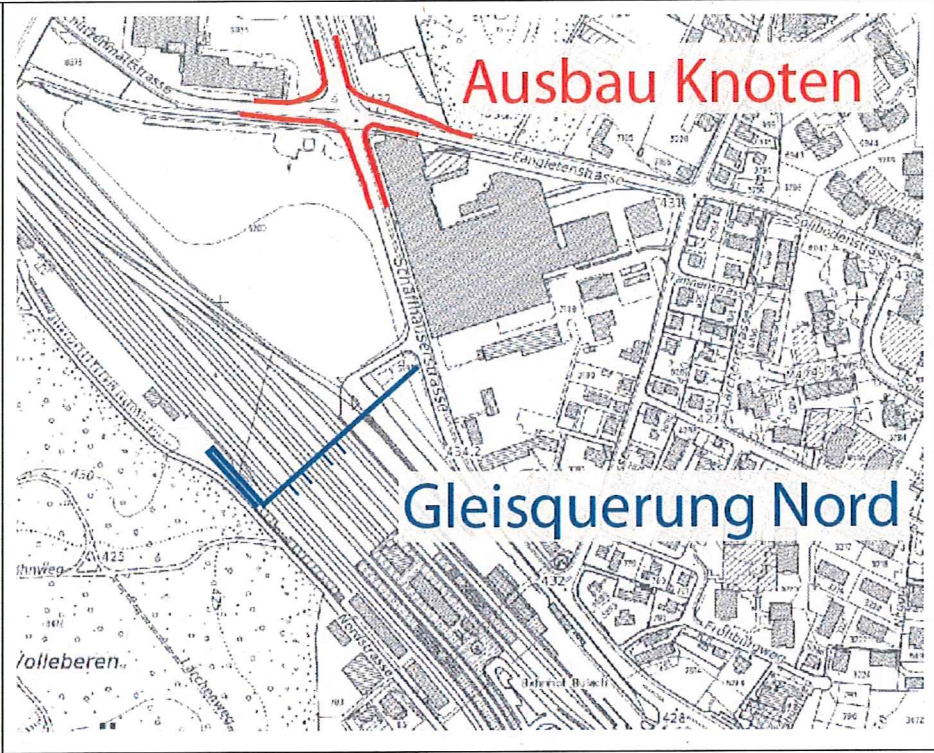
<b>Ausgangslage, Problem, Ziele</b>	<p>Mit dem Ausbau Bülach Nord lebt die Stadt Bülach dem Raumordnungskonzept des Kantons nach (80% des Bevölkerungswachstums in urbanen Stadtlandschaften und städtischen Räumen). Angestrebt wird ein hoher Anteil des ÖV und LV an zentraler Lage. Dazu ist eine direkte 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>
<b>Massnahme</b>	<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 vorgesehenen Bypass. Der Bypass unterstützt die erwünschte Verkehrslenkung gemäss der Strategie MIV an den Autobahnananschluss 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>
<b>Bezug zu anderen AP-Massnahmen und Akteuren</b>	<p>AP3:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Bülach – Aufwertung ÖV Drehscheibe (G_GV2)</li><li>• Bülach – Verlängerung SBB-Unterquerung Mitte (G_LV1)</li><li>• Glattal – Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A (G_GV6b, Bülach – Schaffhauserstrasse)</li></ul> <p>AP2:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 0261-1.2.016: Bülach – Neugestaltung ÖV-Umsteigebereiche Bahnhof Bülach</li><li>• 0261-1.2.072: Glattal – Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A (Bülach – Zentrumsdurchfahrt)</li></ul>



<p>Karte</p>	
<p><b>Zeitplan, Meilensteine, Beschlüsse</b></p>	<p><u>Bisher:</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 2011-2014: Richt-/Nutzungsplanung Bülach Nord</li><li>• Mai 2015: Genehmigung Entwicklungsvereinbarung Stadt Bülach mit Anstössern Knoten</li><li>• BGK (u.a. für Knoten) 2014</li><li>• Ende 2015: Bestimmung Projektverfasser Ausbau Knoten durch Kanton Zürich</li><li>• 1. Quartal 2016: Bestimmung Projektverfasser für alle Massnahmen Bülach Nord (Infrastruktur auf öffentlichem Grund) durch Stadt Bülach</li></ul> <p><u>Vorgesehen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Knoten Fangleten- / Schützenmattstrasse: Vorprojekt 2017, Bauprojekt 2018, Realisierung 2019/20</li><li>• Gleisquerung Nord: Projektdefinition bis Frühjahr 2017, anschliessend Ausarbeitung Vorprojekt</li></ul>
<p><b>Bezug zu anderen Planungen und Akteuren</b></p>	<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>



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

#### 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"><li>siehe oben</li></ul>	6.4
b	Gleisquerung Bülach Nord	Stadt Bülach	<ul style="list-style-type: none"><li>siehe oben</li></ul>	10.0
<b>Gesamtkosten (+/- 30 %)</b>				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



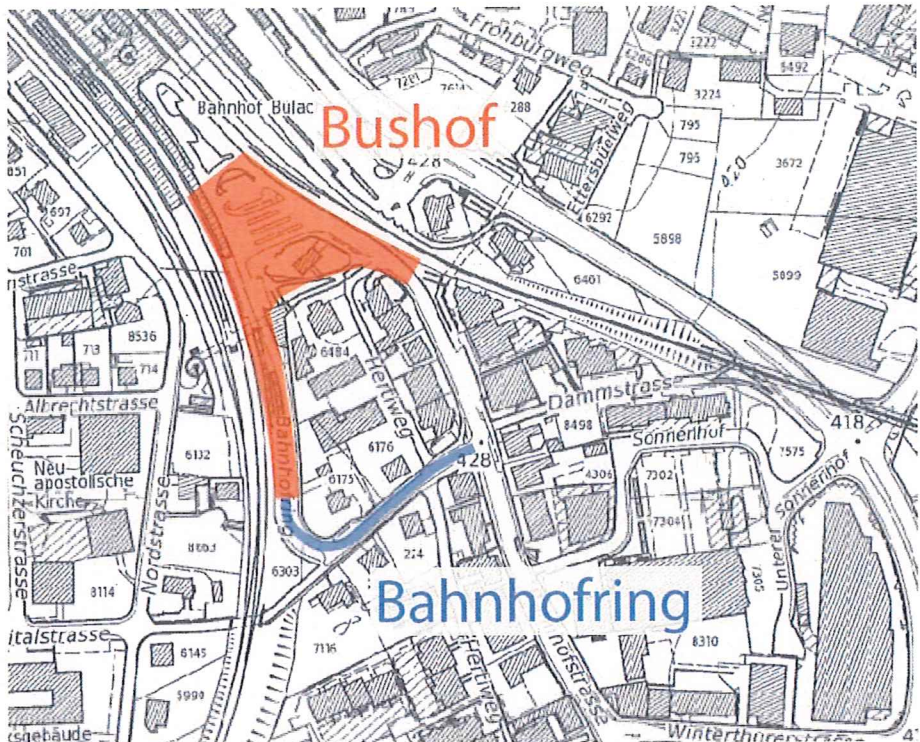
7	Güterverkehr	keine Auswirkungen
8	Freizeitverkehr	keine Auswirkungen
<b>WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern</b>		
1	Konzentration	Der direkte Zugang von Bülach Nord zu den Perrons des Bahnhofs Bülach steigert die Attraktivität und fördert somit die Entwicklung des zentrumnahen Entwicklungsschwerpunktes.
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.
<b>WK3: Verkehrssicherheit erhöhen</b>		
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.
<b>WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern</b>		
1	Luftschadstoff- und CO <sub>2</sub> -Emissionen	Durch die LSA werden die Stauzeiten beim Knoten reduziert, womit die Luftschadstoff- und CO <sub>2</sub> -Emissionen reduziert werden.
2	Lärmimmissionen	keine Auswirkungen
3a	Flächenbeanspruchung	Die zusätzliche Flächenbeanspruchung ist sehr gering.
3b	Natur- und Landschaftsräume	keine Auswirkungen
<b>Priorität</b>		
<b>Priorität</b>	<b>A</b>	<u>Begründung:</u> Mitfinanzierbarkeit gegeben; agglomerationsrelevant; gutes KNV; Bau- und Finanzreife innerhalb von vier Jahren nach Annahme der Programmbotschaft erreicht.
<b>Quellen</b>		
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	<b>Bülach – Aufwertung ÖV-Drehscheibe</b>	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.	
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> 2021	<b>Verant- wortung</b>	<u>Massnahmenträger:</u> Stadt Bülach <u>Weitere Beteiligte:</u> Postauto Schweiz AG, SBB, Anstösser, ZVV, Nachbargemeinden



<b>Kosten</b> (exkl. MwSt.)	<u>Investitionskosten:</u> CHF 4.5 Mio. Kostengenaugigkeit: +/- 30 % Betriebskosten/Jahr: noch nicht bekannt	<b>Mitfinanzierbarkeit NAF</b>	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte
<b>Beschreibung der Massnahme</b>			
<b>Ausgangslage, Problem, Ziele</b>	<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 Haltekanten). <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.		
<b>Massnahme</b>	<u>Neugestaltung ÖV-Umsteigebereich beim Bahnhof</u> Im Bereich des Bushofs sind mindestens acht witterungsgeschützte Busanlegekanten 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).		
<b>Bezug zu anderen AP-Massnahmen und Akteuren</b>	AP3: <ul style="list-style-type: none"><li>• Bülach – Optimierung Verkehrssystem Bülach Nord (G_GV1)</li><li>• Bülach – Verlängerung SBB-Unterquerung Mitte (G_LV1)</li></ul> AP2: <ul style="list-style-type: none"><li>• Bülach - Neugestaltung ÖV-Umsteigebereiche Bahnhof Bülach (0261-1.2.016)</li></ul>		

<p>Karte</p>	
<p><b>Zeitplan, Meilensteine, Beschlüsse</b></p>	<p><u>Bisher:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bauherren-Begleitung beauftragt</li> <li>• Aug. 2015: Genehmigung Planungskredit CHF 400'000 für Studienauftrag und Gestaltungsplan Herti durch Stadtparlament Bülach</li> <li>• 2016: Studienauftrag</li> </ul> <p><u>Vorgesehen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2017 / 2018: Gestaltungsplan Herti</li> </ul>
<p><b>Bezug zu anderen Planungen und Akteuren</b></p>	<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>
<p><b>Bezug zum Richtplan</b></p>	<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>
<p><b>Weitere Bemerkungen, Hinweise</b></p>	<p>-</p>



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
<b>Gesamtkosten (+/- 30 %)</b>				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





<b>WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern</b>		
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.
<b>WK3: Verkehrssicherheit erhöhen</b>		
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 Bahnhofsrings eine subjektiv erlebte höhere Sicherheit (Safety und Security).
<b>WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern</b>		
1	Luftschadstoff- und CO <sub>2</sub> -Emissionen	Aufgrund höherer Attraktivität der ÖV-Nutzung sowie des innerstädtischen Langsamverkehrs potenziell positiver Einfluss auf Luftschadstoff- und CO <sub>2</sub> -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
<b>Priorität</b>		
<b>Priorität</b>	<b>A</b>	<u>Begründung:</u> Mitfinanzierbarkeit gegeben; agglomerationsrelevant; Bau- und Finanzreife innerhalb von vier Jahren nach Annahme der Programmbotschaft erreicht, gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis.
<b>Quellen</b>		
1	-	



Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal, 3. Generation			
Massnahme Massnahmenpaket	<b>Bülach – Verlängerung SBB-Unterführung Mitte</b>	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		
Massnahmenkategorie	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"><li>0261-1.2.016: Bülach - Neugestaltung ÖV-Umsteigebereiche Bahnhof Bülach</li></ul>		
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 Bahnunterhaltsdienst genutzten Gebäudes. Ob hierzu andernorts ein Ersatz notwendig ist, wurde noch nicht abgeklärt. Nach Abbruch des Bahnunterhaltsdienstgebäudes 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.	
Realisierungshorizont	<u>Baubeginn:</u> <input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig)	<b>Verantwortung</b>	<u>Massnahmenträger:</u> Stadt Bülach <u>Weitere Beteiligte:</u> SBB



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

#### Beschreibung der Massnahme

<b>Ausgangslage, Problem, Ziele</b>	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].
<b>Massnahme</b>	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 geringem 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.
<b>Bezug zu anderen AP-Massnahmen und Akteuren</b>	AP3: <ul style="list-style-type: none"><li>• Bülach – Optimierung Verkehrssystem Bülach Nord (G_GV1)</li><li>• Bülach – Aufwertung ÖV-Drehscheibe (G_GV2)</li><li>• Glattal – Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A (G_GV6b, Bülach – Schaffhauserstrasse)</li><li>• Bülach – Verlängerung SBB-Unterquerung Mitte (G_LV1)</li></ul> AP2: <ul style="list-style-type: none"><li>• Bülach - Neugestaltung ÖV-Umsteigebereiche Bahnhof Bülach (0261-1.2.016)</li></ul>



<b>Karte</b>			
<b>Zeitplan, Meilensteine, Beschlüsse</b>	<p><u>Bisher:</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Eintrag im kommunalen Richtplan</li><li>• Vorstudie 2016</li></ul> <p><u>Vorgesehen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Planung wird voran getrieben in Abstimmung mit den weiteren Vorhaben im Umfeld (siehe Abschnitte Bezug zu weiteren AP-Massnahmen und anderen Planungen)</li></ul>		
<b>Bezug zu anderen Planungen und Akteuren</b>	Die Massnahme wird mit den SBB koordiniert.		
<b>Bezug zum Richtplan</b>	Das Vorhaben ist als Querverbindung für den Langsamverkehr im kommunalen Richtplan enthalten.		
<b>Weitere Bemerkungen, Hinweise</b>	-		
<b>Nutzen</b>			
<b>WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern</b>			
1	<table border="1"><tr><td data-bbox="295 1848 667 2002">Fuss- und Veloverkehr</td><td data-bbox="667 1848 1388 2002">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
<b>WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern</b>		
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
<b>WK3: Verkehrssicherheit erhöhen</b>		
1	Objektive Sicherheit	Geringere Konflikte durch räumliche Klärung der wichtigsten ÖV-Drehscheibe im Zürcher Unterland
2	Subjektive Sicherheit	Keine Relevanz
<b>WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern</b>		
1	Luftschadstoff- und CO <sub>2</sub> -Emissionen	Aufgrund höherer Attraktivität der Bahnnutzung sowie des innerstädtischen Fuss- und Veloverkehrs potenziell positiver Einfluss auf Luftschadstoff- und CO <sub>2</sub> -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	