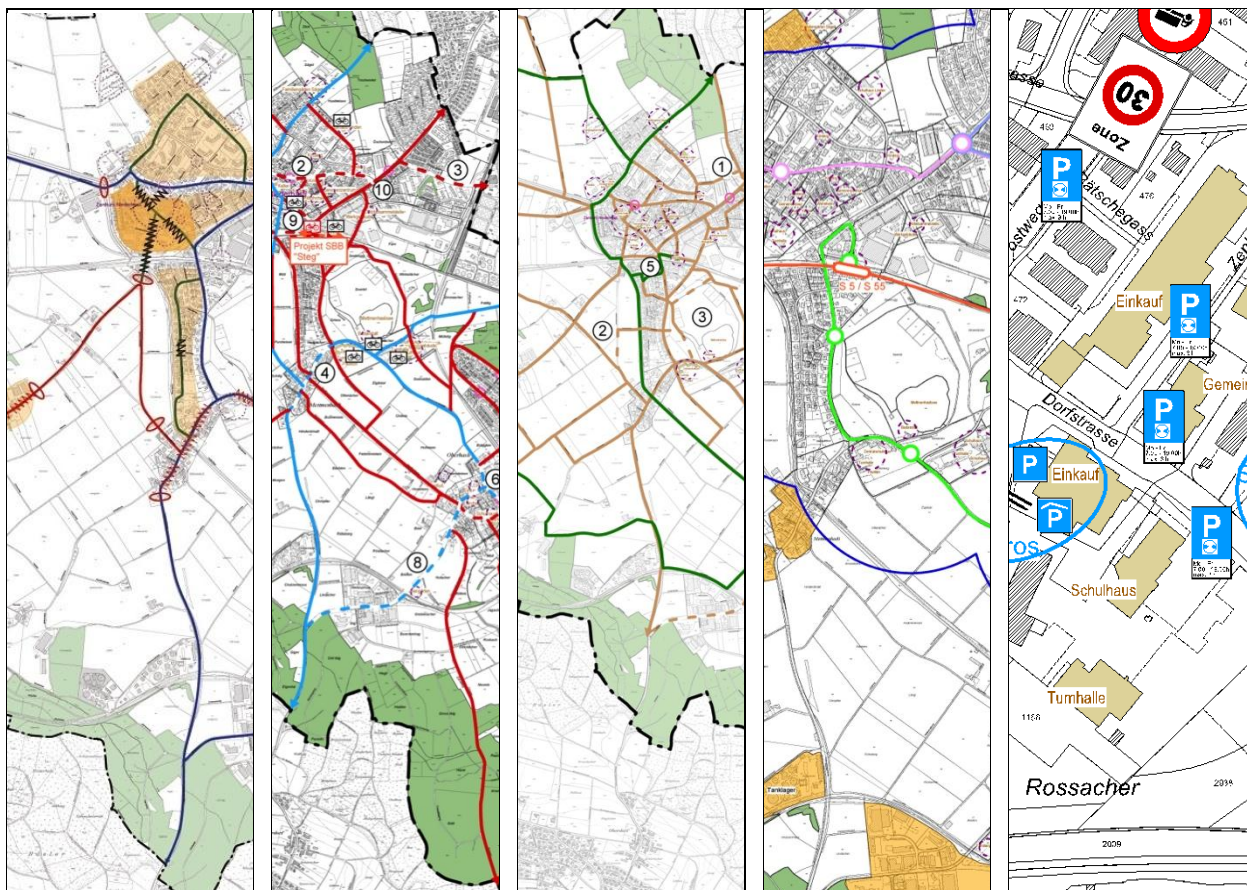


Verkehrskonzept Niederhasli

Gesamtverkehrskonzept



Kurzfassung	3
1. Einleitung	5
1.1 Anlass	5
1.2 Bearbeitungsablauf	6
1.3 Beteiligte	7
2. Verkehrspolitische Ziele	8
2.1 Grundsätze	8
2.2 Zielsystem	10
3. Strassennetz motorisierter Individualverkehr (MIV)	11
3.1 Funktionen der Strassen	11
3.2 Anforderungen an die Strassen innerhalb des Baugebietes (Richtwerte)	12
3.3 Heutiges Strassennetz	13
3.4 Künftige Netzgestaltung	14
3.5 Hinweis Strassenlärmsanierung	16
4. Radwegnetz	17
5. Fusswegnetz	19
6. ÖV-Netz	21
6.1 Ausgangslage	21
6.2 4. Teilergänzung ZVV und SBB	23
6.3 Linie 797	24
6.4 Linie 456	26
6.5 Querverbindung Bülach-Regensdorf	27
6.6 Ergänzende Betriebsformen	29
6.7 Prioritätenliste	33
7. Parkierung	34
7.1 Übersicht	34
7.2 Konzept Zentrum Niederhasli	35
7.3 Konzept Badi Mettmenhaslisee	38
8. Massnahmenkonzept	40
8.1 Grundsätze	40
8.2 Massnahmenliste	41
8.3 Massnahmenübersicht	43
8.4 Massnahmenbedarf Strassenlärm	47
9. Planungsablauf	48
Anhang	49

Kurzfassung

Bedeutung und Ziel	Das vorliegende Gesamtverkehrskonzept dient den Behörden als Arbeitsgrundlage und Entscheidungshilfe bei Fragen rund um den privaten und öffentlichen Verkehr. Es wird das Ziel verfolgt, den motorisierten Verkehr zu kanalisieren und zu beruhigen, das Zentrum Niederhasli vom Fremdverkehr zu entlasten und die Verkehrssicherheit auf dem gesamten Strassennetz zu erhalten, beziehungsweise wo nötig zu erhöhen.
Inhalte	Das Konzept wurde von der Arbeitsgruppe Verkehr erarbeitet. Es lokalisiert die bestehenden Konfliktstellen, definiert Netze für die einzelnen Verkehrsarten, macht Aussagen zum ruhenden und öffentlichen Verkehr und enthält einen Massnahmenkatalog zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.
Strassennetz motorisierter Individualverkehr (MIV)	<p>Aus heutiger Sicht sollen keine Umfahrungsstrassen gebaut werden. Die Netzbildung basiert auf dem Grundsatz des Achsen-Kammern-Prinzips mit dem Ziel, den überörtlichen Verkehr auf die übergeordneten Verkehrsachsen (Dielsdorfer-, Niederglatter-, Mandach-, See-, Regensdorfer-, Watter- und Rümlangerstrasse) zu bündeln.</p> <p>Im Interesse von attraktiven Dorfkernen soll mittels Strassenraumgestaltung der Durchfahrtswiderstand in allen Ortskernen erhöht werden. Der Übergang vom Ausserortsbereich in den Siedlungsraum wird durch Eingangsbereiche oder torähnlichen Situationen verdeutlicht. In den Wohnzonen wird durch Einführung von Langsamfahrzonen eine defensive Fahrweise sichergestellt. Eine flächendeckende Einführung von Tempo 30 ist nicht vorgesehen. Auf den Quartierstrassen, die gemäss Lärmschutzverordnung Immissionsgrenzwertüberschreitungen aufweisen, wird eine Geschwindigkeitsreduktion geprüft.</p> <p>Um den Fremdverkehr auf der Dorfstrasse in Niederhasli zu reduzieren wurde die bestehende Verkehrsberuhigung optimiert. Zudem wird die Dorfstrasse mit einer Höchstgewichtsbeschränkung von 3.5 t belegt. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wurde die Hofstetterstrasse bereits umgestaltet.</p>
Radwegnetz	Durch gestalterische Massnahmen soll die Situation für den Velofahrenden vor allem auf der Niederglatterstrasse sowie in den Ortskernen von Oberhasli und Mettmenhasli verbessert werden. Mit der Planung neuer Radwege auf der Buchser-, der Watterstrasse und der Regensdorferstrasse werden Lücken im bestehenden Radwegnetz geschlossen. Mit den Umbauabsichten der SBB am Bahnhof Niederhasli ist auch eine zusätzliche Veloabstellanlage geplant.

Fusswegnetz

Die wenigen Lücken im bestehenden dichten Fusswegnetz werden geschlossen. Dies betrifft namentlich die Verbindung von der Huebwiesen- zur Trockenriedstrasse. Im Bereich des Mettmenhaslisees werden basierend auf dem Konzept Natur- und Erholungsraum Mettmenhaslisee neue Fusswegverbindungen angelegt. Der heute schmale Fussweg entlang der Watterstrasse wird ausgebaut. In Oberhasli wird längs der Rümlangerstrasse auf beiden Strassenseiten ein durchgehendes Trottoir angestrebt, allenfalls in Kombination mit der Signalisation Radfahren zulässig.

Wichtige Fussgänger-Querungsstellen werden mit Mittelinseln ausgebaut oder durch entsprechende gestalterische Massnahmen akzentuiert.

ÖV-Netz

Mit Ausnahmen von Nassenwil, dem Kastelhof, Teilen von Mettmenhasli und des Gewerbegebiets „Chli-Ibig“ ist das Siedlungsgebiet gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossen. Basierend auf dem RegioROK wird in erster Priorität eine neue Buslinie von Bülach über Niederglatt - Niederhasli - Mettmenhasli - Oberhasli - Chli-Ibig - Regensdorf-Watt angestrebt. Allenfalls sind für die bessere Anbindung der Weiler ergänzende Angebote zu prüfen (Ortsbus, Ruftaxi, Carlos).

Parkierung

Die Gemeinde möchte an den Grundsätzen des heutigen Parkierungssystems festhalten. Auf öffentlichen Parkplätzen soll das Parkieren weiterhin kostenlos möglich bleiben.

Um die Verfügbarkeit der Parkplätze im Zentrum Niederhasli zu erhöhen, wird eine Entflechtung zwischen Kurz- und Langzeitparkplätzen angestrebt. Das Parkieren an Werktagen soll zeitlich beschränkt werden.

Bei der Badi Mettmenhaslisee soll künftig auf der Seefeldstrasse (Längsparkplätze) und östlich des Schulhauses Seehalde parkiert werden können.

Massnahmenkatalog

Die Überlagerung der Netze zeigt, wo zwischen den verschiedenen Verkehrsarten Konflikte entstehen, die mit baulichen und/oder polizeilichen Massnahmen entschärft werden können. Die aufgezeigten Massnahmen sollen vertieft und im Rahmen der rechtlichen, politischen und finanziellen Möglichkeiten schrittweise umgesetzt werden.

1. Einleitung

1.1 Anlass

Ausgangslage

Die Gemeinde Niederhasli möchte die konzeptionellen Aussagen zum Verkehrsgeschehen aktualisieren, damit sie, wo nötig, zeitgerecht reagieren kann. Dies insbesondere im Hinblick auf mögliche Vorstösse aus der Einwohnerschaft, im Rahmen grösserer Bauvorhaben oder im Zusammenhang mit Werkleitungs- oder Strassensanierungen.

Der motorisierte Verkehr soll kanalisiert und beruhigt, das Zentrum Niederhasli (insbesondere die Dorfstrasse) vom Fremdverkehr entlastet und die Verkehrssicherheit auf dem gesamten Strassennetz erhalten beziehungsweise wo nötig erhöht werden.

Ziele und Grundsätze

Es werden folgende Ziele und Grundsätze verfolgt:

Sicherheit:

- Die Verkehrssicherheit auf dem Gemeindegebiet hat einen hohen Stellenwert.

Strassennetz:

- Die Siedlungsverträglichkeit des Strassennetzes ist hoch und wird sämtlichen Verkehrsteilnehmenden gerecht.

Gestaltung:

- Die Gestaltung der Strassenräume erfolgt nach einheitlichen Kriterien und trägt zur Verkehrsberuhigung und somit zur Lebensqualität bei.

Umfang

Diese Gesamtschau für die ganze Gemeinde Niederhasli umfasst:

- Fusswegnetz: Fusswegverbindungen zum Bahnhof, zum See und zu den Erholungsgebieten, Schulwegsicherung
- Velowegnetz: Schulwege, Fahrt zum Bahnhof, Erholungsrouten
- Netz für den motorisierten Individualverkehr: Festlegung der Strassenfunktionen, der Funktion entsprechende Verkehrsregimes und Strassenraumgestaltungen, Verkehrsberuhigungen im Interesse der Verkehrssicherheit
- Parkieranlagen: Parkierung am Bahnhof, bei Einkaufsbereichen und im Erholungsgebiet
- Öffentlicher Verkehr: Bedeutung, Linienführung

Bedeutung	<p>Das neue Verkehrskonzept soll den Behörden als Arbeitsgrundlage und Entscheidungshilfe dienen. Aufbauend auf dem Gesamtverkehrskonzept sollen unter Einbezug der Öffentlichkeit konkrete Massnahmen umgesetzt werden:</p> <ul style="list-style-type: none">• baulich (Anpassung der Dimensionierungsgeschwindigkeiten und Sichtweiten, Schliessen allfälliger Lücken)• polizeilich (Anpassungen von Verkehrsregime und Signalisation)
------------------	--

1.2 Bearbeitungsablauf

Die Erarbeitung der Teilprojekte erfolgt in fünf Teilschritten:

Analyse, Ziele und Grundsätze	<ul style="list-style-type: none">• Analyse der heutigen Verkehrsführung, Festlegung der Qualitäten und Mängel• Formulieren von Zielen und Grundsätzen als Grundlage für die nachfolgenden Arbeiten
Netzvarianten, Detailfragen	<ul style="list-style-type: none">• Entwurf von Netzvarianten für die einzelnen Verkehrsträger• Behandlung von Detailfragen• Festlegung der Bestvarianten• Massnahmenvorschläge (Netzanpassungen, bauliche und polizeiliche Massnahmen, Sofortmassnahmen)
Synthese, Massnahmenvorschläge	<ul style="list-style-type: none">• Festlegung der Bestvarianten• Massnahmenvorschläge (Netzanpassungen, bauliche und polizeiliche Massnahmen, Sofortmassnahmen)
Umsetzung	<ul style="list-style-type: none">• Erforderliche Anpassungen der gültigen Verkehrspläne• Bauprojekte• Verkehrsregelungen
Zusammenfassung	<p>Die Arbeiten der eingesetzten Arbeitsgruppen sind in diesem Bericht zusammengefasst. Dieser dient der Gemeinde als Arbeitsgrundlage und Entscheidungshilfe.</p>

1.3 Beteiligte

An der Erarbeitung des vorliegenden Gesamtkonzeptes haben folgende Personen mitgewirkt:

Planungskommission

- Raymond König, Ressortvorstand Hochbau und Planung
- Daniel Frei, Ressortvorstand Sicherheit
- Hansruedi Schmid, Ressortvorstand Tiefbau/Werke
- Walter Frei, Abteilungsleiter Bau und Umwelt
- Andreas Kocher, Gemeindeingenieurbüro
- Ivana Huber, Bereichsleiterin Sicherheit

Berater

- Alwin Suter, Ortsplaner, Suter • von Känel • Wild • AG
- Michael Camenzind, Suter • von Känel • Wild • AG

2. Verkehrspolitische Ziele

2.1 Grundsätze

Verkehrssicherheit

Besondere Beachtung verdient das Thema Verkehrssicherheit. Wohnquartiere sind vom Durchgangsverkehr zu entlasten und der Ziel- und Quellverkehr ist zu beruhigen. Der jeweiligen Situation angemessene bauliche und gestalterische Massnahmen tragen zur Verkehrsberuhigung und Verbesserung der Verkehrssicherheit bei.

Bei Konflikten zwischen zwei oder mehreren Netzen sind Massnahmen in erster Linie unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit zu vollziehen. Grundsätzlich steht immer der Schutz des schwächeren Verkehrsteilnehmenden im Vordergrund. Das Gesamtverkehrskonzept versucht, entsprechenden Konfliktpotenzialen vorbeugend entgegenzuwirken.

Eine flächendeckende Einführung von Tempo-30-Zonen ist aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht erforderlich.

Achsen-Kammern-Prinzip

Die Arbeitsgruppe Verkehr möchte, unabhängig von der Realisierung der Umfahrungsstrassen, das Verkehrskonzept auf dem bestehenden Strassennetz aufbauen.

Der Verkehr ist dabei auf das übergeordnete Strassennetz zu kanalisieren. Die Quartierserschliessungen sind vom Durchgangs- und Fremdverkehr möglichst zu entlasten und der Ziel- und Quellverkehr ist in den Wohnquartieren bestmöglich zu beruhigen. In einem "Achsen-Kammern-Prinzip" entstehen für den motorisierten Individualverkehr aus den Quartieren kurze Wege zum übergeordneten Netz und der Durchgangsverkehr kann direkt und zielgerichtet durch die Gemeinde geleitet werden. In den Quartieren soll zugleich der Fremdverkehr reduziert werden, was zu mehr Aufenthaltsqualität führt.

Die Erschliessungsqualität wird den Anforderungen eines siedlungsverträglichen Verkehrsnetzes gerecht. Verkehrs- und nutzungsorientierte Sammelstrassen sind durchlässig zu gestalten. Die Quartierserschliessung ist hingegen soweit möglich nur für den quartiereigenen Verkehr vorzusehen. Netzanforderungen für die verschiedenen Verkehrsträger haben dabei einen hohen Stellenwert. Die Verkehrsführung nimmt auf alle Verkehrsteilnehmenden Rücksicht und wird mit baulichen und/oder polizeilichen Massnahmen angepasst.

Durchgangsverkehr
Zentrum Niederhasli

Es wird ein lebendiges Dorfzentrum angestrebt, in welchem der Fussgänger im Vordergrund steht. Mit geeigneten Massnahmen soll der Durchgangsverkehr auf der Dorfstrasse reduziert und das Lastwagenfahrverbot durchgesetzt werden. Das Zentrum soll weiterhin von allen Ortsteilen her zugänglich bleiben.

Schwerverkehr

Die Entwicklung des Schwerverkehrs, aufgrund von neuen Anlagen auf dem Gemeindegebiet von Niederhasli und den Nachbargemeinden, soll kritisch verfolgt werden. Mit flankierenden Massnahmen soll eine verträgliche Verkehrsabwicklung sichergestellt werden.

Strassenraumgestaltung

Die Strassenraumgestaltung ist dem jeweiligen Verkehrsregime anzupassen, wobei die zulässige Höchstgeschwindigkeit entscheidend ist und die Verkehrssicherheit im Zentrum steht. Bauliche und gestalterische Massnahmen nehmen Rücksicht auf Dimensionierungsgeschwindigkeiten und Sichtweiten. Die Fahrplansicherheit des Busbetriebs soll nicht behindert werden. Ästhetische Anforderungen und einheitliche Gestaltungskriterien machen den Strassenraum attraktiv und ansprechend. Die Gestaltung der Strassenräume (als Kombination von Aufenthaltsqualität, Funktionalität, Sinnlichkeit, Ästhetik) trägt zur hohen Lebensqualität der Gemeinde Niederhasli bei. Einheitliche Gestaltungskriterien (Elemente, Materialien, Farben und die Anordnung) helfen zur Orientierung und schaffen Identität.

Lärmschutz

Zu prüfen sind Geschwindigkeitsreduktionen in den Quartieren, in denen die Lärmschutzgrenzwerte überschritten sind.

ÖV

Zu prüfen ist eine Optimierung des ÖV-Angebots.

2.2 Zielsystem

Oberziel	Hauptziele	Unterziele
<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">Verkehrssystem optimieren und für alle Verkehrsteilnehmer sicher gestalten</p>	<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">Verkehrssicherheit gewährleisten</p>	<p>Arbeits-, Schul- und Erholungswege sicher gestalten</p> <p>Sicherheit bei Knoten und Fussgängerquerungen erhöhen</p> <p>Bei beengten Raumverhältnissen sicheres Nebeneinander der Verkehrsteilnehmenden sicherstellen</p> <p>Mögliche Langsamfahrzonen festlegen</p> <p>Massnahmen auf ihre Wirksamkeit überprüfen (Erfolgskontrollen durchführen)</p> <p>Kinder, Jugendliche und Erwachsene bezüglich Gefahren und Verhalten im Strassenverkehr instruieren (Instruktion, Verkehrssicherheitstage)</p>
	<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">Strassennetz siedlungsverträglich gestalten</p>	<p>Anforderungen an die bestehenden Strassen klären</p> <p>Strassennetz für Quartierbewohner durchlässig gestalten</p> <p>Erreichbarkeit der Zielgebiete ohne Umwegfahrten sicherstellen</p> <p>Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden berücksichtigen</p> <p>Baugebiete unter dem Gesichtspunkt der häuslicher Bodennutzung erschliessen (Verkehrsflächenbedarf minimieren)</p>
	<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">Koordination mit übergeordneten Planungen</p>	<p>Kommunale Anliegen aktiv bei überkommunalen Projekten und Planungen einbringen</p>
	<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">Strassenräume attraktiv gestalten</p>	<p>Strassen entsprechend ihrer Funktion erstellen</p> <p>Verkehrsberuhigungsmassnahmen nach einheitlichen Gestaltungskriterien umsetzen (roter Faden)</p> <p>Trennwirkung überbreiter Strassen vermeiden</p> <p>Bedürfnisse des Busbetriebs und der Velofahrer berücksichtigen</p>
	<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">Attraktive Rahmenbedingungen für Langsamverkehr schaffen</p>	<p>Lücken im Fuss- und Velowegnetz schliessen</p> <p>Fuss- und Velowegnetz sicher, attraktiv und wo möglich hindernisfrei gestalten und übersichtlich signalisieren (Wegweisung)</p> <p>Attraktive und sichere Veloabstellplätze erstellen und fördern</p>
	<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">Öffentlichen Verkehr optimieren</p>	<p>Haltestellen des öffentlichen Verkehrs gut zugänglich und attraktiv gestalten</p> <p>Umsteigebeziehungen am Bahnhof optimieren</p> <p>Ausbau Busnetz ermöglichen</p> <p>Bedarfsbus für Weiler und Gewerbe prüfen</p> <p>Anbindung Dorf an Bahnhof verbessern (Perronzugänge, Perronverlängerung)</p> <p>Bahnhofumfeld attraktiv gestalten</p>

3. Strassennetz motorisierter Individualverkehr (MIV)

3.1 Funktionen der Strassen

Strassenfunktionen

Auf den Konzeptplänen werden vier Strassenkategorien unterschieden:

- Strassen mit übergeordneter Bedeutung
- verkehrsorientierte Sammelstrassen
- nutzungsorientierte Sammelstrassen
- Quartierserschliessung

Die Funktionen und Anforderungen, die diese Strassen zu erfüllen haben, sind im Folgenden beschrieben.

Strassen mit übergeordneter Bedeutung

Strassen mit übergeordneter Bedeutung verbinden Ortschaften und Regionen. In Niederhasli haben die Dielsdorfer-, Niederglatter-, Mandach-, Regensdorfer-, Watter-, Wehntaler-, See- und Rümplangerstrasse eine übergeordnete Bedeutung. Bau und Unterhalt dieser Staatsstrassen sind Sache des Kantons.

Verkehrsorientierte Sammelstrassen

Die verkehrsorientierten Sammelstrassen sind wichtige Verbindungsstrassen innerhalb des Siedlungsgebiets. Sie kanalisieren den Verkehr aus dem Siedlungsgebiet und leiten ihn auf das übergeordnete Strassennetz ab.

Nutzungsorientierte Sammelstrassen

Nutzungsorientierte Strassen verbinden die einzelnen Quartiere und stellen die Basiserschliessung der Wohn-, Gewerbe- und des Zentrumsgebiets sowie der öffentlichen Anlagen von Niederhasli sicher.

Quartierserschliessung

Quartierstrassen gewährleisten die Erschliessung der Quartiere und der einzelnen Liegenschaften.

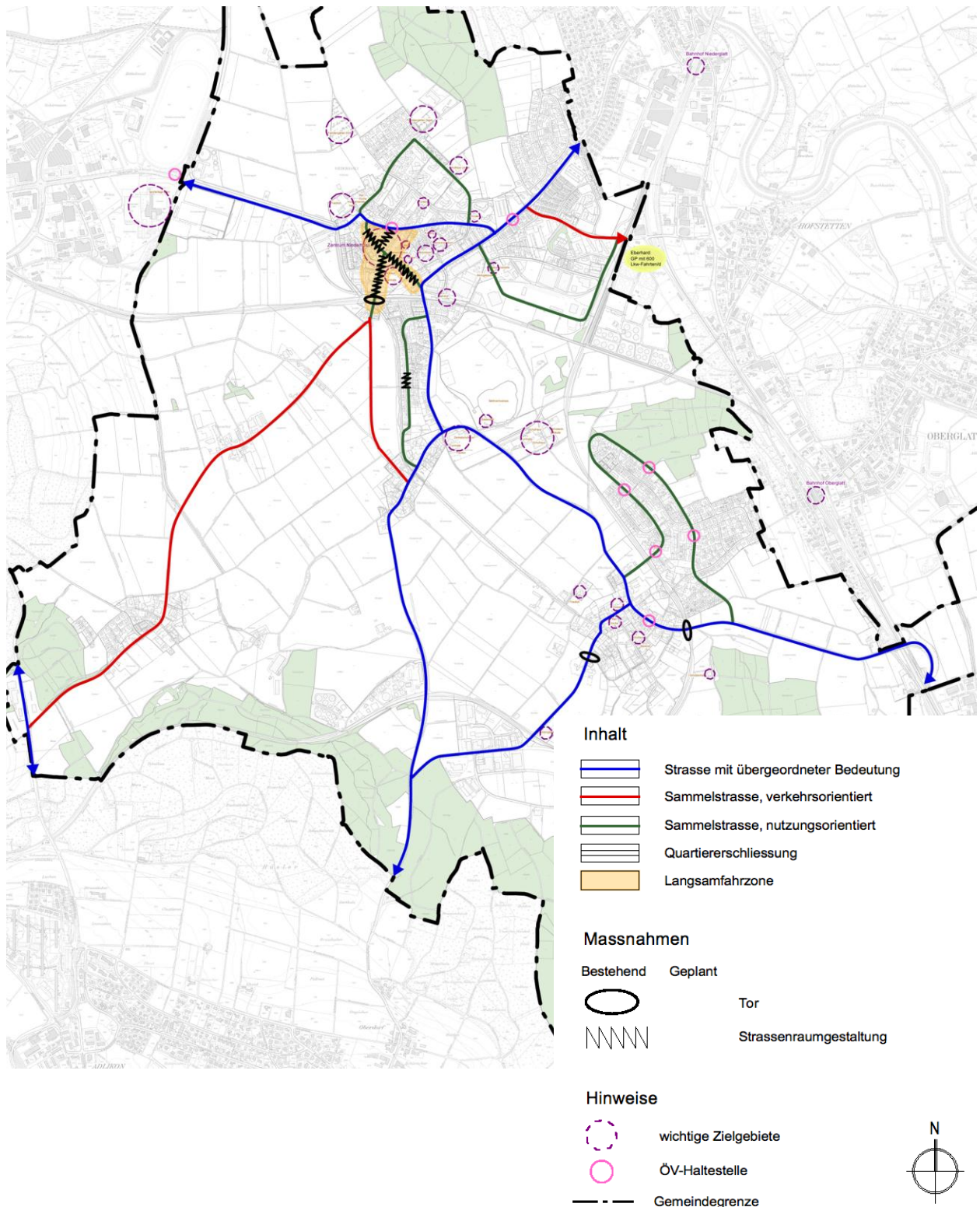
3.2 Anforderungen an die Strassen innerhalb des Baugebiets (Richtwerte)

	Strasse mit übergeordneter Bedeutung (blau)		Sammelstrasse, verkehrsorientiert (rot)		Sammelstrasse, nutzungsorientiert (grün)	Quartierserschliessungsstrasse
	Ausserorts	Innerorts	Ausserorts	Innerorts		
Funktion	Strassen mit übergeordneter Bedeutung verbinden Ortschaften und Regionen. Bau und Unterhalt sowie Trasseesicherung dieser Strassen sind Sache des Bundes oder der Kantone. Dasselbe gilt für die Projektierung und die Festsetzung der Ausbauprogramme.		Die verkehrsorientierten Sammelstrassen sind wichtige Verbindungen innerhalb des Gemeindegebiets. Sie kanalisieren den Verkehr aus dem Siedlungsgebiet und leiten ihn auf die Strassen von übergeordneter Bedeutung ab.		Diese Strassen stellen die Verbindung zwischen den einzelnen Quartieren, die Groberschliessung der Quartiere und die Erschliessung zu den öffentlichen Nutzungen sicher. Es wird eine defensive Fahrweise angestrebt. Die Verkehrssicherheit steht im Vordergrund.	Die Quartierstrassen dienen der Erschliessung der Quartiere und der Feinerschliessung einzelner Liegenschaften. Diese Kategorie umfasst neben Gemeindestrassen auch private Erschliessungsstrassen.
Angemessene Fahrbahnbreite	Begegnungsfall Lastwagen - Lastwagen durchgehend bei normaler Geschwindigkeit gewährleistet Fahrbahnbreite: ≥ 6.50 m	Begegnungsfall Lastwagen - Lastwagen durchgehend gewährleistet, aber nur bei reduzierter Geschwindigkeit Fahrbahnbreite: ca. 6.50 m	Begegnungsfall Lastwagen - Lastwagen durchgehend bei normaler Geschwindigkeit gewährleistet Fahrbahnbreite: ≥ 6.50 m	Begegnungsfall Lastwagen – Lastwagen nicht durchgehend gewährleistet -> Ausweichstellen Begegnungsfall Personenwagen – Personenwagen durchgehend gewährleistet Fahrbahnbreite: grösser als 5.5 m	Begegnungsfall Lastwagen - Lastwagen nicht durchgehend gewährleistet -> Ausweichstellen Begegnungsfall Personenwagen - Personenwagen nicht durchgehend gewährleistet -> lokale Einengungen Fahrbahnbreite: 4.0 - 5.5 m	Für Lastwagen nur mit Behinderung befahrbar -> Ausweichstellen Auch für Personenwagen nur langsam befahrbar: reduzierte Anzahl Ausweichstellen Fahrbahnbreite: 3.5 - 5.0 m
Erscheinungsbild	Verkehrsorientiert gestaltet	Siedlungsorientiert gestaltet, um eine defensive Fahrweise zu fördern	Verkehrsorientiert gestaltet	Siedlungsorientiert gestaltet, auf Nutzung und Bebauung abgestimmt	Siedlungsorientiert gestaltet, auf Bebauung und Vorbereiche abgestimmt	Siedlungsorientiert gestaltet, auf Bebauung und Vorgärten abgestimmt
Verkehrsberuhigungsmassnahmen	Keine	Strassenraumgestaltung auf Nutzungen (z.B.Dorfkerngebiet) abgestimmt, in der Regel keine vertikalen Versätze	Keine	Bauliche Massnahmen möglich, soweit Verkehrsmenge und Anforderung des Busbetriebes dies zulassen	Bauliche und polizeiliche Massnahmen erforderlich, damit das angestrebte Geschwindigkeitsniveau eingehalten wird	Bauliche und polizeiliche Massnahmen erforderlich, damit das angestrebte Geschwindigkeitsniveau eingehalten wird
Angestrebtes durchschnittliches Geschwindigkeitsniveau ¹⁾	50-80 km/h	Innerorts rund 40-50 km/h	50-80 km/h	Innerorts rund 40-50 km/h	Rund 30 km/h, im Falle von Begegnungszonen Tempo 20	Rund 30 km/h, im Falle von Begegnungszonen Tempo 20
Fussgängerschutz längs zur Fahrbahn	Separat geführter Gehweg	Trottoir beidseitig	Separat geführter Gehweg	Trottoir beidseitig oder einseitig	Trottoir einseitig oder Fussgänger im Mischverkehr	Im Mischverkehr, in der Regel keine Trottoirs
Fussgängerschutz quer zur Fahrbahn	Querungshilfen mit Mittelinseln	Querungshilfen mit Mittelinseln, Mehrzweckstreifen udgl.	Querungshilfen mit Mittelinseln	Querungshilfen durch Mittelinseln oder Einengungen (Trottoirnasen)	Querungshilfe durch Einengungen (Trottoirnasen) und vertikale Versätze	Strassenraumgestaltung, die Querungshilfen erübrigt
Schutz für Radfahrer	Radstreifen längs der Fahrbahn oder separat geführte Radwege	Radstreifen längs der Fahrbahn	Radstreifen längs der Fahrbahn oder separat geführte Radwege	Radstreifen oder Mischverkehr (abhängig von Gefährdung, Platzverhältnissen und Verkehrsbelastung)	In der Regel Mischverkehr, evtl. Kernfahrbahn	Mischverkehr
Bus	Für den Busbetrieb problemlos, vielfach Busbuchten	Für den Busbetrieb problemlos, zur Erleichterung der Wegfahrt Haltestellen auf der Fahrbahn bevorzugt	Für den Busbetrieb problemlos, vielfach Busbuchten	Haltestellen auf der Fahrbahn	Haltestellen auf der Fahrbahn, allenfalls in Kombination mit seitlicher Einengung (Haltestellenkap)	In der Regel kein Busbetrieb

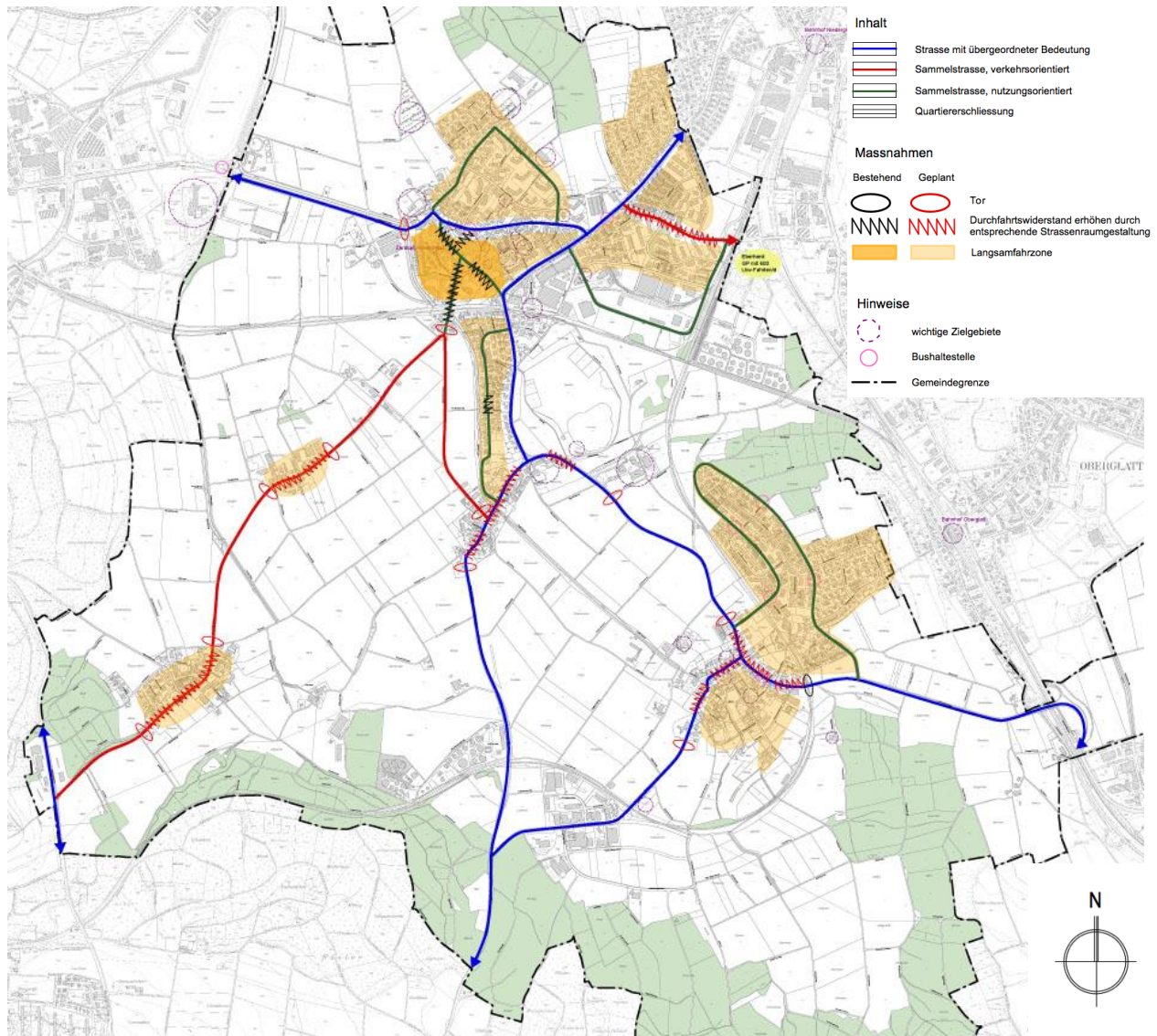
¹⁾ Mit gestalterischen, baulichen und/oder polizeilichen Massnahmen (Markierung, Signalisation) soll sichergestellt werden, dass das angestrebte durchschnittliche Geschwindigkeitsniveau nicht überschritten wird. Die für die einzelnen Strassenkategorien bezeichneten Geschwindigkeitsniveaus sind als Richtwerte zu verstehen und müssen nicht zwingend mit der signalisierten Geschwindigkeit übereinstimmen.

3.3 Heutiges Strassennetz

Das heutige Strassennetz präsentiert sich wie folgt:



3.4 Künftige Netzgestaltung



Kernelemente

Kernelemente der künftigen Netzgestaltung sind:

- Netzbildung nach dem Grundsatz des Achsen-Kammern-Prinzips mit dem Ziel, den überörtlichen Verkehr auf die übergeordneten Verkehrsachsen zu bündeln.
- Eingangsbereiche oder torähnliche Situationen, die den Übergang vom Ausserortsbereich in den Siedlungsraum verdeutlichen.
- Durchfahrtswiderstände, welche durch entsprechende Strassenraumgestaltung zu einer Verkehrsberuhigung führen.
- Langsamfahrzonen, die eine defensive Fahrweise in den Quartieren sicher stellen.

Erläuterungen zu den Umfahrungsstrassen gemäss dem regionalen Richtplan

Die im regionalen Richtplan als geplant bezeichneten Umfahrungen sind aus heutiger Sicht nicht zweckmässig. Die Gemeinde setzt sich bei der Region dafür ein, dass die Umfahrung Dielsdorfer- bis Mandachstrasse aus dem regionalen Richtplan gestrichen wird. Diese Netzergänzungen bewirken eine Erhöhung der Attraktivität für den Durchgangsverkehr. Damit verbunden ist eine Verkehrszunahme und eine Beeinträchtigung der Naherholungsräume. Die Gemeinde ist davon überzeugt, dass mit einer allfälligen Umfahrung der Dorfkern nicht entlastet sondern durch den zusätzlichen Verkehr weiter belastet, durch das Trasse zerschnitten und dadurch das Ortsbild negativ beeinträchtigt wird.

Der Gemeinderat wünscht, dass durch den Kanton alternative Massnahmen zur Lenkung der regionalen Verkehrsflüsse aufgezeigt werden. Dies gilt insbesondere für das Neeracherriet, den Anschlüssen der geplanten Umfahrung Dielsdorf-Sünikon, den Einmündungen Hofstetter- und Rümplingerstrasse in die Kaiserstuhlstrasse sowie der Strecke zwischen dem Autobahnanschluss Affoltern und Dielsdorf, inkl. Abzweigung Buchserstrasse, Nassenwil.

Erläuterungen zur Verkehrsführung im Zentrum

Im Zentrumsbereich soll an der heutigen Signalisation, Tempo 30, festgehalten werden. Die mobilen Verkehrsberuhigungselemente wurden punktuell so angepasst, dass die Durchfahrt durch das Zentrum weniger attraktiv wird.

In den vergangenen Jahren wies die Dorfstrasse immer wieder schwere Belagsschäden mit hohen jährlich anfallenden Sanierungs- und Reparaturkosten auf. Um solche Schäden zukünftig vermindern zu können, wird auf der Dorfstrasse ein Fahrverbot für Fahrzeuge mit mehr als 3.5 t Gesamtlast erlassen.

Erläuterungen zur Hofstetterstrasse

Aufgrund des hohen LKW-Anteils hat die Hofstetterstrasse weiterhin eine bedeutende Netzfunktion. Die Strasse soll weiterhin im Gemeindebesitz bleiben.

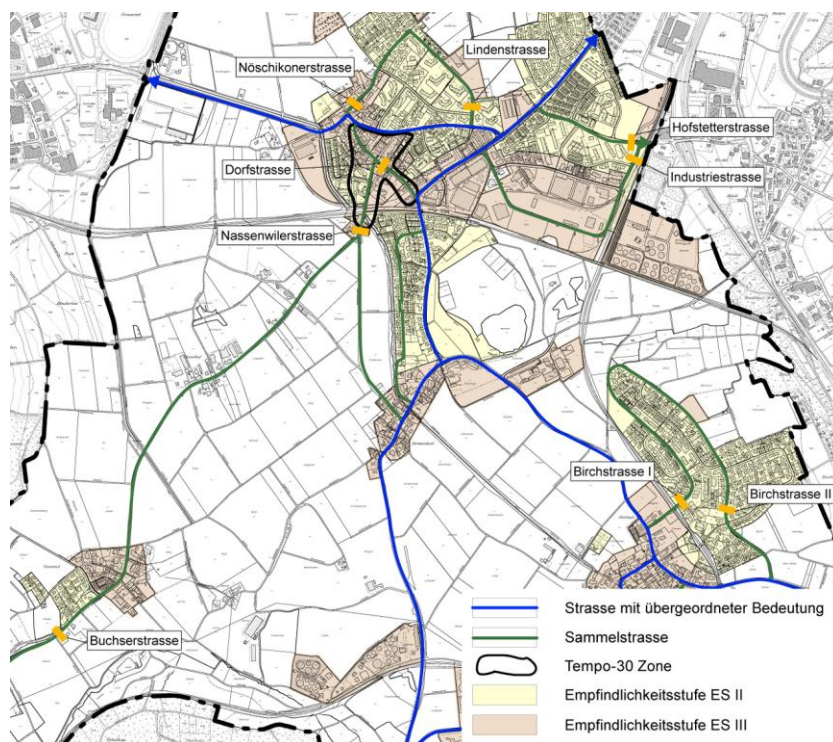
3.5 Hinweis Strassenlärmsanierung

Grundsatz

Sobald entlang der Gemeindestrassen die Immissionsgrenzwerte (IGW) gemäss Lärmschutzverordnung (LSV) überschritten sind, ist die Gemeinde verpflichtet, an der Quelle oder am Ausbreitungsweg Sanierungsmassnahmen zu ergreifen.

Bestimmung des Sanierungsbedarfs

Für die Lärmbelastung sind die Empfindlichkeitsstufe (ES), die Durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge (DTV) und die Geschwindigkeit massgebend. Der DTV und die Geschwindigkeiten wurden an kritischen Standorten von Sammelstrassen (siehe Plan) gemessen und der Sanierungsbedarf abgeleitet.



Handlungsbedarf

Bezüglich dem Handlungsbedarf wird auf die Massnahmen im Kapitel 8.4 verwiesen.

4. Radwegnetz

Kommunaler Verkehrsplan

Der kommunale Verkehrsplan aus dem Jahre 1999 unterscheidet zwischen regionalen und kommunalen Radrouten. Diese Radrouten bilden ein zusammenhängendes Radwegnetz.

Der Plan für das Radwegnetz auf der folgenden Seite basiert auf den Festlegungen des kommunalen Verkehrsplans. Es werden folgende zwei Typen von Radwegverbindungen unterschieden:

- Kommunale Radwege
- Regionale Radwege

Regionale Radwege

Die regionalen Radwege stellen die Verbindung zu den Naherholungsgebieten und zu den Nachbargemeinden von Niederhasli sicher.

Kommunale Radwege

Die kommunalen Radwege erschliessen die wichtigen Zielgebiete von Niederhasli (zielgerichtet).

Dichtes Radwegnetz

Das Radwegnetz auf dem Gemeindegebiet soll verdichtet werden. Es sollen sichere Verbindungen zu öffentlichen Einrichtungen wie Schulen, Post, Einkaufsläden, Bahnhof als auch zwischen Quartieren und Nachbargemeinden angeboten werden. Zudem sollen sichere Wege vom Siedlungsgebiet zu den Naherholungsgebieten führen.

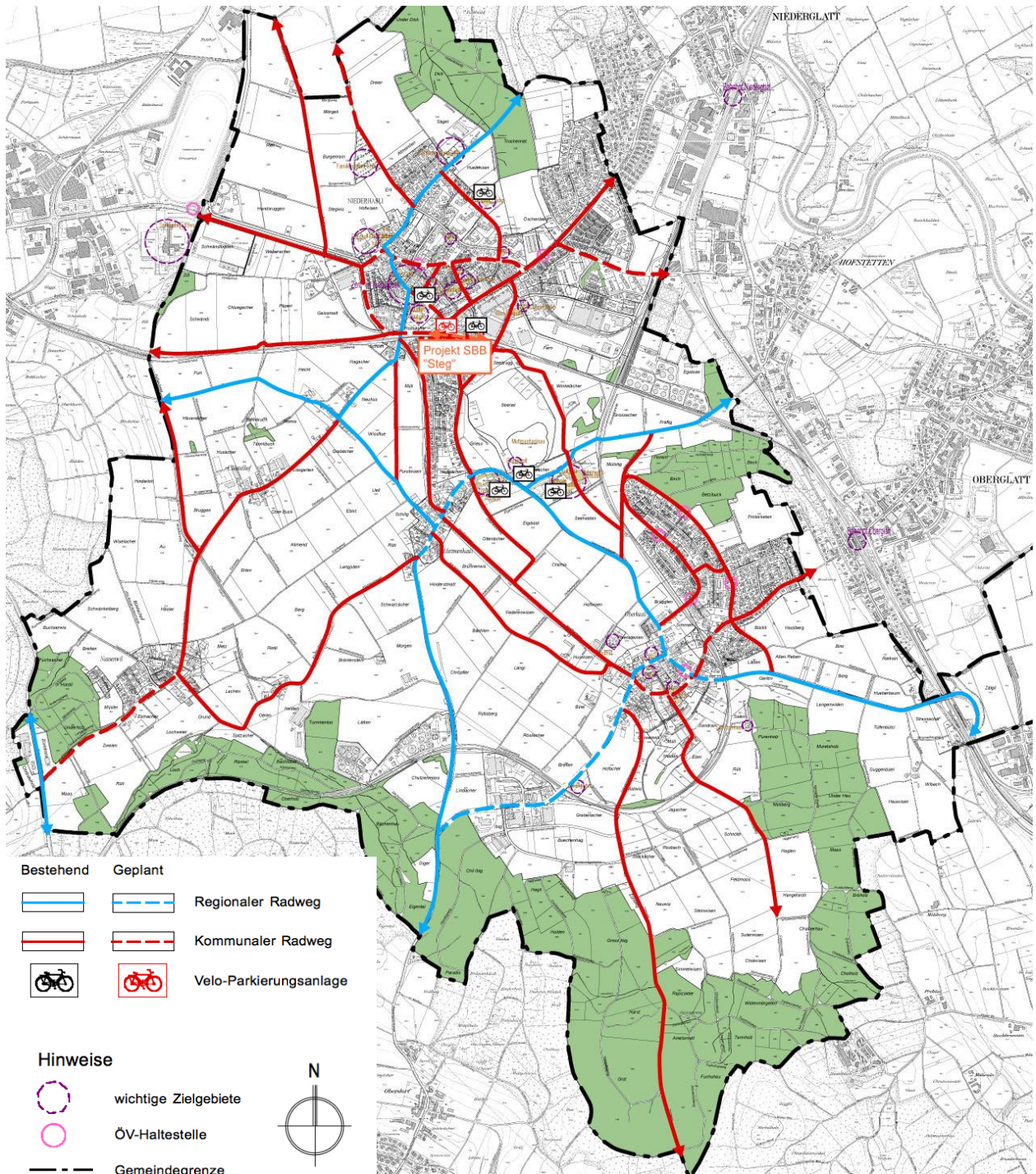
Anforderungen

Der Ausbaustandard von Radwegen richtet sich nach der Topografie und dem vorhandenen Motorfahrzeugverkehr. Bei der Planung und Realisierung von Verkehrsberuhigungsmassnahmen sind die Belange des Veloverkehrs zu berücksichtigen.

Massnahmen

Die Massnahmen, die im Zusammenhang mit dem Radwegnetz ergriffen werden, sind im Kapitel 8 zusammengefasst.

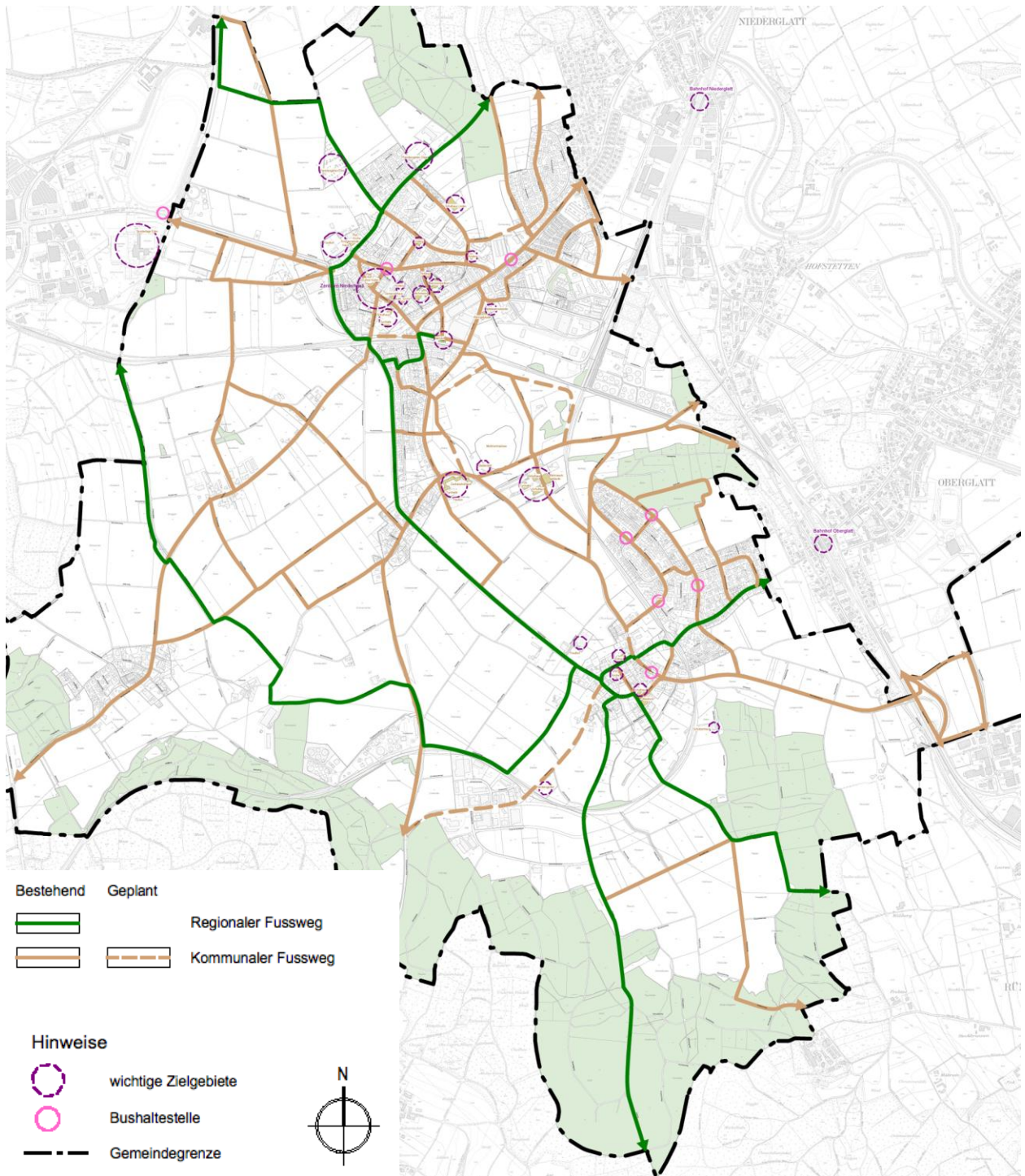
Radwegnetz



5. Fusswegnetz

Kommunaler Verkehrsplan	Der kommunale Verkehrsplan aus dem Jahr 1999 unterscheidet zwischen regionalen und kommunalen Fusswegen. Gemeinsam bilden sie ein zusammenhängendes Fusswegnetz.
Konzeptplan	Der Plan auf der folgenden Seite für das Fusswegnetz basiert auf den Festlegungen des kommunalen Verkehrsplans. Entsprechend der Bedeutung der Fusswege wird zwischen regionalen- und kommunalen Fusswegen unterschieden.
Regionale Fusswege	Mit dem regionalen Wegnetz werden die wichtigsten regionalen Erholungs- und Wandergebiete erschlossen.
Kommunale Fusswege	<p>Die kommunalen Fusswege erschliessen die wichtigsten Zielgebiete von Niederhasli (zielgerichtet) und stellen die Verbindung zwischen den Quartieren und die Anbindung an die übergeordneten Fusswege sicher.</p> <p>Im Siedlungsgebiet soll ein dichtes Fusswegnetz angeboten werden, welches die Verbindung zu öffentlichen Einrichtungen wie Schulen, Post, Einkaufsläden, öffentlichen Verkehrsmitteln (Bahn- und Busstationen) und zwischen den Quartieren sicherstellt. Attraktive Wege sollen vom Siedlungsgebiet zu den Naherholungsgebieten führen.</p>
Massnahmen	Die Massnahmen, die im Zusammenhang mit dem Fusswegnetz ergriffen werden, sind im Kapitel 8 zusammengefasst.

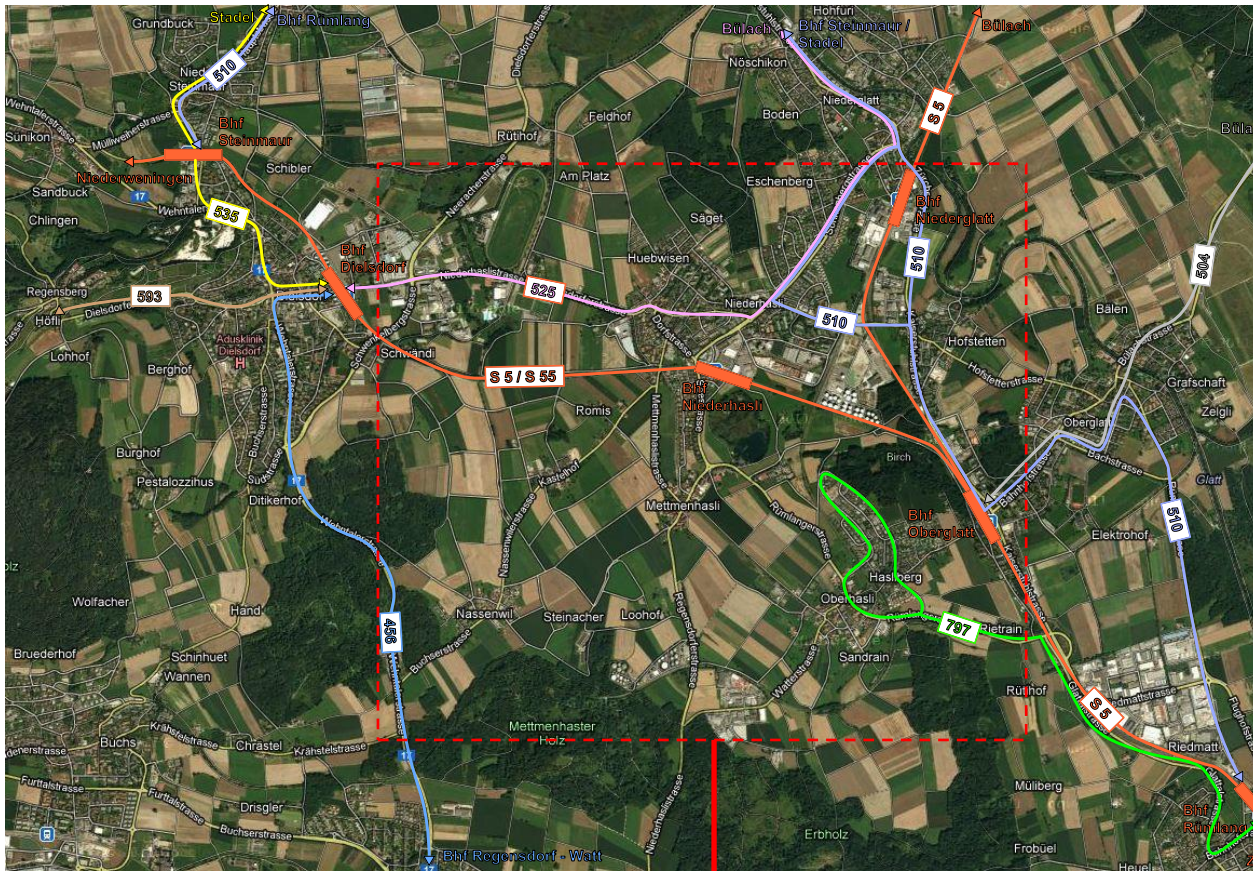
Fusswegnetz











6. ÖV-Netz

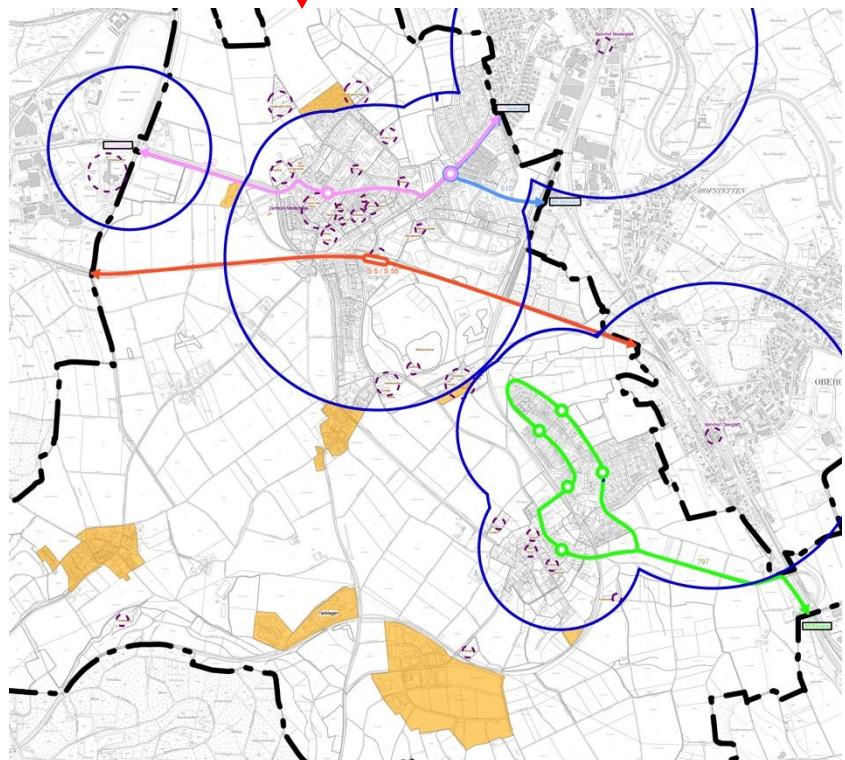
6.1 Ausgangslage

S-Bahn	Niederhasli wird im Halbstunden-Takt von den S-Bahnlinien S5 und S55 bedient.
Busse	Auf dem Gemeindegebiet von Niederhasli verkehren drei Buslinien. Die Linien 510 und 525 sind von regionaler Bedeutung und verkehren nur werktags während den Stosszeiten (Halbstunden-Takt). Die Linie 797 dient als Ortsbus für Oberhasli und verkehrt heute ebenfalls zu den Verkehrsspitzen im Halbstunden-Takt. Der Bahnhof Niederhasli wird von keiner Buslinie bedient.
Einzugsgebiet	Der Radius der Einzugsgebiete von Bushaltestellen beträgt rund 400 m. Das Einzugsgebiet des Bahnhofs Niederhasli beträgt 750 m (vgl. Angebotsverordnung Kanton Zürich). Das Quartier Hasliberg in Oberhasli sowie die Wohnquartiere nördlich der Hofstetterstrasse in Niederhasli liegen zudem im Einzugsgebiet des Bahnhofs Oberglatt respektive Niederglatt.
Erschliessung durch ÖV	Das Siedlungsgebiet ist mit wenigen Ausnahmen gut durch den ÖV erschlossen. Bei den schlecht erschlossenen Gebieten handelt es sich um das Wohnquartier Allmenden (Niederhasli) sowie um den südlichen Dorfteil von Mettmenhasli. Nassenwil und der Kastelhof sowie das Gewerbegebiet „Chli Ibig“ im Süden der Gemeinde werden überhaupt nicht durch den öffentlichen Verkehr erschlossen. Eine Verbindung der einzelnen Dorfzentren innerhalb des Gemeindegebiets durch den ÖV fehlt.
Variantenfächer	Die Gemeinde Niederhasli soll durch den ÖV besser erschlossen werden. Insbesondere die rund 300 Einwohner der Weiler Nassenwil und Kastelhof sollen besser mit dem Zentrum verbunden werden. Folgende Varianten stehen zur Diskussion: <ul style="list-style-type: none">• Optimierung Linienführung Bus 797• Anbindung Nassenwil an Linie 456• Neue Linie z.B. von Bülach über Niederglatt nach Niederhasli - Mettmenhasli - Oberhasli - Chli Ibig – Regensdorf-Watt (Basierend auf Regio-ROK)• Verbesserte Zentrumsanbindung der Aussenwachen mit ergänzenden Angeboten (Ortsbus, kombinierter Orts-/ Schulbus, subventioniertes Taxi, Carlos).



Bestehendes ÖV-Netz

-  S-Bahnlinie mit Haltestelle
-  Buslinie 525 mit Haltestellen
-  Buslinie 510 mit Haltestellen
-  Buslinie 797 mit Haltestellen
-  Einzugsradius der Haltestelle (Bahnhof 750m / Bushaltestelle)
-  Siedlungsgebiet mit schlecht ÖV-Erschliessung
-  wichtige Zielgebiete
-  Gemeindegrenze



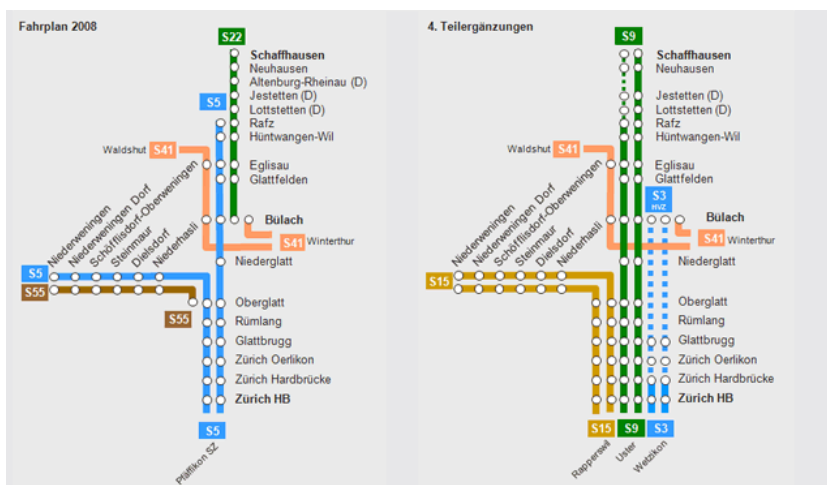
6.2 4. Teilergänzung ZVV und SBB

S-Bahn

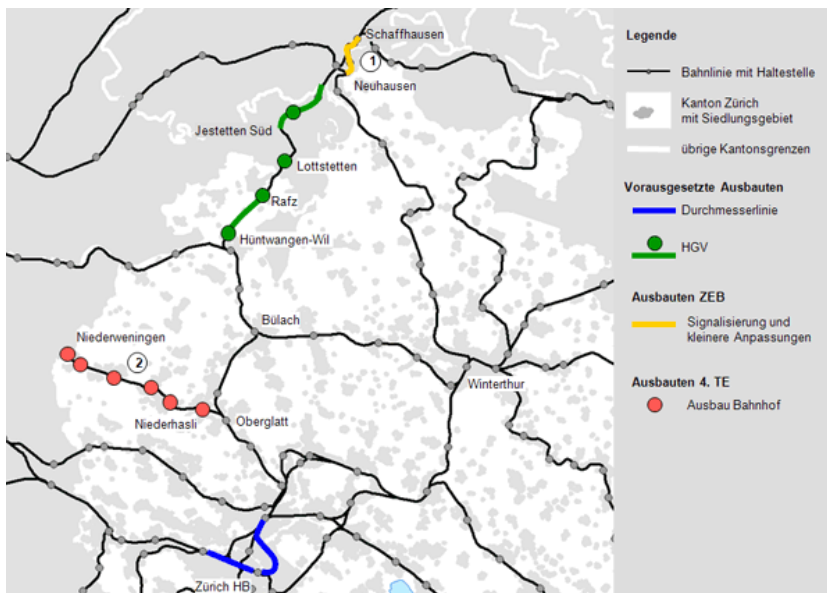
Mit den Angebots- und Infrastrukturerweiterungen der 4. Teilergänzung der S-Bahn streben der ZVV und die SBB bis 2018 eine Angebotsverbesserung im Zürcher Unterland an.

Als Ersatz der S5 und S55 soll die S15 ab Dezember 2015 den Bahnhof Niederhasli im Halbstunden-Takt bedienen, womit dannzumal eine halbstündlich umsteigefreie Verbindung von und nach Zürich entsteht. Aufgrund der Einführung von längeren Zugskompositionen soll am Bahnhof Niederhasli das Perron entsprechend angepasst werden.

Angebot im Fahrplan 2008 und mit 4. Teilerganzungen
(Quelle: www.4-teilergaenzungen.ch)



Infrastrukturausbauten
(Quelle: www.4-teilergaenzungen.ch)



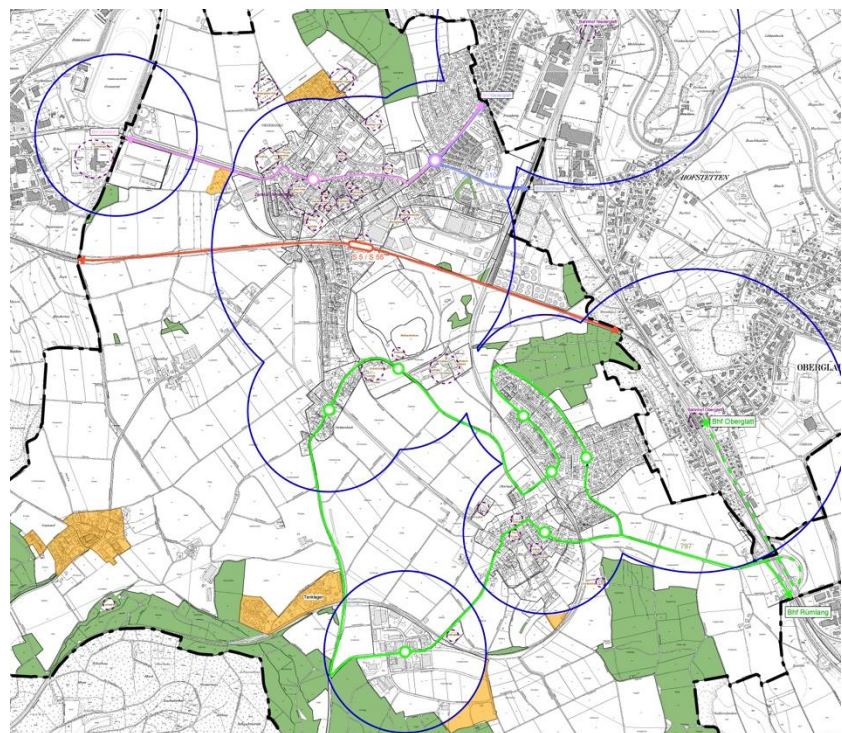
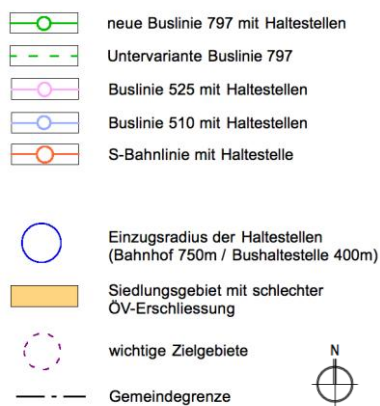
6.3 Linie 797

Buslinien VBG

Mit der 4. Teilergänzung prüft die übergeordnete Stelle der Verkehrsbetriebe Glatttal (VBG) neue Linienvarianten für den Bus 797.

Variante Ringlinie Bus 797

Anstatt in Oberhasli zu wenden, könnte der Bus weiter nach Mettmenhasli fahren und über das Gewerbegebiet Chli-Ibig und Oberhasli Dorf zum Bahnhof Rümlang zurückkehren. Die Haltestelle Spielplatz müsste aufgehoben werden. Zu prüfen ist eine Anbindung der Buslinie an den Bahnhof Oberglatt anstatt an den Bahnhof Rümlang.

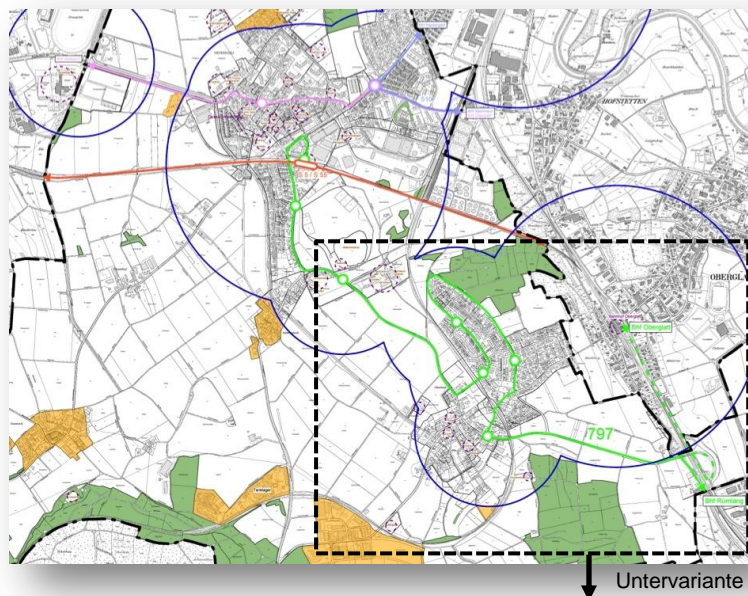
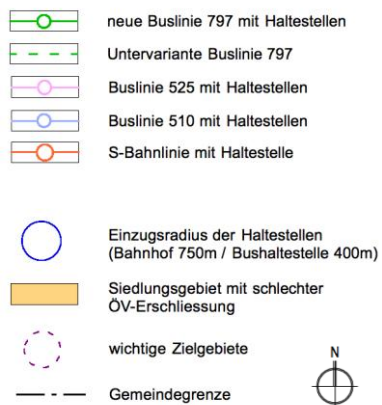


Vor- und Nachteile

- + Anbindung Gewerbegebiet und Mettmenhasli an V
- Verlängerung der Fahrzeiten
- benutzerunfreundlich da unklarer Betrieb
- offen: Eingliederung in bestehenden Fahrplan?
- Anbindung der Weiler Nassenwil und Kastelhof an V nicht gelöst

Variante Verlängerung Bus 797 zum Bahnhof Niederhasli

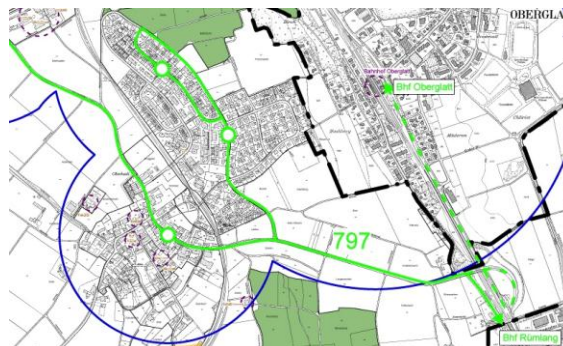
Denkbar ist zudem eine mögliche Verlängerung der Buslinie 797 vom Bahnhof Rümlang zum Bahnhof Niederhasli mit direktem Anschluss an die neue S15 in Niederhasli.



Vor- und Nachteile

- + Eingliederung in 4. Teilergänzung möglich (Anschluss an neue S15 in Niederhasli)
- + Verbindung der Dörfer Ober- und Niederhasli
- + Anbindung Schulhäuser und Badi
- + Anbindung an zwei Bahnhöfe (Niederhasli und Rümlang)
- + Verantwortung liegt bei VBG
- Gemeinde trägt Mehrkosten
- Anbindung der Weiler Nassenwil, Kastelhof und des Gewerbegebiets an ÖV nicht gelöst
- Tarifzonengrenze

Untervariante „Schlaufe Hasliberg“



Wenn die heutige Haltestelle Oberhasli Dorf bedient werden soll, müsste das Quartier Hasliberg mit einer Zusatzschleife erschlossen werden. Das ist jedoch wenig benutzerfreundlich und führt zu einer Fahrtverlängerung, weshalb diese Variante nicht im Vordergrund steht.

Fazit zur Linie 797

Mit einem Rundkurs der Linie 797 über Oberhasli, Mettmenhasli und das Gewerbegebiet Chli-Ibig könnten diese Gebiete erschlossen werden. Rundkurse führen jedoch aufgrund ihres unklaren Betriebs oft zu Problemen. Daher steht die Variante der Verlängerung der Buslinie 797 bis zum Bahnhof Niederhasli im Vordergrund, sofern keine grossräumigere Lösung gefunden wird (siehe Kapitel 6.5).

Hinweis Tarifzonen

Bei einer Betrachtung der Angebotserweiterung ist auf die bestehenden Tarifzonen zu achten. So verläuft die Tarifzongrenze heute zwischen Ober- und Niederhasli. Ohne Anpassung der Tarifzongrenze müssten bei einer Anbindung von Oberhasli an den Bahnhof Niederhasli die ÖV-Benutzer von Oberhasli eine zusätzliche Zone in Kauf nehmen.

6.4 Linie 456

Abgebotsverordnung

Gemäss § 4, Abs. 1, Verordnung über das Angebot im öffentlichen Personenverkehr, werden zusammenhängende, überbaute Siedlungsgebiete mit mindestens 300 Einwohnern sowie Arbeits- und Ausbildungsplätzen mit mindestens einer Haltestelle erschlossen. Dieser Wert kann unterschritten werden, wenn ein Siedlungsgebiet mit geringem Aufwand erschlossen werden kann, wenn mehrere Siedlungsgebiete zusammen mit einem vertretbaren Aufwand erschlossen werden können oder wenn die zu erwartende Nachfrage die Erschliessung rechtfertigt.

Anbindung Nassenwil

Der Weiler Nassenwil mit einer Einwohnerzahl von rund 250 Einwohnern fällt somit aus der rechtlichen Erschliessungspflicht gemäss Angebotsverordnung. Trotzdem wurde eine Anbindung von Nassenwil an die Buslinie 456 durch die VBG geprüft. Gemäss Aussage der VBG würde sich bei einer Anpassung der Linienführung über Nassenwil die Fahrzeit um zirka sechs Minuten verlängern. Aufgrund der knappen Umlaufzeit der Buslinie 456 wäre eine Anbindung deshalb nur mit einem zusätzlichen Kurs lösbar. Zudem entstehen mit einer neuen Linienführung hohe Mehrkosten, da die Haberholzstrasse (4.9 m Strassenbreite) ausgebaut werden müsste. Geprüft werden soll jedoch eine zusätzliche Haltestelle beim Gewerbezentrum auf der Wehntalerstrasse.

Linienführung Bus 456

○ Einzugsradius (400m)



Fazit

Zum heutigen Zeitpunkt ist eine direkte Anbindung des Weilers Nassenwil durch eine neue Linienführung des Busses 456 an das bestehende Busnetz nicht möglich.

In einer Testphase soll als Alternative zur Erschliessung Nassenwils eine zusätzliche Haltestelle beim Gewerbezentrum auf der Wehntalerstrasse geprüft werden.

6.5 Querverbindung Bülach-Regensdorf

Postauto

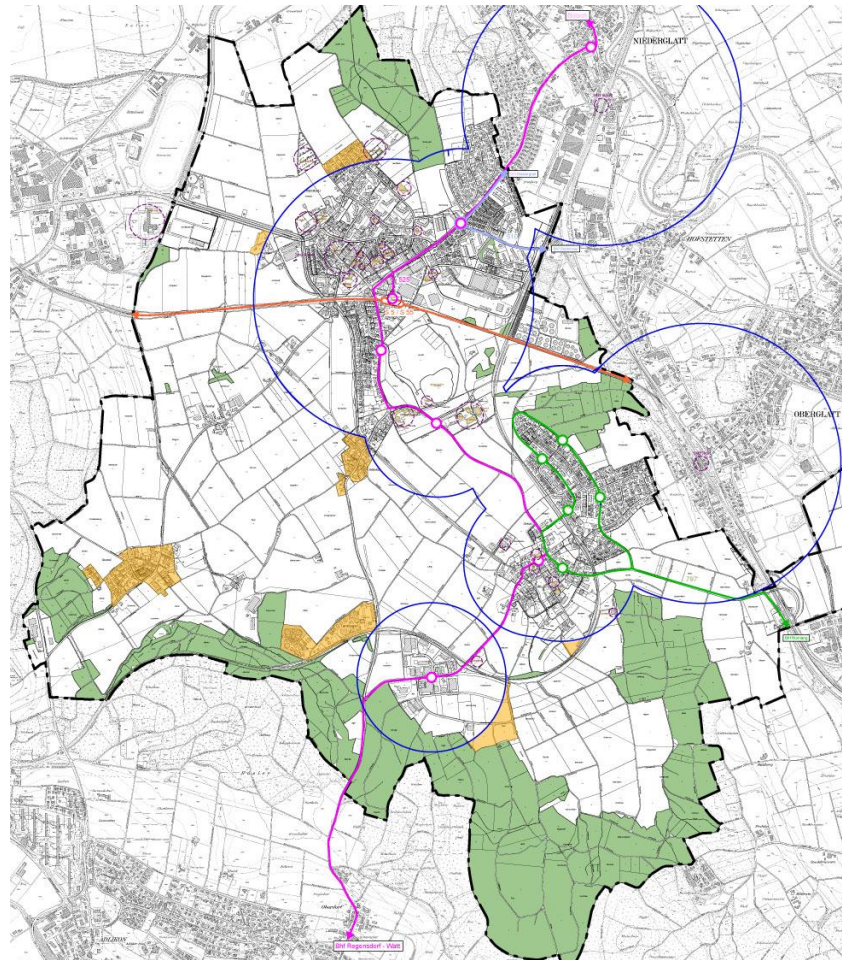
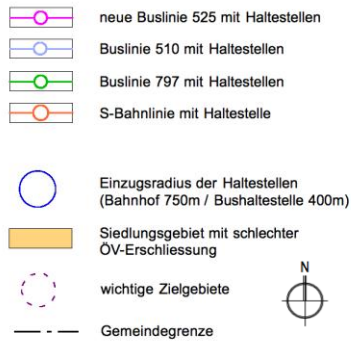
Mit der 4. Teilergänzung prüft die Postauto AG eine neue Linienvariante für den Bus 525. Die heutige Verbindung Höri - Dielsdorf soll eingestellt und durch eine neue Verbindung Oberglatt - Dielsdorf ersetzt werden.

Bahnhof Oberglatt - Bahnhof
Dielsdorf

Die geprüfte Variante sieht vor, die Postautolinie 525 ab Dezember 2015 ganztags von Oberglatt (Anschluss an S9 von/nach Zürich) über Niederhasli Dorf bis Dielsdorf Bahnhof Ost zu betreiben. In den Hauptverkehrszeiten im 30 Minuten-Betrieb, zu den restlichen Zeiten alle 60 Minuten. In Dielsdorf ergäbe sich die Möglichkeit für eine betriebliche Durchbindung der Busse auf die 535 in Richtung Steinmaur/Stadel. Gemäss Postauto AG deckt die Linie 525 mit dieser Linienführung unter anderem die Bedürfnisse der steigenden Nutzungsintensität im Raum Dielsdorf Ost sowie der Sportanlage Erlen ab.

Fazit

Aus Sicht der Gemeinde Niederhasli wäre gestützt auf das RegioRok eine Linienführung von Bülach über den Bahnhof Niederglatt zum Bahnhof Niederhasli und weiter zum Bahnhof Regensdorf-Watt zweckmässiger. Mit dieser Linienführung könnten sowohl Mettmenhasli und Oberhasli als auch das Gewerbegebiet Chli-Ibig an den öffentlichen Verkehr angeschlossen werden. Dabei kann auf eine Verlängerung der Buslinie 797 zum Bahnhof Niederhasli verzichtet werden.

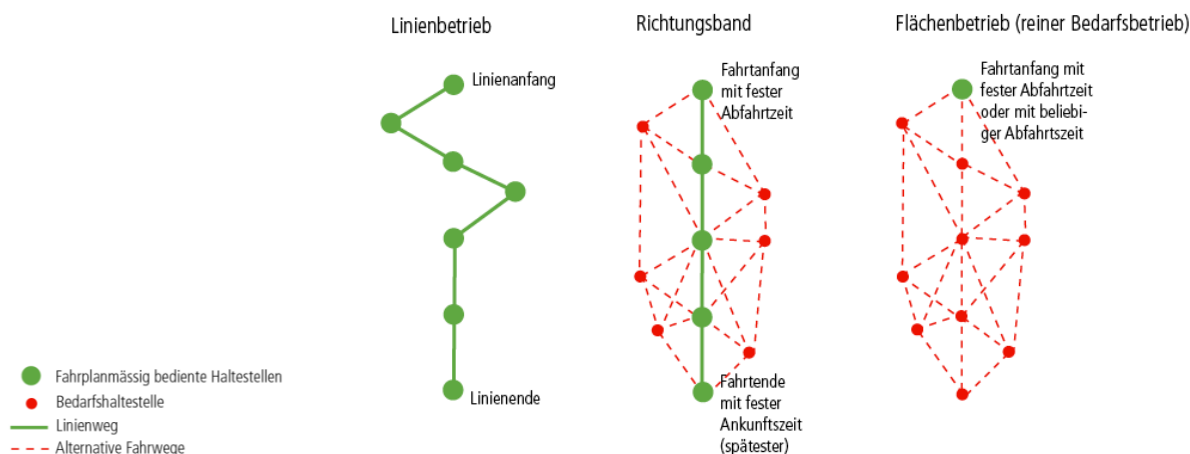


6.6 Ergänzende Betriebsformen

Auslegeordnung

Ergänzend zum beschriebenen Liniennetz werden alternative Betriebsformen in Erwägung gezogen. Die Betriebsformen können in drei Gruppen eingeordnet werden:

- Linienbetrieb (konventionelles System)
- Richtungsbandbetrieb (Tourensystem)
- Flächenbetrieb (Bedarfssystem)



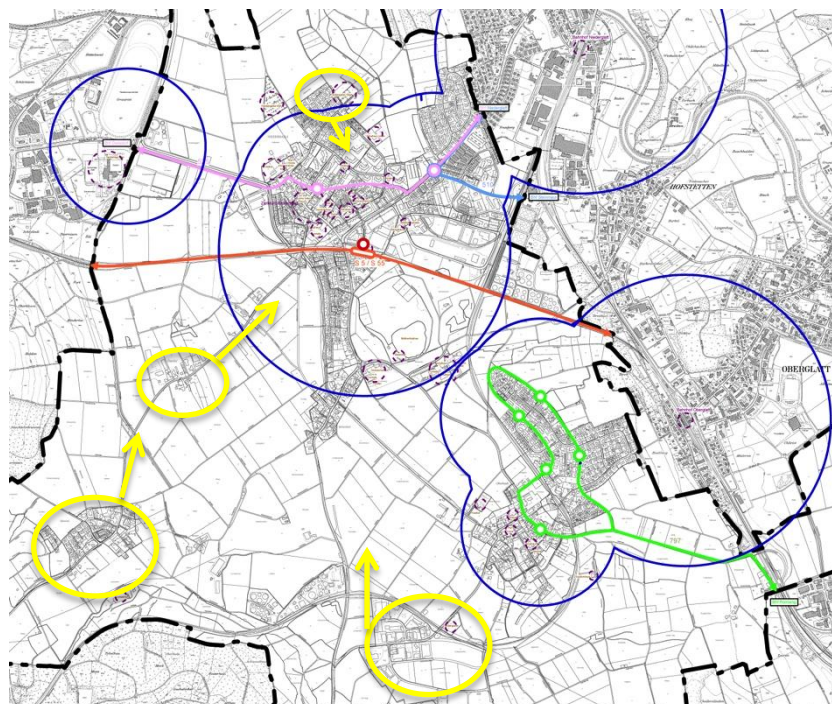
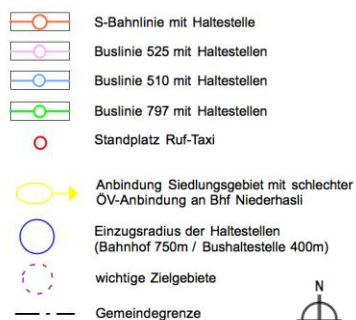
Variante Ruftaxi

Das Ruftaxi befördert während bestimmten Betriebszeiten Fahrgäste von zu Hause zum Bahnhof Niederhasli und umgekehrt:

Standplatz:	Bahnhof Niederhasli
Mögliche Betriebszeiten:	Montag bis Freitag: 6.00 - 9.00 / 11.00 - 14.00 / 16.00 - 19.00 Uhr
Benutzungsmöglichkeiten:	Von Zuhause zum Bahnhof: Ruftaxi muss bestellt werden Vom Bahnhof nach Hause: ohne anrufen (Ruftaxi wartet am Bahnhof sofern nicht auf Tour)

Die Gemeinde unterstützt den Betrieb finanziell. Unter der Annahme, dass die Bewohner der Gemeinde Niederhasli pro Fahrt eine Pauschale von Fr. 5.— bezahlen und der Differenzbetrag von Fr. 7.— durch die Gemeinde übernommen wird, beträgt der finanzielle Aufwand der Gemeinde:

bei 30 Fahrten am Tag:	ca. Fr. 50'000.—/Jahr
bei 50 Fahrten am Tag:	ca. Fr. 90'000.—/Jahr



Variante Ortsbus

Ein Ortsbus könnte vom Bahnhof Niederhasli nach Nassenwil und zurück zum Bahnhof Niederhasli geführt werden (Distanz ca. 4.5 km). Denkbar ist ein weiterer Rundkurs: Bahnhof Niederhasli - Mettmenhasli - Oberhasli - Bahnhof Niederhasli (Distanz ca. 6 km). Denkbar sind je sechs Kurse alternierend im Halbstundentakt am Morgen und am Abend.

Aufgrund von Erfahrungswerten ist pro Fahrzeugkilometer mit rund Fr. 3.— und pro Fahrstunde von Fr. 80.— auszugehen.

Für den Ortsbusbetrieb ist von jährlichen Kosten von rund Fr. 150'000.— bis 200'000.— auszugehen (Annahmen: ein Minibus; sechs Kurse à 4.5 km; sechs Kurse à 6 km; sechs Fahrstunden pro Tag; Betrieb Mo - Fr; 260 Tage pro Jahr)

Variante kombinierter Schul-/Ortsbus

Für die bessere Anbindung der Schulkinder in den Weilern zu den Schulanlagen und Kindergärten wird ein Schulbus eingesetzt (Betriebszeiten 7:45 bis 9:00 / 11:00 bis 12:15 / 12:45 bis 13:30 / 15:30 bis 16:30 Uhr). In den Zwischenzeiten wird der Schulbus mehrmals täglich für weitere Fahrdienste eingesetzt (namentlich Therapien). Der neu angeschaffte Mercedes Bus verfügt über 21 Kindersitzplätze. Der jährliche Betriebsaufwand beträgt ca. Fr. 80'000.—. Der heutige Betrieb wird mit einem 80 % Pensum sichergestellt. Es ergeben sich zum heutigen Zeitpunkt somit weder personelle Kapazitäten für zusätzliche Fahrten ausserhalb des Schuldienstes noch infrastrukturelle Synergien.

Mit einem Ortsbus kann der heutige bedarfsorientierte Schulbusbetrieb von Tür zu Tür nicht vollständig abgedeckt werden.

Für die Kinder im Kindergartenalter und zur Abdeckung der schulinternen Fahrten ist auch mit dem Aufbau eines Ortsbusses ein zusätzlicher Schulbus erforderlich.

Allenfalls ergeben sich Synergien, was in der konkreten Ausgestaltung des Fahrplans und der Linienführung eines Ortsbusses zu klären ist. Dazu sind der heutige Schulbusbetrieb, die örtliche Verteilung der Kinder und die Ausrichtung auf die Schulzeiten im Detail zu analysieren.



Variante Carlos

Carlos (ohne Auto) ist ein Mitfahrmodell, welches in Burgdorf im Rahmen eines Pilotprojekts entwickelt und unter anderem in Hinwil für die Erschliessung eines Aussenquartiers umgesetzt wurde. Die Idee des organisierten Autostoppens lässt sich wie folgt zusammenfassen:

- Quartierbewohner nehmen mit ihrem Privatwagen andere Anwohner mit ins Dorf oder zurück. Die an dieser Dienstleistung interessierten Personen sind Mitglieder in einem Verein.
- Die Mitgliedschaft im Verein ist ebenso kostenlos wie die Mitfahrt in einem Privatwagen. Allenfalls wird für den Mitfahrdienst ein kleiner Betrag (z.B. Fr. 1.—) bezahlt.
- Die Mitglieder des Vereins erhalten eine farbige Vignette, die an der Frontscheibe angebracht wird und einen gleichfarbigen Ausweis.

- Wer ins Dorf will, stellt sich an eine festgelegte Haltestelle und wartet auf eine Mitfahrgelegenheit. Die Haltestellen werden mit einer Stele gekennzeichnet.
- Auch mit Vignette besteht keine Verpflichtung, jemanden mitzunehmen.
- Ein Fahrplan existiert nicht.
- Die Fahrer profitieren von einer Kollektiv-Kaskoversicherung.

Das System hat Grenzen, da es keinen Fahrplan gibt und somit keine Garantie besteht, die nächste S-Bahn zu erwischen.

Fazit

Sowohl der Betrieb eines Ortsbusses als auch ein subventionierter Taxibetrieb ist mit hohen Kosten verbunden. Demgegenüber wäre eine private Ergänzung des öffentlichen Verkehrs nach dem Modell Carlos eine kostengünstige Alternative. Für Nassenwil, das heute nicht erschlossen ist, sollte ein solches System ausprobiert werden. Der Gemeinderat will dieses Modell weiterverfolgen.

6.7 Prioritätenliste

Abklärungsbedarf

Die Untersuchung der möglichen Angebotsverbesserungen hat gezeigt, dass vor allem hinsichtlich Bedürfnisse, Kosten, Finanzierung und Zuständigkeit Abklärungsbedarf besteht.

Auf Konzeptstufe lassen sich ohne diese Analyse zum heutigen Zeitpunkt keine konkreten Aussagen zu einem erweiterten ÖV-Angebot machen. Das ÖV-Netz ist zusammen mit den übergeordneten Verkehrsbetrieben vertieft zu prüfen und zu verfeinern.

Für eine vertiefte Untersuchung sind in einem ersten Schritt die lokalen Bedürfnisse der betroffenen Aussenwachen (Bedürfnis: Pendler, Einkauf, Schüler etc.) sowie des Gewerbegebiets (Art des Gewerbes, Arbeitszeiten etc.) genauer abzuklären.

Konzeptfestlegung

Es wird eine Angebotsverbesserung gemäss den nachstehenden Prioritäten angestrebt:

- In erster Priorität ist eine neue Querverbindung von Bülach über den Bahnhof Niederglatt zum Bahnhof Niederhasli nach Mettmenhasli - Oberhasli - Chli-Ibig und weiter zum Bahnhof Regensdorf-Watt weiter zu verfolgen.
- In zweiter Priorität ist die Einführung eines Ortsbusses zu vertiefen. In einem Detailkonzept sind die möglichen Synergien mit dem Schulbus aufzuzeigen.
- Für die Ortsteile Nassenwil und Kastelhof könnte in dritter Priorität eine bessere Anbindung der Quartierbewohner an den Dorfkern nach dem Modell „Carlos“ oder mit einem Ruftaxi erreicht werden.
- In vierter Priorität kann in einer Testphase auf der Linie 456 eine zusätzliche Haltestelle beim Gewerbezentrum an der Wehntalerstrasse erstellt werden.

Die Prioritätenliste ist mit den zuständigen Verkehrsbetrieben zu diskutieren und zu verfeinern.

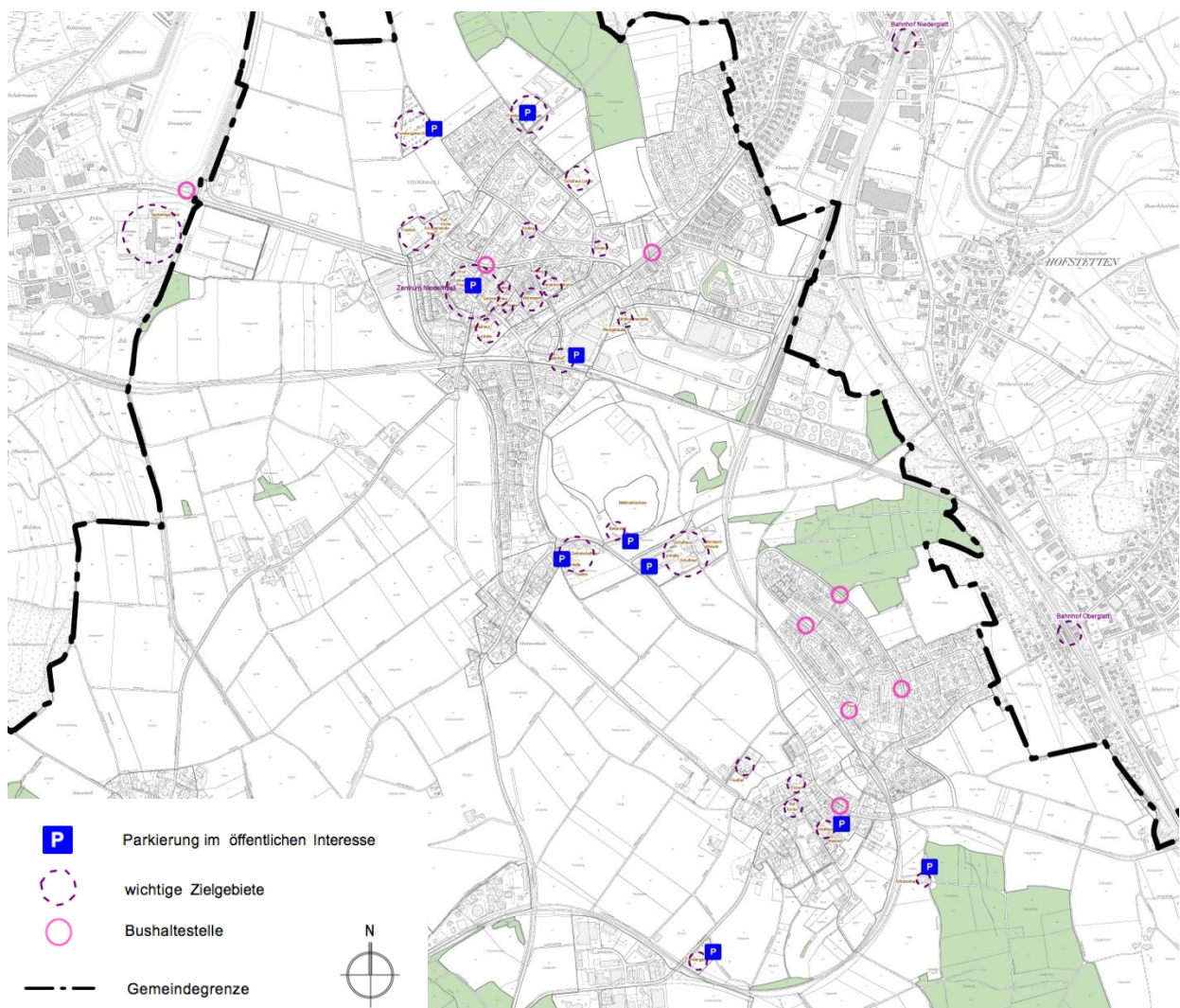
7. Parkierung

7.1 Übersicht

Parkierungsanlagen im öffentlichen Interesse

Die Parkierungsanlagen im öffentlichen Interesse sind dispers über das Gemeindegebiet angeordnet. Die Anlagen befinden sich:

- im Zentrum Niederhasli
- beim Bahnhof Niederhasli
- bei der Badi Mettmenhaslisee
- beim Zentralschulhaus und Schulhaus Seehalde
- bei der Sammelstelle Oberhasli
- beim Schützenhaus
- bei den verschiedenen Familiengärten



7.2 Konzept Zentrum Niederhasli



Ausgangslage

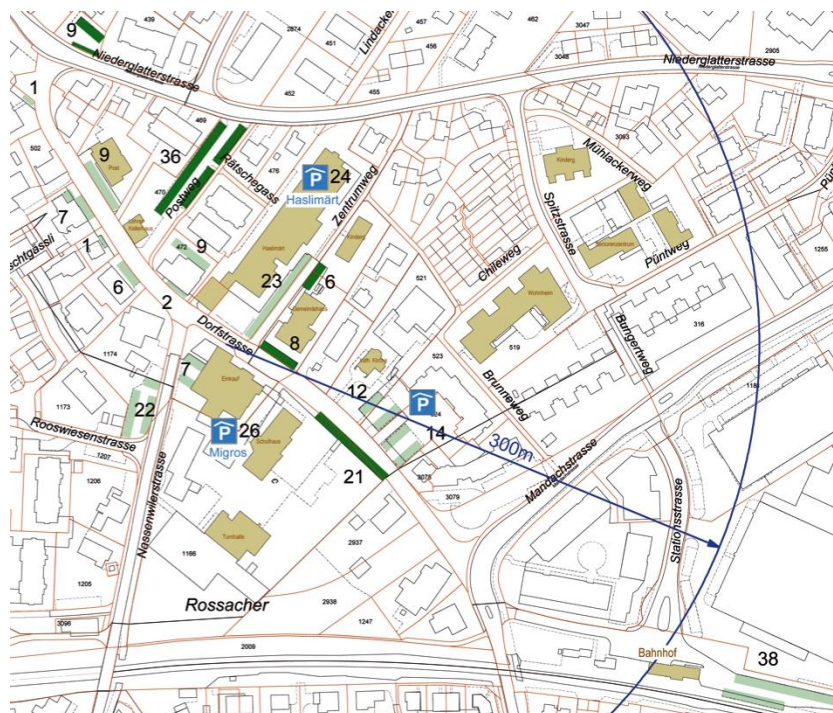
Der Dorfkern von Niederhasli ist heute als Mischverkehrszone mit Tempo 30 ausgestaltet. Viele Benutzer nehmen die verkehrsberuhigte Dorfstrasse aufgrund ihres Flaniercharakters als Begegnungszone wahr. Das Koexistenzprinzip leistet einen Beitrag zur Verkehrssicherheit, da dadurch aufmerksamer und langsamer gefahren wird. Die durchgeführten Verkehrsmessungen bestätigen die niedrig gefahrenen Geschwindigkeiten (siehe Anhang Verkehrszählung).

Der nachfolgende Plan zeigt die heute vorhandenen Parkierungsmöglichkeiten im Zentrum von Niederhasli auf. Die meisten Parkplätze befinden sich auf Privatgrund. Die Abgrenzung zwischen öffentlichem Strassenraum und den privaten Grundstücken ist aufgrund der einheitlichen Belagsgestaltung, welche sowohl den Strassenraum als auch die privaten Vorbereiche umfasst, in der Regel nicht erkennbar. Die Parkflächen längs der Dorfstrasse sind einzig durch Pflasterbänder und Gestaltungselemente abgegrenzt. Das Parkieren ist heute kostenlos und die Parkdauer unbegrenzt.

Ist Situation



-  Parkplätze auf öffentlichem Grund
-  Parkplätze auf privatem Grund



Bestehendes Angebot

Die auf dem Plan dunkelgrün dargestellten Parkplätze (80 Stück) befinden sich auf öffentlichem Grund. Die Gemeinde kann bei diesen Parkplätzen das Parkregime beeinflussen und die Parkdauer zeitlich begrenzen. Die Gemeinde benötigt für ihre Angestellten insgesamt 18 Parkplätze.

Die hellgrün dargestellten Parkplätze (rund 150 Stück) stehen den Besuchern der angrenzenden Wohn-/Schul- und Gewerbeliegenschaften zur Verfügung. Zum Teil ist diese entsprechend signalisiert.

In den beiden Tiefgaragen Migros und Haslimärt befinden sich weitere 50 öffentlich zugängliche Parkplätze.

Verfügbarkeit

Im Rahmen einer Stichprobenerhebung (5. November 2012) wurde die Verfügbarkeit der Parkplätze im Bereich der Migros, bei der Gemeinde, beim Haslimärt, am Postweg, bei der Post und am Rossacker ermittelt (Besetzungsgrad im Tagesverlauf siehe Anhang).

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass auf den erwähnten oberirdischen Parkflächen selbst zur Zeit der höchsten Nachfrage (9.00 bis 11.00 Uhr) insgesamt mindestens 11 Parkplätze nicht belegt waren. Im gleichen Zeitraum standen in der Tiefgarage der Migros 21 Parkplätze und in der Tiefgarage der Haslimärt 19 Parkplätze frei. Das Parkplatzangebot kann demnach als ausreichend beurteilt werden. Hingegen ist bei den Parkplätzen, die sehr nahe an den Zielgebieten liegen (Migros, Haslimärt, Gemeinde, Rossacker), eine hohe Frequenz erwünscht.

Ziele

Für die Gemeinde Niederhasli stehen zum Thema „Parkieren im Zentrum“ folgende Ziele im Vordergrund:

- Das heutige Angebot soll beibehalten werden. Mit einer zeitlichen Bewirtschaftung soll die Verfügbarkeit der zentralen Parkplätze erhöht werden. Die Parkplätze sollen weiterhin gratis zur Verfügung stehen.
- Die Kurz- und Langzeitparkplätze sollen entflochten werden. Langzeitparkierer sollen die Fahrzeuge in der Peripherie abstellen können (Friedhof, Bahnhof). An den zentralen Lagen sollen dadurch mehr Parkplätze für die Besucher und Kunden zur Verfügung stehen.
- Das Parkplatzregime soll gut verständlich und einfach im Vollzug sein.
- Basierend auf der einheitlichen Strassenraumgestaltung wird ein Pool-system der öffentlich zugänglichen Parkplätze auf dem privaten und öffentlichen Grund angestrebt. Dies bedeutet, dass sowohl die öffentlichen als auch die privaten Parkplätze Bestandteil des Konzeptes sind.




Konzeptfestlegung

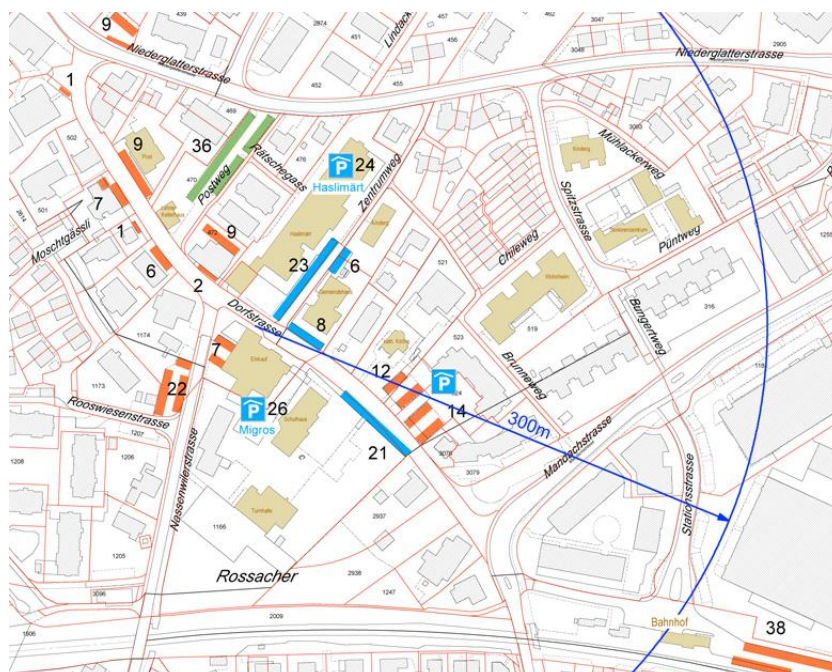
Im Sinne der Zielsetzung wird die Parkdauer auf den im nachfolgenden Plan blau dargestellten Parkplätzen tagsüber von Montag bis Samstag auf maximal 1.5 Stunden beschränkt und mit der Zonensignalisation „blaue Zone“ beschildert. Somit werden für Besucher und Kunden mehr Parkplätze an zentraler Lage zur Verfügung stehen. Eine spezielle Regelung für die Beschäftigten erübrigt sich, da ausserhalb des engeren Perimeters weiterhin parkiert werden darf, was im Interesse eines einfachen Vollzugs ist. Es werden weiterhin keine Parkplätze auf dem Belag markiert.

Die Parkdauer beim Postweg soll auf 10 Stunden beschränkt werden.

Dieses Konzept wurde bereits mit den betroffenen Grundeigentümern (Haslimärt und Migros) besprochen, vom Gemeinderat im Grundsatz verabschiedet und soll entsprechend umgesetzt werden.

Konzeptskizze

-  ohne zeitliche Beschränkung und gelb markierte PP
-  max. 1.5h (Montag bis Samstag)
-  max. 10h (Postweg)

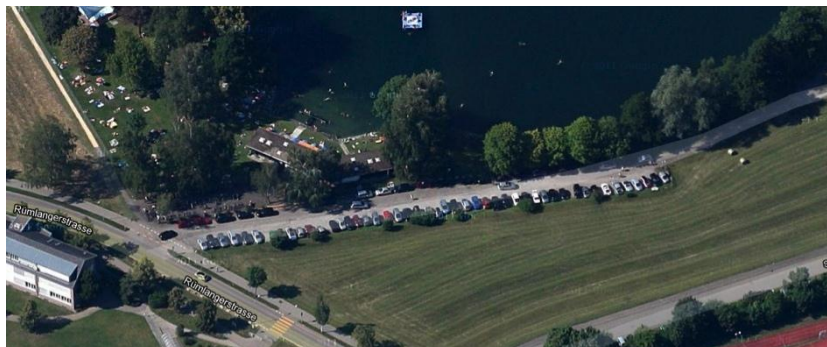


7.3 Konzept Badi Mettmenhaslisee

Ausgangslage

Die Badi Mettmenhaslisee ist während schönen Sommertagen gut besucht. Ein Teil der Gäste reist dabei mit dem eigenen Auto an. Eine Anbindung an den ÖV fehlt zum heutigen Zeitpunkt. Der Parkplatz unmittelbar beim Badi-Eingang ist zu diesen Zeiten stark belegt. Während einem Grossteil des Jahres wird der Parkplatz jedoch kaum genutzt.

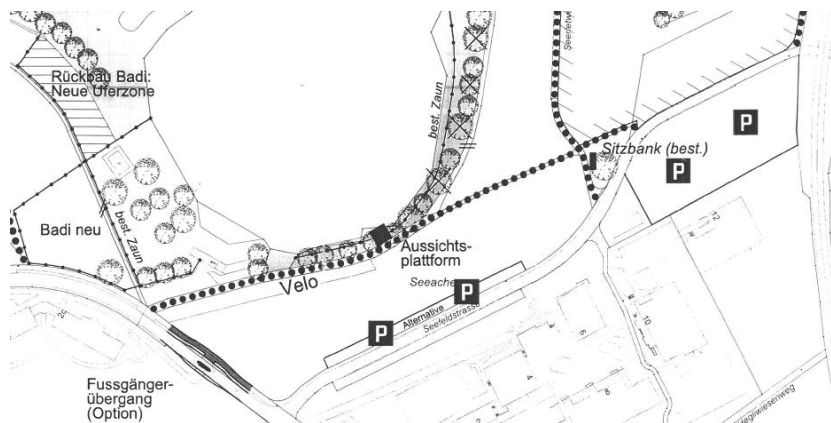
Parkplatz Badi-Mettmenhaslisee



Konzept Natur- und Erholungsraum Mettmenhaslisee

Mit dem Konzept Natur- und Erholungsraum Mettmenhaslisee soll die Umgebung rund um den Mettmenhaslisee aufgewertet werden. Das Konzept sieht unter anderem eine Änderung der Parkierung bei der Badi-Mettmenhaslisee vor. Die Parkplatzanzahl unmittelbar beim Badi-Eingang soll reduziert werden. Als Ersatz werden ein Parkplatz an der Seefeldstrasse sowie ein temporärer Parkplatz östlich des Schulhauses Seehalde vorgeschlagen.

Ausschnitt aus Konzeptplan



Stellungnahme Kanton

Da der geplante Ersatzparkplatz entlang der Seefeldstrasse in eine Naturschutzzone zu liegen käme, kann gemäss Stellungnahme des Kantons eine Ausnahmegewilligung nicht in Aussicht gestellt werden. Ein temporärer Parkplatz zu absoluten Spitzenzeiten östlich des Schulhauses Seehalde ist gemäss Kanton zwar vorstellbar, eine befestigte Fläche wird hingegen als problematisch erachtet.

Fazit

Ein Ausbau der Parkierungsanlage auf die wenigen Spitzentage macht wenig Sinn. Eine Überlastung an diesen Tagen ist zu akzeptieren. Parkiert werden kann:

- längs der Seefeldstrasse (Längsparkierung)
- östlich des Schulhauses Seehalde (temporärer Parkplatz ohne Befestigung)

8. Massnahmenkonzept

8.1 Grundsätze

Achsen-Kammern-Prinzip

Das Massnahmenkonzept basiert auf dem Achsen-Kammern-Prinzip. Im Siedlungsgebiet soll der Verkehr kanalisiert und auf die Verkehrsachsen abgeleitet werden.

Zwischen den Verkehrsachsen liegen die Langsamfahrzonen. In diesen Zonen wird eine defensive Fahrweise angestrebt.

Provisorische Standorte

Die Überlagerung der Netze zeigt, wo zwischen den verschiedenen Verkehrsarten Konflikte entstehen können, die mit entsprechenden Massnahmen zu entschärfen sind.

Die Massnahmen, wie sie in den folgenden Plänen bezeichnet und beschrieben sind, besitzen einen Anordnungsspielraum. Die Massnahmenvorschläge sind im Rahmen der weiteren Projektierung zu konkretisieren.

Massnahmen in Etappen umsetzen

Das Massnahmenkonzept soll im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten in Etappen umgesetzt werden:

1. Priorität 1 - 4 Jahre (kurzfristig)
2. Priorität 5 - 8 Jahre (mittelfristig)
3. Priorität langfristig (in Kombination mit anstehenden Sanierungen)

Strassenraumgestaltungen sind in der Regel in Kombination mit ohnehin notwendigen Sanierungen an die Hand zu nehmen.

Einheitliche Gestaltung

Die Massnahmen sollen nach einheitlichen Kriterien gestaltet werden. Dabei ist die örtliche, quartierspezifische Umgebung miteinzubeziehen.

8.2 Massnahmenliste

MIV

Nr.	Strasse	Massnahme Kurzbeschreibung	Zuständigkeit	Priorität
1	Dielsdorferstrasse	<ul style="list-style-type: none"> • Dorfeingang Niederhasli • Punktuelle Massnahme zur Temporeduktion in Form einer Torsituation mit Querungshilfe 	Kanton	2
2	Nassenwilerstrasse	<ul style="list-style-type: none"> • Dorfeingang Niederhasli • Umgestaltung Knoten zur Verkehrslenkung (LKW) und Verkehrsberuhigung (Änderung Vortrittsregime) 	Gemeinde	1
3	Nassenwilerstrasse	<ul style="list-style-type: none"> • Dorfeingang Kastelhof • Punktuelle Massnahme zur Temporeduktion in Form einer Pfortengestaltung 	Gemeinde	3
4	Nassenwilerstrasse	<ul style="list-style-type: none"> • Umgestaltung Strassenraum 	Gemeinde	3
5	Nassenwilerstrasse Buchserstrasse	<ul style="list-style-type: none"> • Dorfeingang Nassenwil • Punktuelle Massnahme zur Temporeduktion in Form einer Pfortengestaltung 	Gemeinde	3
6	Buchserstrasse Nassenwilerstrasse	<ul style="list-style-type: none"> • Umgestaltung Strassenraum 	Gemeinde	3
7	Mettmenhaslistrasse	<ul style="list-style-type: none"> • Dorfeingang Mettmenhasli • Punktuelle Massnahme zur Temporeduktion in Form einer Pfortengestaltung 	Gemeinde	1 (mit Massnahme 23)
8	Rümlangerstrasse	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung Querungssituation für Fussgänger 	Kanton	1
9	Rümlangerstrasse	<ul style="list-style-type: none"> • Dorfeingang Oberhasli • Punktuelle Massnahme zur Temporeduktion in Form einer Pfortengestaltung 	Kanton	2
10	Rümlanger-/ Kaiserstuhlstrasse	<ul style="list-style-type: none"> • LSA Rietächer gemäss separatem Projekt 	Kanton	2
11	Dorfstrasse	<ul style="list-style-type: none"> • Anpassung Elemente zur Verminderung des Durchgangverkehrs • Höchstgewichtsbeschränkung auf 3.5 t Signalisation bei den Eingängen Niederglatter-, Mandach- und Nassenwilerstrasse in die Dorf- sowie Niederglatterstrasse in den Postweg 	Gemeinde	1

Radweg- und Fusswegnetz

Nr.	Strasse	Massnahme Kurzbeschreibung	Zuständigkeit	Priorität
20	Haslibachweg	• Signalisation Radweg	Gemeinde	2
21	Niederglatterstrasse	• Optimierung Veloführung oder alternative Linienführung	Kanton	2
22	Hofstetterstrasse	• Optimierung Veloführung	Gemeinde	1
23	Regensdorferstrasse	• Strassenraumgestaltung Ortsdurchfahrt Mettmenhasli	Kanton	1
24	Buchserstrasse	• Optimierung Veloführung	Gemeinde	2
25	Rümlangerstrasse	• Strassenraumgestaltung Ortsdurchfahrt Oberhasli/Verbesserung Veloführung • Beidseitiges durchgehendes Trottoir	Kanton	1
26	Watterstrasse	• Strassenraumgestaltung Ortsdurchfahrt Oberhasli/Kombinierter Fuss- und Radweg	Kanton	1
27	Bahnhof Niederhasli	• Zusätzliche Veloabstellplätze	SBB/Gemeinde	1
28	Mandachstrasse	• Verbesserung der Verkehrsführung für Velofahrer beim Kreisel	Kanton	1
29	Huebwiesenstrasse	• Fusswegverbindung Huebwiesen-/ Trockenriedstrasse	Gemeinde	1
30	Mettmenhaslisee	• Fusswege gemäss Konzept Natur- und Erholungsraum Mettmenhaslisee	Gemeinde	2
31	Mandachstrasse	• Neuer Durchstich bei Bahndamm für Trottoir	Kanton/SBB/ Gemeinde	1
32	Bahndamm	• Fuss- und Radwegverbindung	Gemeinde	1

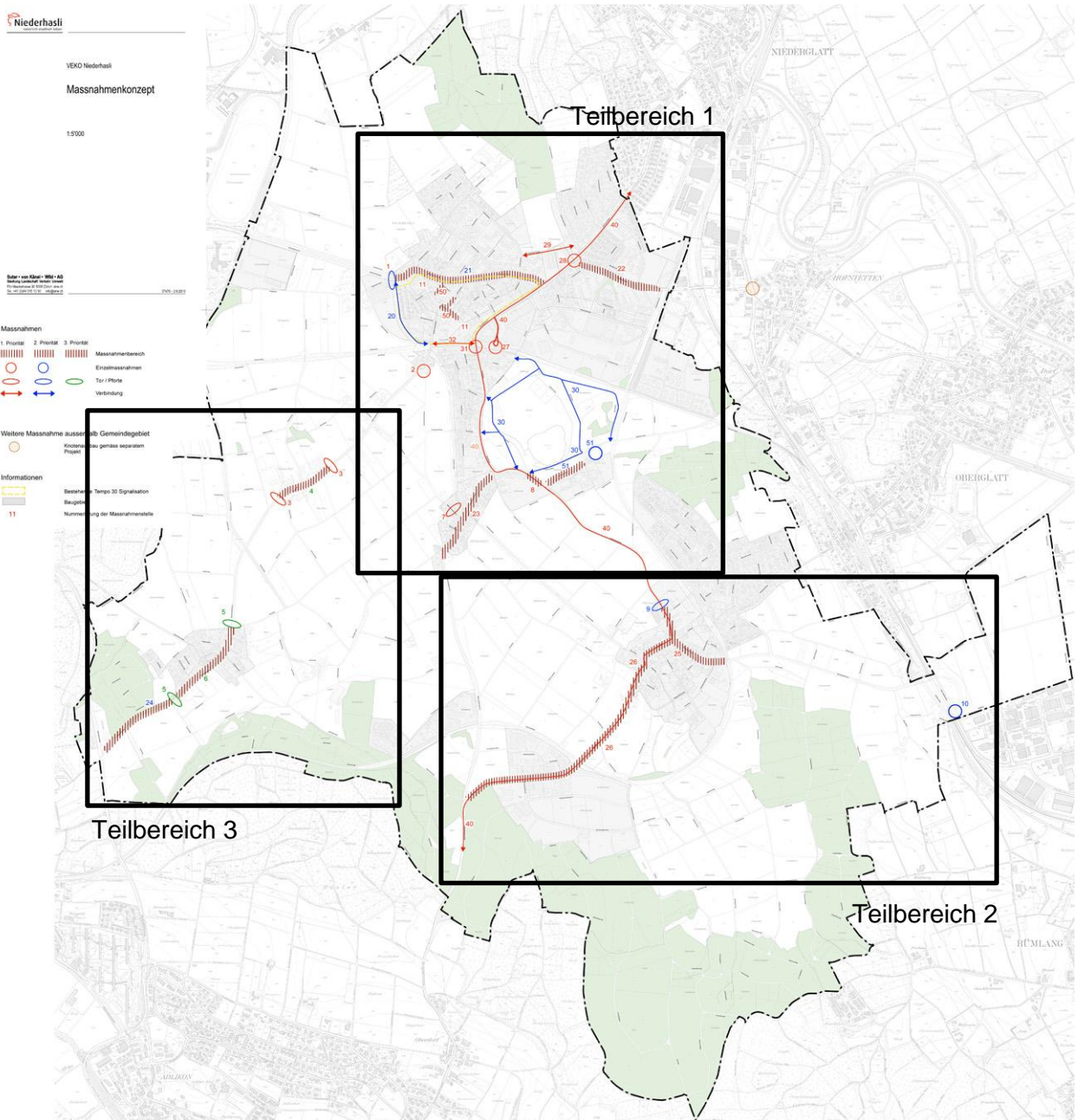
ÖV

Nr.	Strasse	Massnahme Kurzbeschreibung	Zuständigkeit	Priorität
40	Mandach-/ Stations-/ Rümlanger-/ Watter-/ Regensdorferstrasse	• Neue Buslinie von Bülach via Nieder-/Oberhasli nach Regensdorf • Weitere ÖV-Verbesserungen gemäss Prioritäten im Kapitel 6.7	Gemeinde/VBG/ Postauto AG	1

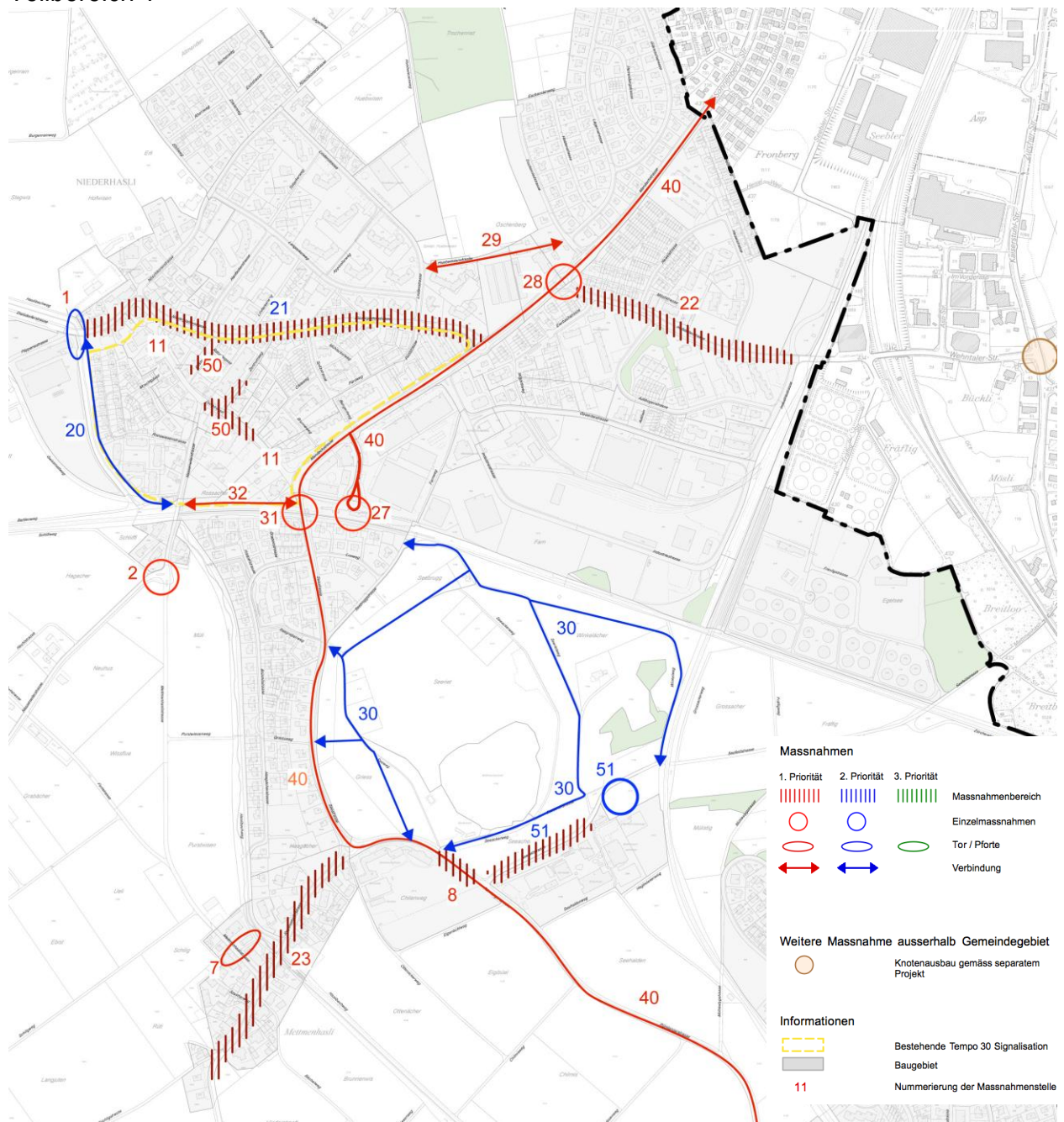
Parkierung

Nr.	Strasse	Massnahme Kurzbeschreibung	Zuständigkeit	Priorität
50	Dorf-/Nassenwilerstrasse/ Zentrumsweg	• Zonensignalisation „blaue Zone“ (max. 1.5 Stunden) im Zentrumsbereich • Parkzeitbeschränkung auf 10 Stunden beim Postweg	Gemeinde	1
51	Seefeldstrasse	• Längsparkierung Seefeldstrasse • temporärer Parkplatz östlich des Schulhauses Seehalde	Gemeinde	2 (mit Massnahme 30)

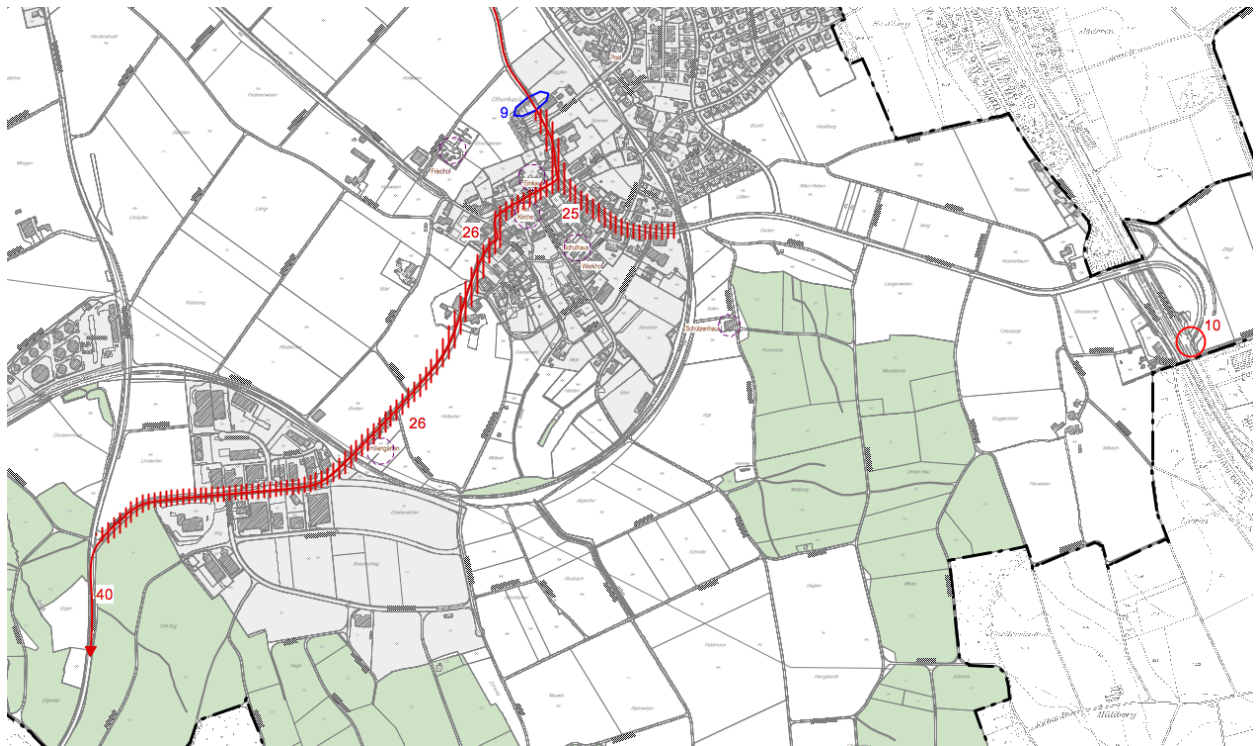
8.3 Massnahmenübersicht



Teilbereich 1



Teilbereich 2



Massnahmen

1. Priorität	2. Priorität	3. Priorität	
			Massnahmenbereich
			Einzelmassnahmen
			Tor / Pforte
			Verbindung

Weitere Massnahme ausserhalb Gemeindegebiet

	Knotenausbau gemäss separatem Projekt
--	---------------------------------------

Informationen

	Bestehende Tempo 30 Signalisation
	Baugebiet
11	Nummerierung der Massnahmenstelle

Teilbereich 3

Massnahmen

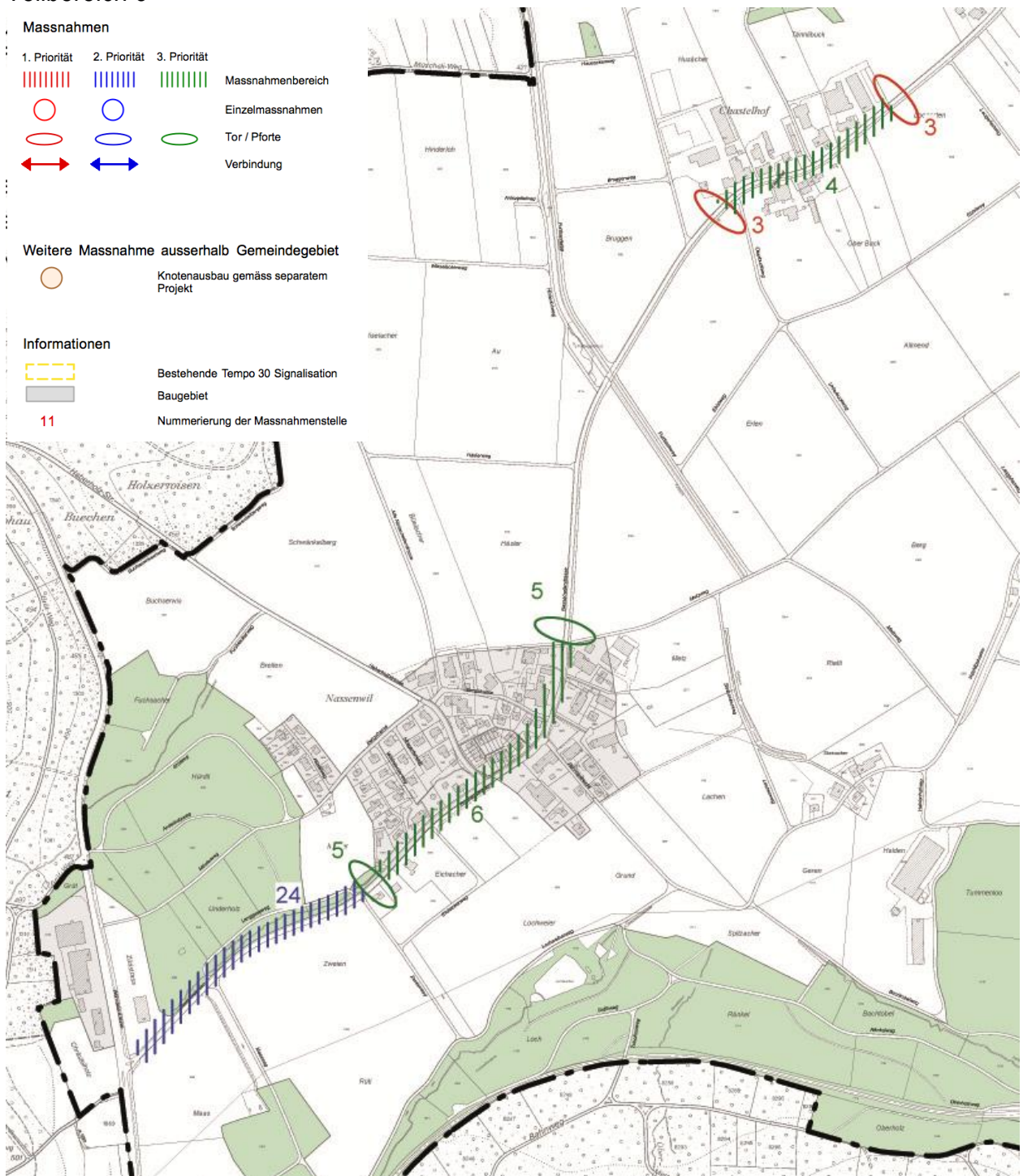
- | | | | |
|--------------|--------------|--------------|-------------------|
| 1. Priorität | 2. Priorität | 3. Priorität | |
| | | | Massnahmenbereich |
| | | | Einzelmassnahmen |
| | | | Tor / Pforte |
| | | | Verbindung |

Weitere Massnahme ausserhalb Gemeindegebiet

- | | |
|--|---------------------------------------|
| | Knotenausbau gemäss separatem Projekt |
|--|---------------------------------------|

Informationen

- | | |
|-----------|------------------------------------|
| | Bestehende Tempo 30 Signallisation |
| | Baugebiet |
| 11 | Nummerierung der Massnahmenstelle |



8.4 Massnahmenbedarf Strassenlärm

Lärmsanierungsprojekt

Bei mehreren Strassen (Gesamtlänge ca. 5 km) sind die Immissionsgrenzwerte (ca. 120 Gebäude) oder gar die Alarmwerte (ca. sieben Gebäude) überschritten (vgl. Plan). Die im Rahmen des Lärmsanierungsprojekts zu überprüfenden Lärmsanierungsmassnahmen können in drei Massnahmenarten gegliedert werden:

- Massnahmen an der Quelle
- Massnahmen auf dem Ausbreitungsweg
- Ersatzmassnahmen an den Gebäuden

Tempo-30-Zone im Interesse des Lärmschutzes prüfen

Aus Sicht des Lärmschutzes ist zu prüfen, ob auf der Birchstrasse sowie der Nöschikoner- und Lindenstrasse eine Tempo-30-Zone eingeführt werden soll.

Auf der Birchstrasse dürfte eine Geschwindigkeitsreduktion als Massnahme gegen die Lärmbelastung weitestgehend ausreichend sein. Bei rund 60 Gebäuden, was der Hälfte der sanierungspflichtigen Gebäude entspricht, könnte damit auf weitere Massnahmen verzichtet werden. Für die Nöschikonerstrasse und Lindenstrasse ist eine Geschwindigkeitsreduktion in Kombination mit weiteren Massnahmen zu prüfen.

Der Gemeinderat lehnt eine flächendeckende Einführung von Tempo 30 Zonen aus grundsätzlichen Überlegungen ab.

9. Planungsablauf

Erarbeitung

- 1. Lesung Gesamtverkehrskonzept im Gemeinderat
- Beratung Parkierungskonzept Zentrum Niederhasli mit Kapo und beteiligten Grundeigentümern
- 2. Lesung Gesamtverkehrskonzept im Gemeinderat
- Verabschiedung Gesamtverkehrskonzept im Gemeinderat

Weitere Schritte

- Aufschaltung Gesamtverkehrskonzept auf Website der Gemeinde
- Information der Bevölkerung über die Kerninhalte des Gesamtverkehrskonzepts am 31. Oktober 2013
- Vertiefung Massnahmenkonzept
- Etappenweise Umsetzung der Massnahmen im Sinne der Prioritätenliste. Die Umsetzung ist mit anstehenden Strassen- und Werkleitungssanierungen zu koordinieren.

Anhang

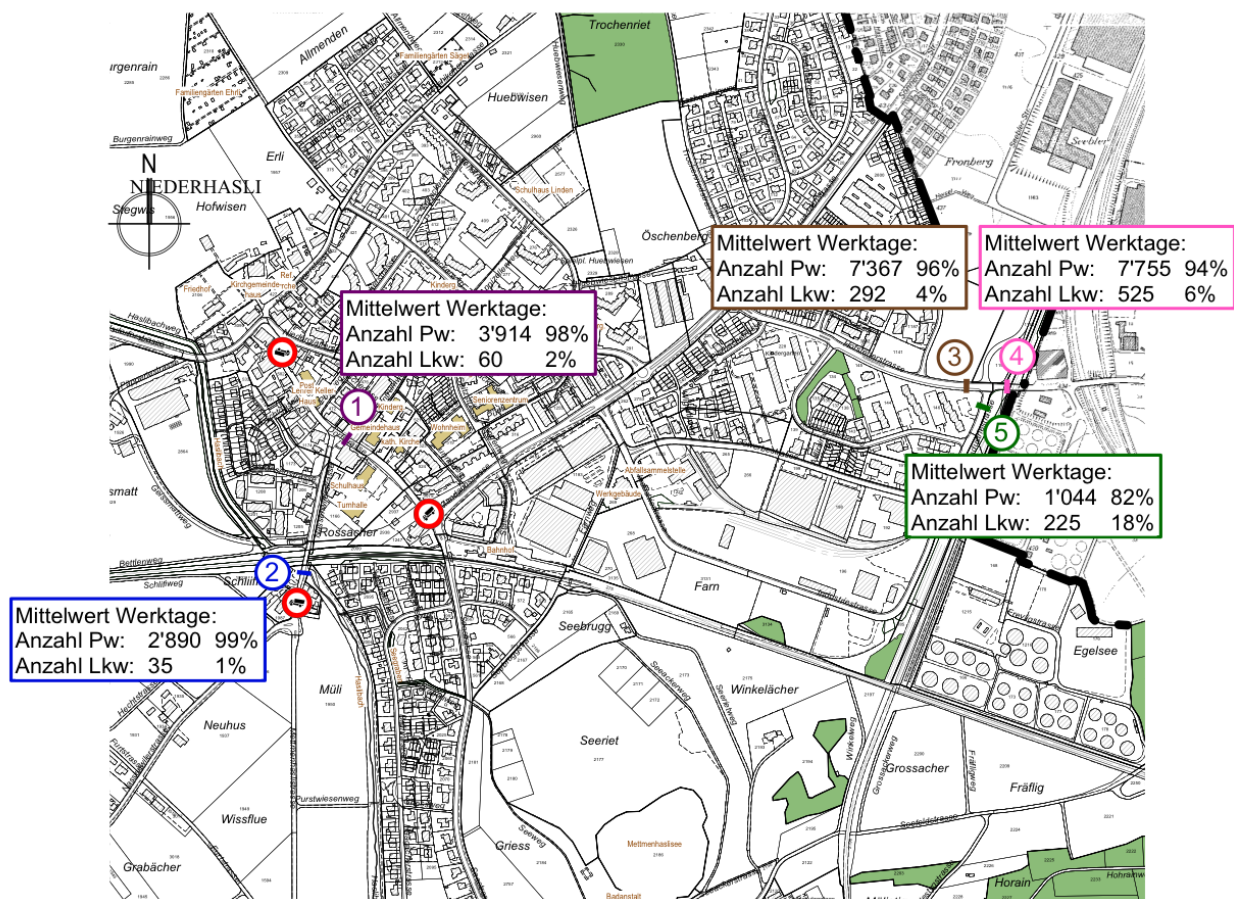
- Übersicht Verkehrszählung



VEKO Niederhasli

Übersicht Verkehrszählung

1:10'000



Suter • von Känel • Wild • AG
Siedlung Landschaft Verkehr Umwelt
Förlibuckstrasse 30 8005 Zürich skw.ch
Tel. +41 (0)44 315 13 90 info@skw.ch

37476 - 20.02.2012

Mittelwerte Werktag FR / MO - FR (Nassenwilerstrasse: MO - FR / MO)

Messperiode: 18.11.11 / 21.11.-25.11.11 (Nassenwilerstrasse: 5.12.-9.12.11 / 12.12.11)

Richtung	Anzahl gemessene Fahrzeuge pro Geschwindigkeitsbereich										Anzahl FZ			Stat[km/h]		
	bis 20	21-25	26-30	31-35	36-40	41-45	46-50	51-55	56-60	ab 61	PKW	LKW	Total	V85	Vmax	
① Mandachstr.	Total	878.2	548.3	413.4	181.6	26.9	6.5	1.2	0.0	0.2	0.0	2'014.0	42.2	2'056.2	30	49
	% zu Anzahl FZ	42.7%	26.7%	20.1%	8.8%	1.3%	0.3%	0.1%	0.0%	0.0%	98.0%	2.1%	100.0%			
Nassenwilerstr.	Total	1219.5	456.1	206.0	30.0	7.4	1.2	0.3	0.0	0.0	1'901.9	18.6	1'920.5	25	44	
	% zu Anzahl FZ	63.5%	23.8%	10.7%	1.6%	0.4%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	99.0%	1.0%	100.0%			
② Dorfstr.	Total	10.5	60.6	268.7	554.6	390.1	193.1	63.4	9.6	1.4	0.8	1'528.9	23.8	1'552.7	41	59
	% zu Anzahl FZ	0.7%	3.9%	17.3%	35.7%	25.1%	12.4%	4.1%	0.6%	0.1%	98.5%	1.5%	100.0%			
Regensdorfstr.	Total	4.7	24.6	162.1	344.0	428.7	269.2	112.5	23.0	3.1	1.8	1'361.9	11.8	1'373.7	44	62
	% zu Anzahl FZ	0.3%	1.8%	11.8%	25.0%	31.2%	19.6%	8.2%	1.7%	0.2%	99.1%	0.9%	100.0%			
③ Heiselstr.	Total	31.0	52.2	155.6	572.5	1602.3	914.4	305.1	99.1	15.1	9.2	3'610.8	145.7	3'756.4	54	84
	% zu Anzahl FZ	0.8%	1.4%	4.1%	15.2%	42.7%	24.3%	8.1%	2.6%	0.4%	96.1%	3.9%	100.0%			
Industriestr.	Total	17.9	36.3	126.1	539.1	1'616.4	962.4	439.7	127.5	27.6	12.4	3'757.8	147.6	3'905.3	56	91
	% zu Anzahl FZ	0.5%	0.9%	3.2%	13.8%	41.4%	24.6%	11.3%	3.3%	0.7%	96.2%	3.8%	100.0%			
④ Im Frevlig	Total	234.9	269.7	156.0	418.6	1548.9	1068.5	456.4	121.9	22.6	13.1	4'051.3	259.2	4'310.5	55	86
	% zu Anzahl FZ	5.5%	6.3%	3.6%	9.7%	35.9%	24.8%	10.6%	2.8%	0.5%	94.0%	6.0%	100.0%			
Industriestr.	Total	255.5	251.7	308.5	843.3	1492.5	575.1	180.9	49.2	8.9	5.8	3'704.4	266.8	3'971.2	52	81
	% zu Anzahl FZ	6.4%	6.3%	7.8%	21.2%	37.6%	14.5%	4.6%	1.2%	0.2%	93.3%	6.7%	100.0%			
⑤ Hofstetterstr.	Total	208.0	162.7	148.6	85.7	33.3	4.9	1.3	0.2	0.0	0.0	526.2	118.4	644.6	42	56
	% zu Anzahl FZ	32.3%	25.3%	23.1%	13.3%	5.2%	0.8%	0.2%	0.0%	0.0%	81.6%	18.4%	100.0%			
Gewerbestr.	Total	116.9	150.7	176.5	123.0	49.8	7.4	1.5	0.4	0.0	0.0	518.8	107.4	626.1	44	59
	% zu Anzahl FZ	18.7%	24.1%	28.2%	19.7%	8.0%	1.2%	0.2%	0.1%	0.0%	82.9%	17.2%	100.0%			

Wochenende SA - SO

Messperiode: 19.11.-20.11.11 (Nassenwilerstrasse: 10.12.-11.12.11)

Auffälligkeiten
positiv
negativ

Richtung	Anzahl gemessene Fahrzeuge pro Geschwindigkeitsbereich										Anzahl FZ			Stat[km/h]		
	bis 20	21-25	26-30	31-35	36-40	41-45	46-50	51-55	56-60	ab 61	PKW	LKW	Total	V85	Vmax	
① Mandachstr.	Total Samstag	649	466	392	148	31	3	2	0	0	1'671	20	1'691	29	47	
	% zu Anzahl FZ	38%	28%	23%	9%	2%	0%	0%	0%	0%	99%	1%	100%			
	Total Sonntag	136	274	327	178	32	3	0	2	0	0	949	3	952	32	54
Nassenwilerstr.	Total Samstag	967	412	218	45	7	2	0	0	0	1'637	14	1'651	26	43	
	% zu Anzahl FZ	59%	25%	13%	3%	0%	0%	0%	0%	0%	99%	1%	100%			
	Total Sonntag	323	320	244	46	15	3	0	0	0	0	951	0	951	29	43
② Dorfstr.	Total Samstag	9	32	197	417	289	149	52	14	1	0	1'151	9	1'160	42	56
	% zu Anzahl FZ	1%	3%	17%	36%	25%	13%	4%	1%	0%	99%	1%	100%			
	Total Sonntag	3	22	122	268	174	113	43	10	0	2	754	3	757	42	65
Regensdorfstr.	Total Samstag	3	21	137	274	350	186	71	10	3	1	1'052	4	1'056	43	65
	% zu Anzahl FZ	0%	2%	13%	26%	33%	18%	7%	1%	0%	100%	0%	100%			
	Total Sonntag	4	7	73	183	227	121	57	11	2	0	684	1	685	44	58
③ Heiselstr.	Total Samstag	31	44	124	444	1388	863	341	102	18	10	3'345	20	3'365	55	83
	% zu Anzahl FZ	1%	1%	4%	13%	41%	26%	10%	3%	1%	99%	1%	100%			
	Total Sonntag	11	33	79	306	905	585	246	78	15	11	2'265	4	2'269	56	109
Industriestr.	Total Samstag	9	47	121	377	1'237	900	429	153	35	12	3'287	33	3'320	57	87
	% zu Anzahl FZ	0%	1%	4%	11%	37%	27%	13%	5%	1%	99%	1%	100%			
	Total Sonntag	6	21	62	246	758	620	332	128	34	21	2'220	8	2'228	58	90
④ Im Frevlig	Total Samstag	131	223	136	291	1177	998	478	149	39	17	3'599	40	3'639	56	94
	% zu Anzahl FZ	4%	6%	4%	8%	32%	27%	13%	4%	1%	99%	1%	100%			
	Total Sonntag	72	140	99	170	710	689	368	143	42	17	2'441	9	2'450	58	95
Industriestr.	Total Samstag	110	174	246	574	1'451	621	232	71	13	11	3'455	48	3'503	53	84
	% zu Anzahl FZ	3%	5%	7%	16%	41%	18%	7%	2%	0%	99%	1%	100%			
	Total Sonntag	79	105	156	423	913	455	192	62	13	7	2'396	9	2'405	54	103
⑤ Hofstetterstr.	Total Samstag	122	126	139	89	32	3	1	0	0	0	501	11	512	43	56
	% zu Anzahl FZ	24%	25%	27%	17%	6%	1%	0%	0%	0%	98%	2%	100%			
	Total Sonntag	108	81	81	35	19	7	1	0	0	0	330	2	332	42	57
Gewerbestr.	Total Samstag	70	102	147	80	40	6	3	0	0	0	438	10	448	44	58
	% zu Anzahl FZ	16%	23%	33%	18%	9%	1%	0%	0%	0%	98%	2%	100%			
	Total Sonntag	57	98	87	73	21	2	1	1	0	0	339	1	340	43	61
Gewerbestr.	Total Sonntag	57	98	87	73	21	2	1	1	0	0	339	1	340	43	61
	% zu Anzahl FZ	17%	29%	26%	21%	6%	1%	0%	0%	0%	100%	0%	100%			

