
Stadt Kloten

Verkehrliche Zusammenhänge im Raum Kloten/Steinacker

Kurzbericht

Zürich, 20. November 2023



Impressum

Auftraggeber	Stadt Kloten	
Begleitgruppe	Andreas Stoll	Stadt Kloten
Auftragnehmer	ewp AG	
Projektleitung	Christoph Suter	
	Telefon 044 283 83 60 Direktwahl 044 283 83 61 christoph.suter@ewp.ch	
Projektteam	Christoph Suter Fabian Mariani Oliver Schümperlin	
Auftragsnummer	4000470.014	
Titelblatt	Zielbild motorisierter Verkehr. Quelle: kommunaler Richtplan Stadt Kloten, Stand 2023.	

U:\Projekte

Effretikon_R_M\4_Staedte\Kloten\4000470.014_VerkehrlicheAbklaerungen_Kloten_2023\07_Berichte\Faktenblatt_Verkehr\Verkehrliche_Zusammenhaenge_Kloten.docx

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	4
2	Konzepte und relevante Erkenntnisse	4
2.1	Richtplanung	4
2.2	Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich 2018	5
2.3	Teilrevision Nutzungsplanung (Stand März 2023)	5
2.4	Mobilitätskonzept Vision Steinacker	5
2.5	Verkehrsentwicklung Steinacker	6
2.6	Verkehrssteuerungskonzept Raum Kloten	6
2.7	Verkehrsflusssimulation	8
3	Fragen und Antworten zum Verkehr in Kloten	9
3.1	Wie hängen Siedlung und Verkehr zusammen?	9
3.2	Wie sieht die Verkehrssituation heute und in Zukunft aus?	10
3.3	Welches sind die Auswirkungen der Siedlungsentwicklung im Steinacker auf das Gesamtverkehrssystem?	10
3.4	Wie kann der neu entstehende Verkehr in Zukunft abgewickelt werden?	11

Anhang

Anhang A	Massnahmenplan Gesamtverkehrskonzept
----------	--------------------------------------

1 Einleitung

Das Gebiet Steinacker soll in den nächsten 30 Jahren von einem Industrie-, Gewerbe- und Logistikgebiet in einen gemischt genutzten Stadtteil umstrukturiert werden. Dazu sind Umzonungen vorgesehen, die im Vergleich zum Bestand von 2019 zusätzliche Kapazitäten für ca. 2'000 Beschäftigte und rund 7'000 Einwohnende schaffen. Im Zusammenhang mit dieser Transformation tauchen immer wieder Fragen zum Verkehr auf. Kernfrage ist, wie das zukünftige Verkehrsaufkommen abgewickelt werden kann, wenn das Verkehrssystem bereits heute ausgelastet wird und die Gebietsentwicklung zu einer Zunahme des Verkehrsaufkommens führt.

Das vorliegende Faktenblatt fasst die wichtigsten Erkenntnisse der vorhandenen Verkehrsstudien zusammen. Das Faktenblatt soll als Basis dienen für die Diskussion mit den Grundeigentümern, welche Mobilitätsmassnahmen konkret im Steinacker nötig und sinnvoll sind.

2 Konzepte und relevante Erkenntnisse

2.1 Richtplanung

Planungsinstrumente auf verschiedenen Ebenen tragen dazu bei, die Abstimmung von Siedlung und Verkehr gemeindeübergreifend sicherzustellen.

Der kantonale Richtplan (Stand Februar 2023) ist das behördenverbindliche Steuerungsinstrument des Kantons, um die räumliche Entwicklung langfristig zu lenken und die Abstimmung der raumwirksamen Tätigkeiten über alle Politik- und Sachbereiche hinweg zu gewährleisten. Die Erweiterung der Glattalbahn ist im kantonalen Richtplan festgelegt (Flughafen - Kloten Industrie – Bassersdorf). Der regionale Richtplan Region Glattal (Teilrevision 2021) bezeichnet das Gebiet Steinacker als Mischgebiet von regionaler Bedeutung.

Der kommunale Richtplan konkretisiert die Festlegungen aus den übergeordneten Richtplänen und ergänzt sie insbesondere mit Vorgaben zum Fuss- und Veloverkehr. Die Siedlungsentwicklung wird auf jene Lagen ausgerichtet, die mit dem öffentlichen Verkehr gut erschlossen sind. Die Verdichtungs- und Transformationsgebiete sind optimal auf die kantonalen Infrastrukturvorhaben abgestimmt. Transformationsgebiete sind die Orte, wo sich die Stadt am stärksten verändert. Das Transformationsgebiet Steinacker wird als Nutzungsdurchmischtes, buntes und vielfältiges Stadtquartier entwickelt.

Relevante Erkenntnisse:

Die Richtpläne stellen die Weichen für eine geordnete und koordinierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Die Verlängerung der Glattalbahn verbessert die ÖV-Erschliessung des Gebiets Steinacker markant und führt dazu, dass mehr ÖV-Wege und weniger MIV-Wege unternommen werden.

2.2 Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich 2018

Mit dem Gesamtverkehrskonzept legt der Regierungsrat die langfristigen Ziele und Entwicklungsgrundsätze für das Gesamtverkehrssystem im Kanton Zürich fest. Das Verkehrssystem im Kanton Zürich soll der Gesellschaft und der Wirtschaft eine ausreichende und effiziente Mobilität ermöglichen, die angestrebte Raumentwicklung unterstützen und die Belastung der Umwelt minimieren.

Relevante Erkenntnisse:

Da die prägenden Verkehrsinfrastrukturen bereits erstellt oder in Planung sind, rücken vermehrt betriebliche und organisatorische Massnahmen ins Zentrum wie Verkehrsmanagement oder Mobilitätsmanagement.

2.3 Teilrevision Nutzungsplanung (Stand März 2023)

Die Bau- und Zonenordnung regelt u. a. die Nutzung und Bauweise im Baugebiet. In der aktuellen Teilrevision wird mit der neuen Zentrumszone Z6 die Grundvoraussetzung für eine gemischte Nutzung von Liegenschaften im Steinacker mit Wohnen und Gewerbe geschaffen. Die Zentrumszone erlaubt einen Wohnanteil von maximal 30 Prozent.

Die Sonderbauvorschriften Steinacker (Stand März 2023) ermöglichen je nach Baubereich einen Wohnanteil zwischen 50 und 80 Prozent. Sie reduzieren zudem die maximal zulässige Anzahl an Parkplätzen gegenüber dem Parkplatzreglement der Stadt Kloten. Für die Wohnnutzung sind mindestens 5 Prozent und maximal 20 Prozent des Normbedarfs zulässig. Von diesen Parkierungsbestimmungen kann abgewichen werden, sofern mit einem Mobilitätskonzept nachgewiesen werden kann, mit welchen Massnahmen eine Überlastung des Strassennetzes insbesondere in den Hauptverkehrszeiten verhindert wird.

Relevante Erkenntnisse:

Die Revision der Nutzungsplanung ermöglicht die Transformation des Steinackers in ein Mischgebiet. Verdichtung, Nutzungsdurchmischung und ein attraktives städtisches Umfeld wirken sich günstig auf die Verkehrserzeugung aus (kürzere Tagesdistanzen, weniger MIV-Fahrten, bessere Verteilung tagsüber). Die Umzonung schafft die Nachfrage für die Glattalbahn und umgekehrt ist die Glattalbahn Voraussetzung für die Transformation des Steinackers. Die Sonderbauvorschriften beschränken die Anzahl Parkplätze insbesondere für die neuen Nutzungen, was der Überlastung des Strassennetzes entgegenwirkt und zu einer erhöhten Nutzung von ÖV, Fuss- und Veloverkehr führt.

2.4 Mobilitätskonzept Vision Steinacker

Das Mobilitätskonzept Steinacker (Rapp, 2021) bildet zum einen die Grundlage für die weiteren Arbeiten in der Phase Planungsrecht und soll zum anderen den Stakeholdern im Gebiet Steinacker als Toolbox bei der stufengerechten Umsetzung von Entwicklungen dienen. Viele der heute im Gebiet Steinacker ansässigen Unternehmen sind nicht nur Mobilitätsnutzer, sondern im weiteren Sinne auch

Mobilitätsprovider (Autohandel, Mietwagenfirmen, Nutzfahrzeughandel, Logistikfirmen, Energietechnikanbieter, Parkplatzbetreiber). Diese Chancen der Mobilität für bestehende Gewerbebetriebe werden im Mobilitätskonzept aufgegriffen und für die neuen (Wohn-)nutzungen gewinnbringend mitgedacht.

Relevante Erkenntnisse:

Es werden folgende vier Ziele zum Verkehr verfolgt: vermeiden, verlagern, vertraglich abwickeln, vernetzen. Die zukünftigen Mobilitätsbedürfnisse können mit weniger motorisiertem Individualverkehr erreicht werden, es werden komfortable und effiziente Alternativen angeboten. Das Zusammenführen von Nutzungsweisen bringt verkehrliche Synergien.

2.5 Verkehrsentwicklung Steinacker

TEAMverkehr hat 2022 die verkehrlichen Rahmenbedingungen der Transformation im Gebiet Steinacker untersucht. U.a. wurde beleuchtet, welches die verkehrlichen Rahmenbedingungen für die Entwicklung im Gebiet Steinacker mit Fokus auf die Parkierung sind.

Relevante Erkenntnisse:

Für den motorisierten Individualverkehr ist das System bereits heute über dem «Tipping Point», wie die Verkehrsflusssimulation zeigt. Das heutige Parkplatzangebot (ca. 2'000 Parkfelder) kann nicht wesentlich erhöht werden. Dies wird durch die Regelungen in den Sonderbauvorschriften sichergestellt.

2.6 Verkehrssteuerungskonzept Raum Kloten

Im Vorprojekt zur Glattalbahn-Verlängerung zeigte sich, dass im Raum Kloten künftig Verkehrssteuerungsmassnahmen notwendig sein werden. Grund für die Massnahmen ist nicht die Umsetzung der Glattalbahn-Verlängerung, sondern die prognostizierte Verkehrszunahme im Raum Flughafen-Kloten. Für die Systembereiche Zentrum, Süd, Ost, Nord und West wurden verschiedene Massnahmen erarbeitet und die Auswirkungen auf die Verkehrsmengen in Kloten dokumentiert.

Leistungsbestimmender Knoten für das Verkehrssystem Raum Kloten ist der Knoten «Zum Wilden Mann». Er ist Taktgeber für das Verkehrssystem. Für die Definition der Dosierungsstellen und Massnahmen wurde das Verkehrssystem in fünf Systembereiche unterteilt.

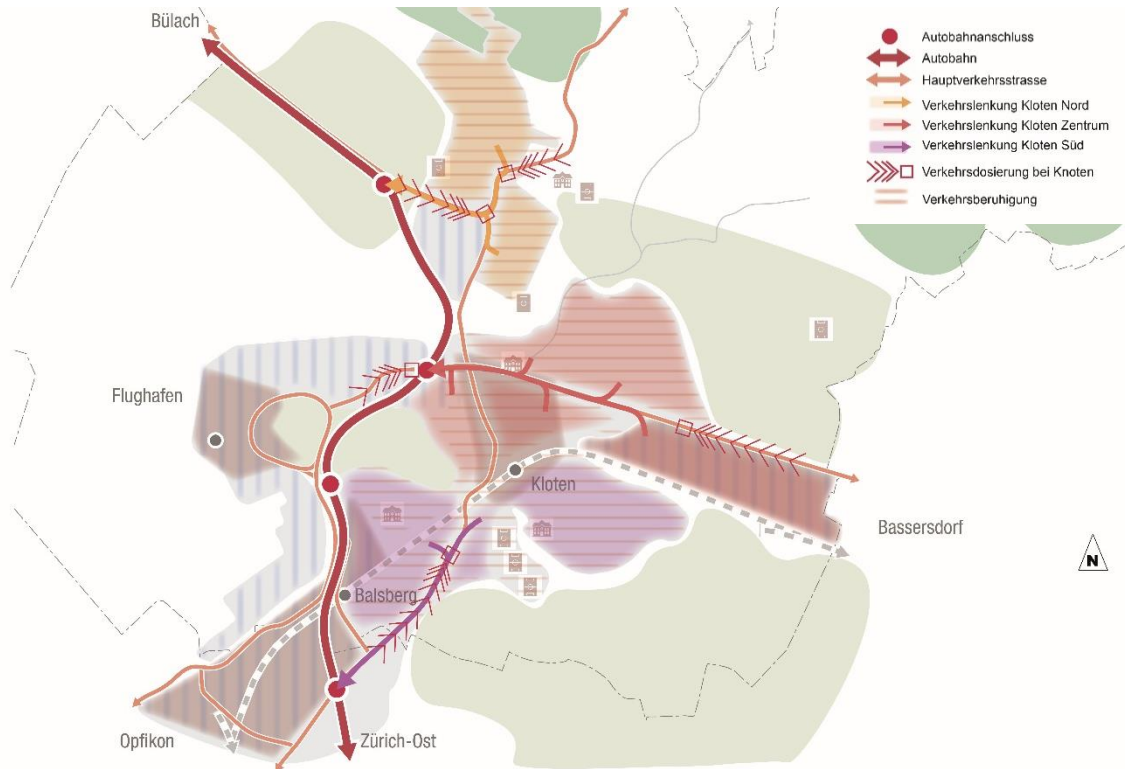


Abbildung 1: Zielbild motorisierter Verkehr. Quelle: kommunaler Richtplan Stadt Kloten, Stand 2023.

Mit der Zufahrt dosierung wird die Zufahrt der Fahrzeuge an einem Knoten gesteuert. Sie wird vor allem am Stadtrand und am Rand hochbelasteter Quartiere eingesetzt. Damit werden regelmässig auftretende punktuelle Überlastungen mit grosser Breitenwirkung, negative Umweltauswirkungen und Behinderungen des ÖV vermieden. Staubbildung beim zufließenden Verkehr wird in Kauf genommen und geschieht an möglichst unsensiblen Stellen (ausserhalb von wichtigen Knoten oder zentralen Netzbereichen).

Relevante Erkenntnisse:

Mit der Verkehrssteuerung wird eine Reduktion der Knotenauslastungen im Systembereich Kloten Zentrum erzielt, um den Verkehrsfluss zu gewährleisten.

Der Knoten Wilden Mann ist vor allem in der Morgenspitze von Bassersdorf her überlastet, der Knoten Bassersdorf ist vor allem in der Abendspitze von Kloten her überlastet. Auf der Bassersdorferstrasse sind bereits zwei Massnahmen der regionalen Verkehrssteuerung umgesetzt worden. Zum einen wurde vor Bassersdorf eine Busschleuse errichtet, die gleichzeitig als Dosierungsstelle in Richtung Bassersdorf genutzt wird. Zum anderen wird die bestehende Lichtsignalanlage an der Gemeindegrenze als Dosierungsstelle sowohl in Richtung Kloten Zentrum als auch in Richtung Bassersdorf genutzt.

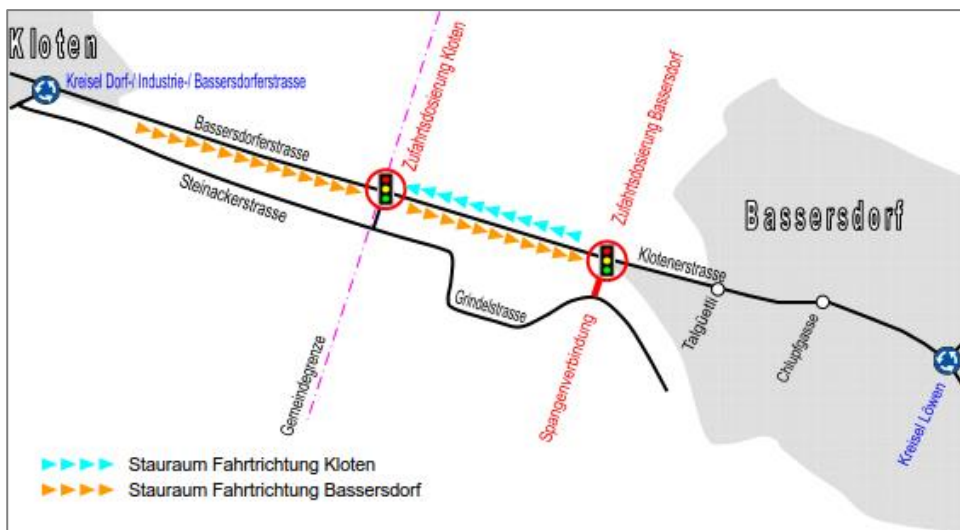


Abbildung 2: Umgesetzte Verkehrssteuerungsmassnahmen Bassersdorferstrasse. Quelle: Synthesebericht RVS, AFV, 2008.

2.7 Verkehrsflusssimulation

Für das Projekt der Glattalbahn-Verlängerung wurde der Verkehrsfluss im Bereich Steinacker mittels Verkehrsflusssimulation untersucht (Technischer Bericht Simulation Los 3, RK&P, Januar 2023).

Die Modellierung des Ist-Zustands deckt sich mit der Wahrnehmung vor Ort: Es zeigt sich eine Überlastung am Kreisverkehr Dorf-/Industrie-/Bassersdorferstrasse und eine deutliche Überlastung am LSA-Knoten auf der Bassersdorferstrasse (Gemeindegrenze) mit Auswirkung bis ins Steinackergebiet. Dort ist die Verkehrsqualität ungenügend. Die errechneten resp. simulierten Rückstaulängen rund um diesen LSA-Knoten sind vor allem durch den schlechten Abfluss in Richtung Bassersdorf zu erklären. Eine angespannte Rückstausituation ist auch rund um den Kreisverkehr Dorf-/Industrie-/Bassersdorferstrasse feststellbar.

Die Simulation für den künftigen Zustand mit Glattalbahn-Verlängerung zeigt – bedingt durch den ungenügenden Abfluss aus dem System – eine ungenügende Verkehrsqualität im Gebiet Steinacker und umliegenden Strassen. Die Rückstaulängen in den Hauptverkehrszeiten sind gross. Das Tram fährt mehrheitlich flüssig durchs System.

Relevante Erkenntnisse:

Sowohl heute wie im zukünftigen Zustand (mit Glattalbahn und Verkehrsmengen 2030) sind die Knoten auf der Bassersdorferstrasse überlastet. Die Glattalbahn wird im Gebiet Steinacker praktisch verzögerungsfrei verkehren. Das Projekt verschlechtert den Istzustand bzgl. Abfluss Bassersdorf nicht, verbessert aber die Verkehrssituation auch nicht. Weiter kann festgehalten werden, dass das zukünftige Gesamtsystem nur während einer Stunde (massgebende Abendspitze) überlastet ist. Die restlichen 23 Stunden ist die verkehrliche Situation deutlich entspannter.

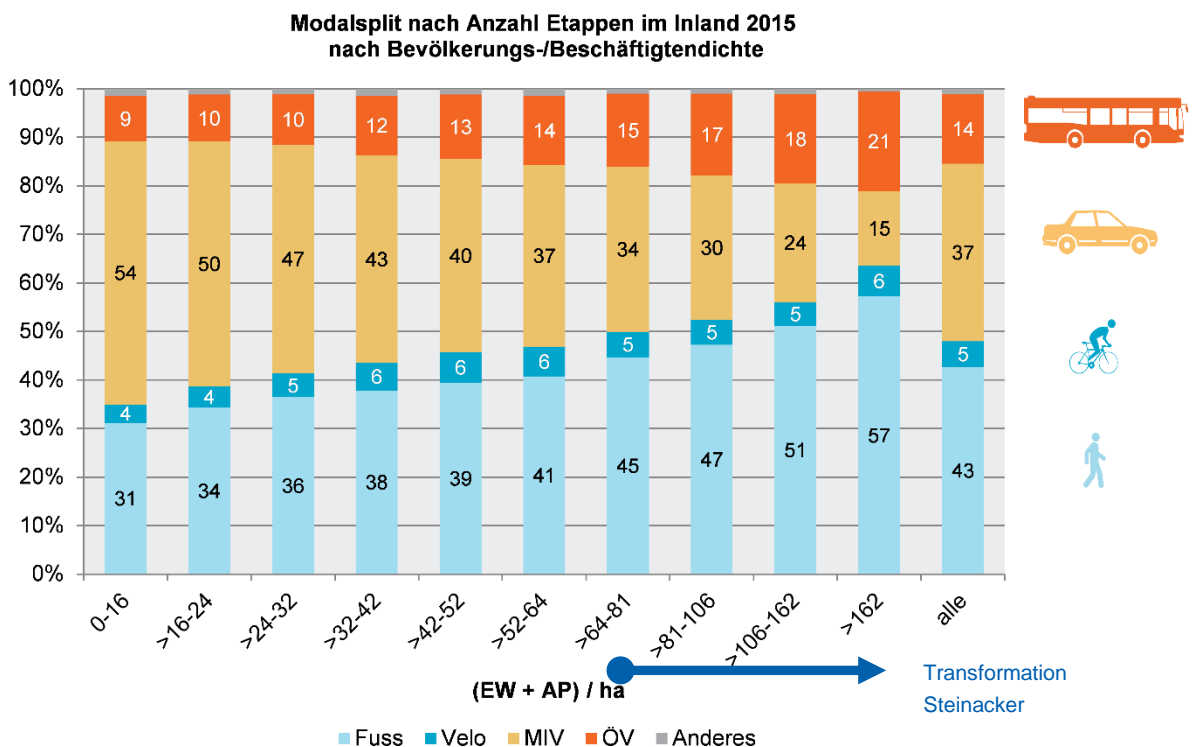
3 Fragen und Antworten zum Verkehr in Kloten

3.1 Wie hängen Siedlung und Verkehr zusammen?

Die Zusammenhänge zwischen Siedlung und Verkehr werden oft vernachlässigt. Verdichtung, Nutzungsdurchmischung und attraktives städtisches Umfeld bedeuten eine geringere Verkehrsleistung und einen besseren Modalsplit als bei einer Zersiedlung. Die Entwicklung der Siedlungsstruktur ist schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr auszurichten. Die S-Bahn bildet das eigentliche Rückgrat der Siedlungsentwicklung. Mischnutzung ist günstig für das Verkehrssystem (Glättung der Verkehrsspitzen).

Eine höhere Dichte und die Nähe von Versorgungseinrichtungen führen zu einer geringeren Tagesdistanz der Verkehrsteilnehmenden. Zudem steigt der Anteil des Fussverkehrs und des öV mit grösserer Dichte kontinuierlich. Die Attraktion von Dichte ist das nahe Nebeneinander von allem.

Die untenstehende Grafik zeigt einen generellen Zusammenhang von Siedlungsdichte und Verkehrsmittelwahl: Je dichter das Umfeld des Wohnorts, desto mehr Wege werden zu Fuss und mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt und desto weniger wird das Auto benutzt.



Basis 2015: 271824 Inlandetappen

Dichte und Mobilitätsverhalten, ARE, 2018

Abbildung 3: Modalsplit nach Anzahl Etappen im Inland 2015 nach Bevölkerungs-/Beschäftigtendichte. Quelle: ARE, 2018.

Heute weist das rund 50 ha grosse Gebiet Steinacker rund 3'600 Beschäftigte auf. Die Transformation wird Kapazitäten für 7'300 Einwohnende und 5'600 Beschäftigte schaffen. Damit steigt die Dichte von 70 (EW+AP)/ha auf 260 (EW+AP)/ha.

3.2 Wie sieht die Verkehrssituation heute und in Zukunft aus?

Im urbanen Raum sind in der Regel die Knoten massgebend. In Kloten ist der Knoten «Zum Wilden Mann» leistungsbestimmend für das Verkehrsnetz im Raum Kloten. Gemäss Verkehrszählung aus dem Jahr 2018 ist er in der Morgenspitze ausgelastet und in der Abendspitze überlastet.

Mit der Verkehrssteuerung wird eine Reduktion der Knotenauslastungen im Systembereich Kloten Zentrum erzielt, um den Verkehrsfluss zu gewährleisten. Damit kann das bis 2030 erwartete Verkehrswachstum ein Stück weit kompensiert werden. Allerdings bleiben die Knoten in Zukunft stark ausgelastet, auch der Knoten «Zum Wilden Mann» als leistungsbestimmender Knoten. Die ausserhalb des Siedlungsgebiets liegenden Knoten sind ebenfalls hoch ausgelastet, da diese mehrheitlich als Dosierungsstelle genutzt werden. Der ÖV wird an den Dosierungsstellen priorisiert und profitiert dann im Zentrum von einem funktionierenden Verkehrssystem.

3.3 Welches sind die Auswirkungen der Siedlungsentwicklung im Steinacker auf das Gesamtverkehrssystem?

Für die Entwicklung im Steinacker wurde basierend auf den Annahmen zur Nutzung (Dichte, Nutzungsart) das erzeugte Verkehrsaufkommen grob abgeschätzt. Dies führt zu folgenden Grössenordnungen:

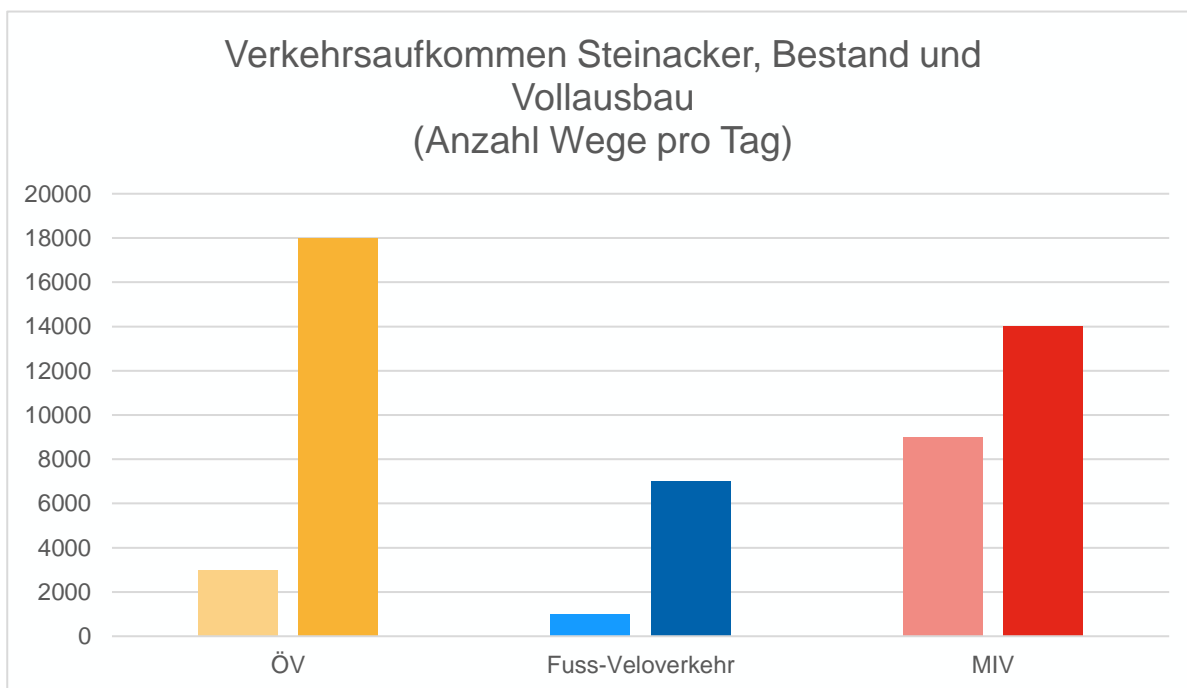


Abbildung 4: Verkehrsaufkommen Steinacker. Quelle: ewp

Der Grossteil des Verkehrszuwachses wird über den ÖV abgewickelt. Auch im Fuss-/Veloverkehr wird es eine deutliche Zunahme der Anzahl Wege geben. Die Zunahme der Anzahl Wege im MIV wirkt auf den ersten Blick hoch (rund 50 % des heutigen Verkehrsaufkommens im MIV). Dieser Zuwachs kann jedoch dank der Verkehrsmanagementmassnahmen (Verkehrssteuerung) im bestehenden Netz verarbeitet werden. Hinzu kommt, dass nicht alle Fahrten in den Spitzenstunden anfallen.

Die Abschätzung der Anzahl Wege im Steinacker diente auch dazu, den Modalsplit herzuleiten. Der Modalsplit ist eine wichtige Grösse, um die Verkehrsmittelwahl darzustellen. Mit dem Modalsplit wird die Verteilung des Verkehrsaufkommens auf die Verkehrsmittel aufgezeigt.

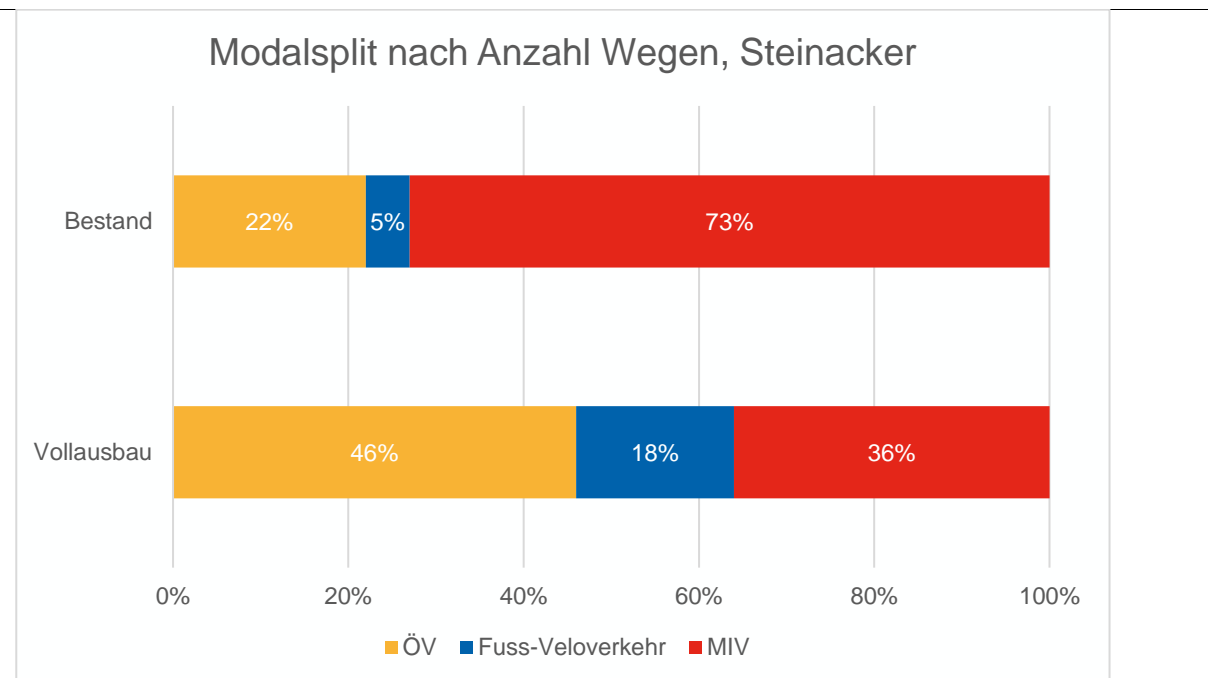


Abbildung 5: Entwicklung des Modalsplits gemäss Entwicklungskonzept Steinacker (Stand 30.04.2021)

3.4 Wie kann der neu entstehende Verkehr in Zukunft abgewickelt werden?

Es sind sowohl angebots- wie nachfrageseitige Massnahmen notwendig. Zu angebotsseitigen Massnahmen gehören z.B. der Aus- und Neubau von Verkehrsinfrastrukturen oder eine Taktverdichtung beim ÖV.

Weil dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur finanziell wie räumlich Grenzen gesetzt sind, hat der Betrieb des Verkehrssystems an Bedeutung gewonnen. Hier geht es darum, die Auslastung des Verkehrssystems zu verbessern und die Zuverlässigkeit zu erhöhen. Dazu gehören u.a. Massnahmen im Bereich des Verkehrsmanagements.

Nachfrageseitige Massnahmen wirken auf die Verkehrsteilnehmenden ein: sei es durch Vermeidung von Verkehr (Wahl des Wohnstandorts, Homeoffice etc.), die Verkehrsmittelwahl (wesensgerechter Einsatz der Verkehrsmittel), die Wahl der Reiseroute (z.B. Kanalisierung auf dem übergeordneten Netz) und die Wahl des Reisezeitpunkts (z.B. Vermeidung der Spitzenstunde).

Wohnnutzung: Die Transformation des Gebiets Steinackers (Verdichtung, Nutzungsdurchmischung und ein attraktives städtisches Umfeld) wirken sich günstig auf die Verkehrserzeugung aus. Im Gebiet Steinacker wird vor allem das Erstellen von Wohnraum gefördert (Wohnanteil gemäss Sonderbauvorschriften zwischen 25 und 80 Prozent). Im Vergleich zu anderen Nutzungen (Gastronomie, Einkaufsnutzungen oder Freizeitanlagen etc.) erzeugt die Wohnnutzung wenig Autoverkehr. Dieser fällt zudem ausserhalb der Spitzenstunden an, da der Pendlerverkehr zu einem grossen Teil über ÖV, Fuss- und Veloverkehr abgewickelt werden kann.

Glattalbahn: Mit dem Bau der Glattalbahn und der verbesserten Buserschliessung wird beim öffentlichen Verkehr ein Quantensprung erreicht, das Gebiet befindet sich neu in der zweitbesten ÖV-Güteklasse B. Mit dem angestrebten Viertelstundentakt ergibt sich eine Kapazität von knapp 1000 Personen pro Stunde und Richtung.

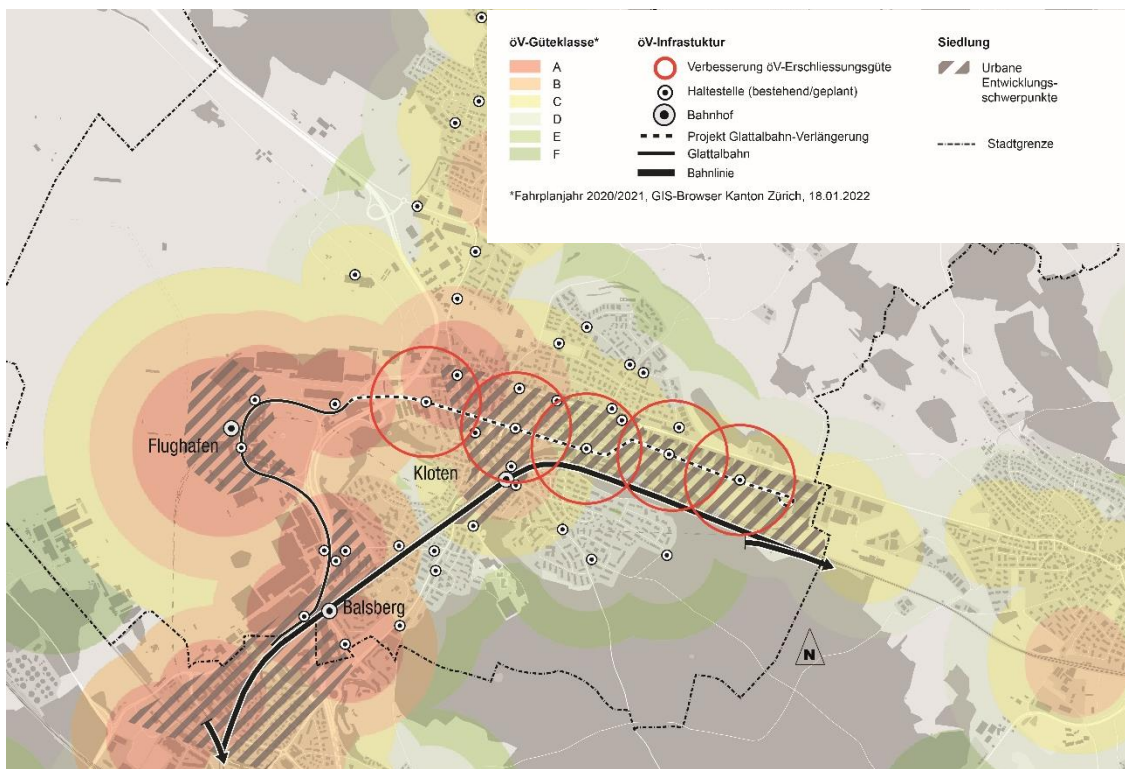


Abbildung 6: Verbesserung ÖV-Erschliessungsgüte dank Glattalbahn. Quelle: Komm. Richtplan Stadt Kloten, Stand 2023

Velohauptverbindung: Die Schaffung eines sicheren und attraktiven Angebots für alle Velofahrenden führt dazu, dass der Veloverkehrsanteil nachhaltig gesteigert wird. Mit dem Bau der Velohauptverbindung entlang des Gebiets Steinackers wird eine zeitgemässe und bedarfsgerechte Veloinfrastruktur geschaffen. Im Zusammenspiel mit dem restlichen Veloroutennetz werden somit günstige Voraussetzungen für die Benützung des Velos geschaffen.

Freiraumgefüge: Die Sprossen dienen als Quartierdurchwegung und Aufenthaltsraum. Dies begünstigt den Fuss-/Veloverkehr und schafft Voraussetzung für die Naherholung, was zu kürzeren Wegen führt, die wiederum eher mit zu Fuss unternommen werden.

Verkehrssteuerung: Mit der Verkehrssteuerung wird eine Reduktion der Knotenauslastungen im Systembereich Kloten Zentrum erzielt, um den Verkehrsfluss insbesondere auf den übergeordneten Strassen zu gewährleisten. Die ausserhalb des Siedlungsgebiets liegenden Knoten bleiben mit dem Verkehrssteuerungskonzept Raum Kloten hoch ausgelastet, da diese mehrheitlich als Dosierungsstelle genutzt werden.

Parkraumbewirtschaftung: Die Steuerung des Parkierungsangebotes (Lage der Parkierungsanlage, Anzahl Parkfelder, Parkgebühren, Zeitbeschränkungen) ist ein wirksames Instrument zur Beeinflussung des Verkehrsverhaltens, insbesondere auch der Verkehrsmittelwahl. Ohne Parkplatzverfügbarkeit ist der Anreiz, das Auto zu nutzen und/oder zu besitzen, geringer. Die Sonderbauvorschriften

reduzieren die maximal zulässige Anzahl an Parkplätzen gegenüber dem Parkplatzreglement der Stadt Kloten. Für die Wohnnutzung sind maximal 20 Prozent des Normbedarfs zulässig. Ein Parkleitsystem trägt zu einer Reduzierung des Parksuchverkehrs und zur besseren Bewirtschaftung der Parkierungsanlagen bei.

Autoarmes Wohnen: In der Schweiz gibt es laufend mehr Wohnungen oder Areale, in welchen autoarmes Wohnen gefördert wird und die sonst übliche Parkplatzzahl von 1 und mehr Abstellplätzen pro Wohneinheit unterschritten werden. Die untenstehende Grafik zeigt den Anteil der Haushalte ohne bzw. mit Autos je nach Siedlungstyp.

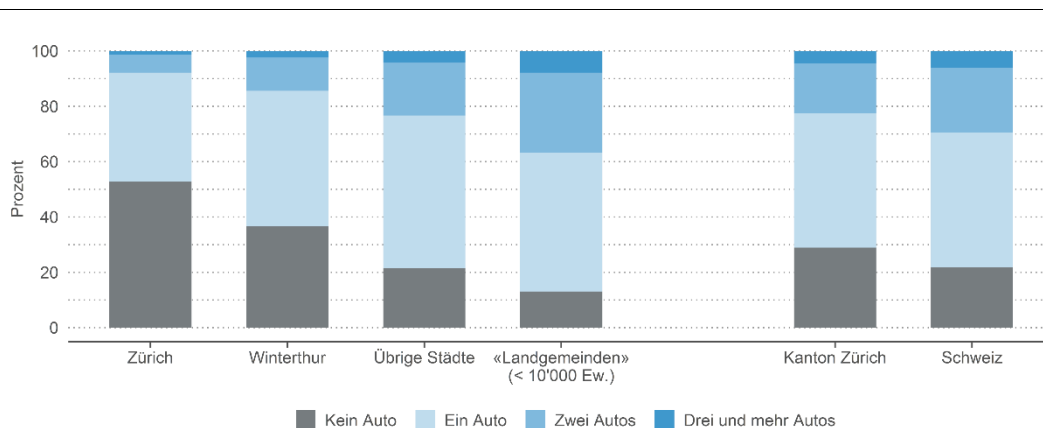


Abbildung 7: Autobesitz der Haushalte 2015 im Kanton Zürich und in der Schweiz. Quelle: BFS/ARE.

Die Sonderbauvorschriften ermöglichen autoarmes Wohnen. Insbesondere in dichten und gut mit dem öV und Velonetz erschlossenen Gebieten wie dem künftigen Steinacker ist es sehr effektiv, wenn Bewohnende kein eigenes Auto und Parkplatz besitzen. Für autoarmes Wohnen sind neben einer guten ÖV-Erschliessung auch weitere Aspekte wie Carsharing-Angebote von Bedeutung.

Mobilitätsmanagement: Dies ist ein Ansatz zur Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens durch eine Reihe von Massnahmen, die auf Information, Kommunikation, Organisation und Koordination basieren. Typische Massnahmen sind z.B. Informationen für Neuzuzüger und Mobilitätsberatung für Unternehmen.

Attraktive ÖV-Preisangebote: Die Verkehrsmittelwahl kann sich insbesondere am Anfang einer neuen täglichen Verkehrsbeziehung verändern. Das Anbieten von Spezialangeboten für ein Verkehrsmittel bei Neuzuzügerinnen oder des ZVV-Bonuspasses für Unternehmen schafft preisliche Anreize zur ÖV-Benützung.

Logistikmanagement: Die bestehenden Unternehmen im Steinacker und die neuen Bewohner sollen ihre Logistikbedürfnisse optimal abdecken können. Gleichzeitig ist der veränderten Nutzung und den beschränkten Verkehrskapazitäten Rechnung zu tragen. Mögliche Ansätze sind u.a. die bessere zeitliche Verteilung der Transportfahrten und Microhubs für Logistikdienstleistungen.

Umgestaltung Strassenraum und Verkehrsberuhigung: Strassenräume sind wichtige öffentliche Räume, die nicht nur gesamtverkehrliche, sondern auch städtebauliche Funktionen erfüllen. Mit der Umgestaltung der Strassenräume und mit Verkehrsberuhigungsmassnahmen werden die Nachteile gemindert, die vom MIV auf das gesamte Verkehrsgeschehen, die Siedlungsgebiete und die Umweltqualität ausgehen. Die MIV-Erschliessung (Anlieferung, Ver-/Entsorgung) bleibt dabei gewährleistet.

Gesamtverkehrskonzept: Mit dem 2013 erarbeiteten und 2023 aktualisierten Gesamtverkehrskonzept Kloten liegt zusammenhängendes Bündel von aufeinander abgestimmten Zielen und Massnahmen vor. Das Umsetzen einer Vielzahl von kleinen Massnahmen ist genauso wichtig wie von einzelnen grossen. Einige Massnahmen sind umgesetzt, andere in Planung und weitere werden kommen (vgl. Übersichtsplan im Anhang).

Gesamtverkehrliche Ansätze sind zwingend nötig (MIV, ÖV, Fuss- und Veloverkehr gemeinsam planen), um trotz gesättigtem Strassennetz Entwicklung zu ermöglichen. Die Verlängerung der Glattalbahn und die im Zusammenhang mit der Transformation des Steinackers geplanten Ausbauten im Fuss-/Veloverkehr führen dazu, dass der Anteil von öV, Fuss- und Veloverkehr gegenüber heute stark zunehmen wird. Die konsequent auf den öffentlichen und den Fuss-/Veloverkehr ausgerichtete Planung und Umsetzung der Projekte trägt zu einer ressourcen- und klimaschonenden Mobilität bei.

Mit dem vorgesehenen Planwerk und den geplanten Massnahmen für die Transformation Steinacker wird die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung proaktiv abgestimmt, so dass vermieden wird, dass das Gebiet Steinacker zuerst einer Planungszone zugewiesen wird.

Die Transformation des Gebiets Steinackers (Verdichtung, Nutzungsdurchmischung und ein attraktives städtisches Umfeld) wirken sich günstig auf die Verkehrserzeugung aus: Es werden mehr Wege als heute mit öV, Fuss- und Veloverkehr zurückgelegt. Die Wege der künftigen Nutzungen erfolgen im Tagesverlauf gleichmässiger und in Gegenrichtung zu den heutigen Lastrichtungen.

Mit der Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Kloten ist ein Verkehrssystem gefragt, das städtischen Bedürfnissen entspricht, indem es auf Verkehrsmittel mit hoher Kapazität sowie geringem Flächenverbrauch setzt. Die in den übergeordneten und städtischen Planungen festgelegten Massnahmen wie Glattalbahn-Verlängerung und Ausbau Velo- und Fussverkehrsnetz verfolgen diese Zielsetzungen. Damit wird konsequent die bisherige Stossrichtung der städtischen Verkehrsplanung weiterverfolgt; bereits heute wird in Kloten ein grosser Teil der Wege mit dem ÖV zurückgelegt.

Bereits heute arbeiten 50 Prozent der erwerbstätigen Einwohnerinnen und Einwohner in der Stadt Kloten. Im Steinacker soll vor allem Wohnraum geschaffen werden für ein Zielpublikum, das in Kloten und/oder der Flughafenregion arbeitet. So können diese Personen mit dem ÖV oder Velo zur Arbeit fahren, was zu einer Reduktion des Autopendlerverkehrs führt.

Anhang A Massnahmenplan Gesamtverkehrskonzept

