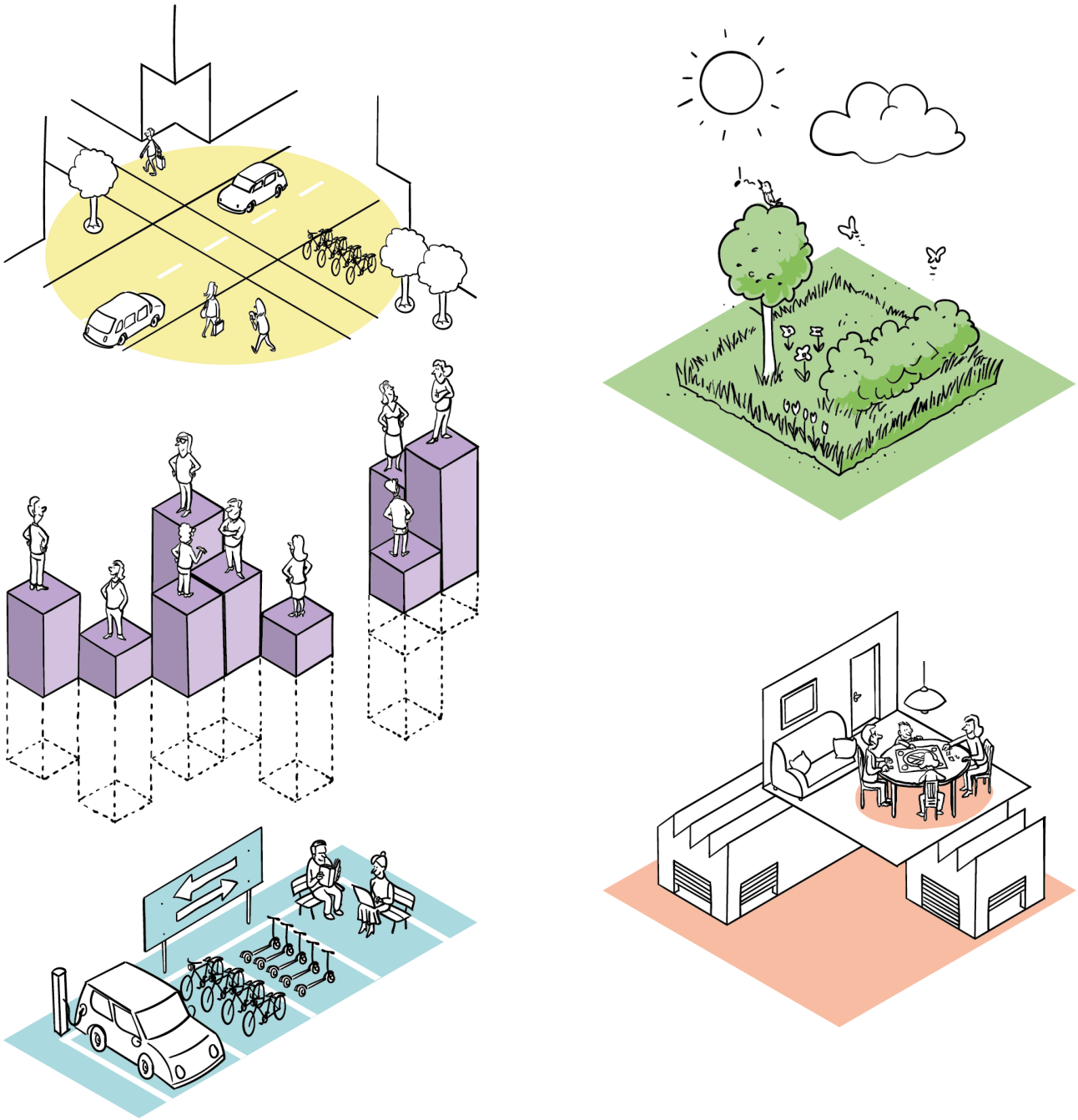
STADTKLOTEN



ENTWICKLUNGSKONZEPT STEINACKER

Titelbild
Jonas Reber, Luzern

Herausgeberin
Stadt Kloten
Verantwortlich
Stadt Kloten
Raum + Umwelt
Andreas Stoll
Beiträge
Stadt Kloten
ewp AG, Effretikon
Rapp Trans AG, Basel
LINEA Landschaftsarchitektur, Zürich
Brandpulse AG, Zürich
Partizipationsprozess
ewp AG, Effretikon (Prozessgestaltung)
frischer wind, Zürich (Begleitung und Moderation)
Fotos
Stadt Kloten
Druck
nur als PDF verfügbar
Bezugsquelle
Stadt Kloten
Raum + Umwelt
Kirchgasse 7, 8302 Kloten
Telefon 044 815 11 11
www.kloten.ch / info@kloten.ch

Fassung
Version 1.0 vom 30. April 2021

Das Entwicklungskonzept Steinacker ist das Ergebnis der partizipativen Konzeptphase von 2019 bis 2021. Bei Bedarf bzw. anhand neuerer Erkenntnisse wird es aktualisiert.

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	1
Kurzfassung	2
Aktualität	3
Identität	10
Ziele	12
Prinzipien	13
Entwicklung	20
Nutzung	24
Stadtraum	28
Umwelt	33
Mobilität	37
Umsetzung	45
Verzeichnisse	48

Vorwort

René Huber, Stadtpräsident

In der Stadt Kloten wohnen über 20'000 und arbeiten rund 40'000 Menschen. Die Nachfrage nach Wohnraum ist seit Jahren hoch. In der Fläche kann die Stadt Kloten aufgrund des begrenzten Siedlungsgebiets nicht mehr wachsen. Die Entwicklung im Bestand, die Erneuerung von Quartieren und die bauliche Verdichtung im Stadtzentrum werden vom Stadtrat aktiv verfolgt. Das grösste Entwicklungspotential befindet sich im Gebiet Steinacker. Das vitale Gewerbe-, Industrie- und Logistikgebiet ist baulich nur zu rund 40% ausgenutzt. Um das Potential zu aktivieren, wird das 50 ha grosse Gebiet für andere Nutzungen wie Wohnen geöffnet. Die geplante Verlängerung der Glattalbahn vom Flughafen durch das Stadtzentrum bis ins Gebiet Grindel (Bassersdorf) verbessert die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr. Die Glattalbahn und die Velohauptverbindung entlang des Altbachs bilden das Rückgrat für die Transformation des Gebiets Steinacker in einen gemischt genutzten Stadtteil.

Das vorliegende kooperativ erarbeitete Entwicklungskonzept baut auf der Vision Steinacker[1] auf. Diese Arbeiten wurden im Dialog mit den Grundeigentümerschaften, der IG Steinacker, Gewerbetreibenden, politischen Vertretern, Verwaltung und Planungsträgern erstellt. Dabei ist die Gebietsidentität *«Arbeiten und Wohnen im dynamischen Gewerbegebiet am Flughafen»* entstanden. Das Wohnen kommt in das bestehende Gewerbegebiet. Die neuen Nutzungen verdrängen die ansässigen Betriebe nicht, sondern es entstehen neue gewinnbringende Koexistenzen und ein vielfältiges Stadtquartier mit gelebter Nachbarschaft.

Für die Stadt Kloten ist das Schaffen von Wohnraum, abgestimmt auf die Verkehrsentwicklung, ein erklärtes Ziel. Damit wird eine bessere soziale Durchmischung der Bevölkerung erzielt. Neubauten und Sanierungen bieten Wohnraum für heutige und zukünftige Bedürfnisse.

Dem Stadtrat ist es ein grosses Anliegen, das Gebiet Steinacker sorgfältig und in enger Kooperation mit den Grundeigentümerschaften und weiteren Anspruchsgruppen zu entwickeln. Für die Dialogbereitschaft, das Mitwirken und das grosse Engagement für die Stadt Kloten bedanke ich mich herzlich bei allen Beteiligten.

[1] Stadt Kloten (Hrsg.): Vision Steinacker, Kloten. Kloten, 2019.

Kurzfassung

Aktualität
Das Entwicklungskonzept beschreibt die Transformation des Industrie-, Gewerbe- und Logistikgebiets Steinacker in einen gemischt genutzten Stadtteil. Es vertieft einzelne Themen der Vision[2] und zeigt die Abstimmung mit dem Gesamtprojekt der Glattalbahn, das massgeblich zur Verbesserung der Erschliessung des Gebiets mit dem öffentlichen Verkehr und dem Veloverkehr beitragen wird.

Identität
Das zentrale Versprechen *«Arbeiten und Wohnen im dynamischen Gewerbegebiet am Flughafen»* bildet die Identität des Gebiets. Neue Nutzungen kommen zum ansässigen Gewerbe dazu. Dieser Ansatz hebt sich von Entwicklungen auf der grünen Wiese oder der Umnutzung von Industriebrachen deutlich ab. Die ansässigen Gewerbetreibenden werden mit der zukünftigen Bewohnerschaft vereint.

Ziele
Die Entwicklung erfolgt partnerschaftlich zwischen den Grundeigentümerschaften, der IG Steinacker, der Stadt Kloten und der Verkehrsbetriebe Glattal AG (VBG), die für das Glattalbahnprojekt verantwortlich ist. Der Stadtraum ist qualitativ hochwertig und auf die Nutzungen und Entwicklungsschritte abgestimmt. Der Freiraum bildet das verbindende Element im heterogenen Gebiet. Verkehrskonzept und Mobilitätsmassnahmen ergänzen sich.

Prinzipien
Die Prinzipien A bis Z sind die gemeinsamen «Spielregeln» der Gebietsentwicklung Steinacker. Sie werden in Planungsinstrumenten, Konkurrenzverfahren und Verträgen verankert. Die Umsetzung erfolgt bei der Realisierung von Arealentwicklungen, Neubauten, Umnutzungen, Sanierungen und Infrastrukturanlagen.

Entwicklung
Die Entwicklung erfolgt in Entwicklungszellen, die bedarfsgerecht aus mehreren Parzellen gebildet werden. So erhöht sich der Handlungsspielraum für qualitativ bessere städtebauliche, gestalterische, erschliessungstechnische und lärmtechnische Lösungen.

Nutzung
Die Nutzungsverteilung und der Nutzungsmix gliedern das Gebiet und wirken auf konzeptioneller Stufe potenziellen Nutzungskonflikten entgegen. Um die Haltestellen der Glattalbahn entstehen thematische Schwerpunkte, die das Gebiet Steinacker strukturieren und akzentuieren. Zwischennutzungen und Mehrwertausgleich sind zentrale Themen für die Gebietsentwicklung Steinacker.

Stadtraum
Die Längsachsen wie die Steinackerstrasse, die Glattalbahn und die neue Velohauptverbindung entlang des Altbachs sowie die geplanten Querverbindungen (Sprossen) für den Fuss- und Veloverkehr schaffen Orientierung. In diesem Raster entstehen in den Entwicklungszellen städtebauliche und nutzungsspezifische Lösungen, die bei Bedarf in Etappen realisiert werden können.

Umwelt
Für die nachhaltige Gebietsentwicklung sind ökologische Aufwertungen, eine klimaangepasste Siedlungsgestaltung, der Einsatz erneuerbarer Energien und die Lösung von Lärmkonflikten zentrale Bausteine, die schrittweise angegangen und umgesetzt werden.

Mobilität
Das Rückgrat der öffentlichen Verkehrserschliessung wird die Glattalbahn sein. Im Strassennetz ist für das Gebiet Steinacker ein zusätzlicher Anschluss an die Bassersdorferstrasse vorgesehen. Zur weiteren Optimierung des Verkehrsflusses in Kloten wird eine Regionale Verkehrssteuerung (RVS) eingeführt. Für den Fuss- und Veloverkehr entstehen im Gebiet Steinacker zusätzliche Verbindungen. Mit neuen Mobilitätsformen wird auf das weiterhin steigende Mobilitätsbedürfnis reagiert.

Umsetzung
Als nächste Arbeiten bis Ende 2023 sind die Teilrevisionen der kommunalen Richtplanung und der Bau- und Zonenordnung geplant. Dannzumal wird der Regierungsrat dem Kantonsrat den Baukredit zum Gesamtprojekt der Glattalbahn beantragen. Die Planungsverfahren und Arealentwicklungen sind auf diesen Zeitplan abzustimmen (vgl. Seite 48).

[2] Stadt Kloten (Hrsg.): Vision Steinacker, Kloten. Kloten, 2019.

Aktualität

Kontext

Qualitäten im Metropolitanraum Zürich

Die Stadt Kloten ist in die Entwicklungen und Geschehnisse des Metropolitanraums Zürich eingebunden. Der Metropolitanraum Zürich weist im internationalen Vergleich eine hohe Lebensqualität und eine grosse wirtschaftliche Leistungskraft auf. Letztere ist auf eine breit gefächerte, international ausgerichtete und wertschöpfungsstarke Branchenstruktur zurückzuführen.[3]

Dynamik der Flughafenregion

Der Flughafen Zürich ist eine der treibenden Kräfte der wirtschaftlichen Entwicklung in der Region.[4] Im Glattal sind Bauprojekte von überregionaler Bedeutung in Planung und/oder Realisierung. Die Grossüberbauung «The Circle» beim Flughafen Zürich eröffnete im Herbst 2020. Es entstehen tausende neuer Arbeitsplätze, womit die Nachfrage nach Wohnraum weiter steigen wird. Bedeutende Entwicklungsgebiete in Zürich Nord, Dübendorf, Wallisellen und Bülach tragen zur dynamischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in der Region bei.

Kloten als Tor zur Welt

Mit der Eröffnung des Flughafens Zürich im Jahre 1953 wurde die Stadt Kloten für die Schweiz zum Tor zur Welt. Heute wohnen in der Stadt etwas mehr als 20'000 Menschen und es werden mit der Etablierung der Grossüberbauung «The Circle» rund 40'000 Beschäftigte hier arbeiten. Dieses Verhältnis zugunsten der Beschäftigten bringt der Stadt Kloten viele Vorteile wie vitales wirtschaftliches und soziales Leben, hoher Bekanntheitsgrad und bedeutende Steuereinnahmen von juristischen Personen. Die Herausforderungen sind umfangreiche Investitionen in die öffentliche Infrastruktur, hohe Verkehrsaufkommen, räumliche Knappheit für die Wohnraumentwicklung und ein strukturelles/wirtschaftliches Klumpenrisiko von aviatikbezogenen Firmen.

Die kulturell bunte Zusammensetzung der Klotener Bevölkerung wirkt sich positiv aus und bereichert das Stadtleben. Die hohe Fluktuation, wonach innerhalb von fünf Jahren rund die Hälfte der Einwohnerschaft wechselt, stellt eine Besonderheit der Stadt Kloten dar. Wegzüge werden oft durch Zuzüge von Personen mit einem niedrigeren sozialen Status ersetzt. Es folgt eine soziale Abwärtsspirale. Mit der Strategie kontinuierlicher Erneuerung des Immobilienbestands kann dieser Entwicklung begegnet werden. Im Zentrum zeigt dieser Stadtumbau erste Erfolge.

Abb. 1: Visualisierung The Circle (www.thecircle.ch, 12.5.2020)

[3] Kanton Zürich: Richtplan. Beschluss des Kantonsrats (Festsetzung). Stand vom 22. Oktober 2018. Zürich: KDMZ, Ziffer 1.1-1., 2018.
[4] Stadt Kloten (Hrsg.): MAG Kloten «Indikativer Mehrwert». Kurzbericht zum Modell «Indikative Mehrwertermittlung» Stadt Kloten. Zürich: Fahrländer Partner, 2019.

Siedlungsentwicklung

Die Stadt Kloten wandelt sich vom städtischen Dorf zum urbanen Zentrum. Dieser Wandel zeigt sich nicht nur in den steigenden Bevölkerungs- und Beschäftigtenzahlen, sondern auch in den grossen Volumen neuer Überbauungen. Mit dieser Innenentwicklung steigt die Nutzungsdichte, d.h. das Verhältnis der Anzahl Personen (Einwohner und Beschäftigte) zur Hektare Bauzone.

Abb. 2: Visualisierung Zentrum Kloten, Am Stadtplatz (BGS & Partner Architekten GmbH, 2019)

«Lebendige Städte müssen gut gestaltete öffentliche Räume umfassen, die zu vielfältiger, häufiger und längerer Nutzung einladen.»[5] Ein gelungenes Beispiel hierzu ist der Stadtplatz im Zentrum von Kloten. Er steht im Kontext einer aktiven Innenentwicklung, die eine Antwort auf die hohe Nachfrage nach Wohnraum darstellt. Das Ziel ist, vielen Menschen ein Wohnen und Arbeiten in der Region zu ermöglichen, um Pendlerwege zu reduzieren.

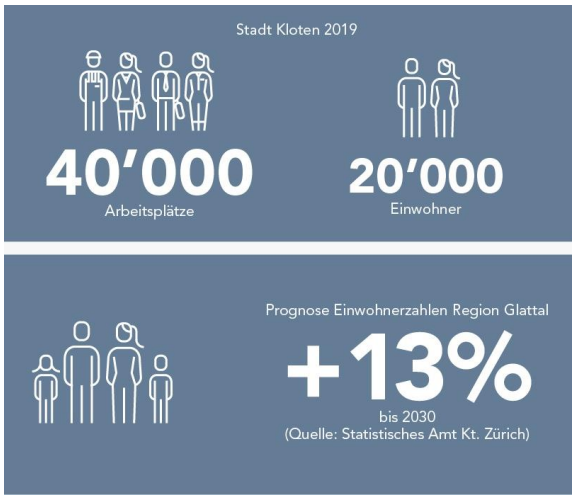


Abb. 3: Einwohner und Beschäftigte (www.vbg.ch, 9.5.2020)

Immobilienentwicklung

In den nächsten rund 15 Jahren wird mit dem Bau von ca. 1'700 Wohneinheiten (ohne Transformation Steinacker) gerechnet (ca. 3'000 bis 3'500 zusätzliche Einwohner und Einwohnerinnen). Dies entspricht einer jährlichen Bevölkerungszunahme von rund 1%. Die Stadt Kloten ist im Zeitraum von 2014 bis 2019 jährlich um 1.8% gewachsen. Mit der prognostizierten Immobilienentwicklung kann demnach die weiterhin hohe Nachfrage nach Wohnraum nicht gedeckt werden. Das Mietzinsniveau in der Stadt Kloten wird durch diese Entwicklung nur geringfügig ansteigen, da der grosse Bestand an Altbauten aus dem Zeitraum von 1950 bis 1970 das Niveau weiterhin tief halten wird.

Mietpreise im Gemeindevergleich

In der Stadt Kloten liegen 47% der publizierten 3 bis 3 ½ Zimmerwohnungen innerhalb des Netto-Mietzinses von CHF 1001 bis 1500.

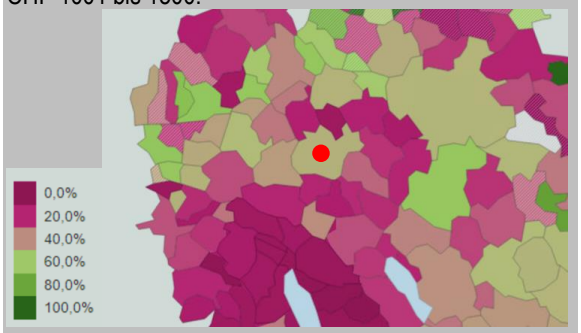


Abb. 4: Karte der Mietpreise (www.tagesanzeiger.ch, 5.5.2020)

Verkehrsentwicklung

Das Verkehrsaufkommen steigt weiter. Der Privat- und Logistikverkehr zum Flughafen Zürich wird langfristig weiter zunehmen. Die grossen Infrastrukturausbauten in der Region wie die Glattalautobahn (Zeithorizont: 20 bis 30 Jahre) und der Ausbau der Flughafenautobahn auf sechs Spuren (ca. 2030) werden zusätzlichen Verkehr in die Flughafenregion bringen. Die Stadt Kloten kann einen Beitrag zur Lösung des Verkehrsproblems leisten, indem das Bevölkerungs- und Beschäftigenwachstum möglichst wenig Strassenkapazitäten in Anspruch nimmt und die Mobilität auf ein städtisches Verkehrssystem wie die Glattalbahn und die Velohauptverbindung ausgerichtet wird.

[5] Gehl, Jan: Städte für Menschen. 4. Auflage. Berlin: Jovis, 2015

Ausbau öffentlicher Verkehr

Das Rückgrat zur Verbesserung der Erschliessung ist die Verlängerung der Glattalbahn ab Flughafen Zürich bis Grindel in Bassersdorf. Damit wird das Stadtzentrum von Kloten und das Gebiet Steinacker besser an das übergeordnete Netz des öffentlichen Verkehrs, insbesondere an den Bahnhof Flughafen Zürich, angeschlossen.

Abb. 5: Visualisierung Glattalbahn im Stadtzentrum (www.vbg.ch, 9.5.2020)

Förderung Fuss- und Veloverkehr

Zu einem städtischen Verkehrssystem gehört ein gut funktionierendes Fuss- und Velowegnetz, denn in urbanen Gebieten ist der Anteil an den zurückgelegten Tagesdistanzen zu Fuss und mit dem Velo deutlich höher als in ländlichen Gebieten.[6] Im Gesamtprojekt der Glattalbahn ist der Ausbau der Velohauptverbindung vom Grindel (Bassersdorf) durch das Stadtzentrum Kloten zum Flughafen Zürich enthalten.[7] Damit wird ein wichtiges Rückgrat des Velowegnetzes in der Stadt Kloten ertüchtigt und auf die zukünftigen Bedürfnisse ausgerichtet.

Sozialraum-Monitoring 2013-18 [8]

Arbeitsplatzstandort

Kloten ist und bleibt ein bedeutender Arbeitsplatzstandort im Kanton Zürich: Es finden sich über 30'600 Vollzeitarbeitsplätze (2018). Die überwiegende Mehrheit der Zupendler wohnt im Kanton Zürich, vor allem im Bezirk Bülach und der Stadt Zürich. Grössere Zupendlerströme kommen aus Winterthur, Opfikon, Bülach und Illnau-Effretikon. Auch die Nachbargemeinde Bassersdorf bleibt eine bedeutende Zupendlergemeinde. Von den rund 10'000 in Kloten wohnhaften Erwerbstätigen arbeitet rund die Hälfte in Kloten.

Ein Grossteil der Beschäftigten arbeitet am Flughafen. Die unmittelbar mit dem Flughafen in Zusammenhang stehenden Arbeitsplätze haben weiter zugenommen. In der Stadt Kloten arbeiten von den Beschäftigten rund 58% im Bereich Logistik, Transport und Grosshandel, was primär auf den Flughafen Zürich zurückzuführen ist. Weitere 12% arbeiteten im Bereich Unternehmensdienstleistungen, 8% in der Beherbergung und Gastronomie. Von 2013 bis 2017 hat die Zahl der Beschäftigten im Bereich Logistik, Transport und Grosshandel um 900 Vollzeitäquivalente zugenommen, wohingegen die Beschäftigten im Bereich Unternehmensdienstleistungen um 600 abnahmen.

Während am Flughafen zwischen 2013 und 2017 ein Wachstum von 1'000 Vollzeitäquivalenten erfolgte, hat die Zahl der Beschäftigten im Stadtzentrum im gleichen Zeitraum abgenommen.

Wohnstandort

Mit inzwischen etwas über 20'000 Einwohner und Einwohnerinnen zählt die Stadt Kloten zu den grösseren Gemeinden im Kanton Zürich. Zwischen 2013 und 2018 sind knapp 600 resp. 6% neue Wohnungen entstanden. Die Bevölkerungszahl nahm im selben Zeitraum um 7% zu. Kloten liegt damit im kantonalen Schnitt. In der Region ist vor allem Opfikon (Glattpark) stärker gewachsen.

Die Wohnbevölkerung in Kloten ist primär durch Zuzüge aus dem Ausland gewachsen. Kloten scheint für Migrantinnen und Migranten und Personen aus anderen Kantonen eine erste Ankunftsgemeinde im Kanton Zürich zu sein. Ein Teil dieser Zugezogenen wohnt nicht lange in Kloten und zieht weiter in andere Gemeinden. Entsprechend ziehen mehr Personen von Kloten in andere Gemeinden des Kantons Zürich als umgekehrt. Von diesen ziehen besonders viele in Gemeinden des Bezirks Bülach und nach Winterthur. Aus der Stadt Zürich hingegen ziehen mehr Menschen nach Kloten als umgekehrt. Dies ist auf das knappe Wohnungsangebot zurückzuführen.

[6] Kanton Zürich: Autofahren im Kanton Zürich. Eine Sonderauswertung des «Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015». Zürich: statistik.info, 2019.
[7] vgl. www.glattalbahn.ch (17.02.2021)
[8] Stadt Kloten (Hrsg.): Monitoring Stadt Kloten. Sozialräumliche Entwicklungen 2013-18. Bericht vom 12.11.2020. Kloten, 2020.

Die Zuwanderung in Kloten wurden in den vergangenen Jahren stark von der Neubautätigkeit geprägt. Bis 2015 zogen primär Personen mit Nationalität aus den sogenannten «alten Herkunftsländern» (u.a. Südeuropa, ehem. UdSSR, Türkei, Afrika und Lateinamerika) zu. Im Jahre 2016, als besonders viele Neubauten auf den Markt kamen, zogen dagegen mehr Personen aus sogenannten «neuen Herkunftsländern» (u.a. Nordeuropa, Nordamerika und Indien) zu. Dies zeigt sich auch in den einzelnen Gebieten: Im Zentrum war die Neubautätigkeit hoch, wobei eher kleine Neubauwohnungen erstellt wurden. Zugezogen sind vor allem jüngere Erwachsene (19-34 Jahre) mit Schweizer Nationalität oder aus «neuen Herkunftsländern». Familien sind hingegen kaum zugezogen.

Innerhalb des Kantons Zürich zogen aus der Stadt Zürich und den Gemeinden Dietlikon, Opfikon, Dietikon und Schlieren mehr Personen nach Kloten als umgekehrt. Hingegen zogen aus Kloten mehr Personen nach Winterthur und verschiedene Gemeinden im Bezirk Bülach als umgekehrt; darunter am stärksten nach Bülach, Lufingen, Winkel und Bassersdorf.

Neu gebaut wurden in Kloten vor allem Mehrfamilienhäuser mit mehr als acht Wohnungen pro Gebäude. In den Zentrumsgebieten wird der Wohnungsmix in Neubauten von 2 bis 3-Zimmerwohnungen dominiert. In den übrigen Gebieten ist der Anteil grösserer Wohnungen deutlich höher. Der Mietzins für eine durchschnittliche 4-Zimmerwohnung in der Stadt Kloten ist ähnlich hoch wie in den Glattaler Gemeinden Wallisellen, Opfikon, Dübendorf und Dietlikon.

Einkommen und Vermögen

Sowohl das mittlere steuerbare Einkommen als auch das Vermögen haben in der Stadt Kloten zwischen 2013 und 2018 leicht zugenommen. Die Verteilung der Steuerpflichtigen nach Klassen des steuerbaren Einkommens resp. Vermögens ist im Betrachtungszeitraum stabil geblieben.

Steinacker

Arbeitsplatzstandort Steinacker

Viele Firmen sind seit Jahrzehnten im Steinacker ansässig und mit ihren Tätigkeiten stark mit der Flughafenregion verbunden. Die Firmen sind hauptsächlich tätig in: Produktion, Handel, Logistik, Gewerbe, Dienstleistung und im geringen Masse in Sport und Gastronomie.

Die Grundstücke im Gebiet Steinacker sind grossmehrheitlich überbaut und im Besitz von ca. 35 verschiedenen Grundeigentümerschaften.

Abb. 6: Steinackerstrasse (Stadt Kloten, 2019)

Die gesamte Industrie- und Gewerbezone Steinacker ist nur zu rund 40% baulich ausgenutzt. Ein Grund für diese tiefe Ausnützung ist, dass die gewerbliche Nutzung flächenintensiv und darum vorwiegend in den Erdgeschossen angeordnet ist. Die Obergeschosse bieten sich zwar für Büronutzungen an, doch die Nachfrage ist seit Jahren gering.

Mit einer Öffnung des Gebiets für die Wohnnutzung kann dieses Potential genutzt werden. Eine geschickt angeordnete Mischnutzung wertet das Gebiet Steinacker auf. Die verschiedenen Nutzungen können voneinander profitieren.

Logistik und Luftfracht

Am Standort Steinacker sind zahlreiche Logistikbetriebe ansässig; dies aufgrund der Nähe zur Luftfracht am Flughafen Zürich und des zentralen und gut erschlossenen Standorts.

Definition Logistik: *«Logistik befasst sich mit der Organisation, Steuerung, Bereitstellung und Optimierung von Prozessen der Güter-, Informations-, Energie-, Geld- und Personenströme entlang der Wertschöpfungskette sowie der Lieferkette.»*[9]

Abb. 7: Operation Centers Flughafen Zürich (www.flughafen-zuerich.ch, 30.11.2020)

«Die Frachtabfertigung am Flughafen Zürich erhöht die Standortattraktivität. Es werden Kapazitäten für die Anlieferung, das Umpacken und den Ab-/Wegtransport von Gütern zur Verfügung gestellt. Erst dadurch können die Unternehmen im näheren und weiteren Umfeld vom intermodalen Güterumschlag, den der Luftfrachtverkehr darstellt, profitieren. Indem der Luftfrachtverkehr grosse Distanzen in kurzer Zeit überwinden kann, vermag er bei weltweit tätigen Unternehmen die arbeitsteiligen Prozesse zu stabilisieren. Dadurch können Produktions- und Wertschöpfungsprozesse enger und kostengünstiger gestaltet werden. Dies wiederum erhöht die Effizienz der Unternehmen und kann mithelfen, ihre Marktposition zu stärken.»[10]

Prüfauftrag Steinacker

Der kantonale und regionale Richtplan definieren den Rahmen für die räumliche Entwicklung der Gemeinden. Das Gebiet Steinacker ist im regionalen Richtplan Glattal dem Mischgebiet zugeordnet. Da es sich heute um ein reines Arbeitsplatzgebiet handelt, ist es als Transformationsgebiet bezeichnet. Es ist eine urbane Mischnutzung durch die Stadt Kloten zu prüfen.[11]

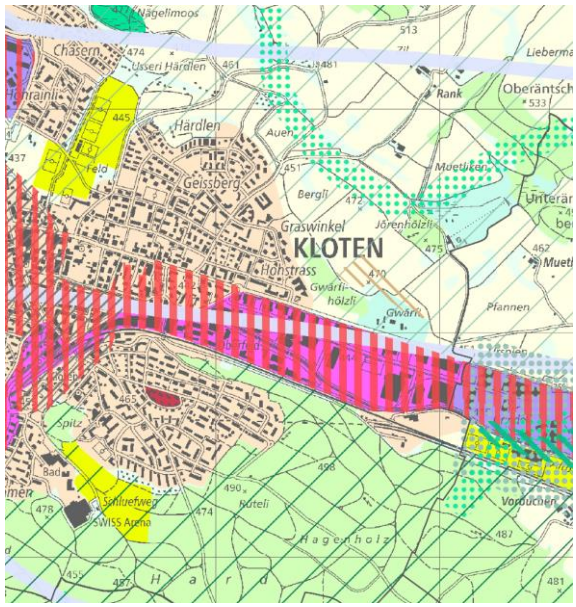


Abb. 8: Regionaler Richtplan (www.zpg.ch, 30.11.2020)

[9] Kanton Zürich: Logistikstandortkonzept Kanton Zürich. Zürich, 2013.

[10] Flughafen Zürich AG: Volkswirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Zürich. Schlussbericht. Basel: INFRAS, 2013.

[11] Zürcher Planungsgruppe Glattal: Regionaler Richtplan Glattal. (Richtplantext. Beschluss des Regierungsrates Nr. 123 vom 14. Februar 2018.) Zürich, 2018.

Vision Steinacker

In den Jahren 2018/19 wurde im Rahmen eines partizipativen Prozesses eine gemeinsame Vision für das Gebiet Steinacker erarbeitet. Es wirkten unter Federführung des Stadtrats betroffene Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer sowie Personen aus Industrie, Gewerbe, Logistik, Politik, Verwaltung und Planungsträgern mit. Die Vision skizziert das Gebiet Steinacker als einen urbanen Stadtteil von Kloten, wo gearbeitet und gewohnt wird. Die wichtigsten Voraussetzungen hierfür sind die Verbesserung der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr, die Aufwertung des Freiraums und eine qualitativ hochwertige Entwicklung der Mischnutzung und der Stadt- und Freiräume.

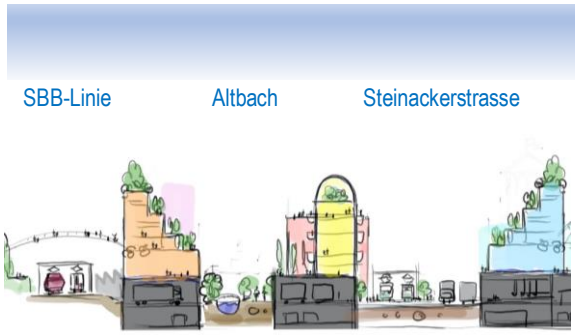


Abb. 9: Querschnitt Steinacker, Vision (Stadt Kloten 2019: 11)

Vision: *«Der Steinacker ist ein belebtes Stadtquartier, das vielfältig und bunt ist, an manchen Orten laut, an anderen ruhig und Angebote für Sport und Erholung bietet. Das Quartier hat Qualitäten im Innern und ist mit den umliegenden Stadtteilen und Naherholungsräumen vernetzt. Der Freiraum macht das Gebiet besonders und verleiht ihm Struktur und Identität. Der Steinacker entwickelt sich aus dem Bestand. Es ist ein Ort, wo sich industriell-gewerbliche Betriebe weiterentwickeln und Neues Platz findet. Vielfalt und Zusammenleben werden beispielhaft gelebt. Im Steinacker wird ein zukunftsweisender Umgang mit Verdichtung, Mischnutzung und Nutzungskonflikten aufgezeigt. Die Nähe zu den vielen Arbeitsplätzen und die guten Verkehrsverbindungen mit Stadtbahn und Velo helfen, zusätzlichen Strassenverkehr zu vermeiden.»*[12]

Abb. 10: Vision Steinacker (Stadt Kloten 2019: Titelbild)

[12] Stadt Kloten (Hrsg.): Vision Steinacker, Kloten. Kloten, 2019.

Gesamtprojekt Glattalbahn

Flughafen Zürich bis Grindel Bassersdorf

Das Verkehrssystem in der Region Kloten stösst an seine Grenzen. Zunehmende Staustunden und starke Belastungen durch Lärm und Luftverschmutzung sind die Folgen davon. Die Mobilitätsbedürfnisse nehmen weiter zu. Das Glattal gehört zu den wachstumsstärksten Regionen im Kanton Zürich. Die Bevölkerungszahl steigt und in der Flughafenregion entstehen tausende von Arbeitsplätzen. Diese Entwicklung ist mit zusätzlichen Pendlerströmen verbunden. Im Weiteren sind der Flughafen Zürich und die Stadt Kloten durch Hochwasser des Altbachs gefährdet.

Den drei Herausforderungen will der Kanton Zürich mit einem Gesamtpaket begegnen:

- Verlängerung der Glattalbahn
- Ausbau Velo- und Fusswege (Velohauptverbindung)
- Verbesserung Hochwasserschutz / Aufwertung Altbach

Die räumliche Nähe und die Abhängigkeiten dieser drei Teilprojekte bedingen eine gemeinsame Bearbeitung. Die Verkehrsbetriebe Glattal AG (VBG) ist im Auftrag des Kantons verantwortlich für die gemeinsame Planung. Der Baustart ist ab 2026 vorgesehen. Die Bauarbeiten werden ca. vier Jahre dauern. Die 3,5 Kilometer lange Stadtbahn und die mehrheitlich parallel dazu geführte Velohauptverbindung wird den Flughafen Zürich mit dem Klotener Stadtzentrum und dem Steinacker-Quartier verbinden.[13]

Verlängerung Glattalbahn

Die bestehende Glattalbahn verbindet die Städte Dübendorf, Wallisellen, Zürich, Opfikon-Glattbrugg und Kloten. Die Verlängerung der Glattalbahn ab Zürich Flughafen bis Grindel Bassersdorf ist eine weitere Etappe zur besseren Erschliessung der Flughafenregion durch den öffentlichen Verkehr. In einer nächsten Etappe soll die Glattalbahn bis zum Bahnhof Bassersdorf verlängert werden.

Abb. 11: Gesamtprojekt Glattalbahn (www.vbg.ch, 30.11.2020)

[13] vgl. www.glattalbahn.ch (13.5.2020)

Identität

Herleitung

In den Prozessen zur Erarbeitung der Vision und des Entwicklungskonzepts Steinacker wurde die heutige und zukünftige Gebietsidentität geschärft und miteinander verknüpft. Das zentrale Versprechen *«Arbeiten und Wohnen im dynamischen Gewerbegebiet am Flughafen»* fasst das Ergebnis zusammen. Neue Nutzungen – wie beispielsweise das Wohnen – kommen zum ansässigen Gewerbe dazu.

Stärken und Schwächen
Es besteht ein enger Zusammenhalt unter den Betrieben und eine starke Verwurzelung in Kloten. Eine grosse Vielfalt in den Branchen, der Eigentümerstruktur und den Firmengrössen zeichnet das Gebiet Steinacker aus. Veränderungsbereitschaft und fortschrittliches Denken und Handeln sind stark spürbar. Die Nähe zum Flughafen bringt internationales Flair, gute Erschliessung und kurze Wege.

Das Erscheinungsbild wirkt heute etwas profillos und zufällig. Die bauliche Entwicklung stagniert. Das übergeordnete Verkehrsnetz ist in den Hauptverkehrszeiten teilweise überlastet. Dadurch entstehen Schleichverkehr und Rückstau im Gebiet.

Potentiale
Die Ansiedlung neuer Arbeitsplätze und zusätzlicher Einwohnerinnen und Einwohner im Gebiet Steinacker wird durch die Flughafennähe, die Weltoffenheit, die starke Prosperität und Vernetzung in der Region begünstigt.

Die Mobilitätsfreiheiten sind heute schon gross und können durch neue Mobilitätsformen erweitert werden. Die Stadt der kurzen Wege, wo vieles nahe beieinanderliegt, bietet Chancen für urbane Mobilitätsformen.

Zielgruppen
So heterogen wie sich das Gebiet Steinacker heute präsentiert, sind auch die Zielgruppen. Da sind einerseits die bestehenden Eigentümerinnen und Eigentümer, Firmeninhaberinnen und -inhaber, Mieterinnen und Mieter, Arbeitnehmende, Verkehrsbetriebe sowie Politik und Verwaltung. Andererseits kommen durch die Transformation zusätzliche Anspruchsgruppen wie Investoren, Mobilitätsanbieter, Freizeitanbieter, Zuzügerinnen und Zuzüger etc. dazu. Die Identität des Gebiets Steinacker bindet die unterschiedlichen Bedürfnisse in seinem Leistungsversprechen ein.

Wettbewerber und Differenzierung
Grosse Entwicklungsgebiete lassen sich in die folgenden drei Kategorien einteilen:

1. von der grünen Wiese zum Wohn- und Dienstleistungsgebiet (z.B. Richti-Areal Wallisellen, Glattpark Opfikon, Glasi-Areal Bülach etc.)
2. vom Industrie- und Gewerbegebiet zum Wohn- und Dienstleistungsgebiet (z.B. Sihlcity Zürich, Zürich Nord, SIG-Areal Neuhausen etc.)
3. vom Industrie- und Gewerbegebiet zum Mischnutzungsgebiet (z.B. Dreispitz-Areal Basel, Neuhegi-Grüze Winterthur, Leutschenbach Zürich etc.)

Das Gebiet Steinacker ist der Kategorie 3 zuzuordnen. In dieser Kategorie gibt es noch wenige Beispiele in der Schweiz. Im Zusammenhang mit der Innenentwicklung wird jedoch die Mischnutzung in bestehenden Industrie- und Gewerbegebieten zukünftig eine bedeutende Rolle spielen.

Identität und Kommunikationsversprechen

Die Nähe zum Flughafen Zürich bildet den Kern der Entwicklungsmöglichkeiten des Gebiets Steinacker. Sie bringt internationales Flair und damit das typische Grossstadt-Gefühl. In dieser dynamischen Atmosphäre soll sich der Standort weiterentwickeln, ohne seinen heutigen Charakter zu leugnen: Die DNA des Gewerbe- und Industriegebiets ist vielmehr der Nährboden, auf welchem neue Wohn- und Arbeitsformen entstehen.

Seit Jahren ansässige und verankerte Gewerbe- und Industriebetriebe aus unterschiedlichen Branchen profilieren das Gelände als lebendiges Gebiet, in welchem Austausch, Vernetzung und Zusammenarbeit unter den Betrieben eine Selbstverständlichkeit ist. Veränderungsbereite und fortschrittliche Unternehmer sind die Treiber möglicher Entwicklungen.

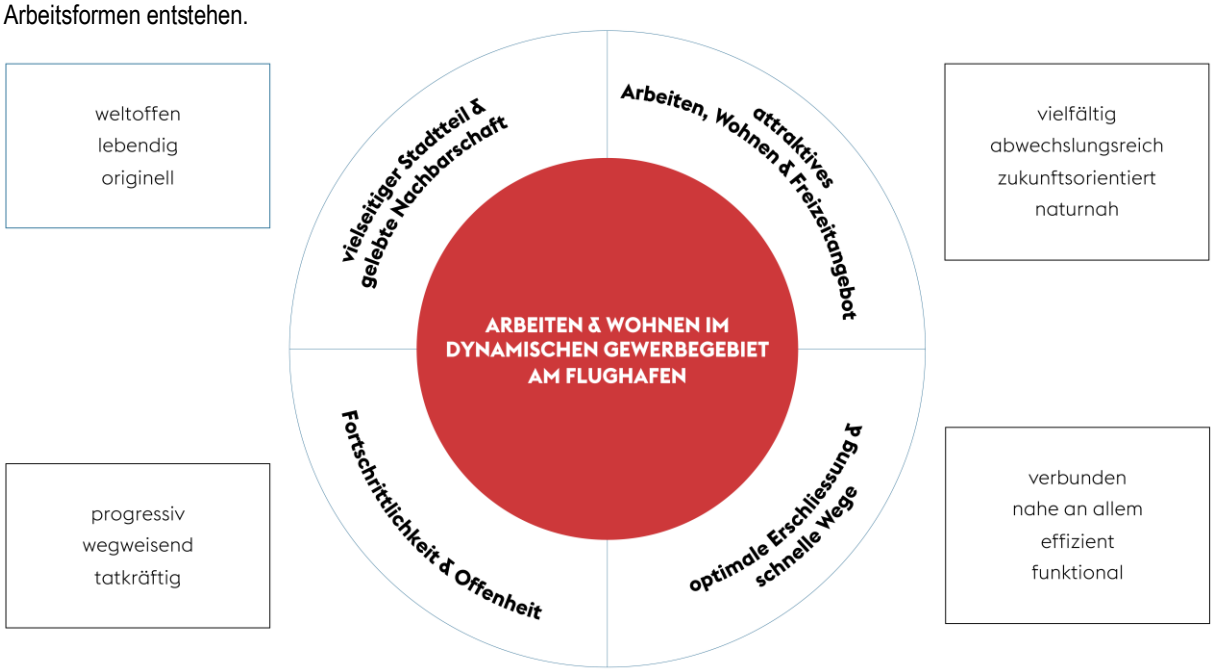


Abb. 12: Kommunikationsversprechen (Brandpulse, 2021)

Vielseitiger Stadtteil & gelebte Nachbarschaft
Zum geplanten Wandel trägt eine kulturell diversifizierte Zusammensetzung der Klotener Bevölkerung bei. Die weltoffene Haltung der Einwohnerschaft verhilft neuartigen Ideen zum Leben: Neue Wohnformen, neue Arten von Gewerbe, aber auch neue Arbeitskonzepte entstehen. Gemeinsam wird so ein lebendiger Stadtteil entwickelt, in welchem das Thema Nachbarschaft aktiv lebt.

Fortschrittlichkeit & Offenheit
Durch die Integration von Wohnnutzung in das bestehende Gewerbegebiet werden Synergien möglich. Dank progressivem und tatkräftigem Entwickeln neuer Wohnformen wird der Stadtteil zum wegweisenden Beispiel für eine urbane Zukunft. Dabei nimmt das Gebiet Steinacker seine ökologische Verantwortung als CO_2-neutrales Gebiet war.

Attraktives Arbeiten, Wohnen & Freizeitangebot
Die Vielfältigkeit des Gebiets Steinacker mit seinen unterschiedlichen Organisations- und Wohnformen ist für seine Nutzer und Nutzerinnen attraktiv. Denn hier ist abwechslungsreiches und zukunftsorientiertes Arbeiten und Wohnen möglich. Die unmittelbare Nähe zu Erholungsgebieten und Freizeitangeboten sorgt für das Beste aus zwei Welten: Ein stadtähnliches Leben mit der Natur vor der Türe.

Optimale Erschliessung & schnelle Wege
Hier wird die Idee der «15 minutes city» Wirklichkeit. In sieben Minuten ist man mit Bahn oder Velo am Flughafen, in kürzester Zeit mit Bahn oder Privatverkehr in den Städten Zürich und Winterthur sowie auf neuen Velowegen in den Naherholungsgebieten. Die Bewegungsfreiheiten und Vernetzungsmöglichkeiten machen das Arbeiten und Leben praktisch, effizient und funktional.

Ziele

Es werden mit der Transformation des Industrie-, Gewerbe- und Logistikgebiets Steinacker die folgenden Zielsetzungen verfolgt:

Entwicklung
Die Gebietsentwicklung erfolgt partnerschaftlich zwischen den Grundeigentümerschaften, der IG Steinacker, der Stadt Kloten und der Verkehrsbetriebe Glattal AG (VBG).

Der Dialog in der Nachbarschaft und die Planung in Entwicklungszellen vergrössert den Handlungsspielraum für gute Lösungen und sichert Qualitäten.

Nutzung
Die bestehenden Nutzungen (Industrie, Gewerbe und Logistik) und ihre Funktionsweisen sind weiterhin gewährleistet. Die neue Mischnutzung funktioniert in Koexistenz.

Die zukünftige Bewohnerschaft trägt zur Stabilität einer guten sozialen Durchmischung in der Stadt Kloten bei.

Die planungsbedingte Mehrwertabgabe wird primär in die öffentliche Infrastruktur (z.B. Plätze, Parks, Wege etc.) im Gebiet investiert.

Stadtraum
Der Stadtraum ist qualitativ hochwertig und auf die verschiedenen Nutzungen und Entwicklungsschritte abgestimmt.

Der Freiraum bildet den «Kitt» und ist damit das verbindende Element im heterogenen Gebiet Steinacker.

Umwelt
Im Sinne der Nachhaltigkeit haben in der Gebietsentwicklung ökologische, stadtklimatische und energetische Aspekte sowie ein effektiver Lärmschutz eine hohe Bedeutung.

Mobilität
Die Strassenkapazitäten sind primär denjenigen Nutzungen vorbehalten, die auf den motorisierten Verkehr angewiesen sind (Industrie, Gewerbe und Logistik).

Das Mobilitätbedürfnis der Bewohnerschaft wird durch den öffentlichen Verkehr, zu Fuss oder mit dem Velo, vielfältigen Sharing-Angeboten und neuen Mobilitätsformen befriedigt.

Abb. 13: Mischnutzung Überbauung Kalkbreite, Zürich (www.wbs.admin.ch, 18.5.2020)

Abb. 14: Visualisierung Glattalbahn Grindel, Bassersdorf (www.glattalbahn.ch, 18.5.2020)

Prinzipien

Die Prinzipien A bis Z sind die gemeinsamen «Spielregeln» der öffentlichen Hand, der IG Steinacker und der Grundeigentümerschaften für die Gebietsentwicklung Steinacker. Damit steuern sie zusammen die Entwicklung und sichern die erforderlichen Qualitäten.

Die Prinzipien sind zukunftsgerichtet und ermöglichen eine rollende Planung und Entwicklung des Gebiets Steinacker. Sie gewährleisten Kontinuität über die Zeit.

Die Sicherstellung der Prinzipien erfolgt in den formellen Planungsinstrumenten (Bau- und Zonenordnung, Gestaltungsplanungen, Sonderbauvorschriften etc.), in Konkurrenzverfahren (z.B. Studienaufträge, Wettbewerbe usw.) und in privatrechtlichen Verträgen.

Die Umsetzung der Prinzipien erfolgt bei der Realisierung von Arealentwicklungen, Neubauten, Umnutzungen und Sanierungen sowie Infrastrukturanlagen. In diesen Projektentwicklungen ist der Nachweis zu erbringen, wie die Prinzipien umgesetzt werden. Dabei sind die örtlichen Gegebenheiten, die geplanten Nutzungen, die Projektgrösse etc. zu berücksichtigen. Die Prinzipien gelten somit als Beurteilungskriterien.

Steinacker ABC

Thema	Prinzip	Seite
Entwicklung	A – E	13
Nutzung	F – J	14
Stadtraum	K – R	16
Umwelt	S – U	18
Mobilität	V – Z	18

Nachfolgende Abbildungen: Jonas Reber, 2021

Entwicklung

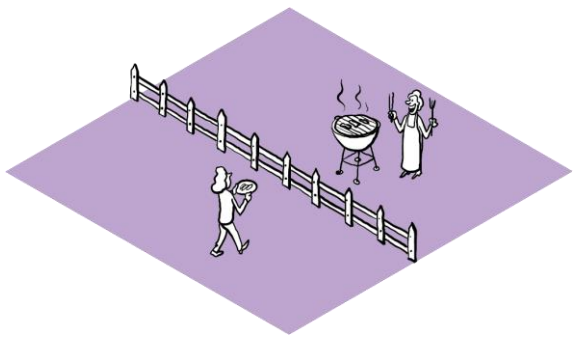
A. Gemeinsam entwickeln

Die Gebietsentwicklung ist ein gemeinsamer, lernender Prozess aller Beteiligten (öffentliche Hand, IG Steinacker, Grundeigentümerschaften, Unternehmungen, Investoren usw.).

Die Beteiligten pflegen einen regen Austausch. Sie kommunizieren transparent und zeitnah. Aus Konflikten wird gelernt und es resultieren Lösungen.

Die IG Steinacker vertritt die Interessen der Grundeigentümerschaften (Mitglieder) im Gebiet.

B. Nachbarschaft

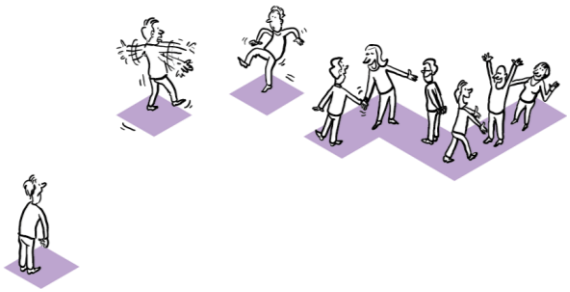


Nachbarschaft wird im Gebiet aktiv gelebt. Es geht dabei um eine «Geisteshaltung». Die angrenzenden Nachbarn werden im Speziellen bei Arealentwicklungen partizipativ einbezogen.

Bei Arealentwicklungen wird die nachbarschaftliche Situation (Nutzung, Erschliessung, Emissionen, Planungsabsichten etc.) von Anfang an einbezogen. Damit werden grösstmögliche Rücksichtnahmen, Abstimmungen und Synergieeffekte erzielt.

Fortsetzung Entwicklung

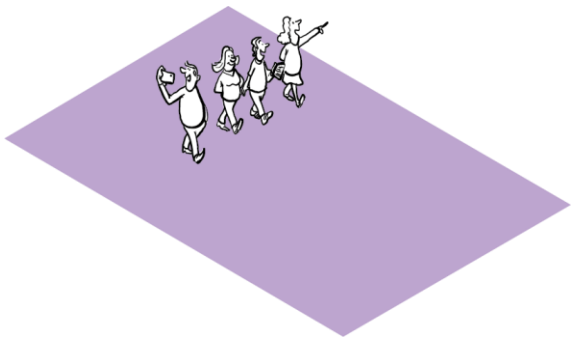
C. Entwicklungszellen



«Kleinere Parzellen» werden – nach Möglichkeit – für eine gemeinsame Entwicklung räumlich zusammengefasst. Die Entwicklung in Zellen vergrössert den Handlungsspielraum für gute städtebauliche Lösungen, eine bessere Anordnung der Nutzungen, höhere Qualitäten im Aussenraum, gemeinsame Erschliessungen, den Lärmschutz etc.

Die Grundeigentümerschaften schliessen sich für die Konzepterstellung (Studien etc.) zusammen. Die Projektierung und die Realisierung kann auch unabhängig voneinander und etappiert erfolgen.

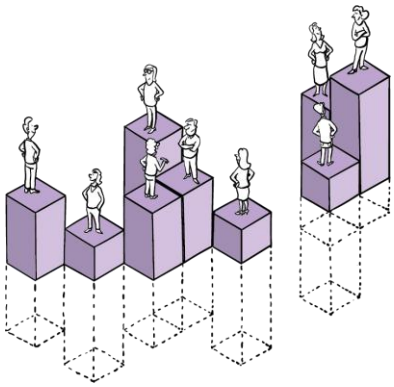
D. Qualitätssicherung



Zur Qualitätssicherung der baulichen Entwicklung und deren Auswirkungen im Gebiet wird ein Begleitgremium mit Vertretern der öffentlichen Hand und der IG Steinacker sowie Fachexperten eingesetzt. Das Begleitgremium begleitet und prüft Arealentwicklungen hinsichtlich des qualitativen und quantitativen Beitrags zur Gebietsentwicklung und deren Verträglichkeit mit den bestehenden Nutzungen.

Bei grösseren Arealentwicklungen (exkl. Erweiterung bestehender Betriebe) ist zur Qualitätssicherung ein qualifiziertes Verfahren durchzuführen.

E. Chancen-Gerechtigkeit



Die Gebietsentwicklung lebt von den unterschiedlichen Geschwindigkeiten. Es bestehen für die Grundeigentümerschaften in allen Entwicklungsschritten ähnliche Möglichkeiten. So profitieren sie – unabhängig vom Zeitpunkt der Realisierung ihrer Projekte – in vergleichbarer Weise von der Gebietsentwicklung.

Die Mittel zur Gleichbehandlung sind namentlich der Mehrwertausgleich, die Bau- und Zonenordnung und privatrechtliche Verträge zwischen den Beteiligten.

Nutzung

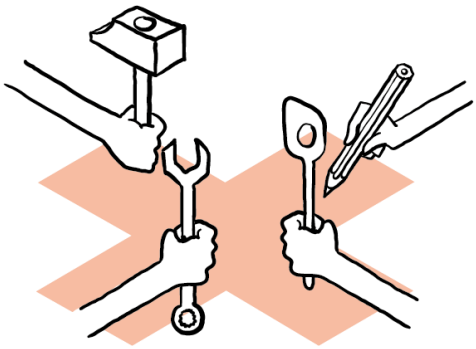
F. Grundlage

Die ansässigen Firmen sind das Fundament der Gebietsentwicklung. Sie sind ein zentraler Bestandteil der heutigen und zukünftigen Mischnutzung.

Bei Arealentwicklungen ist mindestens der in der Bau- und Zonenordnung festgelegte Gewerbeanteil zu realisieren. Gewerbeanteile können räumlich konzentriert angeordnet oder auf benachbarte Grundstücke transferiert werden.

Fortsetzung Nutzung

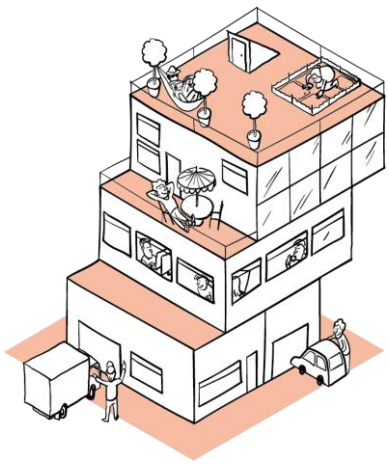
G. Vielfalt



Die Durchmischung von Nutzungen im Gebiet ist Programm der Entwicklung.

Die neuen Nutzungen (z.B. Wohnen) haben auf die bestehenden Nutzungen angemessen Rücksicht zu nehmen. In der Anordnung der verschiedenen Nutzungen wird die grösstmögliche Koexistenz angestrebt.

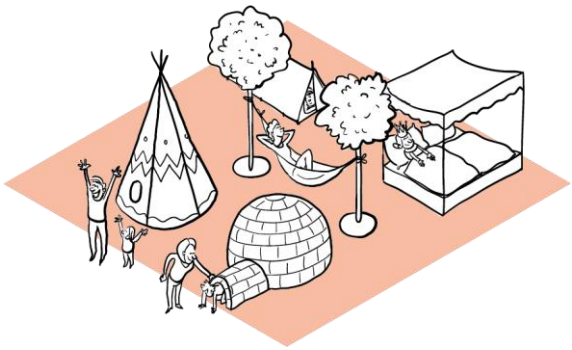
H. Stapelung



Unterschiedliche Nutzungen sind vorzugsweise vertikal zu stapeln. In begründeten Fällen können sie nebeneinander angeordnet werden. Die Stapelung erzeugt lebendige Orte, da die Gebäude bis zu 7 Tage x 24 h genutzt werden. Vielfalt wird gelebt und kann erlebt werden.

Industrie, Gewerbe, Logistik und publikumsorientierte Nutzungen sind auf Erdgeschosse angewiesen. Büro- und Wohnnutzungen können in den oberen Etagen angeordnet werden. Die Stapelung ermöglicht bestehende Gewerbeliegenschaften mit neuen Nutzungen zu ergänzen.

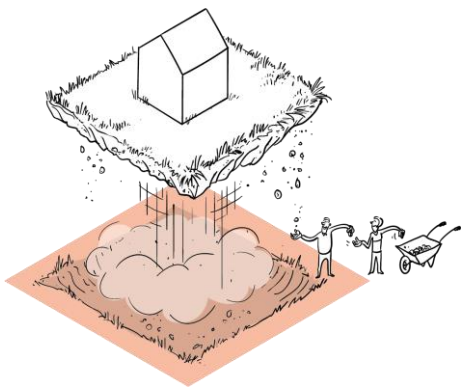
I. Wohnqualität



Es sind vielfältige und hochwertige Qualitäten in den Bebauungen und Freiräumen zu schaffen.

Ein vielfältiges Wohnraumangebot und verschiedene Wohnformen fördern die soziale Durchmischung. Es ist ein angemessener Anteil an Familienwohnungen zu realisieren. Ein funktionierender Lärmschutz trägt zur Wohnqualität bei. Jede Wohnung hat einen Aussenraum im Form von Sitzplatz, Balkon etc. Orte der Begegnung erlauben Interaktionen zwischen der Bewohnerschaft.

J. Mehrwertausgleich

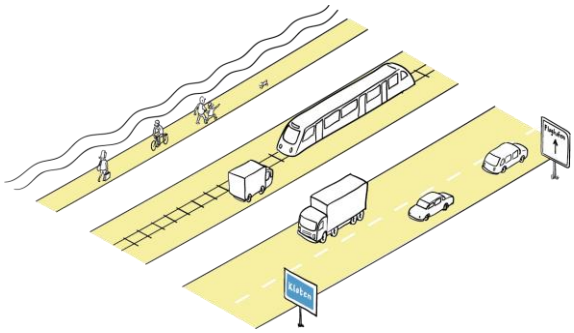


Die Mehrwertabgabe ist auf kommunaler Stufe in der Bau- und Zonenordnung (BZO) festgelegt. Sie stützt sich auf das kantonale Mehrwertausgleichsgesetz (MAG).

Die Mehrwertabgabe wird bei einer neuen Überbauung (Baufreigabe) sowie bei der Veräusserung eines Grundstücks fällig (vgl. MAG §10). Die Gelder aus der Mehrwertabgabe werden auch für die Gebietsaufwertung und ev. zur Förderung von genossenschaftlichem Wohnungsbau eingesetzt. Auch mit städtebaulichen Verträgen kann der Mehrwertausgleich geregelt werden.

Stadtraum

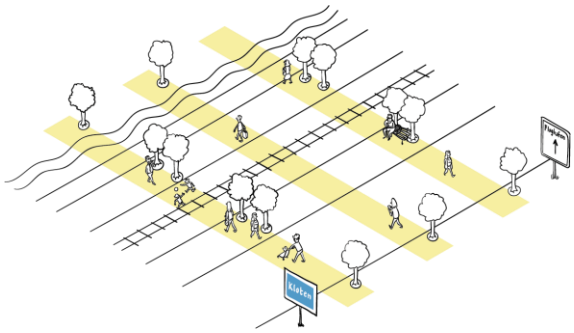
K. Längsachsen



Die Längsachsen sind schnelle Verbindungen für Personen und Güter ins Stadtzentrum, zum Flughafen Zürich und in die Region.

Die Bassersdorferstrasse ist eine kantonale Hauptverkehrsstrasse. Die Steinackerstrasse dient der Gebietserschliessung und der Glattalbahn als Trassee. Die Oberfeldstrasse ist eine Erschliessungsstrasse mit gewerblichem Charakter. Die Velohauptverbindung ist eine effiziente und schnelle Route, auch für zu Fussgehende. Sie führt entlang des Natur- und Erholungsraums des Altbachs.

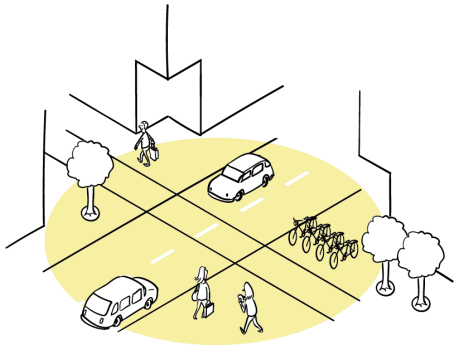
L. Querverbindungen



Die Sprossen (Querverbindungen) spannen sich zwischen den Längsachsen auf und bilden mit diesen das Freiraumgerüst. Sie gewährleisten eine feinmaschige Durchwegung für den Fuss- und Veloverkehr und können einen Pufferraum zwischen den verschiedenen Nutzungen bilden.

Die Sprossen sind begrünt, dienen auch dem Aufenthalt und sind auf die ÖV-Haltestellen und die Naherholungsgebiete ausgerichtet. Die exakte Lage und die Ausgestaltung der Sprossen werden bei Arealentwicklungen definiert.

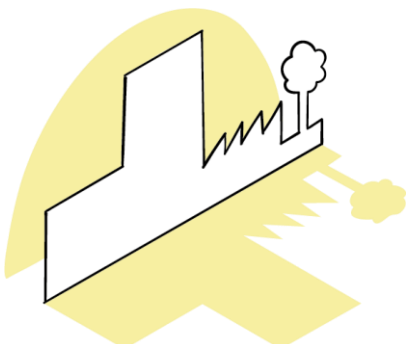
M. Kristallisationspunkte



Kristallisationspunkte sind Orte wie Plätze, Haltestellen und Kreuzungen, die u.a. aus den Längs- und Querverbindungen resultieren. Sie weisen eine hohe Öffentlichkeit auf. Gebäude und deren Nutzungen sind auf die Kristallisationspunkte auszurichten.

An diesen Orten sind Mischnutzungen vorzusehen und insbesondere sind die Nahversorgung, Sharing-Angebote etc. in die Neubauten zu integrieren. Die Sockelgeschosse sind überhöht, um langfristig eine hohe Flexibilität in der EG-Nutzung zu gewährleisten.

N. Steinacker-Silhouette

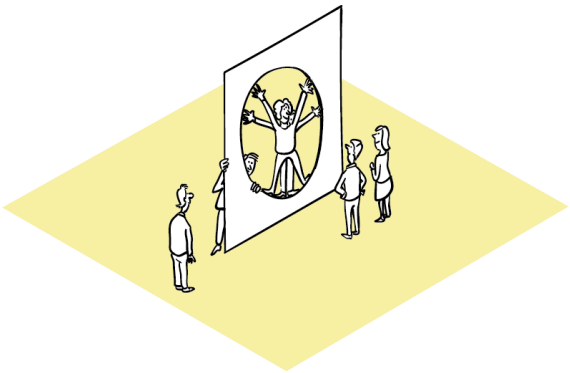


Das städtebauliche Prinzip beinhaltet die Bildung einer Steinacker-Silhoutte (Höhenstaffelung). Die heutigen Gewerbebauten weisen in der Regel Gebäudehöhen von ca. 12 Meter auf. Diese Höhe wird in den Neubauten als drei- bis viergeschossiger «Sockelbau» übernommen.

Punktuell können Gebäudeteile bis ca. 20 Meter hoch erstellt werden. Mit Gestaltungsplanungen können städtebauliche Merkpunkte, beispielsweise im Bereich von Haltestelle, in Abstimmung mit dem Sicherheitszonenplan des Flughafens, höher als 20 Meter entstehen.

Fortsetzung Stadtraum

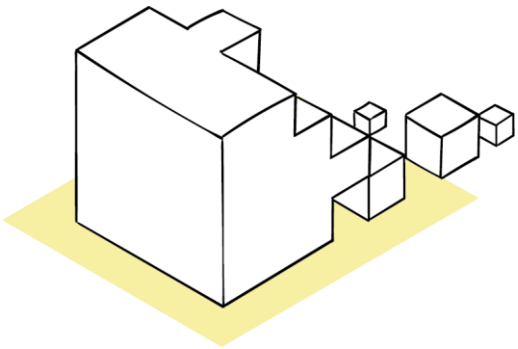
O. Menschlicher Massstab



Gebäude und Freiräume haben eine dem menschlichen Massstab angepasste Körnigkeit und Gliederung aufzuweisen. Sichtbezüge von innen nach aussen und im Freiraum schaffen Orientierung, Interaktionen und soziale Kontrolle.

Der menschliche Massstab ist vor allem bei dichten, gemischt genutzten Arealen in der Anordnung, Ausbildung und Gestaltung von Bauten, Anlagen und Freiräumen zu berücksichtigen.

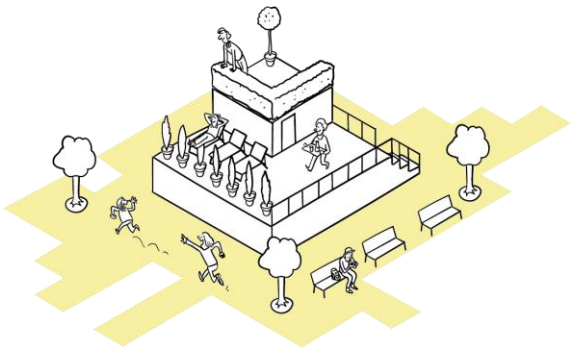
P. Kanten



Harte städtebauliche Kanten sind gegenüber der verkehrsorientierten Bassersdorferstrasse und der nutzungsorientierten Steinackerstrasse vorzusehen. Harte Kanten weisen eine eher geschlossene Bauweise auf, so dass ruhige strassen- und lärmabgewandte Innen- und Aussenbereiche entstehen.

Weiche städtebauliche Kanten sind gegenüber von Fuss- und Velowegen sowie Landschaftselementen (z.B. Altbach) auszubilden. Bebauungen haben eine «Verzahnung» mit dem angrenzenden Natur- und Erholungsraum Altbach zu bilden.

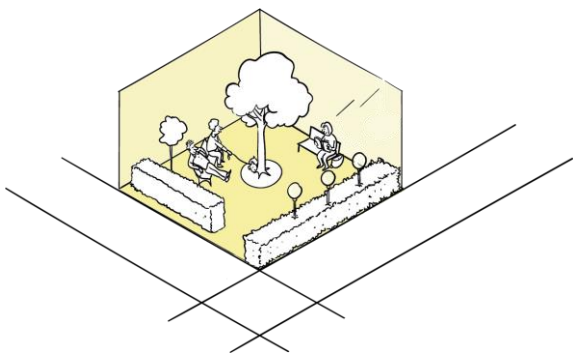
Q. Freiräume



Es sind qualitativ hochwertige und vielfältige Aussen- und Aufenthaltsräume zu schaffen. Sie sind in private, halbprivate und öffentliche Bereiche zu strukturieren. Ein besonderes Augenmerk gilt den Strassenräumen, wo eine Konzeption von Fassade zu Fassade nötig ist.

Flachdächer sind in der Regel in das Aussenraumkonzept einzubeziehen, stark zu begrünen und für die Bewohnerschaft nutzbar zu machen. Partiell sind auch öffentlich zugängliche Flachdächer vorzusehen. Eine Abstimmung mit der Anordnung von Photovoltaik-Anlagen ist nötig.

R. Hybride Zwischenräume

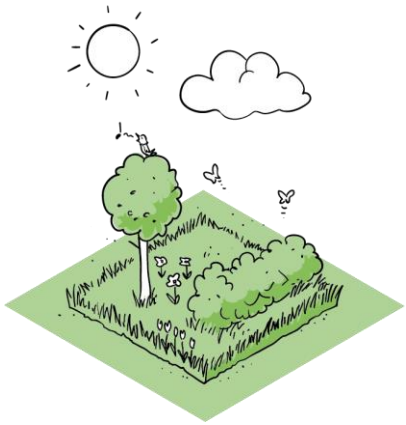


Räume zwischen den Gebäuden und den Strassen bzw. Wegen sind vor allem in den gemischt genutzten Gebieten einladend zu gestalten. Dank ihren Aufenthaltsqualitäten laden sie Bewohnerschaft und Arbeitnehmende zum Verweilen ein und beleben so das Quartier.

Zwischenräume können private, halbprivate oder öffentliche Vorzonen aufweisen. Sie sind von der Strasse her gut einsehbar und zugänglich, so dass soziale Interaktionen möglich sind.

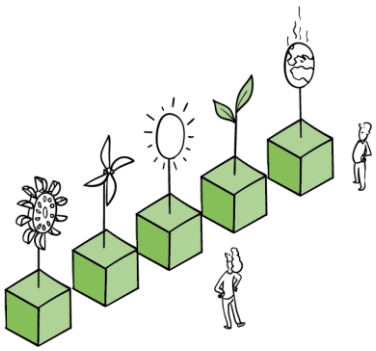
Umwelt

S. Ökologie & Klima



Die Begrünung reduziert die Stadthitze, trägt zur Biodiversität bei und schafft angenehme Wohn-, Arbeits- und Aufenthaltsqualitäten. Auf dem Sockelbau erfolgt eine intensive Begrünung und nutzbare Aussenräume. Auf den höheren Gebäudeteilen entstehen Dachgärten, Photovoltaik-Anlagen mit extensiver Begrünung und öffentliche Aussichtspunkte. Jeder Neubau hat abgestimmt auf die Ausrichtung und die Nutzungen in der Regel mindestens eine begrünte Fassade.

T. Energie



Die Energieversorgung erfolgt für Neubauten und bei Heizungsersatz CO_2 neutral (erneuerbare Energien). Sofern ein Nahwärmeverbund im Gebiet vorhanden ist, sind Neubauten daran anzuschliessen. Dachflächen sind abgestimmt auf deren Nutzung für die Photovoltaik zu nutzen. Die Stromversorgung im Gebiet schliesst den Ausbau von Photovoltaik und den künftigen Bedarf an Elektroladeinfrastruktur für die Elektromobilität mit ein. Das Prinzip der Kreislaufwirtschaft wird im Bau- und Immobiliensektor verfolgt (Madaster-System).

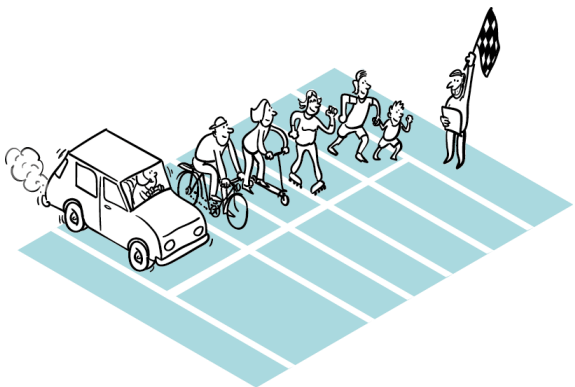
U. Vorsorge

Neue Nutzungen berücksichtigen den nachbarschaftlichen Bestand und dessen Emissionen und müssen entsprechend darauf reagieren.

Die Lärmproblematik ist innerhalb der Nachbarschaft konzeptionell zu lösen und es sind entsprechende Massnahmen zu realisieren. Priorität haben Massnahmen am Gebäude (Grundrisse, Balkone, Laubengänge etc.). Der Fokus liegt neben der Einhaltung der gesetzlich geregelten Lärmgrenzwerte auf einem faktischen Lärmschutz.

Mobilität

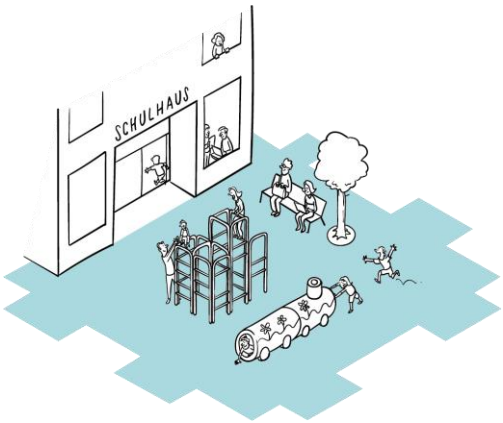
V. Siedlungs- und Verkehrsentwicklung



Die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sind laufend aufeinander abzustimmen. Jede Arealentwicklung erbringt diesen Nachweis. Bei der Wohnnutzung wird die Mobilität grossmehrheitlich mit dem öffentlichen Verkehr, Fuss- und Veloverkehr abgewickelt. Die individuelle Mobilität erfolgt fossilfrei. Die Wohnnutzung ist an Lagen zu situieren, die gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen und an das Fuss- und Velowegnetz angebunden sind.

Fortsetzung Mobilität

W. Investitionen der öffentlichen Hand



Bund und Kanton investieren mit dem Gesamtprojekt (Glattalbahn, Velohauptverbindung und Hochwasserschutz Altbach) rund 440 Millionen Franken in die Gebietserschliessung und werten das Gebiet massgeblich auf.

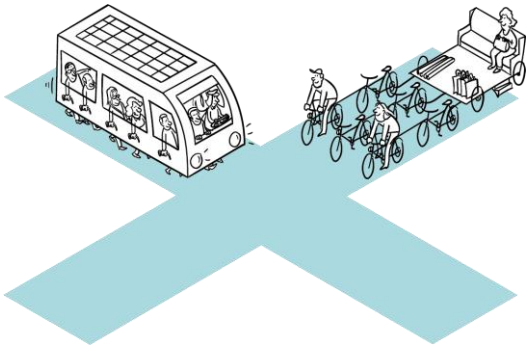
Die Stadt Kloten baut die öffentliche Infrastruktur aus; insbesondere ist die Erstellung von Schulraum nötig.

X. Investitionen von Privaten

Im Rahmen von Arealentwicklungen wird die Infrastruktur vor Ort ergänzt: Plätze, Pocket-Parks, Wege, Veloparking, Sharing-Angebote etc.

Die Finanzierung der feinmaschigen Infrastrukturanlagen erfolgt einerseits durch private Investitionen und andererseits bei Bauten und Anlagen, die einen hohen öffentlichen Nutzen aufweisen, aus Geldern der Mehrwertabgabe.

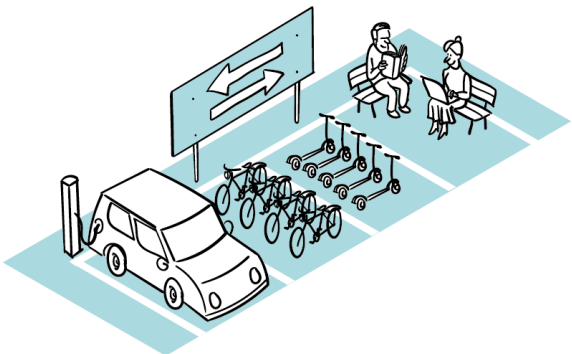
Y. Neue Mobilität



Eine Mischung von öffentlichem Verkehr, Fuss- und Veloverkehr, Sharing-Angeboten und neuen Mobilitätsformen bietet eine moderne und fossilfreie Mobilität als integrale Dienstleistung im Quartier an. Anstelle der individuell organisierten Mobilität im eigenen Auto tritt ein attraktiveres, alternatives und flexibles Mobilitätsangebot. Diese neue Mobilität entlastet den klassischen Strassenverkehr und verbessert die Lebensqualität im Quartier.

Zur Förderung vielfältiger Mobilitätsformen werden für neue Arealentwicklungen Anreizsysteme und regulatorische Massnahmen (z.B. Parkplatzreglement, Mobilitätsmanagement, Fahrtenmodell etc.) eingesetzt.

Z. Sharing-Angebote



Im ganzen Gebiet ist ein vielfältiges und gut ausgebautes Sharing-Angebot zu etablieren.

Die Flächen für Sharing-Angebote aller Art sind in den Bauprojekten an zentralen Orten einzuplanen (Haltestellen, Plätze, Kristallisationspunkte, Arealzugänge etc.).

Entwicklung

Prozessgestaltung

Entwicklungsoptionen

Mit der Transformation des Gebiets Steinacker wird die Ansiedlung einer Mischnutzung angestrebt. Die Transformation gewährleistet den Bestand und die Weiterentwicklung bestehender Nutzungen. Daraus ergeben sich für die Grundeigentümerschaften die folgenden Optionen:

- Bestandesliegenschaft weiter betreiben
- Bestandesliegenschaft Aufstocken oder Anbauen
- Umnutzung der Bestandesliegenschaft
- Neubaut(en) mit gleicher, ähnlicher oder anderer Nutzung wie bisher erstellen

In den ersten Jahren nach Inkrafttreten der Umzonung sind grosse Entwicklungen nötig, damit ein kritisches Mass an einer Nutzungsdurchmischung erreicht werden kann. Dies ist nötig, damit sich die Investitionen in die Infrastruktur lohnt und im Gebiet die angestrebte Nutzungsvielfalt «zu spielen beginnt».

Planerische Grundlagen

Die Bau- und Zonenordnung regelt die baurechtlichen Eckwerte für die genannten Entwicklungsoptionen. Mit Arealüberbauungen oder Sondernutzungsplanungen kann sich der Handlungsspielraum erweitern.

Qualitätssicherung

Für anspruchsvolle Entwicklungen, insb. im Zusammenhang mit einer Mischnutzung (inkl. Wohnen), sind qualitätssichernde Instrumente vorgesehen. Diese sind einerseits im Planungsrecht zu finden und andererseits erfolgt eine Unterstützung durch ein Begleitgremium. Das Begleitgremium ist «Hüterin der qualitativen Entwicklung» im Gebiet Steinacker (vgl. Entwicklungsprinzip D. Qualitätssicherung).

Entwicklungszellen

Zweck

Die Konzeption einer baulichen Entwicklung mit mehreren Parzellen erhöht den Handlungsspielraum für qualitativ bessere städtebauliche, gestalterische und erschliessungstechnische Lösungen. Zudem kann die Nutzungsanordnung und -verteilung optimiert werden. Die Zellenbildung für gemeinsame Entwicklungen bietet sich auch aufgrund der Parzellenstruktur an. Insbesondere zwischen der Bassersdorfer- und Steinackerstrasse bestehen eher schmale Parzellen, die für sich alleine aufgrund der Lärmproblematik etc. schwierig zu entwickeln sind. Im Gebiet Oberfeld und Studenhölzli bestehen sehr grossflächige Grundstücke, die in sich bereits eine optimale Zellengrösse aufweisen. Die Zelleneinteilung ist nicht vordefiniert, sondern ergibt sich aufgrund gemeinsamer nachbarschaftlicher Entwicklungsinteressen. Die Zellenbildung darf Entwicklungen im Umfeld nicht negativ präjudizieren.

Testlauf

Die Interessengemeinschaft Steinacker und die Stadt Kloten erprobten zusammen mit den Grundeigentümerschaften in sechs Entwicklungszellen die Anwendung der Entwicklungsprinzipien. In Mini-Workshops konnten die Möglichkeiten baulicher Entwicklungen aufgezeigt und diskutiert werden. Es handelt sich dabei um Volumenstudien, um die Machbarkeit der baulichen Entwicklung zu prüfen. Das Resultat zeigt, wie zukünftig im Gebiet Steinacker sich die Nachbarn für eine gemeinsame Entwicklung arrangieren können und wie die Realisierung etappenweise und soweit möglichst unabhängig voneinander erfolgen kann (Abbildungen der Pilotzelle siehe nächste Seite.)

Visualisierungen Pilot-Entwicklungszelle (ca. 0.9 ha)
Steinackerstrasse 3/5/9, Industriestrasse 40

Abb. 15: Visualisierung Bestand, Perimeter (IVO, 2020)

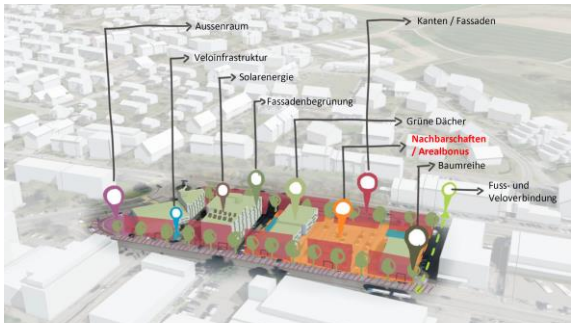


Abb. 16: Visualisierung Entwicklungsprinzipien (IVO, 2020)

Abb. 17: Visualisierung «Entwicklungsetappen» (IVO, 2020)

Abb. 18: Visualisierung «Entwicklungsetappen» (IVO, 2020)

Abb. 19: Visualisierung «Aufstockungen» (IVO, 2020)

Abb. 20: Vis. Option «Einzel-Neubauten» (IVO, 2020)

Abb. 21: Vis. Option «Aufstockung & Neubauten» (IVO, 2020)

Abb. 22: Vis. Option «Aufstockung & Neubauten» (IVO, 2020)

Entwicklungszellen Oberfeld und Studenhölzli

Die beiden Entwicklungszellen Oberfeld und Studenhölzli sind beide genügend gross, damit sie für sich selber entwickelt werden können. Um die beiden Entwicklungen in einen Kontext zu bringen und gemeinsame Leitplanken festzulegen, erfolgte im Auftrag der beiden Grundeigentümerschaften die Ausarbeitung einer städtebaulichen Volumenstudie (Christian Salewski & Simon Kretz Architekten GmbH; 2020).

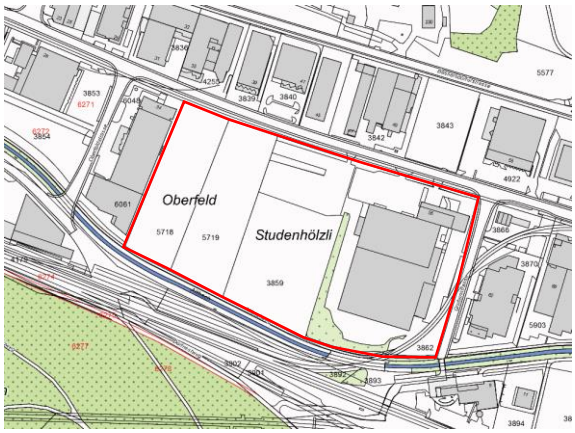


Abb. 23: Perimeter Oberfeld & Studenhölzli (Stadt Kloten, 2021)

Der Betrachtungsperimeter umfasst ein Gebiet von rund 6.5 ha, wovon rund ein Drittel mit einer Bestandesliegenschaft bebaut ist. Bei einer neuen Bebauung der gesamten Fläche könnte das Gebiet rund 1'500 Einwohnende und Beschäftigte beinhalten (Annahmen: 230 Menschen pro Hektare).

Das Gebiet ist mit der zukünftigen Haltestelle der Glattalbahn mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Das öffentliche Fusswegnetz durchquert das Gebiet und sichert die Querverbindungen zwischen der Steinackerstrasse und dem Altbach bzw. in die nahen Erholungsgebiete Hardwald und Gerlisberg.

Die Volumenstudie zeigt eine mögliche dichte Bebauung mit unterschiedlichen Baukörpern, die den Aussenraum strukturieren. Entlang der Steinackerstrasse ist eine Höhenstaffelung der Gebäude vorgesehen (gemäss dem Entwicklungsprinzipien N. Steinacker-Silhoutte). Die eher geschlossene Bebauung entlang der Steinackerstrasse gewährleistet den Lärmschutz für die dahinterliegenden Wohnbauten und schafft die Voraussetzungen für qualitativ hochwertige Wohnaussenräume.

Abb. 24: Volumenstudie (Salewski & Kretz Architekten, 2020)

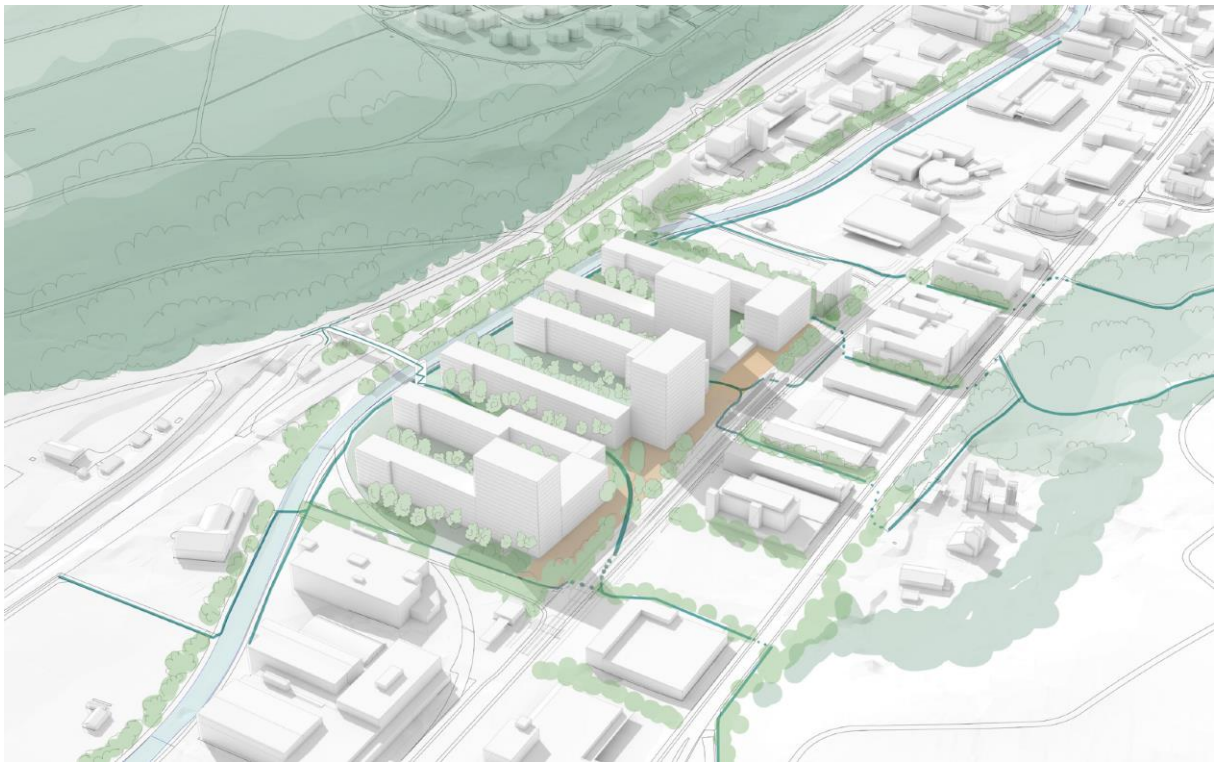


Abb. 25: Visualisierung Umnutzung und Öffnung EG der Liegenschaft Industriestrasse 30 (Mint Architecture AG, 2020)

Die Stadt kommt zur Fabrik

Die Grundeigentümerin der Liegenschaft Industriestrasse 30 hat eine Studie zur Immobilienentwicklung verfasst. Aufgrund der flexiblen Grundstruktur des Gebäudes, des guten Zustands und der hohen Ausnutzung kam die Studie zum Schluss, dass ein Ersatzneubau zum heutigen Zeitpunkt wenig Sinn macht. Jedoch kann der heutige Gewerbebau «Fabrik» mit einer Umgestaltung des Erdgeschosses für publikumsorientierte Nutzungen (z.B. Restaurant, Retail etc.) geöffnet werden. Dies fördert die Urbanität des Steinackers und führt zu einer verbesserten Aufenthaltsqualität. Zu einem späteren Zeitpunkt kann die Aufstockung des Gebäudes (z.B. mit Wohn-/Bürogeschosse) geprüft werden.

Schulstandort Mühle

Die Stadt Kloten evaluiert zukünftige Schulstandort. Die Absicht besteht, die Schule in eine Gesamtüberbauung zu integrieren. Zur Prüfung des Standorts Mühle liegt eine erste Studie vor, die anhand der Entwicklungsprinzipien erstellt worden ist. Die Gesamtüberbauung integriert den bestehenden Gewerbebau an der Industriestrasse 12, schafft den erforderlichen Schulraum und beinhaltet rund 190 bis 240 Wohneinheiten.

Abb. 26 a bis c: Visualisierung Gesamtüberbauung Mühle (Studio Schwitalla, 2021)

Nutzung

Nutzungskonzept

Bestand

Die ansässige Branchen-Vielfalt mit insgesamt rund 3'600 Beschäftigten im Vollzeitäquivalent prägt die Tätigkeiten und das Bild im Gebiet Steinacker. Dieser Nutzungsmix ist der Ausgangspunkt der Transformation und damit die Grundlage des Nutzungskonzepts.

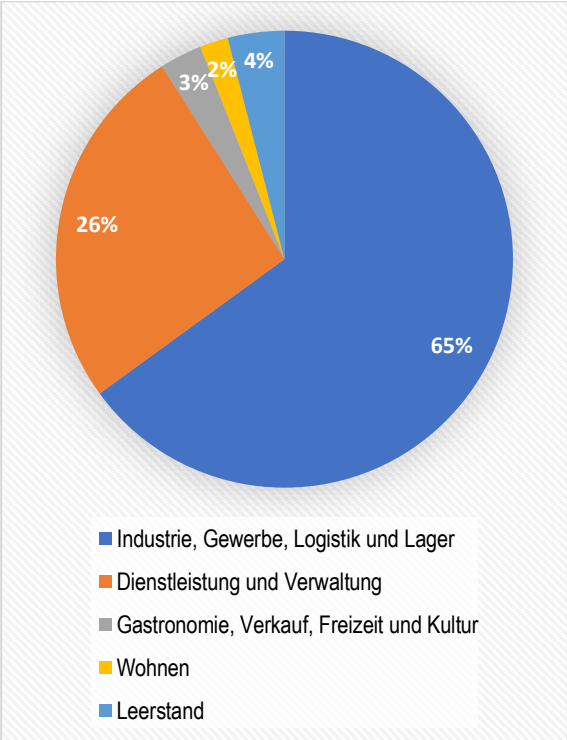


Abb. 27: Branchenstruktur 2020 in Prozent der Geschossfäche (ImmoCompass, 2020)

Interessenausgleich

Das Nutzungskonzept wurde in Abstimmung mit den privaten und öffentlichen Interessen erarbeitet. Mit den Grundeigentümerschaften wurden Gespräche geführt, um die Entwicklungsabsichten zu erkunden. Seitens Stadtentwicklung sind die öffentlichen Interessen wie beispielsweise ein hoher Nutzungsmix im Umfeld der zukünftigen Haltestellen der Glattalbahn eingeflossen. Das Nutzungskonzept bildet die bestmögliche Synthese dieser beiden Betrachtungsweisen.

Zweck

Das Nutzungskonzept bildet die Grundlage für das Mengengerüst, d.h. das Potential (inkl. Bestand) an Beschäftigten und Eiwohnenden, und für die Teilrevision der Bau- und Zonenordnung BZO (Umzonung).

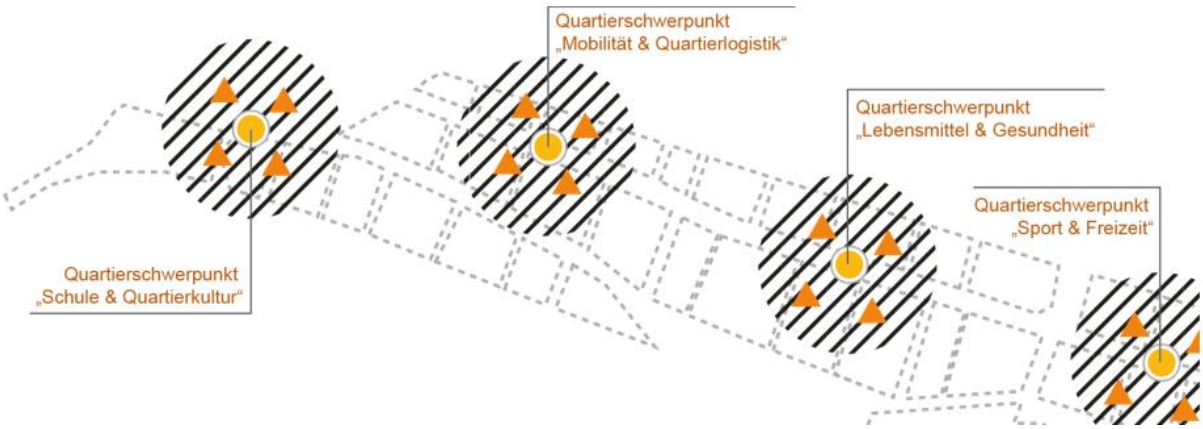
Anforderungen und Ziele

Die Öffnung des heutigen gewerblich-industriell genutzten Gebiets für Wohnnutzung bedingt ein sorgfältiges Vorgehen. Das Nutzungskonzept schafft für beide Anliegen «Industrie und Handel» und «Wohnen und Transformation» Entwicklungspotentiale und vermeidet auf einer planerischen Ebene mögliche Konflikte zwischen lärmintensiven und -empfindlichen Nutzungen.

Nutzungsschwerpunkte

Um die Haltestellen der Glattalbahn sollen bestehende Nutzungen um solche ergänzt werden, die zusammen einen thematischen Schwerpunkt bilden. Diese Quartierschwerpunkte strukturieren und akzentuieren das Gebiet. Damit können Synergieeffekte erzielt sowie Vielfalt und Identität im Gebiet geschaffen werden. Die thematischen Schwerpunkte werden im Verlauf der Planung überprüft und nach Bedarf konkretisiert.

Abb. 28: Zukünftige Nutzungsschwerpunkte (ewp, 2021)



Nutzungsmix und -verteilung

Das Konzept besteht aus einer flächigen Darstellung der Bereiche mit unterschiedlich starker Nutzungsdurchmischung und der Darstellung der Nutzungsschwerpunkte. Bezüglich der Nutzungsmischung gibt es Bereiche, die weiterhin gewerblich-industriell genutzt werden wollen (blau dargestellt). Wegen potenziellen Nutzungskonflikten wird in diesen Bereichen vorläufig, d.h. in einer ersten Entwicklungsphase, kein Wohnen angestrebt. Anders verhält es sich bei den heute unbebauten Grundstücken im Herzen des Gebietes (hellgrün/gelblich dargestellt). Diese eignen sich gemäss Lärmgutachten am besten für einen hohen Wohnanteil und sollen am Anfang des Transformationsprozesses einen wichtigen Grundstein für die Entwicklung legen. Dazwischen gibt es viele Bereiche, die sowohl weiterhin gewerblich oder gemischt genutzt mit Wohnen entwickelt werden können (violette Flächen). Das Konzept ist nicht in Stein gemeisselt und wird im Verlauf des Planungsprozesses in Zusammenarbeit mit den Grundeigentümerschaften weiter verfeinert und präzisiert.

Mengengerüst

Gestützt auf das Nutzungskonzept resultiert das folgende Potential an Beschäftigten und Einwohnenden:

Zeit	Beschäftigte	Einwohnende
Bestand, 2019	3'740	40
Etappe 1 (ca. 5-15 Jahre)	4'000	3'000
Etappe 2 (ca. 15-30 Jahre)	4'000	5'900
maximale Kapazität	5'600	7'300

Abb. 29: Kapazitäten (ewp, 2021)

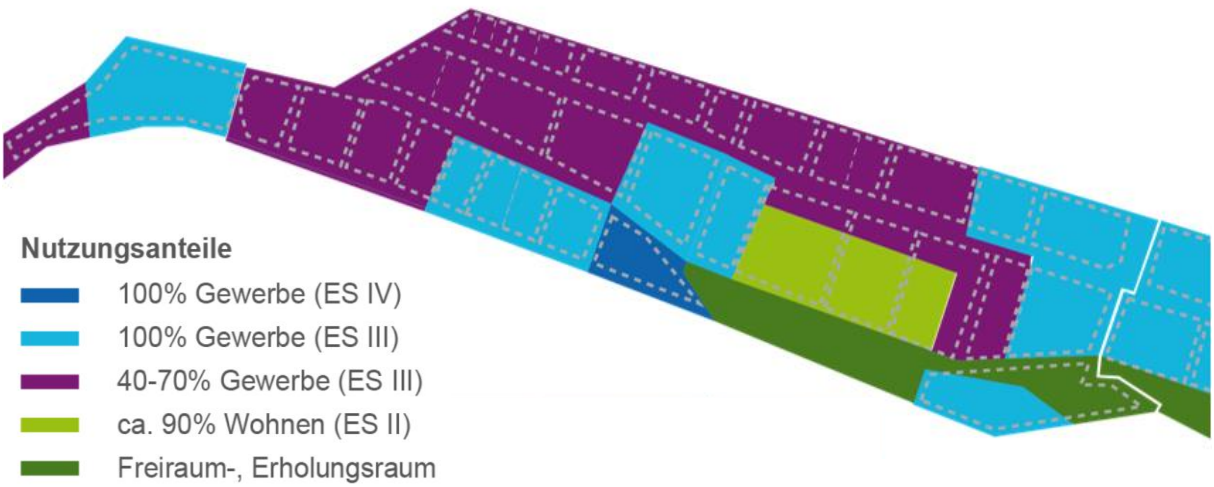
Hinweise zur Umsetzung

Das Nutzungskonzept wird im Verlauf der Planung in Zusammenarbeit mit den Grundeigentümerschaften überprüft und konkretisiert. Die aktuelle Fassung des Konzepts resp. der groben Nutzungsanteile bildet die Grundlage für die Ermittlung der Arbeitsplatz- und Einwohnerpotentiale.

Im Rahmen der Revision der Nutzungsplanung werden Grundnutzungszonen festgelegt, die sich am Nutzungskonzept orientieren. Wichtig ist die Festlegung der lärmrechtlichen Empfindlichkeitsstufen (ES). Es wird zwischen sehr lauten Nutzungen (ES IV), mässig störenden Nutzungen (ES III) und nicht störenden Nutzungen unterschieden (ES II). Letztere werden voraussichtlich nicht in den Grundnutzungszonen festgelegt, sondern in Sonderbauvorschriften oder in Gestaltungsplänen.

Ob alle Bereiche, wo mässig störenden Nutzungen (ES III) angestrebt werden, von Anbeginn der Transformation auch für Wohnen geöffnet und als Mischzonen, beispielsweise Zentrumszone, festgelegt werden sollen, wird im Verlauf der kommenden Planungsschritte konkretisiert. Dies hängt primär von der Zonenkonformität bestehender Nutzungen und den Entwicklungsabsichten der jeweiligen Grundeigentümerschaften ab. Diese Fragestellung ist der Kernpunkt der kommenden Planungsphase.

Abb. 30: Nutzungsmix und -verteilung (ewp, 2021)



Zwischennutzungen

Treiber der Entwicklung

Die Transformation des Gebiets Steinacker ist ein Prozess, der über Jahrzehnte dauern wird. Zwischenzustände von Alt und Neu sind demnach der Normalzustand. Demzufolge ist es nötig, dass auch die Zwischenzustände attraktiv sind. Zwischennutzungen können dazu einen wichtigen Beitrag leisten. Sie können in ganz unterschiedlichen Formen realisiert werden. Leerstehende Hallen oder Bürogeschosse können beispielsweise für Events oder die Kreativ-Wirtschaft umgenutzt werden. Brachliegende Flächen können der Öffentlichkeit für Outdoor-Aktivitäten wie Pflanzgärten, BMX-Trails etc. zur Verfügung gestellt werden. Ein beliebtes Element sind Container, die verschiedenartige Nutzungen auf ein brachliegendes Areal bringen können.

Temporäre Nutzungen

- aktivieren bestehende Ressourcen
- öffnen Areale und schaffen Durchlässigkeit
- erhöhen die Nutzungsdichte und beleben Räume
- vernetzen die Nachbarschaft
- fördern die Identifikation mit dem Ort
- sind Inkubator für Ideen
- erzeugen eine urbane Stimmung

Abb. 31: leerstehende Halle (Stadt Kloten, 2020)

Schulraumplanung

Schulraumbedarf

Mit der Transformation des Gebiets Steinacker und der damit einhergehenden Bevölkerungsentwicklung steigt der Bedarf an Schulraum. Mit den aktuellen Prognosen (Mengengerüst) werden bis 2035 im Gebiet Steinacker zwei Kindergartenklassen und je drei Unter-, Mittel- und Oberstufenklassen zu führen sind.

Klassen	2025/26	2028/29	2031/32	2034/35
Kindergarten	0.2	1.2	2.2	1.8
Unterstufe	0.2	1.6	3.2	3.5
Mittelstufe	0.2	1.6	3.1	3.8
Oberstufe	0.2	1.6	3.1	3.6
Total Klassen	**0.8**	**6.0**	**11.6**	**12.7**

Abb. 32: Schulraumplanung (ewp AG, 30. Januar 2020)

Für die Oberstufe genügen die bestehenden bzw. bis dahin ausgebauten Schulhäuser im Spitz und im Nägelimoos. Für die jüngere Schülerschaft muss hingegen neuer Schulraum geschaffen werden. Als Standorte eignen sich dabei insbesondere Grundstücke, die auch von den umliegenden Quartieren gut und sicher erreicht werden können. Dies hat den Vorteil, dass die neuen Schulhäuser besser durchmischt werden können. Im Fokus als Standorte stehen deshalb insbesondere die Grundstücke «Mühle» und «Oberdorf».

Neue Konzepte

Auch bei der Schaffung von Schulraum müssen neue Konzepte und Ideen geschaffen werden, weil es die Platz- und Eigentumsverhältnisse, insbesondere aber die Grundstückspreise nicht zulassen, ein konventionelles Schulhaus zu errichten. Vielmehr sind die unterschiedlichen Nutzungen zu stapeln, wie dies zum Beispiel bereits in Basel (Dreispitz-Areal) praktiziert wird.

Die entsprechenden Anforderungen der Stadt Kloten sind in den anstehenden Planungen deshalb zu konkretisieren und frühzeitig einzubringen.

Mehrwertausgleich

Bund

Bei der Revision des eidgenössischen Raumplanungsgesetzes (In Kraft per 1. Mai 2014) wurde der Mehrwertausgleich aufgrund von planungsbedingten Vor- und Nachteilen verankert (Art. 5 Abs. 1 RPG). Die Kantone hatten fünf Jahre Zeit, um die Mehrwertabgabe auf kantonaler Stufe zu regeln.

Kanton

Am 1. Januar 2021 trat im Kanton Zürich das Mehrwertausgleichsgesetz und die Mehrwertausgleichsverordnung in Kraft. Der Kanton erhebt bei Einzonungen und Umzonungen einer Zone für öffentliche Bauten eine Mehrwertabgabe von 20%. Die kantonale Gesetzgebung erlaubt es den Gemeinden, bei Auf- und Umzonungen eine kommunale Mehrwertabgabe zu erheben. Als rechtliche Grundlage benötigt es eine Regelung in der Bau- und Zonenordnung.

Stadt Kloten

Am 9. März 2021 hat das Klotener Parlament einen Abgabesatz von 25% für die kommunale Mehrwertabgabe bei Auf- und Umzonungen (inkl. Gestaltungsplanungen und Sonderbauvorschriften) festgelegt. Dieser Abgabesatz gilt für das gesamte Gemeindegebiet. Die Gelder fliessen in einen kommunalen Fonds, der für die Gestaltung des öffentlichen Raumes, zur Erstellung von Erholungseinrichtungen, zur Verbesserung der Zugänglichkeit von Haltestellen und ähnlichen Massnahmen verwendet werden kann.

Mit der Umzonung von Grundstücken im Gebiet Steinacker von der Industrie- und Gewerbezone in eine Mischzone erfahren diese eine Wertsteigerung um ca. das Dreifache (erst Berechnungen von Fahrländer und Partner, 2019) und werden dadurch mehrwertabgabepflichtig.

Städtebauliche Verträge

Anstelle der rein monetären Mehrwertausgleichszahlung können städtebauliche Verträge abgeschlossen werden. Damit kann die Ausgleichsleistung frei festgelegt werden; bspw. kann die Mehrwertabgabe durch die Erstellung eines öffentlich zugänglichen Parks geleistet werden.

Kommunaler Mehrwertausgleich kurz erklärt

Der Mehrwert entspricht der Differenz zwischen den Verkehrswerten eines Grundstücks ohne und mit der planungsbedingten Massnahme. Massgeblich ist der Zeitpunkt des Inkrafttretens der Planungsmassnahme. Der Verkehrswert entspricht dem Erlös, der bei einer Veräusserung im freien Handel am massgebenden Stichtag hätte erzielt werden können.

Kosten im Zusammenhang mit Planungsverfahren, die massgeblich zur Verbesserung der Siedlungsqualität beitragen, werden vom ausgleichspflichtigen Mehrwert abgezogen.

Zur Bewertung des Verkehrswerts von Grundstücken werden vom Kanton Zürich sogenannte Landpreismodelle zur Verfügung gestellt. Sie beruhen insbesondere auf den beurkundeten Grundstücksverkäufen.

Abgabepflichtig ist grundsätzlich die Grundeigentümerschaft.

Die Mehrwertabgabe wird fällig bei der Veräusserung eines Grundstücks oder bei einer Überbauung zum Zeitpunkt der Baufreigabe. Geringfügige bauliche Massnahmen lösen die Fälligkeit nicht aus. Bei etappierten Bauvorhaben wird die Mehrwertabgabe im Verhältnis zum Wertanteil der freigegebenen Etappe fällig, spätestens aber nach zehn Jahre nach der Baufreigabe für die erste Etappe.

Anordnungen über die Festsetzung oder den Bezug der Mehrwertabgabe können beim Baurekursgericht angefochten werden.

Die Erträge aus dem kommunalen Mehrwertausgleich fliessen in den kommunalen Mehrwertausgleichsfonds. Die Fondsmittel werden für kommunale Planungsmassnahmen verwendet.

Der Mehrwertausgleich mittels städtebaulicher Verträge anstelle der Abgabe ist zulässig, sofern in der Bau- und Zonenordnung eine Mehrwertabgabe geregelt ist. Städtebauliche Verträge werden zusammen mit der Planungsmassnahme veröffentlicht bzw. aufgelegt. Rechtskräftige Verträge werden im Grundbuch angemerkt.

Stadtraum

Freiraum

Freiraumstruktur

Das Freiraumkonzept charakterisiert den neuen Stadtteil Steinacker über die drei Freiraumstrukturen Steinackerstrasse, Altbach und Sprosse (Querverbindungen).

Die flankierenden Moränen Hardwald und Gerlisberg bilden die seitlichen Kulissen und fassen den Talboden auf beiden Seiten. Der Altbach, Velo- und Fusswege sowie das Strassennetz strukturieren das Gebiet. Die begleitende Vegetation mit Bäumen und Sträuchern bilden dabei räumliche Kanten und geben Orientierung.

Die Sprossen (Querverbindungen) sind neue Elemente, die zu schaffen sind. Sie lehnen sich an die Parzellenstruktur an und gliedern das Gebiet in eine Zellenstruktur.

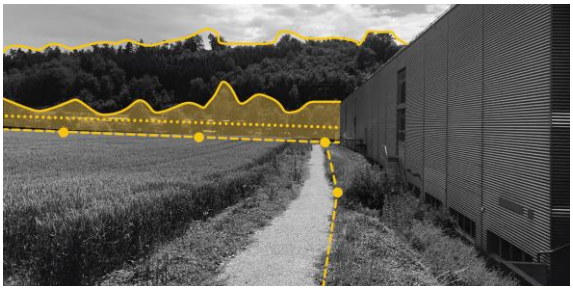


Abb. 34: Kulisse Hardwald, Albach und Bahn (LINEA, 2021)

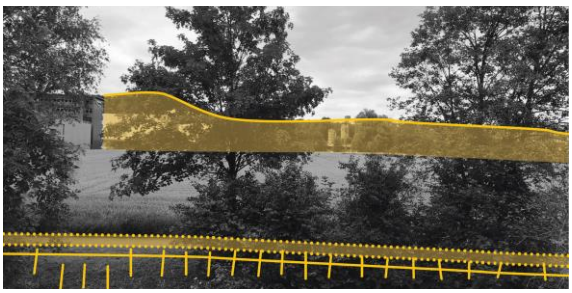


Abb. 35: Kulisse Gerlisberg, Weg und Altbach (LINEA, 2021)

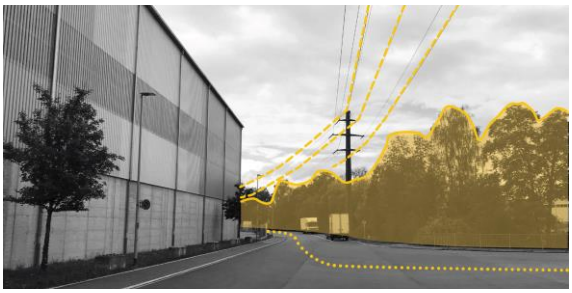
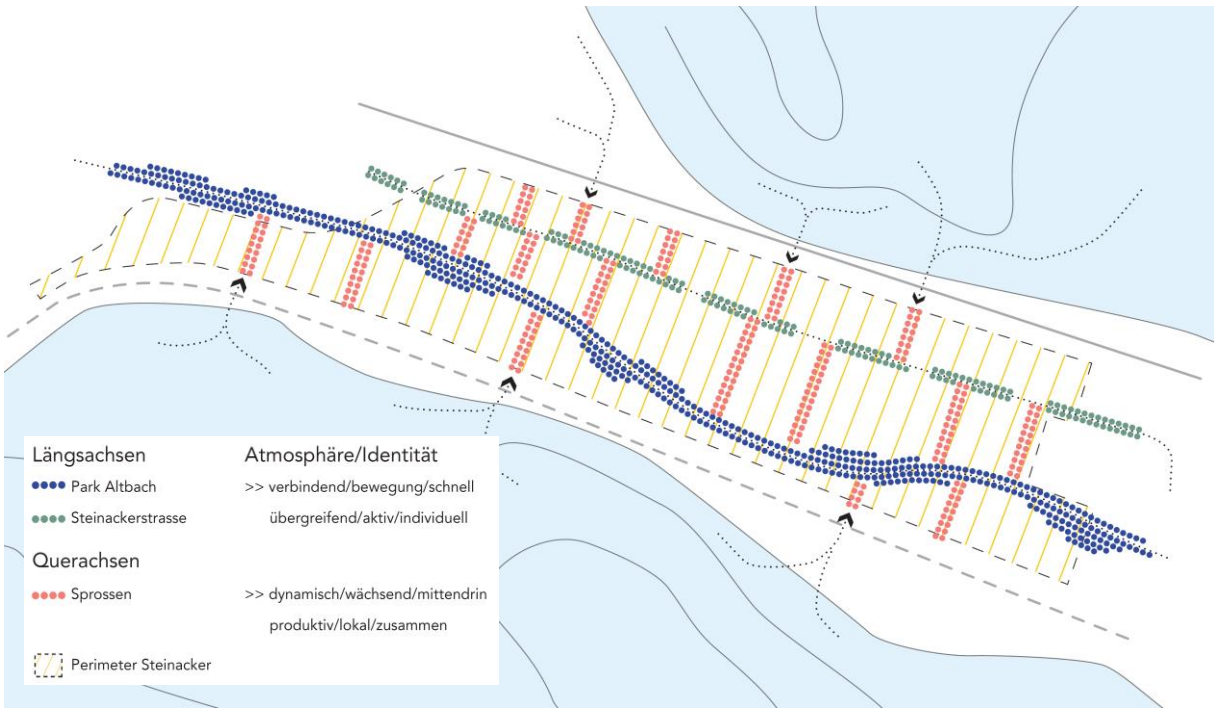


Abb. 36: Kulisse Bach und Oberfeldstrasse (LINEA, 2021)

Abb. 33: Freiraumstruktur (LINEA, 2021)



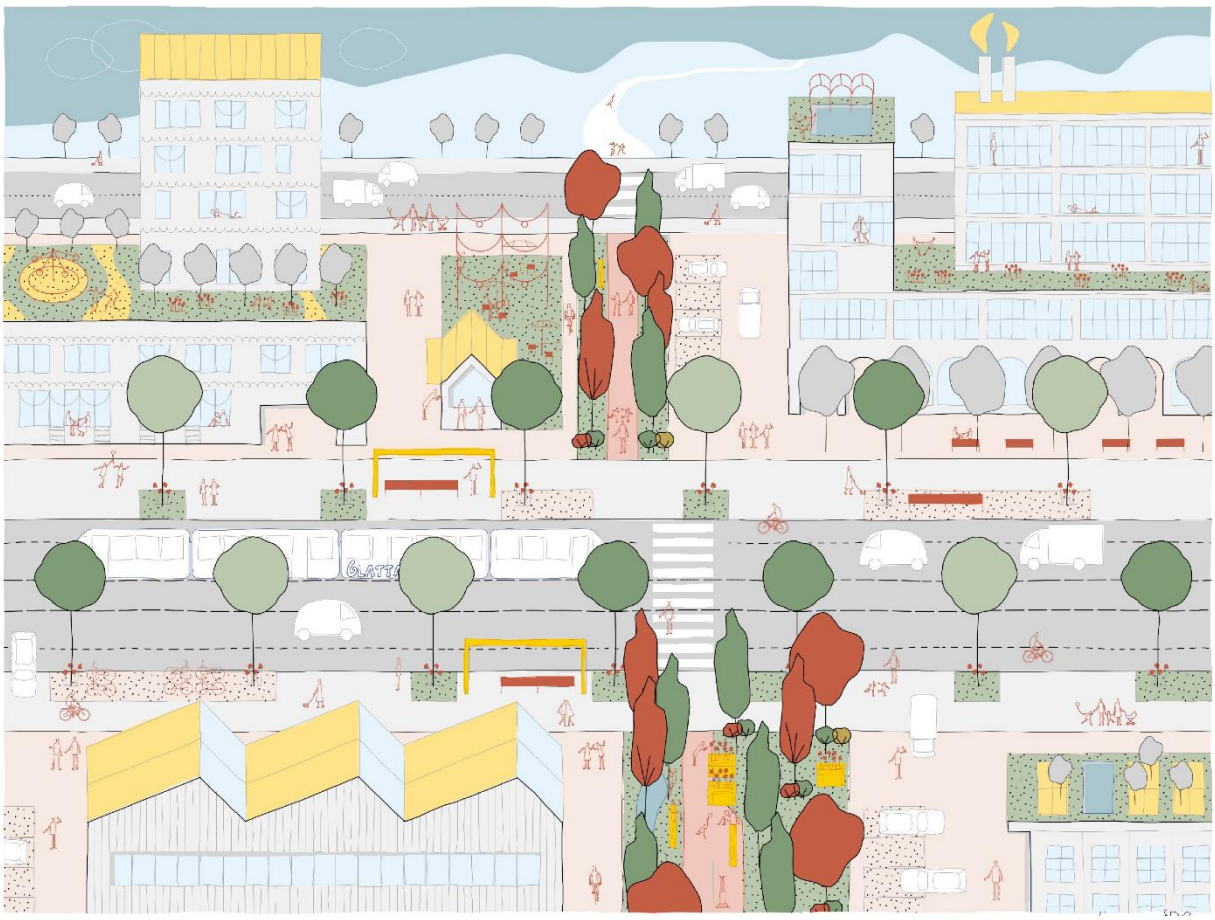
Steinackerstrasse

Durch den Bau der Glattalbahn wird der Strassenquerschnitt der Steinackerstrasse verändert. Die gestaltete Steinackerstrasse dient weiterhin der Gebietserschliessung und zusätzlich der Glattalbahn als Trasse. Die beiden freiräumlich linearen Hauptbestandteile sind das Trottoir und die Baumallee. Fauna und Möblierung folgen dieser klaren Achse. Entlang der gesamten Strasse soll eine Baumallee aus hochaufgeasteten Ahorn- und Lindenarten gepflanzt werden (auf den Privatgrundstücken gemäss Art. 28 BZO). Das anfallende Strassenwasser könnte gemäss Schwammstadt-Prinzip lokal in Sickermulden versickern.

Sprossen (Querverbindungen)

Die Sprosse ist ein wichtiges Freiraumelement im Transformationsprozess des Gebiets Steinacker. Sie fügt einen neuen Massstab im Freiraum ein und bildet quer zu den gradlinigen Längsachsen ein feinmaschiges verbindendes Freiraumnetz. Das Netz setzt sich aus vielen verschiedenen Sprossen zusammen, die quer zu den Längsachsen liegen und in die angrenzende nördliche und südliche Erholungszone hineinreichen. Das Sprossen-Konzept nimmt die Dynamik des Umbruchs, die bestehende Parzellenstruktur und die industrielle Geschichte, die den Charakter des Gebietes prägen, auf und setzt sie gestalterisch neu um. Beim vorliegenden Sprossen-Konzept handelt es sich explizit nicht um ein fertiges Projekt. Es definiert flexible Gestaltungsprinzipien, welche auf den sich stark verändernden und heute teilweise noch unbekannten Kontext reagieren können.

Abb. 37: Visualisierung Steinacker-/Bassersdorferasse und Sprosse (LINEA, 2021)



Das Sprossen-Projekt sieht vor, Schritt für Schritt alle leeren und freigesetzten (Gewerbe-) Flächen entlang der Parzellengrenzen systematisch durch Baumraster und weitere Vegetation zu ersetzen. So entsteht innerhalb von zehn bis zwanzig Jahren eine neue Freiraumstruktur, die eine Strukturierungshilfe für die Planung neuer Gebäude bietet und das Gebiet Steinacker in die Lage versetzt, hohe bauliche Dichte und Natur wirkungsvoll zu verbinden. Die zukünftigen Baumplantagen bildet einen grünen Kontrast zu den Gebäuden und Verkehrswegen und fassen die verschiedenen Bestandteile des Gebiets Steinacker zu einem einheitlichen Gebiet zusammen. Der Entwicklungsstand einzelner Sprossen wird aus den Pflanzzeitpunkten resultieren und macht so den Transformationsprozess des Gebiets erlebbar und sichtbar. Das Sprossen-Projekt definiert sich als eine dynamische Landschaftstypologie und soll dementsprechend in Etappen realisiert werden.

Um den Prozess und die Verbreitung der Sprossen innerhalb des Gebiets Steinacker zu beschleunigen wird ein Teil der neu gepflanzten Sprossenbäume auf eine zukünftige Verpflanzung vorbereitet. So können neue Sprossen günstig und schnell erstellt werden. Im Rhythmus von 5 Jahren werden die Wurzelballen ausgegraben und abgestochen. So werden die Bäume gezwungen, neue feine Wurzeln in der Nähe des Stammes zu bilden. Dadurch kann ein Baum im Alter von 10 oder 15 Jahren noch verpflanzt werden. Für die Kulturarbeiten an den Bäumen wird die Zusammenarbeit mit lokalen Partnern und Bewohner gesucht.

Abb. 39: Parzellengrenze (Stadt Kloten, 2020)

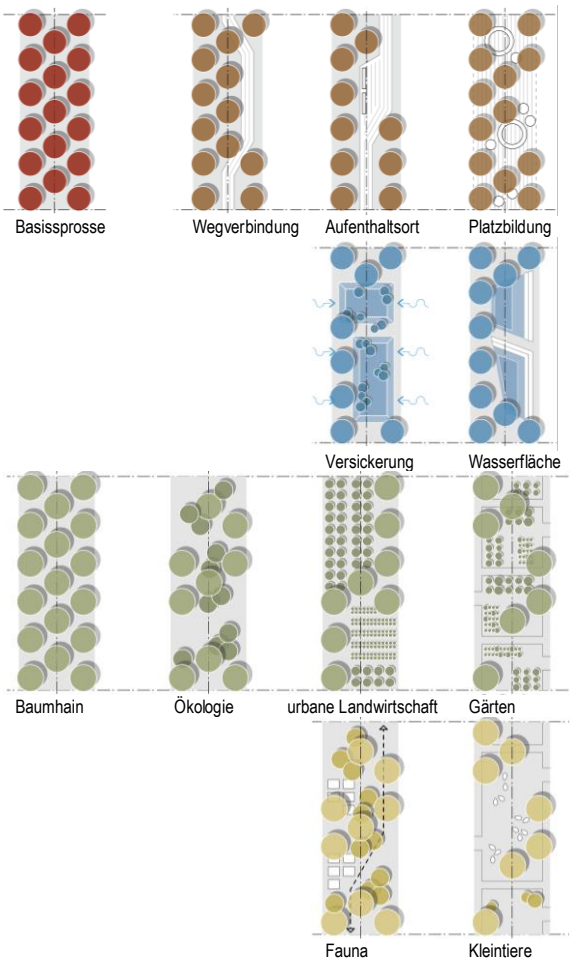
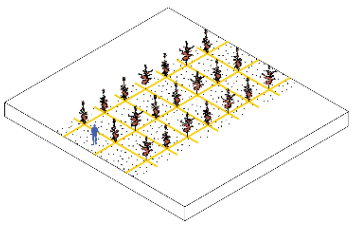
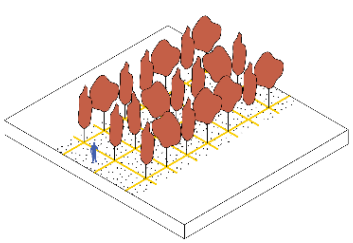


Abb. 40: Visualisierung Sprossentypen (LINEA, 2021)





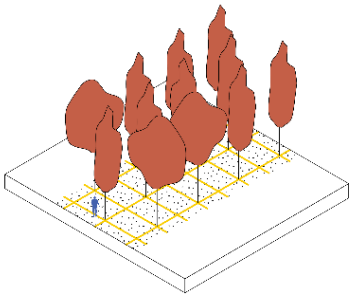


Abb. 38: Visualisierung Sprossenentwicklung (LINEA, 2021)

Altbach

Der revitalisierte Altbach fliesst als tiefer, geschwungener Einschnitt durch das Gebiet Steinacker und wird in regelmässigem Abstand von Brücken gequert. Das Freiraumkonzept sieht vor, den Altbach in eine aktiv/intensiv genutzte Seite und eine passiv/extensiv genutzte Seite aufzuteilen. Eine neue durchgehende Fuss- und Veloverbindung von insgesamt 5.6 m Breite macht entlang der aktiven Seite den Bach erlebbar. Durch die Aufweitungen des Fusswegs mit Flusstreppen und die punktuellen Öffnungen der Bachkulisse werden Bezugs- und Anschlusspunkte direkt an den Flussraum geschaffen. Der Altbach soll in Zukunft eine ähnlich starke räumliche Präsenz aufweisen wie die (zukünftigen) umliegenden Gebäude.

Abb. 42: Veloweg entlang Altbach (Stadt Kloten, 2020)

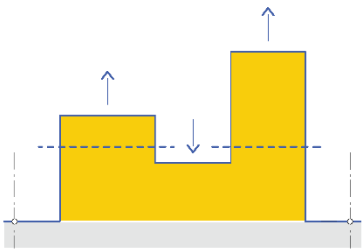
Abb. 41: Visualisierung Altbach u. Sprosse (LINEA, 2021)

Städtebau

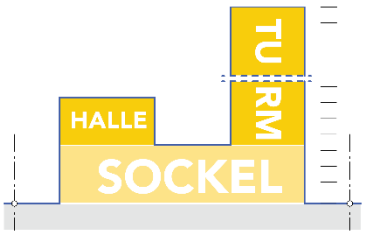
Der Steinacker lebt von den unterschiedlichen Gebäudehöhen. Der Sockel orientiert sich an den bestehenden Gewerbebauten und -hallen mit einer Höhe von rund 12 Meter. Durch die Stapelung von Nutzungen ergeben sich höhere Gebäude oder Gebäudeteile.

Die städtebauliche Körnigkeit und die Volumetrie der Bauten ergeben sich aufgrund der Zellenstruktur. Bei kleinen Zellen oder Überbauungen von einzelnen Parzellen ist eine andere Gebäudetypologie zu wählen, als bei grossen Arealen (siehe Abbildung). So kann auf die unterschiedlichen Gegebenheiten reagiert werden.

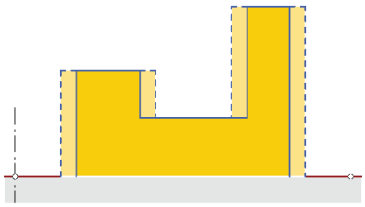
Abb. 43: Visualisierungen Städtebau (LINEA, 2021)



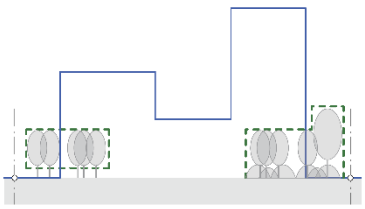
a) Steinackersockel mit Silhouette



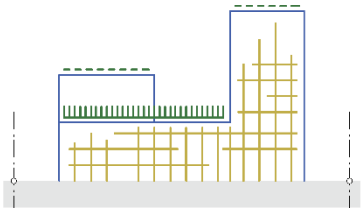
a) Sockel 3-5 geschossig
b) Halle 7-8 geschossig
c) Turm 12-18 geschossig



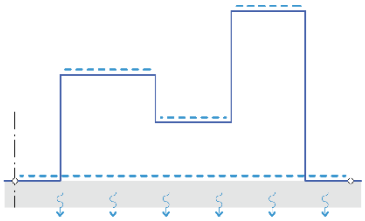
a) aktive Fassaden entlang Strassenraum
b) Fassadenrücksprunge koordinieren
c) Hüllvolumen



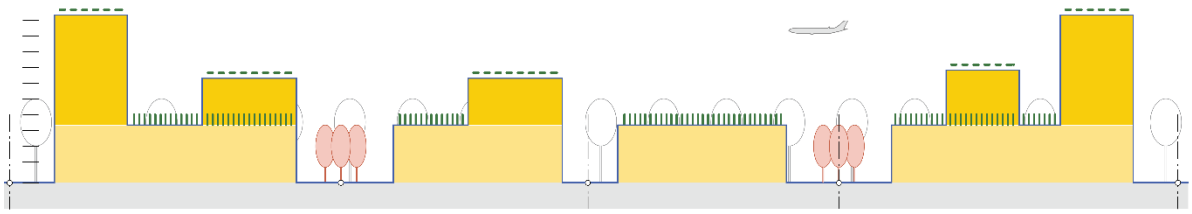
a) Grünvolumenziffer einführen/Grünflächenziffer mit Bepflanzungspflicht einführen



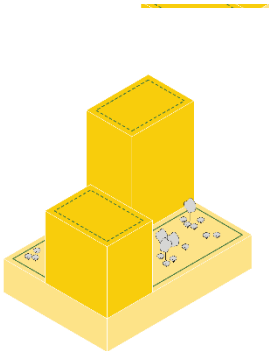
a) Sockel: intensive Dachbegrünung/Urban Farming
b) Halle+Turm: extensive Dachbegrünung + PV-Anlage
c) Fassadenbegrünung



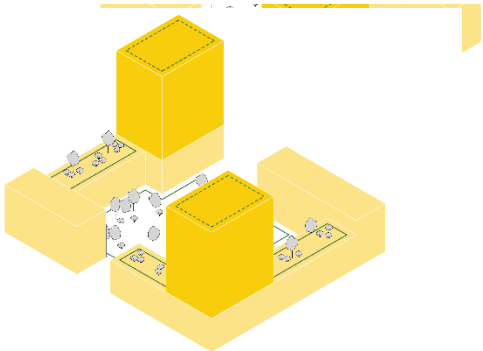
a) Dach- und Oberflächenwasser nach Möglichkeit vor Ort versickern



Der nutzungsoffene durchgehende Steinackersockel gibt dem Steinacker-Areal eine klare Fassung auf Augenhöhe. Darüber bilden die Turme und Hallen die prägnante Steinackersilhouette. Die Steinackersprossen fügen einen neuen feinen Massstab im Freinetzraum ein und führen Querverbindungen zwischen der Steinackerstrasse und dem Altbach ein.



Gebäudetypologie I
a) Türme über flächige Sockel
b) geignet für kleine Parzelle
c) intensiver Dachgarten auf Sockel



Gebäudetypologie II
a) Blockrand mit Gartenhof
b) geignet für grosse Parzelle
c) gemeinsamer Gartenhof und intensiver Dachgarten auf Sockel

Umwelt

Ökologie

Aufwertung

Die Sprossen streben ein dichtes Nebeneinander von urbaner und ökologischer Nutzung an. Sie leisten in Form von Grünstrukturen einen wichtigen Beitrag zur Anpassung an den Klimawandel sowie zum Schutz und Erhalt der biologischen Vielfalt. Das Regenwassermanagement sieht vor, das Oberflächenwasser auf dem Platz zu versickern. Das Entsiegelungskonzept aller leeren und freigesetzten (Gewerbe-) Flächen reduziert die Wärmespeicherung des Untergrunds und trägt zur Reduktion des Hitzeinseleffekts bei. Sämtliches Regenwasser wird durch ein System von Speicherung und Versickerung als dynamischer Naturprozess und ökologisch wichtige Massnahme sichtbarer Teil der Sprossen. Das anfallende Dachwasser der Gebäude wird aufgefangen und so viel wie möglich mit einer Dachbegrünung aufgenommen und zurückgehalten. Das Dachwasser fliesst anschliessend in die Versickerungsmulden der blauen Sprossen, wo es durch seinen Verdunstungs-und Kühleffekt ein angenehmes Wohn- und Arbeitsklima im urbanen Stadtteil bewirkt. Die Oberflächenentwässerung der Sprossenwege erfolgt direkt über die Schulter in die Kies- und Grünflächen. Die Trocken- und Feuchtstandorte wechseln sich auf engem Raum mit unberührten Brachflächen oder intensiv genutzten Sprossen ab und bieten Flora und Fauna somit diverse Lebensräume an. So sollen die Sprossen sowohl als Rückzugsort für den Menschen als auch für Flora und Fauna funktionieren.

Vegetation

Das Vegetationsbild der Sprossen ist geprägt von einer kontinuierlichen Bepflanzung und lebt von einem Nebeneinander kultivierter und extensiver Bepflanzung. Heimische Arten wie Winterlinde, Hopfenbuche und Spitzahorn stehen mit lokalen Besonderheiten wie der Vogelkirsche und Ulmen im Raster. Alle Arten sind auch für eine zukünftige Verpflanzung geeignet. Im Hinblick auf die Transformation und zugunsten von ökologisch vielfältigen Lebensräumen ist die Sukzessionsvegetation ein wesentlicher Bestandteil des Vegetationskonzepts. Die im engen Raster gepflanzten Bäume mit der üppigen Unterbepflanzung machen die Sprossen zum raumwirksamen, weithin sichtbaren Element im neuen Stadtteil Steinacker.

Klima

Klimaangepasste Siedlungsgestaltung

Temperaturmessungen zeigen, dass es in den letzten Jahrzehnten stetig wärmer wurde. Die Klimaszenarien gehen auch für die Zukunft von einer weiteren Erwärmung aus. Hitzesommer werden so zur Normalität. Besonders ausgeprägt ist die Hitzebelastung im dicht bebauten Siedlungsgebiet. Dieser städtische Hitzeinseleffekt hängt mit der Versiegelung und der Wärmespeicherkapazität der Baumaterialien zusammen. Oft ist durch die Bebauung auch der Luftaustausch mit dem Umland beeinträchtigt, was vor allem die nächtliche Abkühlung vermindert. Diese Aspekte sind bei der Entwicklung und Gestaltung von Arealen zu berücksichtigen.

Ausgangspunkt für hitzemindernde Massnahmen ist die räumliche Analyse der Hitzebelastung. Der Kanton Zürich verfügt seit 2018 über Klimakarten, welche die Hitzebelastung und deren räumliche Verteilung an einem typischen heissen Sommertag darstellen. Neben der heutigen Situation ist auch die Veränderung mit fortschreitendem Klimawandel ersichtlich. Als Leitfaden bei der Planung von konkreten Massnahmen dient dabei das Motto: «Mehr Grün und Blau». Das heisst: Die klimaangepasste Siedlung von morgen weist viele Bäume und Grünflächen auf und ist von Wasser geprägt, z. B. in Form von Bächen, Seen, Brunnen oder Wasserspielen.

Massnahmen

Mit folgenden Massnahmen kann das Stadtklima nachhaltig verbessert werden.

A. Städtebau

- Kaltluftzirkulation sicherstellen
- exponierte Fassaden beschatten
- Freiräume durch Gebäude beschatten

B. Gebäude und Grundstücke

- Dächer begrünen
- Dächer klimaangepasst konstruieren und gestalten
- Fassaden klimaangepasst konstruieren und gestalten
- Fassaden begrünen
- Wärmeschutz und Kühlung von Gebäuden optimieren
- Gebäudeabwärme wegführen/nutzen

C. Freiraumentwicklung

- Grünflächen maximieren und gestalten
- begehbare und befahrbare Oberflächen entsiegeln
- Wärmespeicherung von Oberflächen reduzieren
- grosse Bäume erhalten und neue pflanzen
- Beschattungselemente vorsehen
- innovative Bewässerungslösungen umsetzen
- Wasser erlebbar machen
- Aufenthaltsbereiche aktiv kühlen

D. Regenwasserbewirtschaftung

Regenwasser, das auf versiegelte Flächen trifft, soll zukünftig örtlich zurückbehalten und den Strassen- und Platzbäumen zugeführt werden. Damit speist es die Bäume, verdunstet über das Blattgrün und trägt zur Kühlung der Umgebung bei. Dies ist ein Element aus dem Konzept der «Schwammstadt».

Energie

Ziele der Schweiz

Mit der Ratifizierung des Pariser Übereinkommens hat sich die Schweiz verpflichtet, die CO_2-Emissionen bis 2030 um 50 Prozent gegenüber 1990 zu senken. Bis 2050 hat die Schweiz ein Gesamtreduktionsziel von minus 70 bis 85 Prozent gegenüber 1990, unter teilweiser Verwendung von ausländischen Emissionsreduktionen, angekündigt. Der Bundesrat hat am 28. August 2019 bekanntgegeben, dass er dieses Klimaziel verschärft: Die Schweiz soll bis 2050 nicht mehr Treibhausgase ausstossen, als natürliche und technische Speicher aufnehmen können. Dies bedeutet Netto-Null CO_2 Emissionen bis zum Jahr 2050.

Kommunale Energiestrategie

Der Nachhaltigkeitsartikel der Klotener Gemeindeordnung hält fest, dass die Stadt in der Energie- und Umweltpolitik auf ökologische, ökonomische und soziale Nachhaltigkeit setzt. Entsprechend dieser Vorgabe und in Übereinstimmung mit den übergeordneten Klimazielen von Bund und Kanton hält die Gesamtenergiestrategie der Stadt Kloten etappierte Ziele zur Förderung der Energie- und Ressourceneffizienz sowie zur Reduktion des CO_2-Ausstosses fest.

Dies bedeutet für die Energieversorgung:

- Netto Null CO_2 Emissionen in der Stromversorgung, der Mobilität und in der Deckung von Wärme- und Kältebedarf inkl. Prozesswärme
- Ausschöpfung des Photovoltaik-Potenzials auf Dächern und an Fassaden

Die Stadt Kloten strebt somit an, dass bis 2050 keine fossilen Energieträger mehr für die Mobilität verwendet werden. Bei der Wärmeversorgung soll eine Verschiebung von Heizöl und Gas hin zu erneuerbaren Energieträgern erfolgen. Dies kann durch Nutzung von Strom für Wärmepumpen, Solarthermie, erneuerbarer Brennstoffe oder mittels Wärmeverbünde erfolgen. Vor diesem Hintergrund haben bei der räumlichen Koordination der Wärme- und Kälteversorgung in der kommunalen Energieplanung die Alternativen zur Gasversorgung einen hohen Stellenwert. Im Zentrum der Energieplanung 2020 stehen Verbundgebiete, die auf Grund der Wärmenutzungsdichte als für einen Verbund geeignet eingeschätzt werden.

Fossilfreie Mobilität

Nebst der Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs soll der verbleibende individuelle motorisierte Individualverkehr fossilfrei erfolgen. Es ist derzeit absehbar, dass dies künftig vor allem über Elektrofahrzeuge abgedeckt wird. Aber auch bei Logistikdienstleistern und Transportunternehmen findet zunehmend eine Elektrifizierung der Flotten statt. Deshalb soll der Ausbau von Langsam- und Schnelladeinfrastruktur, also AC und DC Elektroladeinfrastruktur für Lastfahrzeuge, Autos, Fahrräder und andere Fortbewegungsmittel entsprechend vorausschauend geplant und ausgebaut werden.

Stromversorgung

Durch den Ausstieg aus der fossilen Versorgung für die Mobilität und die Wärmeversorgung wird künftig ein Mehrbedarf von 20% bei der Stromversorgung erwartet. Die Photovoltaik auf Dächern und an Fassaden soll deshalb soweit wie möglich ausgebaut werden um den künftigen Mehrbedarf an Elektrizität möglichst lokal decken zu können. Der Ausbau der AC und DC Elektroladeinfrastruktur für die Elektromobilität und der Mehrbedarf bei der Wärmeversorgung durch Wärmepumpen wird die Netzlast und den Strombedarf erhöhen, sowie eine höhere Flexibilität des Stromnetzes erfordern. Der Ausbau der Stromversorgung

muss diese Entwicklung mitberücksichtigen. Lastmanagement- und Batteriespeichersysteme in Liegenschaften sollen dabei den zusätzlichen Mehrbedarf und die erhöhte Netzbelastung in der Stromversorgung unterstützen.

Wärmeverbund Steinacker

Im kommunalen Energieplan ist das Gebiet Steinacker eingetragen als Wärmeverbundsgebiet mit der Zielsetzung: *«Planung und Realisierung eines thermischen Netzes unter Nutzung von erneuerbaren Energiequellen»*. Die aktuell fossil bereitgestellte Wärmemenge beträgt im Gebiet Steinacker rund 40 GWh/Jahr (Gas und Heizöl). Ein Drittel der Betriebe benötigen Energie für industrielle Prozesse oder die Produktion. Auf Grund des hohen Anteils an Gewerbe und Dienstleistungen ist mit einem relevanten Kältebedarf zu rechnen, weshalb sich die Prüfung eines Wärmeverbunds mit niedriger Vorlauftemperatur oder ein kombinierter Wärme- und Kälteverbund anbietet. Der Wärmeverbund ist im kommunalen Energieplan mit einer hohen Priorität eingetragen. Die Industriellen Betriebe Kloten erarbeiten zurzeit eine Machbarkeitsstudie.

V10: Wärmeverbundgebiet Steinacker

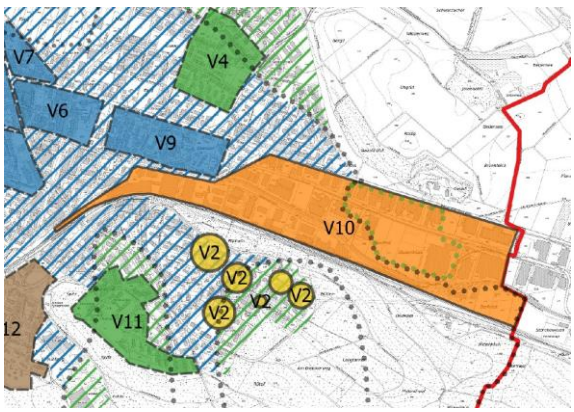


Abb. 44: Kommunaler Energieplan (Stadt Kloten, 2020)

Umweltschutz

Prinzipien

Das Umweltschutzgesetz (USG) definiert «Vorschriften» über den Schutz des Menschen und seiner natürlichen Umwelt vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen. Dabei gilt das Vorsorgeprinzip, d.h. Einwirkungen, die schädlich oder lästig werden könnten, sind frühzeitig zu begrenzen. Das zweite Prinzip ist das Verursacherprinzip, wonach der Verursacher die entsprechenden Massnahmen finanzieren muss. Für Strassenlärm beispielsweise muss der Eigentümer, in der Regel die Öffentliche Hand, aufkommen. Der Betreiber einer Industrie- oder Gewerbeanlage hat die geltenden Belastungsgrenzwerte einzuhalten und die Nachbarschaft vor übermässigem Lärm und Geruchsemissionen zu schützen.

Gewerbe- und Industrielärm

Jede Bauzone ist einer Empfindlichkeitsstufe gemäss Lärmschutz-Verordnung (LS) zugeordnet. Dabei gelten die Belastungsgrenzwerte für reine Wohnzonen der Empfindlichkeitsstufe ES II, für Mischzonen der ES III und für Gewerbe- und Industriezonen die ES III oder ES IV. Die rechtskräftige Gewerbezone im Gebiet Steinacker an der Industriezone weist die Empfindlichkeitsstufe III auf. Diese Empfindlichkeitsstufe ist ebenfalls für eine Mischnutzung (inkl. Wohnen) geeignet, denn es sind gemäss Art. 43 der Lärmschutzverordnung maximal mässig störende Betriebe zulässig. Bei der Umzonung der rechtskräftigen Industriezone in eine Mischzone muss hingegen die Empfindlichkeitsstufe IV um eine Stufe reduziert werden. Das Gebiet Steinacker gilt gemäss Art. 19 Abs. 1 des Raumplanungsgesetzes als erschlossen. Demnach gelten bei der Umzonung von der Industriezone in die Mischzone entsprechend Art. 22 des Umweltschutzgesetzes die Immissionsgrenzwerte und nicht die Planungswerte. Für die künftige Mischnutzung im Gebiet Steinacker sind demnach die Immissionsgrenzwerte der ES III mit 65 dB(A) am Tag und 55 dB (A)in der Nacht massgebend und einzuhalten.

Empfindlichkeitsstufe	Planungswert PW (dB(A))		Immissionsgrenzwert IGW (dB(A))		Alarmwert AW (dB(A))	
	Tag[1]	Nacht[1]	Tag[1]	Nacht[1]	Tag[1]	Nacht[1]
I (Erholungszonen)	50	40	55	45	65	60
II (Wohnzonen)	55	45	60	50	70	65
III (Mischzonen)	60	50	65	55	70	65
IV (Arbeitszonen)	65	55	70	60	75	70

[1] Strassenverkehrs- und Eisenbahnlärm: Tag 6–22 Uhr, Nacht 22–6 Uhr
Industrie- und Gewerbelärm (Parkierung): Tag 7–19 Uhr, Nacht 19–7 Uhr

Abb. 45: Belastungsgrenzwerte nach LSV

Fluglärm

Die Abgrenzungslinie betreffend Fluglärm tangiert das Gebiet Steinacker geringfügig (Ecke Bassersdorfer- und Industriestrasse). Ausserhalb der Abgrenzungslinie darf der Fluglärm den Immissionsgrenzwert nicht überschreiten. Im tangierten Gebiet Steinacker findet die Überschreitung nur marginal in der ersten Nachtstunde (22 – 23 h). statt. Weil auch zukünftige Überschreitung nur in der ersten Nachtstunde stattfinden werden, kann mit geeigneten Massnahmen wie Komfortlüftung der Grenzwert eingehalten und

eine Wohnnutzung realisiert werden. Das Mischgebiet im Steinacker bildet eine funktionale Einheit und daher ist im ganzen Gebiet eine Wohnnutzung grundsätzlich zulässig, auch wenn später eine weitere Überschreitung des Immissionsgrenzwertes möglich wäre.

Strassenlärm

Der zukünftige Strassenlärm der Steinackerstrasse wurde exemplarisch im Abschnitt zwischen Oberfeldstrasse und Grubenstrasse untersucht. Die Verkehrsdaten wurden dem Umweltverträglichkeitsbericht (UVB; 2019) zur Verlängerung der Glattalbahn entnommen. Es handelt sich dabei um Prognosen für das Jahr 2030, welche die Entwicklung des Gebiets Steinacker berücksichtigt.

Die Beurteilungspegel des Strassenverkehrslärms der Steinackerstrasse betragen an der südlichen Strassenparzellengrenze 67 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht. Die Immissionsgrenzwerte der ES III können bezüglich Strassenlärm tagsüber in einem Abstand von 8-10 m ab der südlichen Strassenparzelle und nachts gerade auf der Parzellengrenze eingehalten werden. Grössere Lärmemissionen werden an der Bassersdorfer-, Industrie- und Lindenstrasse erwartet.

Eisenbahnlärm

Im Rahmen der Lärmsanierung der Eisenbahn wurden vom Bundesamt für Verkehr BAV Emissionspegel für das Schienennetz der Schweiz festgelegt. Diese haben den Bezugshorizont 2015, können aber ohne Extrapolation auch für spätere Bezugshorizonte verwendet werden, da sie in der Regel deutlich über den tatsächlichen Emissionen liegen. Die festgelegten Emissionspegel enthalten die Pegelkorrekturen K1 und K2 gemäss Anhang 4 Ziff. 33 LSV. Die Emissionspegel der relevanten Streckenabschnitte sind in der folgenden Tabelle aufgeführt:

Linie	ZH Oerlikon Nord – Dorfnest	Zürich Oerlikon Nord – Hürlistein (Abzw)
Linie-Nr.	750	752
km von	9.898	11.83
km bis	13.374	13.287
Emissionspegel Lr,e Tag (dB(A))	76.0	75.9
Emissionspegel Lr,e Nacht (dB(A))	65.1	71.0

Abb. 46: Emmissionspegel Bahnlärm

Glattalbahnlärm

Der Lärm durch die Glattalbahn wurde exemplarisch im Abschnitt zwischen Oberfeldstrasse und Grubenstrasse untersucht. Auf Höhe des Untersuchungsperimeters soll die geplante Verlängerung der Glattalbahn auf einem baulich getrennten Trassee mit Schotterrasen verlaufen. In diesem Fall gelten Lärmimmissionen des Tramverkehrs nicht als Strassenverkehrslärm, sondern als Eisenbahnlärm und müssen nach Anhang 4 LSV beurteilt werden. Die Emissionspegel des Tramlärms wurden von den Verfassern des UVB zur Verlängerung der Glattalbahn bereitgestellt und sind für den relevanten Abschnitt in der folgenden Tabelle aufgeführt.

Steinackerstrasse von Oberfeldstrasse bis Grubenstrasse, Emissionsabschnitt 6200084	Tag	Nacht
Dauerschallpegel L_{Ae} (dB(A))	67.3	62.3
Pegelkorrektur K1	-5.0	-8.0
Pegelkorrektur K2	0.0	0.0
Emissionspegel Lr,e (dB(A))	62.3	54.3

Abb. 47: Prognose Glattalbahnlärmemissionen für 2030

Lärmschutz im Baubewilligungsverfahren [14]

Bauten müssen grundsätzlich die Immissionsgrenzwerte IGW einhalten. Die Beurteilung (Messung) erfolgt bei geöffnetem Lüftungsfenster. In Folge neuer Gerichtsurteile darf eine Ausnahmebewilligung nach Art. 31 Abs. 2 LSV nur noch als «ultima ratio» erteilt werden. Neubauten, bei denen die IGW nicht eingehalten werden, können nur bewilligt werden, wenn sämtliche verhältnismässigen baulichen und gestalterischen Massnahmen nach Art. 31 Abs. 1 LSV ausgeschöpft wurden. Der entsprechende Nachweis muss von der Bauherrschaft im Rahmen eines Gutachtens erbracht werden.

Geruchsemissionen

Im Gebiet Steinacker sind derzeit Betriebe ansässig, deren Produktion zu deutlich wahrnehmbaren Geruchsemmissionen führen. Für die künftige Mischnutzung im Gebiet Steinacker ist dafür zu sorgen, dass die künftigen Anwohner vor übermässigen Geruchsimmissionen, insbesondere auch im Wohnraum, geschützt werden.

[14] Kanton Zürich: Informationen zum Bauen im Lärm. Empfehlungen für den Baubewilligungsprozess – Vollzug von Art. 31 LSV. 29. Zürich, 2020.

Mobilität

Gesamtprojekt Glattalbahn

Abgestimmte Verkehrs- und Siedlungsentwicklung
Das Entwicklungskonzept Steinacker ist auf das Vorprojekt 2020 des Gesamtprojekts (Glattalbahn, Hochwasserschutz und Velohauptverbindung) abgestimmt. Das Vorprojekt beinhaltet erste Lösungsmöglichkeiten für neue Verkehrsregime, Kreuzungen und Zugänglichkeiten zu den bestehenden Liegenschaften. Die Überlegungen aus dem Vorprojekt, das keine rechtliche Wirkung entfaltet, werden im Bau- und Auflageprojekt konkretisiert, optimiert und verfeinert.

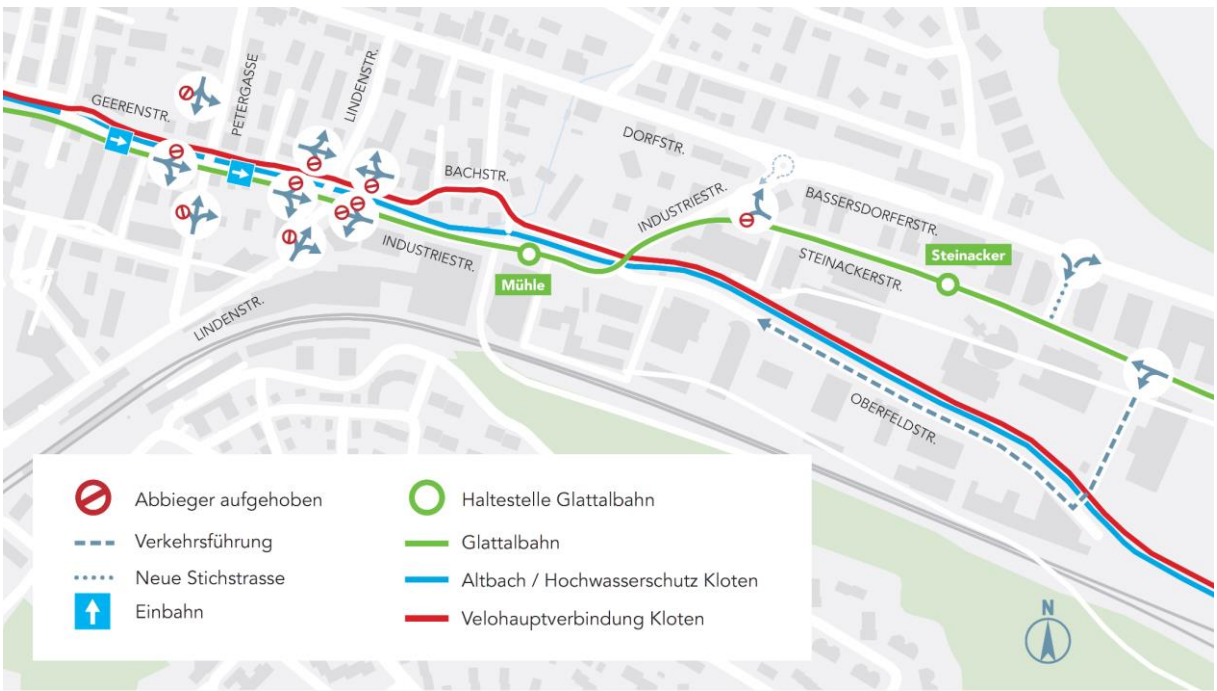
Die Projektverantwortlichen der VBG haben sich im Vorprojekt laufend mit den lokalen und kantonalen Behörden ausgetauscht und erste Gespräche mit Grundeigentümerschaften und Gewerbetreibenden geführt. Die Gespräche werden weitergeführt und die Ergebnisse in die Projektierung eingearbeitet. Nach Vorliegen des Bauprojekts wird das Entwicklungskonzept Steinacker bei Bedarf angepasst.

Liniennetz der Glattalbahn

Abb. 49: Liniennetz der Glattalbahn (www.vbg.ch, 4.2.2021)

Bedeutung
Mit dem Gesamtprojekt der Glattalbahn-Verlängerung werden drei grosse Infrastrukturbauten erstellt, die von einem hohen Nutzen für die Gebietsentwicklung Steinacker sind. Sie werden durch gebietsspezifische Infrastrukturanlagen wie Fusswege, öffentliche Flächen oder Schulhausbauten ergänzt. Deren Umsetzungen erfolgen bei konkreten Entwicklungen von Zellen. Demnach werden diese Infrastrukturanlagen bedarfsgerecht und schrittweise realisiert.

Abb. 48: Anpassung Verkehrsregime (VBG, 2020)



Glattalbahn

Seit Ende 2010 verbindet die Glattalbahn das Gebiet Zürich Nord mit dem mittleren Glattal. Sie bietet eine direkte und schnelle Verbindung vom Hauptbahnhof Zürich bis zum Flughafen. Mit der geplanten Verlängerung durch das Stadtzentrum von Kloten bis Grindel (Bassersdorf) wird das Streckennetz um ca. 3,5 km und sechs Haltestellen erweitert. Zudem werden die notwendigen Hochwasserschutzmassnahmen am Altbach in Kloten umgesetzt und die Velohauptverbindung ausgebaut. Diese drei Teilprojekte erfolgen unter der Gesamtleitung der Verkehrsbetriebe Glattal AG (VBG) im Auftrag der Volkswirtschaftsdirektion und der Baudirektion des Kantons Zürich. Die Verlängerung der Glattalbahn bildet das Rückgrat für die Gebietsentwicklung Steinacker.

Abb. 50: Visualisierung Glattalbahn, Grindel (www.vbg.ch, 4.2.2021)

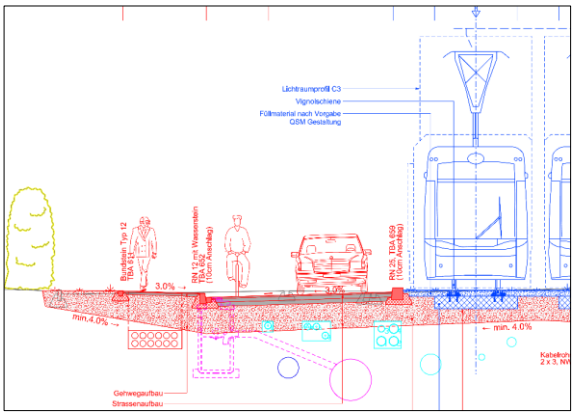


Abb. 52: Vorprojekt Glattalbahn, Normalprofil Industriestrasse im Eigentrassee (VBG, 2020)

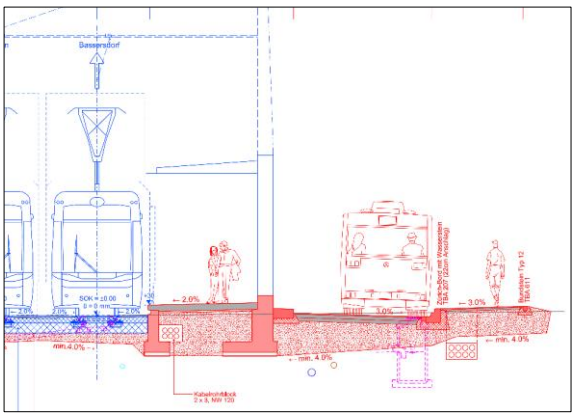


Abb. 53: Vorprojekt Glattalbahn, Normprofil Haltestellen im Steinacker und Oberfeld im Eigentrassee (VBG, 2020)

Abb. 51: Situationsplan Vorprojekt Gesamtprojekt, Ausschnitt Steinackerstrasse (VBG, 2020)

Hochwasserschutz

Der Hochwasserschutz Altbach ist eine Grundvoraussetzung für die Realisierung der Glattalbahn-Verlängerung. Er minimiert das Schadenpotential für die Stadt Kloten und den Flughafen Zürich. Der Altbach wird revitalisiert und der Hochwasserschutz über einen Entlastungsstollen sichergestellt, der im Gebiet Oberfeld mit einem Einlaufbauwerk beginnt und unter der Stadt Kloten bis in das Gebiet der Fracht (Flughafen) führt.

Velohauptverbindung

Mit dem geplanten Ausbau der Velohauptverbindung entlang des Altbachs durch das Stadtzentrum von Kloten entsteht eine zukunftsfähige Alternative und Ergänzung zum öffentlichen und motorisierten Verkehr. Die Verbindung hat eine Breite von 5,6 m (Fahrbahn: 3,6 m und Fussweg: 2,0 m). und gewährleistet ein sicheres und entspanntes Vorankommen für Velofahrende und Fussgänger.

Abb. 54: Vorprojekt Profil Altbach/Veloweg (vbg, 2020)

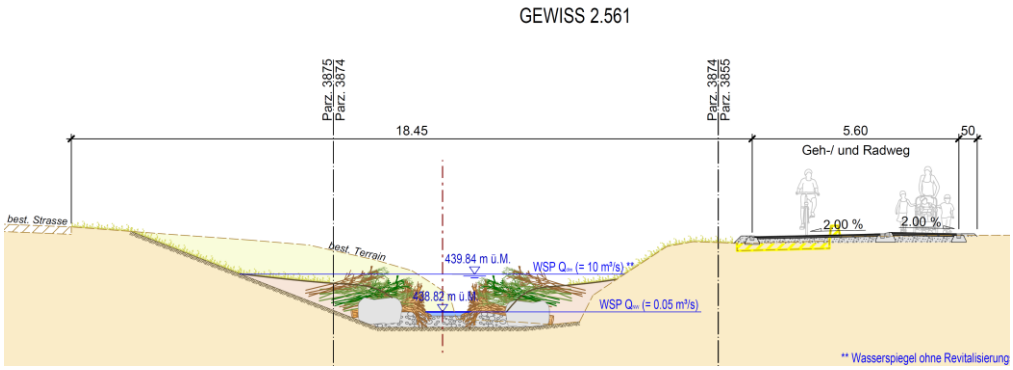
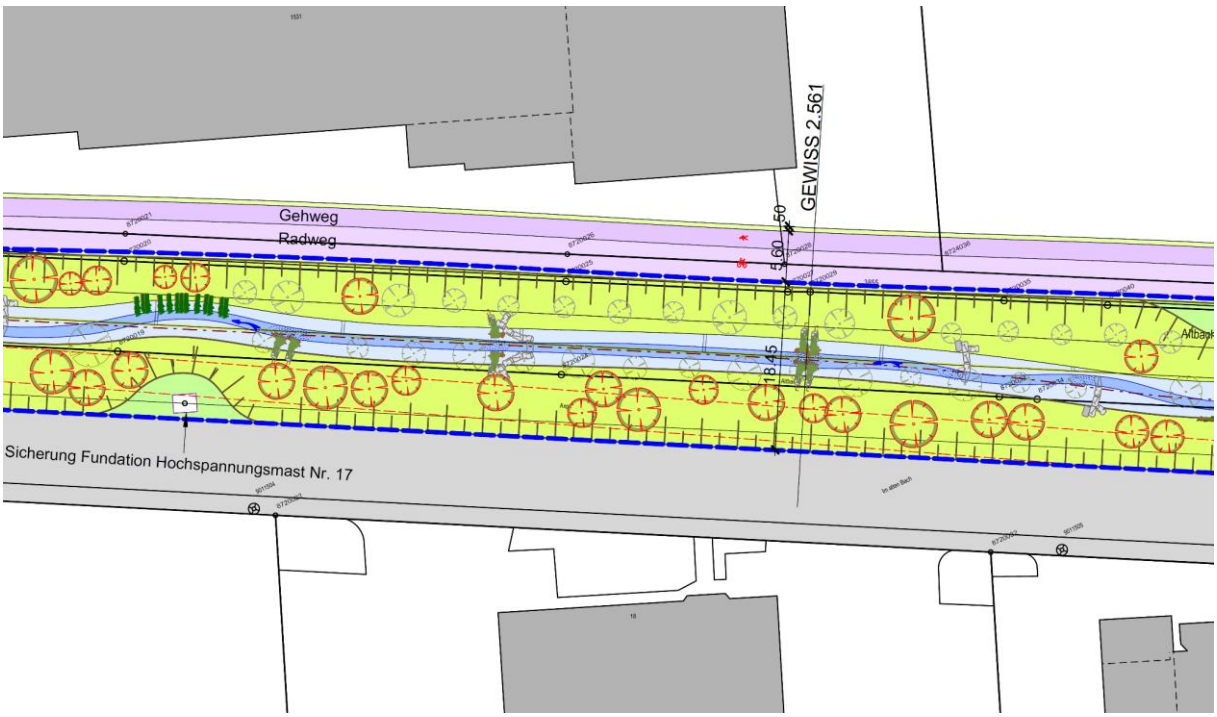


Abb. 55: Vorprojekt Situationsplan Altbach/Veloweg (vbg, 2020)



Gesamtverkehrskonzept Kloten

Zielbild

Das Gesamtverkehrskonzept bildet die Grundlage und den Rahmen für die städtische Verkehrsentwicklung und das Verkehrskonzept für das Gebiet Steinacker.

Fussverkehr

Der Fussverkehr hat in dicht besiedelten Gebieten einen hohen Stellenwert. Von Bedeutung sind ein ausgebautes Fusswegnetz zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, publikumsorientierten Einrichtungen und den Naherholungsgebieten.

Veloverkehr

Velohauptverbindungen schaffen schnelle Wege innerhalb der Stadt Kloten und zu den umliegenden Orten. Diese werden im Stadtzentrum und in den Quartieren mit feinmaschigen Velowegverbindungen ergänzt.

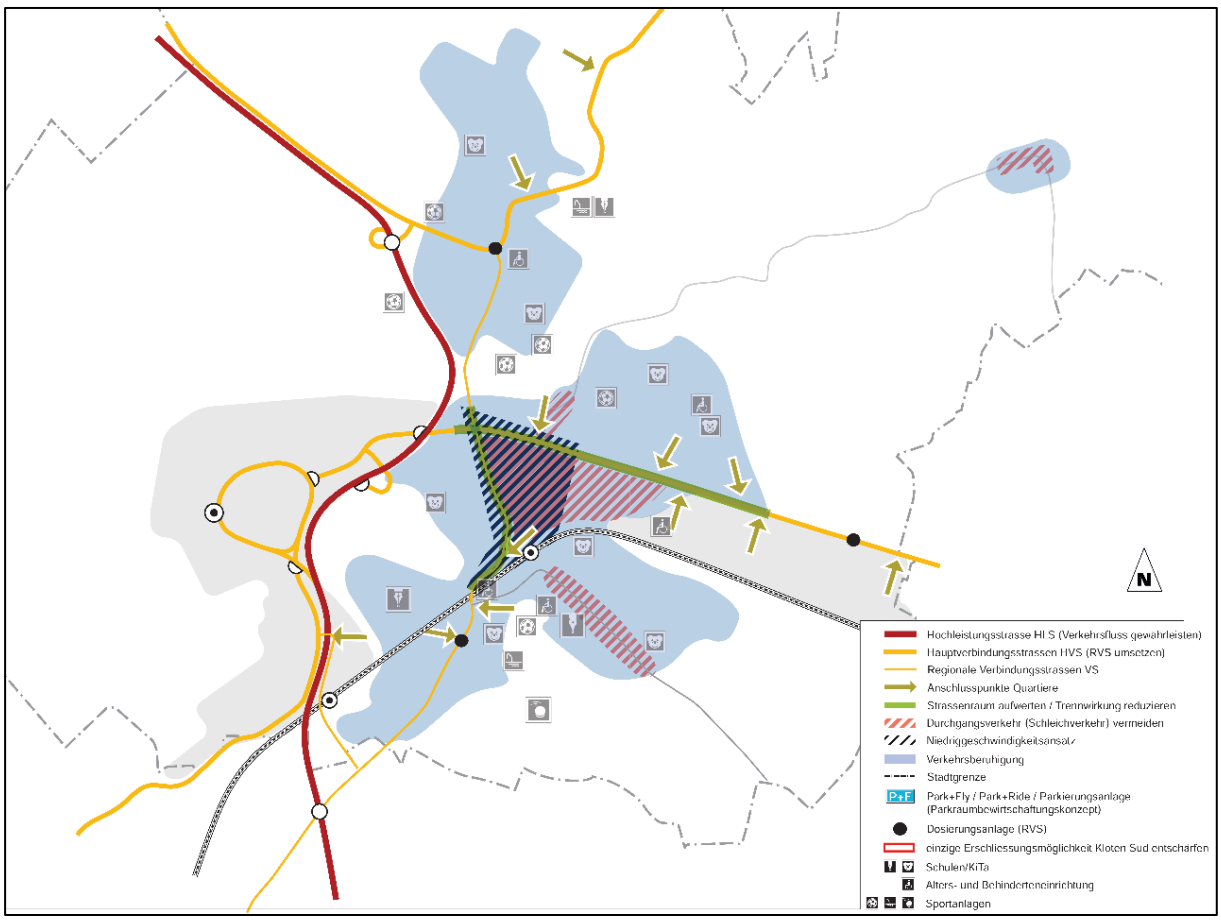
Öffentlicher Verkehr

Die Stadt Kloten verfügt bereits über ein dichtes öffentliches Verkehrsnetz mit Bahn, Bus und der Glattalbahn. Der Bahnhof Kloten wird in den nächsten Jahren aufgewertet; u.a. mit einem neuen Bushof sowie mit einem 15-Minuten-Takt.

Strassennetz für den motorisierten Verkehr

Das Strassennetz ist dicht. Es sind in der Stadt Kloten keine Ausbauten geplant. Die regionale Verkehrssteuerung wird zukünftig die Verkehrsströme besser lenken. Im immer dichter werdenden Stadtgefüge steigt die Bedeutung an einer siedlungsverträglichen Verkehrsabwicklung (inkl. hoher Verkehrssicherheit).

Abb. 56: Zielbild motorisierter Verkehr (ewp, 2013)



Verkehrskonzept

Ausgangslage

Das Strassennetz im Raum Kloten ist stark ausgelastet und in den Pendlerzeiten (Verkehrsspitzenstunden morgens und abends) an seiner Kapazitätsgrenze. Mit Verkehrssteuerungsmassnahmen soll die vorhandene Infrastruktur optimal genutzt werden. Der Kanton Zürich hat deshalb für den Raum Flughafen Kloten ein Konzept für die Regionale Verkehrssteuerung (RVS) entwickelt. Damit soll der Verkehrsfluss innerhalb der Ortszentren sichergestellt und die Rückstaus an die Siedlungsränder verlegt werden, wo weniger Menschen gestört werden. Zusätzlich wird mit dem Ausbau der Veloinfrastruktur und der Verlängerung der Glattalbahn das Verkehrsnetz ausgebaut und neue attraktive Verbindungen resp. Angebote geschaffen. Kloten profitiert von kantonalen Investitionen in die öffentliche Infrastruktur von rund 440 Millionen Franken. Im Bereich des Strassenverkehrs ist gemäss kantonalem Richtplan erst mit dem Bau der Glattalautobahn eine Netzerweiterung geplant (Zeithorizont ca. 2040). Deshalb ist für die Planung des Steinackers vorläufig von den bestehenden Strassenkapazitäten auszugehen.

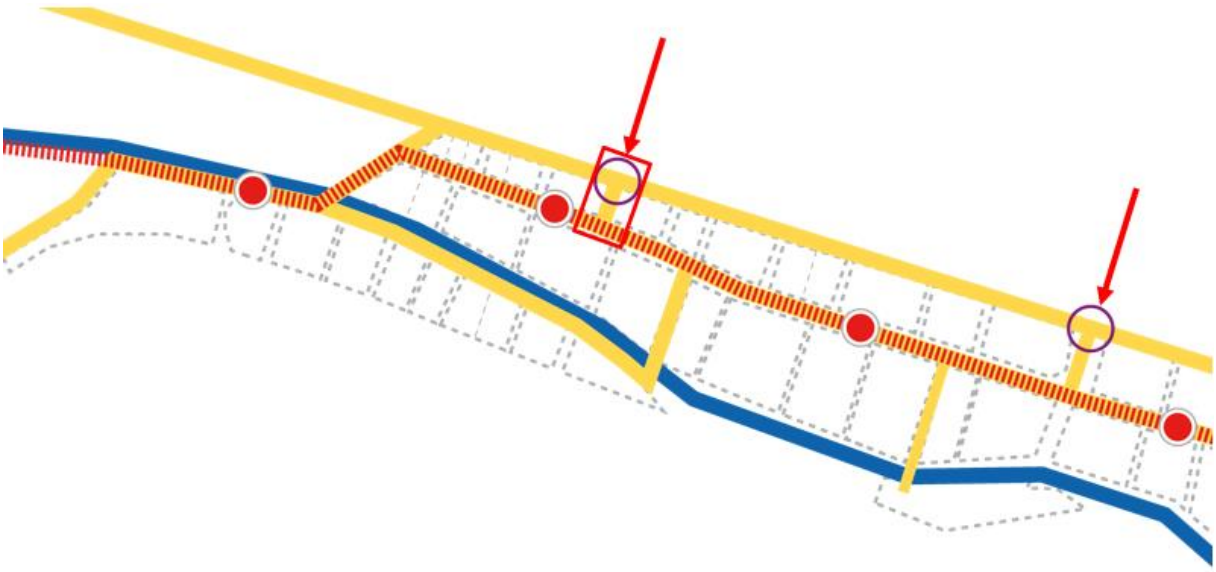
Ziele

Mit dem Verkehrs- und Mobilitätskonzept sollen folgenden Ziele erreicht werden:

1. Vermeidung von zusätzlichen Fahrten des motorisierten Individualverkehrs in den Verkehrsspitzenzeiten
2. Strassenkapazitäten im Steinacker für bestehende strassenaffine Gewerbe- und Logistikbetriebe «reservieren»
3. Vermeidung von zusätzlichen Fahrten des motorisierten Individualverkehrs durch Neunutzungen, insbesondere durch Wohnen und Dienstleistungen
4. Anteil an Autonutzer und Autonutzerinnen im Gebiet reduzieren

Die ersten beiden Ziele werden primär mit Massnahmen der Verkehrssteuerung (RVS) und Parkraumbewirtschaftung für neue Nutzungen erreicht. Aber auch die Massnahmen für die Erreichung der Ziele 3 und 4 sichern die Strassenkapazitäten für heutige Betriebe, weil die Bauzonenreserven mit weniger autoaffinen Nutzungen entwickelt werden. Die Nutzungsdurchmischung fördert eine Diversifizierung im Verkehrsbereich, d.h. andersartigen Verkehrsbeziehungen, Verkehrsarten und eine anderweitige Verkehrsmittelwahl. Um die Ziele 3 und 4 zu erreichen, sollen neue attraktive Mobilitätsdienstleistungen vor Ort angeboten werden. Zudem wird in Ergänzung zur neuen Velohauptverbindung und Glattalbahnverlängerung ein sicheres und feinmaschiges Fuss- und Velowegnetz geschaffen.

Abb. 57: Konzeptplan MiV und ÖV (ewp, 2021)



Konzept

Mit der Glattalbahn auf der Steinackerstrasse wird auch die regionale Verkehrsteuerung zur Dosierung des Verkehrs auf der Bassersdorferstrasse während den Spitzenzeiten umgesetzt. Diese sind in der Abbildung nachfolgend mit einem Pfeil resp. violetten Kreis markiert. Neu wird auch eine neue Stichstrasse zur besseren Erschliessung des Steinackers geschaffen (nachfolgend rot umrandet).

In Ergänzung zu den bestehenden übergeordneten Verbindungen entlang der Bassersdorferstrasse und des Altbachs werden auf der Höhe der Glattalbahnhaltestellen neue übergeordnete Querverbindungen geschaffen. Diese gewährleisten einen schnellen und attraktiven Zugang zu den Haltestellen und zu den umliegenden Naherholungsräumen Hardwald und Bedensee (Gerlisberg). Weitere untergeordnete Querverbindungen sichern ein feinmaschiges Wegnetz im Steinacker. Die Durchlässigkeit und schnelle Zugänge zu den attraktiven Hauptverbindungen entlasten die Steinackerstrasse von weiteren Nutzungsansprüchen.

Hinweise zur Umsetzung

Im Rahmen der Revision des kommunalen Verkehrsrichtplanes werden die übergeordneten Verkehrsverbindungen festgelegt. Die unterordneten Netzergänzungen werden im Rahmen der Arealentwicklung mittels Entwicklungsprinzipien und städtebaulichen Verträgen gesichert.

Verkehrsanteile (Modalsplit)

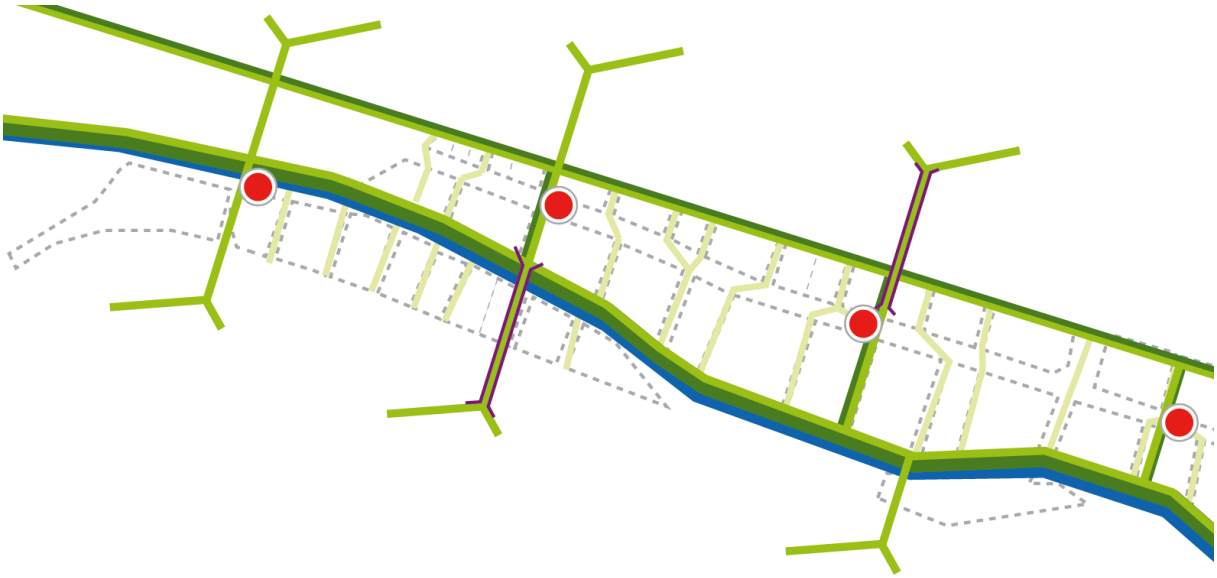
Mit der Öffnung und Transformation des Gebietes wird eine Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss-/Veloverkehrs angestrebt.

Verkehrsmittel	Bestand	Ziel
Öffentlicher Verkehr	22%	46%
Motorisierter Verkehr	73%	36%
Fuss- und Veloverkehr	5%	18%

Abb. 59: Modalplit, Bestand und Ziel (Stadt, 2021)

Um diese Modalsplit-Ziele zu erreichen, werden arealbezogen Mobilitätskonzepte erarbeitet. Diese leisten einen wichtigen Beitrag zur Verkehrsvermeidung oder strassenentlastenden Verkehrsmittelwahl.

Abb. 58: Konzeptplan Fuss- und Velowege (ewp, 2021)



Mobilitätskonzept

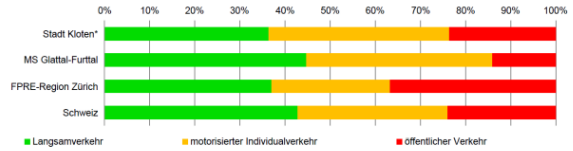
Ziele

Das Ziel ist, dass mit geeigneten Mobilitätsmassnahmen die Hauptverkehrszeiten nicht stärker belastet werden und die Strassenkapazitäten weiterhin dem gewerblichen Verkehr zur Verfügung stehen.

Modal Split Pendlerverkehr

Der Anteil des öffentlichen Verkehrs ist beim Pendlerverkehr über die Stadtgrenze von Stadt Kloten hinweg vergleichsweise hoch. Innerhalb der Stadt Kloten besteht noch ein Potential zur Steigerung der Anteile im öffentlichen Verkehr und Fuss- und Veloverkehr (vgl. Grafik). Hierzu kann die Verlängerung der Glattalbahn und der Ausbau der Velohauptverbindung einen wichtigen Beitrag leisten.

Pendler: Modal Split (Arbeitsort in Wohngemeinde)



Pendler: Modal Split (Arbeitsort ausserhalb Wohngemeinde)

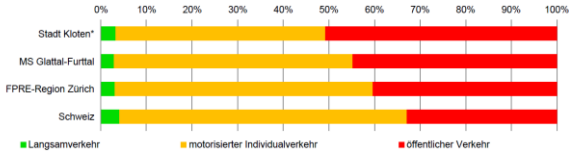


Abb. 60: Pendler Modal-Split (Rapp Trans AG, 2021)

Massnahmenkatalog

Der Massnahmenkatalog zeigt einen Überblick über mögliche Mobilitätsmassnahmen. Im Rahmen von Arealentwicklungen ist zu prüfen, welche dieser Massnahmen bezogen auf die geplante Entwicklung zweckmässig und wirkungsorientiert sind.

Thema	Massnahme
Logistikmanagement	A – F
Alternative Verkehrsträger	G – L
Parkplatzmanagement	M – P
Information und Aktionen	Q – T

A. Slotsystem für Fahrten von Transporten

Mit einem Slotsystem für Transportfahrten soll eine bessere zeitliche Verteilung dieser Fahrten auf dem Strassennetz im Steinacker erreicht werden. Die Slots sind den Transporteuren bekannt und können in die Tourenplanung integriert werden. Das Slotsystem soll eine Überlast während Spitzenzeiten auf der Strasse vermeiden und effizientere Transporte für die Unternehmen ermöglichen.

B. Routen für grosse Fahrzeuge

Innerhalb des Gebietes Steinacker werden Routen für grosse Fahrzeuge definiert, so dass die Erreichbarkeit zu den Logistik-Unternehmungen gewährleistet ist.

C. Microhubs für Logistikdienstleistungen

Mit Microhubs werden An- und Ablieferung an zentrale Orte im Gebiet Steinacker gebündelt. Damit wird gebietsintern der Strassenverkehr entlastet. Es sind Microhubs für Anwohner (online-Versand) und das Gewerbe (Wareneingänge) einzurichten. Vorteile sind die zeitunabhängige Lieferung und die effiziente Feinverteilung im Gebiet.

D. Gebietsinterne Logistik

Ein quartierinterner Logistikanbieter operiert als eine Art «Taxidienst für Güter». Mit bereits ansässigen Transportunternehmen ist dieses Projekt lokal umsetzbar und flexibel adaptierbar. Durch die zentrale Organisation werden Fahrten gebündelt und somit die Strassen entlastet.

E. Bündelung von Fahrten vom/zum Flughafen

Bei zahlreichen Unternehmen fallen Fahrten zwischen dem Flughafen und dem Standort Steinacker an. Durch die Bündelung von Fahrten werden die Anzahl Fahrten sowie der Ressourcenverbrauch reduziert und mit einem guten Flottenmanagement werden Leerfahrten vermieden.

F. Cargotram Flughafen – Steinacker

Die Bündelung der Logistik zwischen Flughafen und Steinacker könnte auch mit einem Güter-Tram räumlich vom restlichen Verkehr getrennt und energetisch sehr effizient durchgeführt werden (Bsp. Dresden).

G. Veloinfrastruktur

Eine gute, sichere und komfortable Veloinfrastruktur (Wege und Abstellplätze) im Gebiet und regional stärkt die Velonutzung und verbessert den Modal-Split in Richtung des Veloverkehrs.

H. Autoarmes Wohnen

Mit der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs (Glattalbahn und Busse) und des Fuss- und Veloverkehrs sowie mit Sharing-Angeboten können die Mobilitätsbedürfnisse der Bewohnerschaft weitgehend befriedigt werden. So muss das Ziel sein, autoarmes Wohnen im Gebiet vorzusehen und zu fördern. Dies entlastet das Verkehrsnetz und verringert den Parkierungsflächenbedarf. Das Parkplatzreglement wird entsprechend angepasst.

I. Sharing-Angebote

Es sind flächendeckende Sharing-Angebote (Auto und Velo) einzurichten. Sie fördern das autoarme Wohnen und reduzieren den Flächenverbrauch für die Parkierung. Es sind, wenn möglich lokale Anbieter einzubinden.

J. Preisangebote für ÖV-Abonnemente

Die Verkehrsmittelwahl ist auch vom Preis abhängig. Mit attraktiven Angeboten für ÖV-Abonnemente für Arbeitnehmende und Bewohnerschaft wird ein Anreiz für die Verkehrsmittelwahl zugunsten des öffentlichen Verkehrs geschaffen.

K. Walkability

Mit attraktiven Fusswegverbindungen wird der Fussverkehr durch sichere und angenehme Orte gelenkt: Wasser, Natur, Beschattung, Erdgeschossnutzung etc. So kann eine teilweise Trennung des Fussverkehrs zu den verkehrsorientierten Strassen erreicht werden. Der Fussverkehr wird gefördert und das Strassennetz entlastet.

L. On demand – Taxi-Service

On-Demand Taxis sind ein zukunftsorientiertes Mobilitätsangebot. Mit digitalen Lösungen werden die Fahrten flexibel, bedarfsgerecht aber auch gebündelt durchgeführt. Durch das Bündeln der Fahrten wird diese günstiger und die Anzahl der Fahrten verringern sich, was der Strassenkapazität dient.

M. Smart Parking

Mit zentralen Parkhäusern im Gebiet Steinacker können Parkflächen effizient organisiert, digital ausgerüstet und damit automatisiert sowie kundenfreundlich angeboten werden.

N. Bewirtschaftung Parkplätze

Die Bewirtschaftung der Parkplätze (exkl. betriebsnotwendige Parkplätze) ermöglicht eine Lenkungswirkung auf das notwendige Mass an Fahrten mit dem motorisierten Individualverkehr. Zudem wird vermieden, dass die Parkplätze von Dritten als Gratis-Parkplätze benutzt werden. Zusammen mit einem klugen Parkraummanagement wird eine effiziente Organisation der Parkierung gewährleistet.

O. Parkleitsystem

Den Besuchern und Kunden wird mit einem Parkleitsystem der direkte Weg zu den freien Parkplätzen aufgezeigt. So wird Parksuchverkehr verhindert und das Strassennetzt davon entlastet.

P. Mehrzweckparkplätze

Durch die Mehrfachnutzung von Parkplätzen kann die Anzahl zu erstellender Parkplätze reduziert und damit Fläche eingespart werden. Die Mehrfachnutzung wird ermöglicht durch die unterschiedlichen Nutzungen im Gebiet.

Q. Mobilitätsapp, –plattform
R. Informationsbroschüre

Eine Webplattform oder eine App sowie Informationsbroschüren können alle Informationen bezüglich Mobilität vereinen wie beispielsweise: Mobilitätsangebote, Sharingangebote, ÖV-Fahrpläne, Verkehrsmeldungen, Mitfahrbörse etc.

S. Aktionen zum Thema Mobilität

Mit gezielten Aktionen kann das Thema Mobilität den Menschen im Gebiet Steinacker nähergebracht werden (Sensibilisierung).

T. Mobilitätsberatung

Durch eine Mobilitätsberatung können den Firmen, Grundeigentümern und Investoren geeignete Mobilitätslösungen aufgezeigt werden. Der Kanton Zürich bietet eine solche Beratung kostenlos an.

Umsetzung

Planungsrecht

Ausgangslage

Das Gebiet Steinacker (rot umrandet) ist in der rechtskräftigen Bau- und Zonenordnung (dat. 15.6.2013, nachgeführt 2.2.2019) der Gewerbezone, der Industriezone und entlang des Altbachs der Freihaltezone zugeteilt.

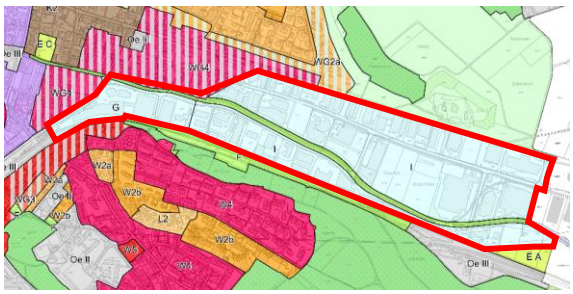


Abb. 61: Zonenplan (Stadt Kloten, 2021)

Die Gewerbezone (G) und die Industriezone (I) sind für die Erstellung von Industrie- und Gewerbebetrieben ausgelegt. In diesen sind auch Handels- und Dienstleistungsbetriebe zulässig. In der Gewerbezone sind mässig störende und in der Industriezone stark störende Betriebe zulässig. Es gelten unter anderem die folgenden Bestimmungen:

Werte	Gewerbezone	Industriezone
Baumassenziffer	6	10
Gebäudehöhe	12.5 m	20.0 m

Abb. 62: Auszug BZO (Stadt Kloten, 2021)

Teilrevision der Bau- und Zonenordnung

Die Transformation des Gewerbe- und Industriegebiets Steinacker in einen gemischt genutzten Stadtteil bedingt eine Teilrevision der Bau- und Zonenordnung, da in der Gewerbe- und Industriezone eine Wohnnutzung ausgeschlossen ist. Mit der Teilrevision werden mindestens diejenigen Gebiete in eine Mischzone umgezont, in denen voraussichtlich in den nächsten 15 Jahren eine Entwicklung stattfinden wird.

Ergänzende Planungsinstrumente

Zusätzlich zur neuen Mischzone werden ortsspezifische und qualitätssichernde Vorschriften in einem Ergänzungsplan und/oder in Sonderbauvorschriften festgelegt. Für Arealentwicklungen stehen ergänzend die Instrumente der Arealüberbauung (Art. 69 ff. PBG) und des Gestaltungsplans (Art. 83 ff. PBG) zur Verfügung.

Parkplatzreglement

Das Parkplatzreglement der Stadt Kloten ist für das Gebiet Steinacker anzupassen. Insbesondere sind eine tiefe Anzahl Pflichtparkplätze für die Wohnnutzung und die Möglichkeit für zentrale Parkhäuser aufzunehmen.

Bau- und Privatrecht

Öffentliches und privates Recht

Das öffentliche Recht betrifft das Verhältnis des Einzelnen zum Staat. Wo der Staat die Freiheit des (Grund-)Eigentums einschränkt, bedarf es einer gesetzlichen Grundlage. Der Eingriff muss sodann im öffentlichen Interesse liegen und verhältnismässig sein. Besonders wichtige öffentlich-rechtliche Erlasse mit Bezug auf das Grundeigentum sind beispielsweise die Bau- und Umweltgesetzgebung.

Das Privatrecht regelt demgegenüber das Verhältnis unter Privaten, also der privatrechtlichen Rechtssubjekte untereinander. Es können auch privatrechtliche Verträge zwischen einer Person und der Gemeinde abgeschlossen werden. Die wichtigsten Erlasse im Privatrecht sind das Zivilgesetzbuch und das Obligationenrecht.

Die nachbarrechtliche Generalklausel (Art. 684 ZGB)

«Jedermann ist verpflichtet, bei der Ausübung seines Eigentums wie namentlich bei dem Betrieb eines Gewerbes auf seinem Grundstück, sich aller übermässigen Einwirkung auf das Eigentum des Nachbarn zu enthalten. Verboten sind insbesondere alle schädlichen und nach Lage und Beschaffenheit der Grundstücke oder nach Ortsgebrauch nicht gerechtfertigten Einwirkungen durch Luftverunreinigung, üblen Geruch, Lärm, Schall, Erschütterung, Strahlung oder durch den Entzug von Besonnung oder Tageslicht.»

Freiheit des Grundeigentums

Für das Eigentum gilt: *«Wer Eigentümer einer Sache ist, kann in den Schranken der Rechtsordnung über sie nach seinem Belieben verfügen.»* (Art. 641 Abs. 1 ZGB). Für das Grundeigentum heisst dies konkreter: *«Das Eigentum an Grund und Boden erstreckt sich nach oben und unten auf den Luftraum und das Erdreich, soweit für die Ausübung des Eigentums ein Interesse besteht.»* (Art. 667 Abs. 1 ZGB). Während horizontal die Ausübungsfreiheit durch die Parzellengrenzen definiert ist, fehlt es in der Vertikalen oft

an klaren Grenzen. In der Stadt Kloten wird die Höhenbeschränkung durch den Sicherheitszonenplan des Flughafens Zürich geregelt, der den Bestimmungen in der Bau- und Zonenordnung zu den Gebäudehöhen vor geht.

Bauen

Was man bauen darf, ist primär im öffentlichen Recht von Bund, Kanton und Gemeinde festgelegt. Wie man bauen darf, ist wie folgt geregelt:

- Bestimmungen des öffentlichen Baurechts: in der Regel in der kommunalen Bau- und Zonenordnung geregelt; konkretisiert in der Baubewilligung oder allenfalls in Gestaltungsplänen (Höhe, Grenzabstände, Ausnützungsziffern usw.)
- Privatrechtliche Vereinbarungen (z.B. Dienstbarkeiten, über Näherbau, Grenzbau, Höhenbegrenzungen usw.)
- Öffentlichrechtliche Vorschriften (z.B. Energiegesetzgebung, Umweltschutzgesetzgebung)
- Anerkannte Regeln der Baukunde (z.B. gemäss Normen) und Stand der Technik

Vertragswerk

Um die Umsetzung der gemeinsam erarbeiteten Entwicklungsprinzipien zu sichern und die Erstellung und Finanzierung der Infrastruktur zu regeln, können die folgenden Vertragswerke zur Anwendung kommen:

- Rahmenvereinbarung zu den Prinzipien der Gebietsentwicklung Steinacker (Stadt Kloten mit jeder Grundeigentümerschaft, ohne individuelle Anpassung)
- Infrastrukturvertrag Steinacker zur Regelung der langfristig öffentlichen Freiräume und Quartierinfrastruktur (Grundeigentümerschaften und Stadt Kloten)
- Städtebaulicher Vertrag je Arealentwicklung, falls Mehrwert fällig würde (Stadt Kloten mit jeder Grundeigentümerschaft, mit individueller Definition der Ausgleichsmassnahmen)
- Bilaterale Verträge zwischen Grundeigentümerschaften (je nach Bedarf, beispielsweise Dienstbarkeiten betreffend gemeinsamen Zufahrten, Weg-/Fahrwegrechten, Näherbaurechte, Verschiebung/Übernahme von Gewerbeanteilen, etc.)

Vorgehen

Schritte

Die «Absichtserklärung» für die Gebietsentwicklung Steinacker bildet die Vision (2019). Darauf aufbauend ist, wiederum in einem partizipativen Prozess, das vorliegende Entwicklungskonzept (2021) entstanden.

Die folgenden Themen werden in einer nächsten Phase vertieft:

- Verkehrsmessungen und –simulationen
- Lärmgutachten für Betriebslärm als Grundlage für die Zonierung
- Energiekonzept (Wärmeverbund)
- Mehrwertausgleich
- Weiteres

Basierend auf dem Entwicklungskonzept folgt eine Anpassung des kommunalen Richtplans und der Bau- und Zonenordnung. Damit werden die planungsrechtlichen Grundlagen für eine Mischnutzung geschaffen.

Die Genehmigung der Umzonung wird zeitlich auf den Regierungsrats- bzw. Kantonsratsentscheid zum Baukredit der Glattalbahn abgestimmt. Damit ist die Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung gewährleistet.

Das Gesamtprojekt der Glattalbahn geht frühestens im Jahre 2026 in die Realisierung. Die Bauphase dauert ca. vier Jahre. Mit der Inbetriebnahme der Glattalbahn wird dem urbanen Stadtteil Steinacker dannzumal eine attraktive ÖV-Linie zur Verfügung stehen.

Zeitplan

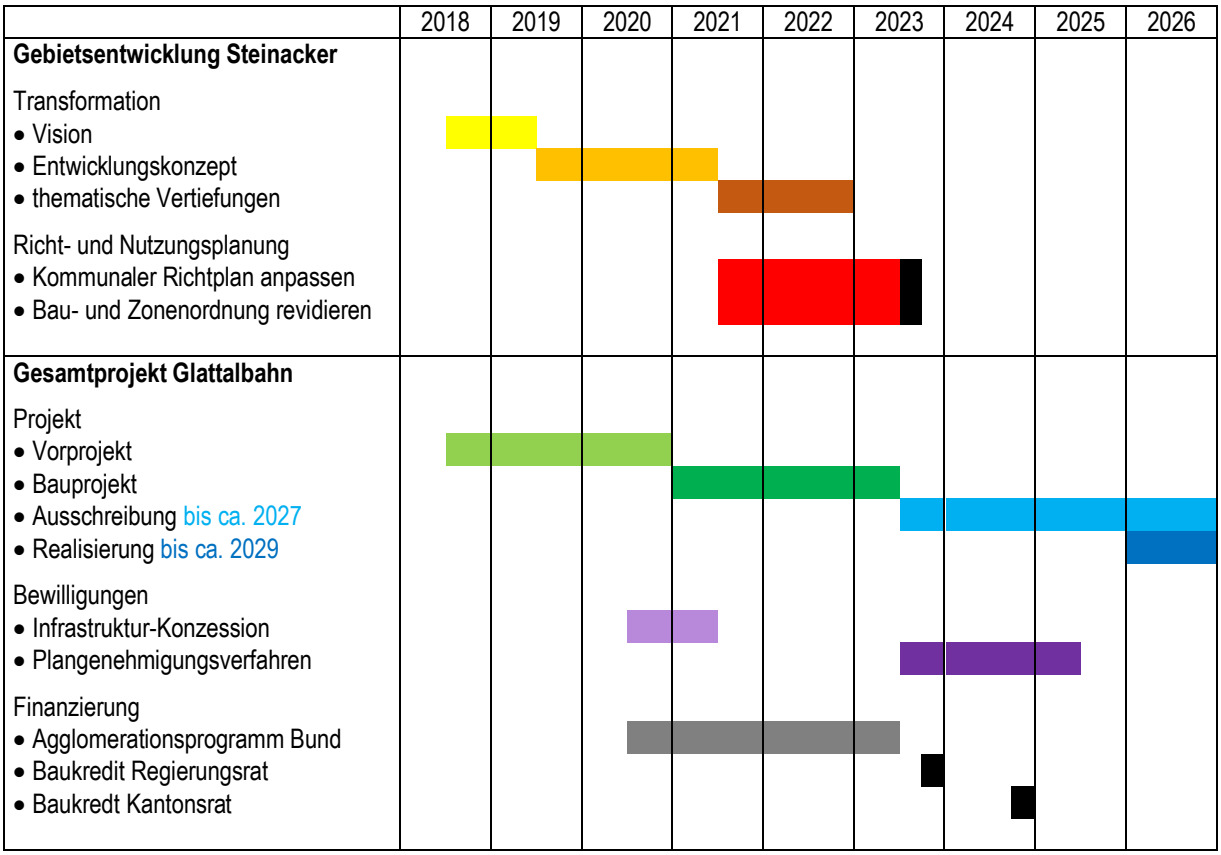


Abb. 63: Zeitplan (Stadt Kloten, 2021)

Kontakt

Stadt Kloten
Raum + Umwelt
Kirchgasse 7
8302 Kloten
www.kloten.ch
raum+umwelt@kloten.ch
044 815 11 11

Verzeichnisse

Abbildungen

Abb. 1: Visualisierung The Circle (www.thecircle.ch, 12.5.2020) 3
Abb. 2: Visualisierung Zentrum Kloten, Am Stadtplatz (BGS & Partner Architekten GmbH, 2019) 4
Abb. 3: Einwohner und Beschäftigte (www.vbg.ch, 9.5.2020) 4
Abb. 4: Karte der Mietpreise (www.tagesanzeiger.ch, 5.5.2020) 4
Abb. 5: Visualisierung Glattalbahn im Stadtzentrum (www.vbg.ch, 9.5.2020) 5
Abb. 6: Steinackerstrasse (Stadt Kloten, 2019) 6
Abb. 7: Operation Centers Flughafen Zürich (www.flughafen-zuerich.ch, 30.11.2020) 7
Abb. 8: Regionaler Richtplan (www.zpg.ch, 30.11.2020) 7
Abb. 9: Querschnitt Steinacker, Vision (Stadt Kloten 2019: 11) 8
Abb. 10: Vision Steinacker (Stadt Kloten 2019: Titelbild) 8
Abb. 11: Gesamtprojekt Glattalbahn (www.vbg.ch, 30.11.2020) 9
Abb. 12: Kommunikationsversprechen (Brandpulse, 2021) 11
Abb. 13: Mischnutzung Überbauung Kalkbreite, Zürich (www.wbs.admin.ch, 18.5.2020) 12
Abb. 14: Visualisierung Glattalbahn Grindel, Bassersdorf (www.glattalbahn.ch, 18.5.2020) 12
Abb. 15: Visualisierung Bestand, Perimeter (IVO, 2020) 21
Abb. 16: Visualisierung Entwicklungsprinzipien (IVO, 2020) 21
Abb. 17: Visualisierung «Entwicklungsetappen» (IVO, 2020) 21
Abb. 18: Visualisierung «Entwicklungsetappen» (IVO, 2020) 21
Abb. 19: Visualisierung «Aufstockungen» (IVO, 2020) 21
Abb. 20: Vis. Option «Einzel-Neubauten» (IVO, 2020) 21
Abb. 21: Vis. Option «Aufstockung & Neubauten» (IVO, 2020) 21
Abb. 22: Vis. Option «Aufstockung & Neubauten» (IVO, 2020) 21
Abb. 23: Perimeter Oberfeld & Studenhölzli (Stadt Kloten, 2021) 22
Abb. 24: Volumenstudie (Salewski & Kretz Architekten, 2020) 22
Abb. 25: Visualisierung Umnutzung und Öffnung EG der Liegenschaft Industriestrasse 30 (Mint Architecture AG, 2020) 23
Abb. 26 a bis c: Visualisierung Gesamtüberbauung Mühle (Studio Schwitalla, 2021) 23
Abb. 27: Branchenstruktur 2020 in Prozent der Geschossfäche (ImmoCompass, 2020) 24
Abb. 28: Zukünftige Nutzungsschwerpunkte (ewp, 2021) 24
Abb. 29: Kapazitäten (ewp, 2021) 25
Abb. 30: Nutzungsmix und -verteilung (ewp, 2021) 25
Abb. 31: leerstehende Halle (Stadt Kloten, 2020) 26
Abb. 32: Schulraumplanung (ewp AG, 30. Januar 2020) 26
Abb. 33: Freiraumstruktur (LINEA, 2021) 28
Abb. 34: Kulisse Hardwald, Albach und Bahn (LINEA, 2021) 28
Abb. 35: Kulisse Gerlisberg, Weg und Altbach (LINEA, 2021) 28
Abb. 36: Kulisse Bach und Oberfeldstrasse (LINEA, 2021) 28
Abb. 37: Visualisierung Steinacker-/Bassersdorferasse und Sprosse (LINEA, 2021) 29
Abb. 38: Visualisierung Sprossenentwicklung (LINEA, 2021) 30
Abb. 39: Parzellengrenze (Stadt Kloten, 2020) 30
Abb. 40: Visualisierung Sprossentypen (LINEA, 2021) 30
Abb. 41: Visualisierung Altbach u. Sprosse (LINEA, 2021) 31
Abb. 42: Veloweg entlang Altbach (Stadt Kloten, 2020) 31
Abb. 43: Visualisierungen Städtebau (LINEA, 2021) 32
Abb. 44: Kommunaler Energieplan (Stadt Kloten, 2020) 35

Abb. 45: Belastungsgrenzwerte nach LSV 35
Abb. 46: Emmissionspegel Bahnlärm 36
Abb. 47: Prognose Glattalbahnlärmemissionen für 2030 36
Abb. 48: Anpassung Verkehrsregime (VBG, 2020) 37
Abb. 49: Liniennetz der Glattalbahn (www.vbg.ch, 4.2.2021) 37
Abb. 50: Visualisierung Glattalbahn, Grindel (www.vbg.ch, 4.2.2021) 38
Abb. 51: Situationsplan Vorprojekt Gesamtprojekt, Ausschnitt Steinackerstrasse (VBG, 2020) 38
Abb. 52: Vorprojekt Glattalbahn, Normalprofil Industriestrasse im Eigentrassee (VBG, 2020) 38
Abb. 53: Vorprojekt Glattalbahn, Normprofil Haltestellen im Steinacker und Oberfeld im Eigentrassee (VBG, 2020) 38
Abb. 54: Vorprojekt Profil Altbach/Veloweg (vbg, 2020) 39
Abb. 55: Vorprojekt Situationsplan Altbach/Veloweg (vbg, 2020) 39
Abb. 56: Zielbild motorisierter Verkehr (ewp, 2013) 40
Abb. 57: Konzeptplan MiV und ÖV (ewp, 2021) 41
Abb. 58: Konzeptplan Fuss- und Velowege (ewp, 2021) 42
Abb. 59: Modalplit, Bestand und Ziel (Stadt, 2021) 42
Abb. 60: Pendler Modal-Split (Rapp Trans AG, 2021) 43
Abb. 61: Zonenplan (Stadt Kloten, 2021) 45
Abb. 62: Auszug BZO (Stadt Kloten, 2021) 45
Abb. 63: Zeitplan (Stadt Kloten, 2021) 47

Literatur

Flughafen Zürich AG: Volkswirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Zürich. Schlussbericht. Basel: INFRAS, 2013.

Gehl, Jan: Städte für Menschen. 4. Auflage. Berlin: Jovis, 2015.

Hydraulik AG: Einfache Studie Erschliessung Studenhölzli. Technischer Bericht. Zürich, 2020.

[KTZH_1] Kanton Zürich: Richtplan. Beschluss des Kantonsrats (Festsetzung). Stand vom 22. Oktober 2018. Zürich: KDMZ, 2018.

[KTZH_2] Kanton Zürich: Autofahren im Kanton Zürich. Eine Sonderauswertung des «Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015». Zürich: statistik.info, 2019.

[KTZH_3] Kanton Zürich: Logistikstandortkonzept Kanton Zürich. Zürich, 2013.

[KTZH_4] Kanton Zürich: Informationen zum Bauen im Lärm. Empfehlungen für den Baubewilligungsprozess – Vollzug von Art. 31 LSV. 29. Zürich, 2020.

Kretz, Simon; Kueng, Lukas (Hrsg.): Urbane Qualitäten. Ein Handbuch am Beispiel der Metropolitanregion Zürich. 1. Auflage. Zürich: Edition Hochparterre, 2016.

Procimmo AG (Hrsg.): Geschäftshaus Industriestrasse 30, Kloten. Gestaltungskonzept. Zürich: ImmoCompass & INREIM, 2020.

Sim, David, foreword by Jan Gehl: Soft City. Building Density for Everyday Life. Washington: Island Press, 2019.

[SKA] Christian Salewski & Simon Kretz Architekten: Transformationsprojekt Steinackerstrasse Kloten. Zürich, 2020

[STKL_1] Stadt Kloten (Hrsg.): Bau- und Zonenordnung und Zonenplan. Kloten, 2019.

[STKL_2] Stadt Kloten (Hrsg.): Gesamtverkehrskonzept Kloten. Effretikon: ewp, 2013.

[STKL_3] Stadt Kloten (Hrsg.): Verkehrskonzept Zentrum Kloten. Effretikon: ewp, 2018.

[STKL_4] Stadt Kloten (Hrsg.): Kommunale Energieplanung Stadt Kloten 2020. Zürich: econcept AG, 2020.

[STKL_5] Stadt Kloten und KSFE (Hrsg.): Zentrumslasten der Städte. Städtebericht der Stadt Kloten. Bern, 2017.

[STKL_6] Stadt Kloten (Hrsg.): Monitoring Stadt Kloten. Sozialräumliche Entwicklungen 2013-18. Bericht vom 12.11.2020. Kloten, 2020.

[STKL_7] Stadt Kloten (Hrsg.): MAG Kloten «Indikativer Mehrwert». Kurzbericht zum Modell «Indikative Mehrwertermittlung» Stadt Kloten. Zürich: Fahrländer Partner, 2019.
[STKL_8] Stadt Kloten (Hrsg.): Strategie Stadt Kloten 2030. Kloten, 2019.
[STKL_9] Stadt Kloten (Hrsg.): Vision Steinacker, Kloten. Kloten, 2019.
[STKL_10] Stadt Kloten (Hrsg): Gebietsenwicklung Kloten, Steinacker. Auswertung des Fragebogens und der Interviews mit den Grundeigentümer. Zürich: ImmoCompass, 2020.
[STKL_11] Stadt Kloten (Hrsg.): Transformation Industriezone Steinacker, Parzellen Nrn. 5718, 5719 und 3859. Lärmgutachten. Schaffhausen: magma AG, 2019.
[STKL_12] Stadt Kloten (Hrsg.): Studie Schulhaus Steinacker. Mühle. Berlin: Studio Schwitalla, 2021.
[STKL_13] Stadt Kloten (Hrsg.): Mobilitätskonzept Steinacker. Bericht-Nr. 2061.210. Basel: Rapp Trans AG, 2021.
[STKL_14] Stadt Kloten (Hrsg.): Erschliessung Studenhölzli. Erste Einschätzung. Kurzbericht. Effretikon: ewp, 2020
[VBG] Verkehrsbetriebe Glattal AG (Hrsg.): Vorprojekt Gesamtprojekt Glattalbahn. Opfikon, 2020.
Vereinigung kantonaler Lärmschutzfachleute (Hrsg.): cercle bruit, Vollzugshilfe 6.10. (Neue Wohnnutzung neben existierenden Neuanlagen von Industrie und Gewerbe. Vollzug von Art. 7 LSV in Bezug auf Art. 31 LSV.), 2019.
Werk, Bau + Wohnen (Hrsg.): Plan-guide: Ein Instrument zur Sicherung der Vielfalt auf der Ile de Nantes. Band, Jahr: 97, 2020.
[ZHAW] Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften: Arbeitslandschaften. (Schlussbericht Strategien zur Qualitätsentwicklung von Gewerbegebieten.) Winterthur, 2017.
[ZPG] Zürcher Planungsgruppe Glattal: Regionaler Richtplan Glattal. (Richtplantext. Beschluss des Regierungsrates Nr. 123 vom 14. Februar 2018.) Zürich, 2018.
Zukunftsinstitut GmbH: Homereport Oona Horx-Strathern. Frankfurt, 2019.