



Kanton Zürich
Stadt Kloten

Kommunaler Richtplan

Richtplantext

Verfahrensstand: beantragte Festsetzung

Vom Gemeinderat festgesetzt am:

Namens des Gemeinderats

Der Ratspräsident:

Die Ratssekretärin:

.....
Silvan Eberhard

.....
Jaqueline Tanner

Von der Baudirektion genehmigt am:

Für die Baudirektion:

BDV-Nr.:

Erstelldatum: 19.12.2023
Druckdatum: 19.12.2023

Impressum

Auftraggeber	Stadt Kloten	
Fachgruppe	Marc Osterwalder	Stadt Kloten (Vorsitz)
	Daniel Bär	Stadt Kloten
	Andreas Stoll	Stadt Kloten
	Daniel Martinelli	Stadt Kloten
	Raphael Aeberhard	SKK Landschaftsarchitekten

Auftragnehmer



EG Raumentwicklung GmbH
Ottostrasse 17, 8005 Zürich
+41 44 515 77 50
mail@egraumentwicklung.ch

und



ewp AG
Josefstrasse 84, 8005 Zürich
+ 41 44 283 83 60
zuerich@ewp.ch

Projektbearbeitung	Philipp Lenzi (Gesamtprojektleitung, Stadtentwicklungskonzept sowie Richtplan Siedlung, Stadtklima und Landschaft) Fabian Mariani (Projektleitung Verkehr) Christoph Suter (Sachbearbeitung und Expertise) Noémi Stalder, Sven Arnold (CAD) Andreas Stoll, Stadt Kloten (Ausgangslage und Koreferat)
--------------------	--

Auftragsnummer	4000869.000
----------------	-------------

Kurzfassung

Formelle Aspekte der Gesamtrevision der Richtplanung

Absicht der Revision	▪ Der rechtskräftige Richtplan der Stadt Kloten stammt aus dem Jahre 1999 und ist inhaltlich überholt. ▪ Das Ziel der Richtplanrevision ist, die Stadtentwicklungsziele und die kommunalen Massnahmen auf die übergeordneten Planungen gemäss kantonalem und regionalem Richtplan abzustimmen.
Wirkung des Richtplans	▪ Die nummerierten Festlegungen/Massnahmen in den Tabellen des Richtplantextes und die kommunalen Festlegungen in den Richtplankarten sind behördenverbindlich. ▪ Der Richtplan zeigt auf, welche Ziele die Stadt Kloten verfolgt, wie sie die Herausforderungen meistern will, welche Grundsätze sie verfolgt und welche «Leitplanken» sie der Stadtentwicklungspolitik setzt. ▪ Die Stadt kann gestützt auf den kommunalen Richtplan Projekte auslösen. Für viele Infrastrukturprojekte, beispielsweise für neue Fuss- und Veloverbindungen zur Anbindung des Gebiets Steinacker an die Naherholungsräume, ist ein Richtplaneintrag Voraussetzung, um ein Projekt genehmigen zu können und nach Bedarf Land zu erwerben. ▪ Für Grundeigentümerschaften ist der Richtplan erst verbindlich, wenn die entsprechenden Festlegungen des Richtplans in der Bau- und Zonenordnung oder in einer Sondernutzungsplanung konkretisiert wurden. Stellt eine Grundeigentümerschaft also einen Gestaltungsplan auf, so ist aufzuzeigen, wie die Richtplaninhalte umgesetzt werden.
Bestandteile	▪ Richtplantext (Bericht) ▪ Richtplankarte Siedlung, Stadtklima, Landschaft ▪ Richtplankarte Fuss- und Veloverkehr ▪ Richtplankarte motorisierter Individualverkehr und öffentlicher Verkehr ▪ Weitergehende Erläuterungen zum Planungsprozess und Abstimmung mit über-/nebenebeneordneten Planungsträgern (Bericht nach Art. 47 RPV)
Grundlagen	▪ Städtisches Freiraumkonzept (Grundlage [7] resp. separate Beilage 1) ▪ Städtisches Gesamtverkehrskonzept (Grundlage [8] resp. separate Beilage 2) ▪ Kantonaler und Regionaler Richtplan (die wichtigsten Inhalte, auf welche die Stadt Kloten Bezug nimmt, sind im kommunalen Richtplan dargestellt)

Wichtigste inhaltliche Aussagen

Die Stadt Kloten weist rund 40'000 Arbeitsplätze und eine Bevölkerungszahl von 22'000 auf. Der Flughafen zieht als Wirtschaftsmotor viele Arbeitnehmende (Zupendler) an. Die Stadt mobilisiert in den kommenden 20 Jahren Wohnbaukapazitäten für weitere 8000 Personen. Damit sollen mehr Menschen im Wirtschaftsraum Flughafen/Zürich-Nord wohnen und mit dem Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Arbeit pendeln können. Um dieses Ziel zu erreichen, wurde das Stadtentwicklungskonzept von 2011 aktualisiert und weitere Transformationsgebiete südlich des Bahnhofs Kloten und im Steinackerquartier wurden ausgeschieden (siehe Kapitel 3).

Zentrale Projekte sind die Verlängerung der Glattalbahn vom Flughafen Fracht bis ins Industriegebiet Steinacker. Zugleich wird eine Velohauptverbindung entlang des Altbachs erstellt und Hochwasserschutzmassnahmen am Altbach werden getroffen. Das Gebiet Steinacker wird zu einem bunten und nutzungsdurchmischten Stadtteil entwickelt. Die Entwicklung erfolgt aus dem Bestand heraus; das bestehende Gewerbe bildet das Fundament. Mittel- und langfristig werden im Steinacker rund 7000 Personen wohnen und weitere 5000 Personen arbeiten. Der kommunale Richtplan schafft hierfür die planungsrechtliche Grundlage (siehe Kapitel 4).

Weitere Schwerpunkte der Stadtentwicklung sind die Gestaltung der öffentlichen Räume, die ökologische Aufwertung der Freiräume und die Anpassung von Siedlungsstruktur und Infrastruktur an den Klimawandel. Die Förderung der Biodiversität sowie die Gestaltung der Siedlungsfreiräume und der Strasseninfrastruktur werden dabei eine wichtige Rolle spielen. Die grössten inhaltlichen Änderungen der Richtplanrevision umfassen deshalb die Einführung des Kapitels 5 «Stadtklima und Biodiversität» sowie die Ergänzung siedlungsinterner Freiräume im Kapitel 6 «Siedlungsfreiräume und Landschaft».

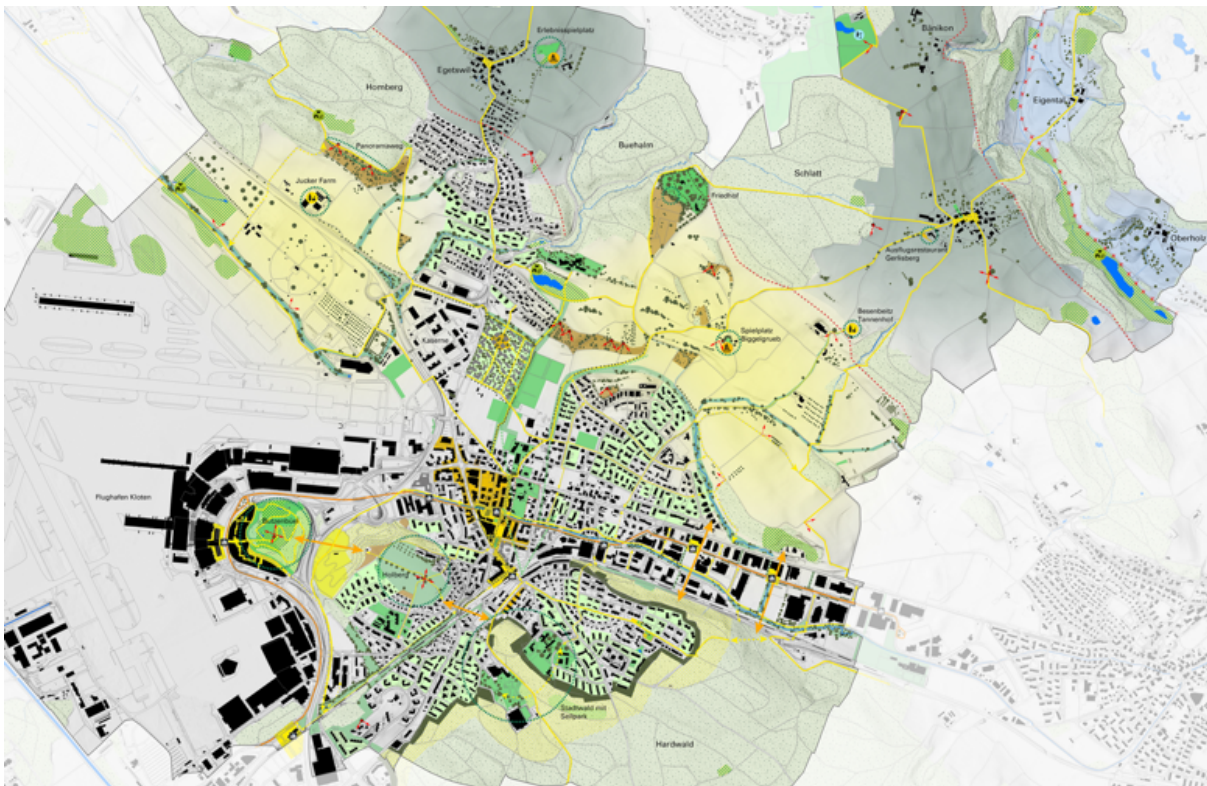


Abbildung 1: Städtisches Freiraumkonzept (siehe Grundlagen)

Mit der steigenden Bevölkerungs- und Beschäftigtendichte steigt auch die Mobilität. Die Strasseninfrastruktur in Kloten lässt sich aber nicht wesentlich ausbauen. Die Verkehrszunahme muss daher zu einem grossen Anteil vom öffentlichen Verkehr, vom Fuss- und Veloverkehr sowie von einer kombinierten Mobilität abgedeckt werden. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs wird sich an städtische Verhältnisse angleichen. Im kommunalen Richtplan wird eine Steigerung des öV-Anteils von 34 % (2018) auf einen Zielwert von 45 % (2030) am Bi-Modalsplit (öV/MIV) festgeschrieben. Für eine ressourcenschonende und stadtverträgliche Mobilität sind neben der Glattalbahn-Verlängerung und der Velohauptverbindung folgende Infrastrukturvorhaben geplant (siehe Kapitel 7):

- Doppelspurausbau S-Bahn zur Einführung des Viertelstundentakts bei der S7 ab 2037
- Regionale Verkehrssteuerung zur Sicherstellung des Verkehrsflusses im Siedlungsgebiet
- Netzergänzungen im Fuss- und Veloverkehr, z. B. Anbindung des Steinackers an Naherholungsräume, bessere Anbindung Butzenbühl

Mit der vorliegenden Richtplanrevision leistet die Stadt Kloten einen wichtigen Beitrag zur Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in der Stadtlandschaft Glattal. Mit den kommunalen Festlegungen werden die Innenentwicklungspotenziale mobilisiert und die Siedlungsfreiräume aufgewertet. Der revidierte Richtplan bildet die Grundlage für die qualitative Innenentwicklung hin zu einer Stadt mit einer Bevölkerungszahl von 30'000 und rund 40'000 Beschäftigten.

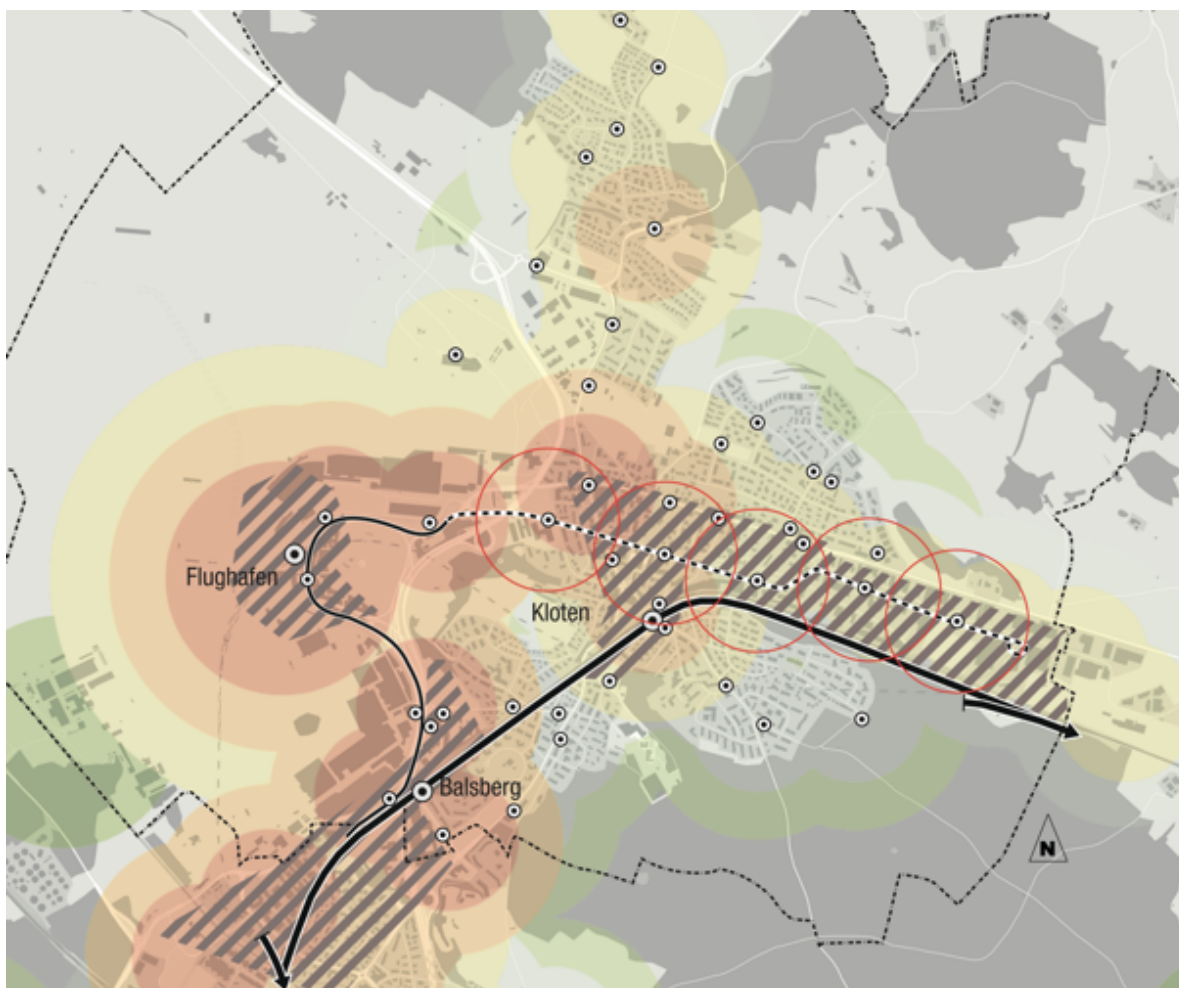


Abbildung 2: Abstimmung Siedlung & Verkehr

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	8
1.1	Ziel und Zweck der Richtplanung	8
1.2	Bestandteile	9
1.3	Grundlagen	9
2	Ausgangslage	10
2.1	Räumlicher und funktionaler Kontext	10
2.2	Siedlungsentwicklung	10
2.3	Verkehrsentwicklung	12
2.4	Sozialräumliche Entwicklung	13
2.5	Globale und lokale Herausforderungen	15
3	Stadtentwicklungskonzept	17
3.1	Ziele der Stadtentwicklung	17
3.2	Abstimmung Siedlung und Verkehr	19
3.3	Handlungsfelder	20
4	Siedlung	23
4.1	Gesamtstrategie	23
4.2	Festlegungen	24
5	Stadtklima und Biodiversität	32
5.1	Gesamtstrategie	32
5.2	Festlegungen	34
6	Siedlungsfreiräume und Landschaft	36
6.1	Gesamtstrategie	36
6.2	Festlegungen	37
7	Verkehr	43
7.1	Gesamtstrategie	43
7.2	Fussverkehr	45
7.3	Veloverkehr	50
7.4	Öffentlicher Verkehr	53
7.5	Strassenverkehr	57
7.6	Parkierung MIV	61
7.7	Wirtschaftsverkehr	62
7.8	Luftverkehr	63
8	Verzeichnis der Anhänge und Beilagen	64

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Städtisches Freiraumkonzept (siehe Grundlagen)	4
Abbildung 2: Abstimmung Siedlung & Verkehr	5
Abbildung 3: Zusammenspiel der Planungsinstrumente	8
Abbildung 4: Prognose der Bevölkerungsentwicklung	11
Abbildung 5: Beschäftigtenentwicklung	13
Abbildung 6: Jährliche Bevölkerungszunahme in %	14
Abbildung 7 (links): Touchdown-Point, Aufsetzpunkt beim Landevorgang	18
Abbildung 8 (rechts): Stadtplatz Kloten, Aktion der Jugendarbeit Kloten "mis Wohnzimmer", 2019	18
Abbildung 9: Abstimmung Siedlung und Verkehr	19
Abbildung 10: Ausschnitt Stadtentwicklungskonzept (EG Raumentwicklung, Entwurf Feb. 2022)	21
Abbildung 11: Ausschnitt aus Planhinweiskarte Wärmebelastung im Siedlungsraum um 14 Uhr	32
Abbildung 12: Ausschnitt aus Planhinweiskarte Wärmebelastung im Siedlungsraum um 4 Uhr nachts	33
Abbildung 13: Gesamtkonzeptplan/Zukunftsbild städtische Freiräume	36
Abbildung 14: Zielbild Fussverkehr	47
Abbildung 15: Zielbild Veloverkehr	51
Abbildung 16: Zielbild öffentlicher Verkehr	55
Abbildung 17: Flächeninanspruchnahme nach Verkehrsarten	57
Abbildung 18: Zielbild motorisierter Verkehr	59

1 Einleitung

1.1 Ziel und Zweck der Richtplanung

Das kantonale Planungs- und Baugesetz (PBG) verpflichtet den Kanton, die Regionen und die Gemeinden, Richtpläne aufzustellen. Gemäss § 18 PBG soll die Richtplanung die räumlichen Voraussetzungen schaffen, damit sich der Mensch entfalten kann und die natürlichen Lebensgrundlagen erhalten bleiben. Die Richtplanung ist behördenverbindlich. Demnach haben die Planungen unterer Stufen jenen der oberen Stufe und alle Nutzungsplanungen der Richtplanung zu entsprechen (§ 16 PBG).

Weitergehende Informationen zum Auslöser der aktuellen Richtplanrevision, zur Abstimmung mit den über- und nebengeordneten Planungen und zum Planungsprozess (u. a. zu den Ergebnissen der Mitwirkung) sind im Anhang enthalten.

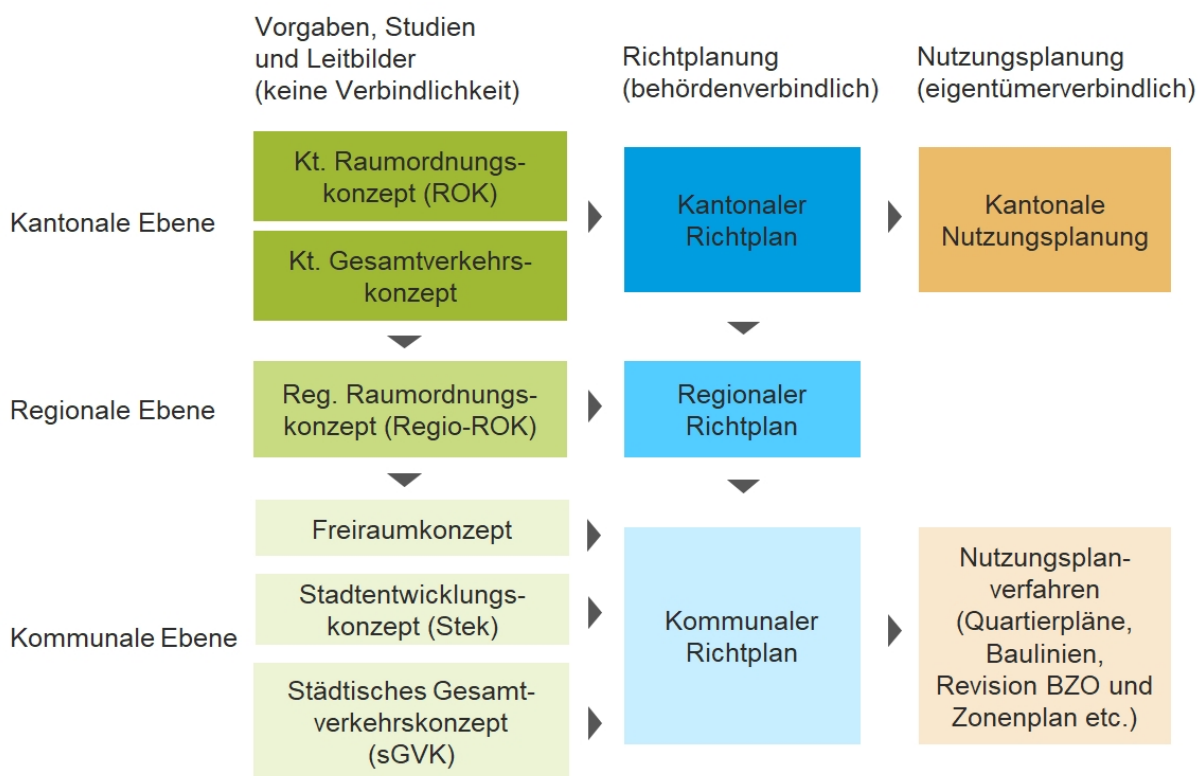


Abbildung 3: Zusammenspiel der Planungsinstrumente

Das PBG verpflichtet die Gemeinden lediglich, einen Verkehrsrichtplan mit den kommunalen Strassen für die Groberschliessung und den Wegen von kommunaler Bedeutung festzusetzen (§ 31 PBG). Um die langfristige Entwicklung festzuhalten, wird die kommunale Richtplanung mit folgenden Themen ergänzt:

- Siedlung und Landschaft
- Stadtklima
- Verkehr

Gemäss Gemeindeordnung setzt der Gemeinderat den kommunalen Richtplan fest und er bedarf der Genehmigung durch die kantonale Baudirektion respektive den Regierungsrat, wodurch er behördenverbindlich wird.

1.2 Bestandteile

Der vorliegende Richtplandtext und folgende drei Richtplankarten bilden die behördenverbindlichen Bestandteile und enthalten die Festlegungen der kommunalen Richtplanung der Stadt Kloten.

- Siedlung, Stadtklima und Landschaft
- Fussverkehr/Veloverkehr
- MIV/ÖV/Luftverkehr/Wirtschaftsverkehr

Die Erläuterungen zur Planung nach Art. 47 RPV und der Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen dienen lediglich zur Orientierung und sind nicht verbindlich.

1.3 Grundlagen

- [1] Kanton Zürich, Kantonalen Richtplan, 06.02.2023
- [2] Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich 2018, Kanton Zürich, 09.01.2018
- [3] Zürcher Planungsgruppe Glattal, Regionaler Richtplan Glattal, festgesetzt am 07.12.2022 (inkl. Teilrevision 2021)
- [4] RegioROK Glattal 2017 (Regionales Raumordnungskonzept), Zürcher Planungsgruppe Glattal, 29. März 2017
- [5] Stadt Kloten, Strategie Kloten 2030, Zukunftsinstitut Wien, 2018
- [6] Stadt Kloten, Ziele Gesamtenergiestrategie, Schlussbericht inkl. Ressourceneffizienz, Econcept AG, 28.09.2020
- [7] Stadt Kloten, Städtisches Freiraumkonzept, SKK Landschaftsarchitekten AG, 13.03.2023
- [8] Stadt Kloten, Städtisches Gesamtverkehrskonzept, ewp AG, 23.02.2023
- [9] Stadt Kloten, Schulraumplanung 2023/2024, 28.11.2023
- [10] Stadt Kloten/Verkehrsbetriebe Glattal/Flughafen Zürich AG, Gestaltungshandbuch Glattalbahn- und Altbachkorridor, 07.12.2021
- [11] Stadt Kloten, Monitoring Stadt Kloten. Sozialräumliche Entwicklungen 2013–2018, Ernst Basler Partner, Bericht vom 12.11.2020
- [12] Stadt Kloten, Entwicklungskonzept Steinacker, 30.04.2021
- [13] Stadt Kloten, Immobilienstrategie, 03.2020
- [14] Stadt Kloten, Verkehrskonzept Zentrum Kloten, ewp AG Effretikon, 13.11.2018
- [15] Stadt Kloten, Masterplan öffentliche Räume Kloten, Planerteam Raderschallpartner, 22.08.2013
- [16] Stadt Kloten, Städtebauliche Prinzipien der Zentrumsgestaltung, ewp AG Effretikon, 10.05.2010
- [17] Kanton Zürich, Amt für Statistik, Zuzugsbefragung 2011
- [18] Kanton Zürich, Amt für Statistik, Wegzugsbefragung 2012

2 Ausgangslage

2.1 Räumlicher und funktionaler Kontext

Qualitäten im Metropolitanraum Zürich

Die Stadt Kloten ist in die Entwicklungen und Geschehnisse des Metropolitanraums Zürich eingebunden. Der Metropolitanraum Zürich zeichnet sich im internationalen Vergleich durch eine hohe Lebensqualität und eine grosse wirtschaftliche Leistungskraft aus. Letztere ist auf eine breit gefächerte, international ausgerichtete und wertschöpfungsstarke Branchenstruktur zurückzuführen.¹

Dynamik der Flughafenregion

Der Flughafen Zürich ist eine treibende Kraft für die wirtschaftliche Entwicklung in der Region.² Im Glattal sind Bauprojekte von überregionaler Bedeutung in Planung oder Realisierung. Die Grossüberbauung «The Circle» beim Flughafen Zürich eröffnete im Herbst 2020 ihre Tore. Es entstehen Tausende neuer Arbeitsplätze, womit die Nachfrage nach Wohnraum weiter steigt. 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 Jahr 1948/53 wurde die Stadt Kloten zum Tor zur Welt. Die Bevölkerungszahl wuchs von rund 3500 auf 21'000. Mit der Etablierung der Grossüberbauung «The Circle» werden bald 40'000 Beschäftigte in Kloten arbeiten. Dieses Verhältnis zugunsten der Beschäftigten bringt der Stadt Kloten viele Vorteile, beispielsweise ein vitales wirtschaftliches und soziales Leben, einen hohen Bekanntheitsgrad und bedeutende Steuereinnahmen von juristischen Personen. Die Herausforderungen sind umfangreiche Investitionen in die öffentliche Infrastruktur, hohe Verkehrsaufkommen und räumliche Knappheit für die Wohnraumentwicklung.

Die kulturell bunte Zusammensetzung der Klotener Bevölkerung wirkt sich positiv aus und bereichert das Stadtleben. Sie ist ein Abbild der Internationalität der Flughafenregion. Die hohe Fluktuation, wonach innerhalb von fünf Jahren rund die Hälfte der Einwohnerschaft wechselt, ist eine Besonderheit der Stadt Kloten. Wegzüge werden oft durch Zuzüge von Personen mit einem niedrigeren sozialen Status ersetzt – und bis 2015 war eine soziale Abwärtsspirale die Folge. Mit der kontinuierlichen Erneuerung des Immobilienbestandes in den vergangenen Jahren konnte diese Entwicklung aufgehalten werden. Im Stadtzentrum hat bereits ein Stadtumbau begonnen. In zahlreichen Wohngebieten sind Ersatzneubauten erstellt oder geplant.

2.2 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 (Einwohnende und Beschäftigte) pro Hektare Bauzone nimmt zu.

«Lebendige Städte müssen gut gestaltete öffentliche Räume umfassen, die zu vielfältiger, häufiger und längerer Nutzung einladen.»³ Ein gelungenes Beispiel hierzu ist der Stadtplatz im Zentrum von Kloten. Er steht im Kontext einer aktiven Innenentwicklung als Antwort auf die hohe Nachfrage nach Wohnraum und nach einem attraktiven Wohnumfeld. Das Ziel ist, vielen Menschen ein Wohnen und Arbeiten in der Region zu ermöglichen, um Pendlerwege zu reduzieren.

¹ Kanton Zürich: Kantonalen Richtplan. Beschluss des Kantonsrats. Stand vom 22. Oktober 2018. KDMZ, Zürich. Ziffer 1.1-1.

² Fahrländer Partner: MAG Kloten. Kurzbericht zum Modell Indikative Mehrwertermittlung Stadt Kloten. Entwurf vom 13. Mai 2020, Zürich.

³ Gehl, Jan: Städte für Menschen. 4. Auflage. Berlin. Jovis, 2015.

Die Abbildung 4 zeigt die Bevölkerungsentwicklung und die Bautätigkeit in der Stadt Kloten zwischen 1970 und 2020 sowie eine Prognose zur künftigen Bevölkerungsentwicklung mit und ohne Transformation des Gebiets Steinacker.

Seit 2015 verzeichnet die Stadt Kloten ein verstärktes Bevölkerungswachstum von rund 180 Personen pro Jahr, was fast einer Verdoppelung des langjährigen Mittels von rund 94 Personen pro Jahr entspricht. Das verstärkte Wachstum begann mit dem Inkrafttreten der letzten Nutzungsplanungsrevision im Jahr 2013 und diversen Gestaltungsplänen. Die angestrebte Siedlungsentwicklung nach innen erfolgte hauptsächlich durch den Ersatz von nicht zeitgemässen Wohnbauten durch Neubauten.

Am 31. Dezember 2021 wohnten 21'716⁴ Personen in Kloten. In den kommenden 15 Jahren wird mit einem Bevölkerungswachstum von rund 4500 Personen gerechnet, was zu einer Bevölkerungszahl von 25'000 im Jahr 2036/2037 führen würde. Die Schulraumplanung der Stadt Kloten prüft aktuell auch die Auswirkungen einer Transformation des Gebiets Steinacker mit zusätzlichen 3600 Personen resp. einer Einwohnerzahl von 28'600.

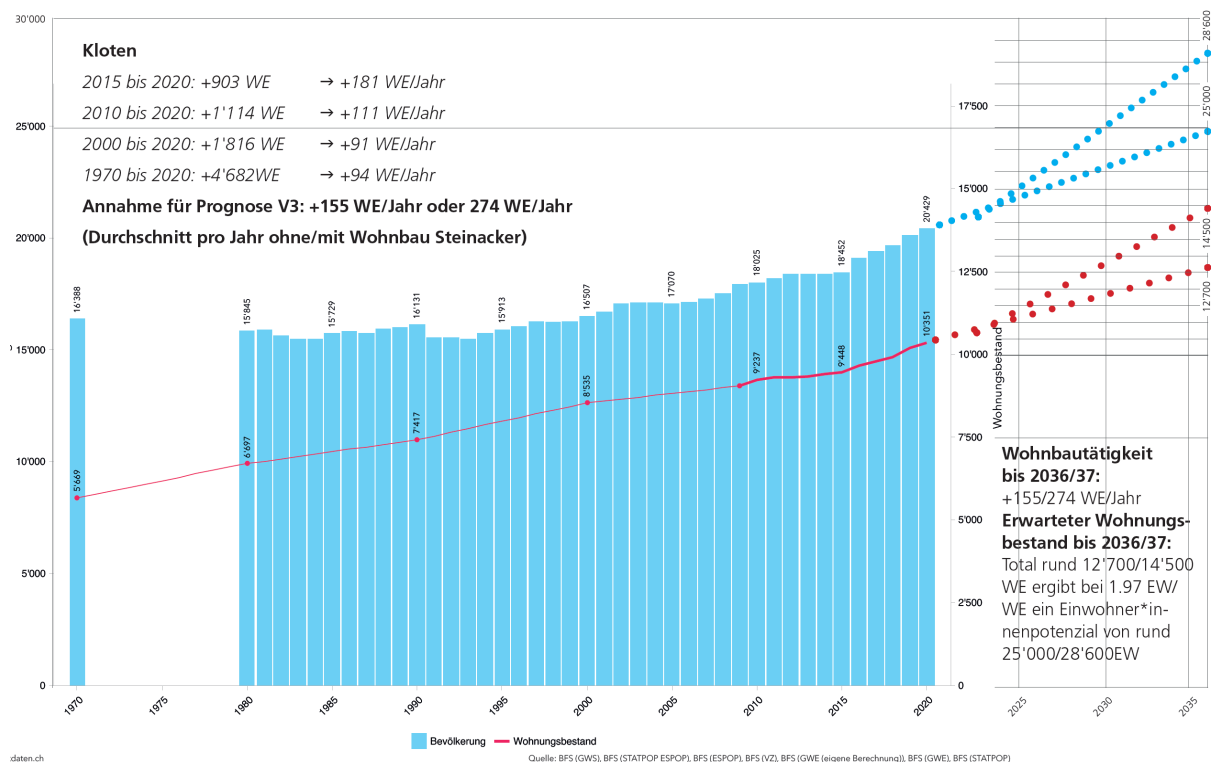


Abbildung 4: Prognose der Bevölkerungsentwicklung⁵

Die Bauzonen der Stadt Kloten sind grösstenteils überbaut und der Wohnraumbedarf für die prognostizierte Bevölkerungszunahme wird sich nicht auf Baulandreserven decken lassen. Vielmehr ist eine bauliche Verdichtung innerhalb der bestehenden Bauzonen notwendig. Das Mietzinsniveau in der Stadt Kloten wird durch diese Entwicklung nur geringfügig ansteigen, da die vielen Altbauten aus dem Zeitraum von 1950 bis 1970 das Niveau weiterhin tief halten werden.

⁴ www.statistik.zh.ch.

⁵ Quelle: Schulraumplanung, Bericht 2020/21, Entwurf 14.01.2022

2.3 Verkehrsentwicklung

Das Verkehrsaufkommen wird steigen, weil der Privat- und Gewerbeverkehr zum Flughafen Zürich langfristig zunimmt. Die grossen Infrastrukturausbauten in der Region wie die Glattalautobahn (Zeithorizont: 20 bis 30 Jahre) und der Ausbau der Flughafenautobahn auf sechs Spuren (ca. 2040) werden zusätzlichen Verkehr in die Flughafenregion bringen. Die Stadt Kloten kann einen Beitrag zur Lösung des Verkehrsproblems leisten, indem das Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum möglichst wenig Strassenkapazitäten in Anspruch nimmt und die Mobilität auf ein städtisches Verkehrssystem wie die Glattalbahn ausgerichtet wird.

Ausbau öffentlicher Verkehr

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

Die Schweizerischen Bundesbahnen planen die Realisierung des Doppelspurausbaus entlang der S-Bahn-Linie S7 zwischen Opfikon und Kloten-Dorfneuf. Damit wird es frühestens ab dem Jahr 2037 möglich, für die S7 den Viertelstundentakt einzuführen.

Förderung Fuss-/Veloverkehr

Zu einem städtischen Verkehrssystem gehört auch ein gut funktionierendes Fuss- und Radwegnetz, denn in urbanen Gebieten ist der Anteil an zurückgelegten Tagesdistanzen zu Fuss und mit dem Velo deutlich höher als in ländlichen Gebieten.⁶ Im Gesamtprojekt der Glattalbahn ist der Ausbau der Velohauptverbindung von Bassersdorf durch das Stadtzentrum Kloten zum Flughafen Zürich enthalten.⁷ Damit wird ein wichtiges Rückgrat des Radwegnetzes in der Stadt Kloten ertüchtigt und die Infrastruktur für neue Mobilitätsformen und Bedürfnisse werden bereitgestellt (E-Bike und Velo vermehrt für Arbeitsweg und Alltagsverkehr nutzen).

Veränderungen im motorisierten Individualverkehr und Wirtschaftsverkehr

Wie aus dem vorherigen Kapitel hervorgeht, wird durch die Siedlungsentwicklung auch die Nutzungsdichte erhöht. Dies wirkt sich günstig auf die Verkehrserzeugung aus, denn es führt zu geringeren Tagesdistanzen und einem Anstieg des Anteils von öV, Fuss- und Veloverkehr am Gesamtverkehr. Das bis 2030 erwartete Wachstum im MIV kann damit ein Stück weit kompensiert werden. Allerdings bleiben die Knoten im Verkehrsnetz auch in Zukunft stark ausgelastet, insbesondere der Knoten «Zum Wilden Mann» als leistungsbestimmender Knoten. Mit einer Reihe an Massnahmen u.a. Verkehrssteuerung, Parkraumbewirtschaftung und nachfrageseitige Massnahmen soll die Verkehrsabwicklung im Strassennetz gewährleistet werden. Zur Bewältigung des Wirtschaftsverkehrs sind ebenfalls Managementmassnahmen geplant (u.a. bessere zeitliche Verteilung der Transportfahrten und Microhubs für Logistikdienstleistungen). So kann die erwartete Verkehrszunahme im bestehenden Netz verarbeitet werden.

⁶ Kanton Zürich (2019): Autofahren im Kanton Zürich, Eine Sonderauswertung des «Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015». statistik.info, Zürich.

⁷ Vgl. www.glattalbahn.ch (17.02.2021).

2.4 Sozialräumliche Entwicklung

Die Stadt Kloten führte im Jahr 2015 ein sozialräumliches Monitoring ein. Zusammen mit dem Bericht vom 21.11.2020 liegen nun Auswertungen zur sozialräumlichen Entwicklung in Kloten über einen Zeitraum von 2008 bis 2018 vor. Nachfolgend sind die wichtigsten Ergebnisse aus der aktuellen Studie⁸ zusammengefasst.

Arbeitsplatzstandort

Kloten ist und bleibt ein bedeutender Arbeitsplatzstandort im Kanton Zürich: Die Stadt bietet aktuell 37'500 Arbeitsplätze (rund 30'600 Vollzeitäquivalente; 2018). Die überwiegende Mehrheit der Zupendler wohnt im Kanton Zürich, vor allem im Bezirk Bülach und in der Stadt Zürich. Grössere Zupendlerströme kommen aus Winterthur, Opfikon, Bülach und Illnau-Effretikon. Von den rund 10'000 in Kloten wohnhaften Erwerbstätigen arbeitet rund die Hälfte in Kloten.

Ein Grossteil der Beschäftigten arbeitet am Flughafen und in den darauf basierenden Unternehmen. Die Arbeitsplätze, die unmittelbar mit dem Flughafen zusammenhängen, haben weiter zugenommen. In der Stadt Kloten arbeiten rund 58 % im Bereich Logistik, Transport und Grosshandel, was primär auf den Flughafen Zürich zurückzuführen ist. Weitere 12 % arbeiten 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, während die Zahl der Beschäftigten im Bereich Unternehmensdienstleistungen um 600 abnahm.

Zwischen 2013 und 2017 erfolgte am Flughafen ein Wachstum von 1000 Vollzeitäquivalenten; die Zahl der Beschäftigten im Stadtzentrum hat im gleichen Zeitraum abgenommen.

Die aktuelle Zahl von rund 37'500 Beschäftigten entspricht dem im RegioROK Glattal prognostizierten Zustand für 2020. Im mittleren Szenario rechnet die Regionalplanung mit 43'000 Beschäftigten, in einem hohen Szenario gar mit 50'000 Beschäftigten bis 2030. Das 2021 bezogene Neubauprojekt «The Circle» am Flughafen Zürich hat ein Potenzial von rund 4000 Arbeitsplätzen geschaffen. Inwieweit die Beschäftigtenzahl steigen wird, hängt einerseits mit der Realisierung weiterer Neubauprojekte zusammen (bspw. Airport-City, Entwicklung Steinacker und Brül). Andererseits ist entscheidend, wie der Zuzug resp. Wegzug von Firmen und die Digitalisierung den Strukturwandel im Wirtschaftsraum Flughafen und damit die Arbeitsplatzzahl beeinflussen wird.

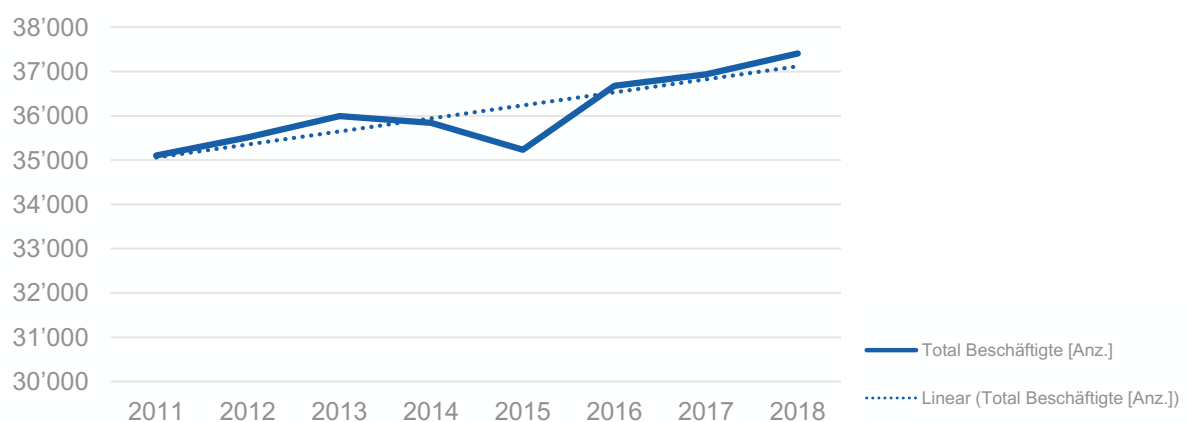


Abbildung 5: Beschäftigtenentwicklung⁹

⁸ Stadt Kloten (Hrsg.) (2020): Monitoring Stadt Kloten. Sozialräumliche Entwicklungen 2013–2018, Bericht vom 12.11.2020, Kloten.

⁹ Grafik: ewp AG Effretikon, GVK Kloten. Daten: Statistisches Amt Kanton Zürich

Bevölkerungsentwicklung

Das überdurchschnittliche Bevölkerungswachstum Klotens seit 2015 wird auch im Vergleich zum regionalen und kantonalen Kontext deutlich (vgl. Abbildung 6). Die im Rahmen des RegioROK Glattal prognostizierte Bevölkerungsentwicklung auf 21'400 Personen bis 2030 wurde bereits 2022 erreicht.

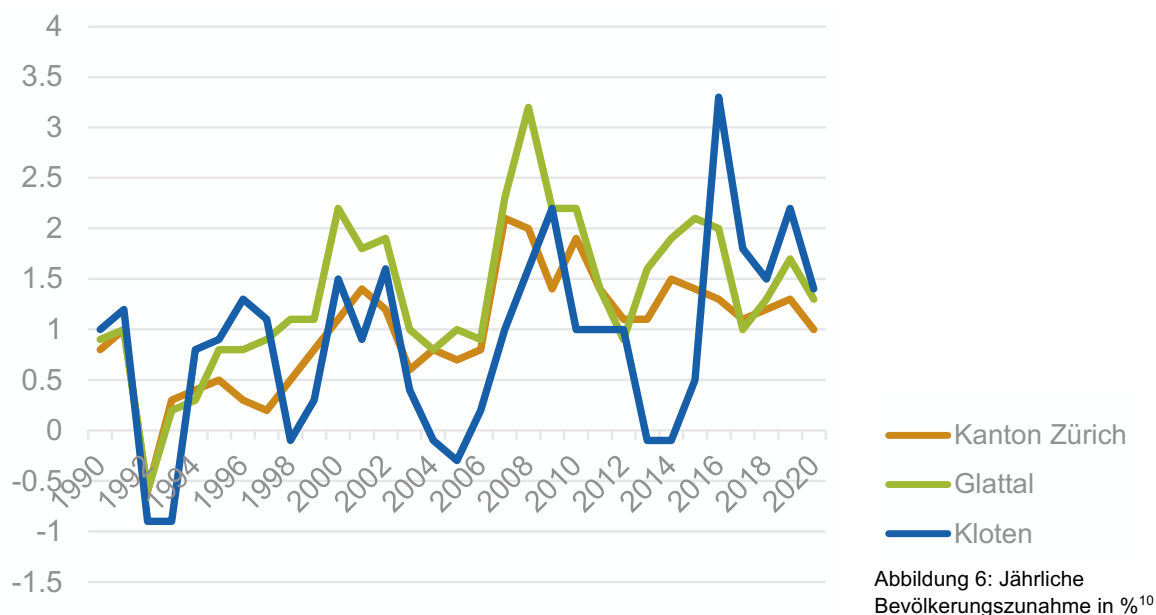


Abbildung 6: Jährliche Bevölkerungszunahme in %¹⁰

Mit 21'600 Einwohnenden zählt die Stadt Kloten zu den grösseren Gemeinden im Kanton Zürich. Die Bautätigkeit in Kloten war in den vergangenen Jahren bedeutend. Zwischen 2013 und 2018 sind knapp 600 resp. 6 % zusätzliche Wohnungen entstanden. Die Bevölkerungszahl ist im selben Zeitraum um 7 % gewachsen. Mit diesen beiden Werten liegt Kloten leicht über dem kantonalen und regionalen Schnitt.

Sozialstruktur

Die Wohnbevölkerung in Kloten ist primär durch Zuzügerinnen und Zuzüger aus dem Ausland gewachsen. Kloten scheint für viele Migrantinnen und Migranten sowie Personen aus anderen Kantonen eine erste Ankunfts-gemeinde im Kanton Zürich zu sein. Ein Teil dieser Zuzüger wohnt nicht lange in Kloten und zieht dann weiter in andere Gemeinden. Entsprechend ziehen mehr Personen von Kloten in andere Gemeinden des Kantons Zürich als umgekehrt. Von den Personen, die Kloten wieder verlassen, ziehen besonders viele in andere 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 und die steigenden Mietpreise in der Stadt Zürich zurückzuführen.

Die Zuwanderung in Kloten wurde in den vergangenen Jahren stark von der Neubautätigkeit geprägt. Bis 2015 zogen primär Personen mit Nationalität aus den «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 «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

¹⁰ Grafik ewp AG, GVK Kloten. Daten: Statistisches Amt Kanton Zürich

Winterthur und verschiedene Gemeinden im Bezirk Bülach als umgekehrt, vor allem nach Bülach, Lufingen, Winkel und Bassersdorf.

Neu gebaut wurden in Kloten primär Mehrfamilienhäuser mit mehr als acht Wohnungen pro Gebäude. In den Zentrumsgebieten wird der Wohnungsmix in Neubauten von 2- und 3-Zimmer-Wohnungen dominiert. In den übrigen Gebieten ist der Anteil grösserer Wohnungen deutlich höher. Der Mietzins für eine durchschnittliche 4-Zimmer-Wohnung 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.

2.5 Globale und lokale Herausforderungen

Ressourcenverbrauch und Klimawandel

Der Rohstoff- und Energieverbrauch von Wirtschaft und Gesellschaft liegt trotz der Bemühungen um eine nachhaltige Entwicklung immer noch deutlich höher als die von der Schweiz selbst gesteckten Ziele. Der hohe Ressourcenverbrauch und das Ungleichgewicht von Umwelt, Gesellschaft und Wirtschaft haben auch Auswirkungen auf die Städte und deren Entwicklung. Die Klimaerwärmung erhöht in dichten Siedlungsräumen das Risiko für Schäden an Bauten, Infrastrukturen und Vegetation. Zudem dürfte die Attraktivität von Städten und die Behaglichkeit in Quartieren für die Bevölkerung stärker abnehmen als im ländlichen Raum. In den vergangenen Jahren haben die Raumplanung und die Stadtentwicklungspolitik erreicht, dass die Bevölkerung in Städten wieder zunimmt und der Siedlungsdruck auf die Landschaft sich verringert hat. Ohne Neuausrichtung und Umgestaltung der Städte auf die Anforderungen des Klimawandels drohen diese Fortschritte verloren zu gehen und es zeichnet sich eine neue ökonomische und politische Krise nach der A-Stadtproblematik¹¹ der 1980er-Jahre ab. Mit der Gesamtenergiestrategie hat sich das Stadtparlament im Jahr 2020 zum Ziel gesetzt, mit der kommunalen Politik das Netto-null-Ziel des Bundes bis 2050 zu erreichen.

Versiegelung, Hitzeentwicklung und Rückgang der Artenvielfalt

Die Hitzeentwicklung im Siedlungsraum, der Verlust von Grünflächen und der biologischen Artenvielfalt verlangen neue Antworten bei der Gestaltung unserer Gebäude, Freiräume und Infrastrukturanlagen. Reduzieren wir den Versiegelungsgrad nicht und verpassen wir die Möglichkeit, in Zukunft mehr Regenwasser auf den Grundstücken zurückzuhalten, steigt das Risiko von Hochwasserschäden und einer Verschlechterung des Mikroklimas im Siedlungsraum. Bewältigen wir die Mobilitätsbedürfnisse nicht ressourcenschonender und gestalten wir unsere Siedlungsräume nicht nachhaltiger, verschärft die verdichtete Bauweise die Probleme von Verkehrsüber- und Umweltbelastung. Diese Aspekte haben spürbare Effekte auf die Attraktivität des Wohnortes resp. die Wohnortwahl und das Wohlbefinden der Menschen.

¹¹ Mit A-Stadtproblematik wurde das Phänomen beschrieben, dass mit dem Wegzug der Familien und «Gutverdienenden» in die «grünen Vorortsgemeinden» in den Kernstädten alte Menschen, Asylbewerber und ärmere Bevölkerungsschichten zurückblieben. Die Städte galten wegen der Verkehrszunahmen sowie der Sicherheits- und Lärmprobleme zunehmend als unattraktiv. Das Problem war neben der sozialen Entmischung primär ein ökonomisches: Die Städte litten unter grossen finanziellen Problemen.

Kloten hat bereits zwischen 2000 und 2014 eine längere Phase der Stagnation sowie der ökonomischen und sozialen Abwärtsspirale erlebt. Gründe dafür waren neben dem Swissair-Grounding die blockierte Siedlungserneuerung und eine mangelnde Attraktivität der öffentlichen Räume. Die Rechtsunsicherheit bei der Fluglärmbewertung blockierte zudem den Ersatz alter Liegenschaften und somit die Nachverdichtung und Gestaltung des Zentrumsgebietes. Die intensiven Bemühungen, moderne und oft nutzungsdurchmischte Überbauungen zu fördern und den öffentlichen Raum aufzuwerten, haben zu einer Qualitätsverbesserung und Trendumkehr geführt. Diese Qualitäten und Investitionen gilt es zu sichern und den Anforderungen der Zeit anzupassen.

Digitalisierung und Individualisierung

Wie erwähnt, muss die Siedlungsentwicklung innerhalb der heutigen Bauzonen stattfinden. Weil sich die Bedürfnisse von Gesellschaft und Wirtschaft ständig verändern, gilt es Lösungen zu finden, um die heutigen Wohn- und Arbeitsplatzgebiete an die neuen Anforderungen anzupassen. Digitalisierung, Individualisierung und neue Mobilitätsformen führen zu neuen Bedürfnissen und Anforderungen. Diese gesellschaftlichen und technologischen Megatrends¹² wirken sich stark auf den Siedlungs- und Lebensraum aus. Die Digitalisierung kann beispielsweise zu einem geringeren Flächenverbrauch für Verkaufslokale oder Büroarbeitsplätze führen, dafür wird für das Onlineshopping mehr Raum für Logistik benötigt. Mit der Digitalisierung und der Individualisierung nimmt die Vielfalt an Arbeits- und Lebensformen sowie der Freizeitaktivitäten zu (gleichzeitige Zunahme von Indoor- und Outdooraktivitäten). Da Lebensmodelle wie Patchwork- und Einelternfamilien zunehmen und der Anteil an Seniorinnen und Senioren in der Bevölkerung steigt, erhöht sich auch der Bedarf an neuen Wohnformen und damit neuen Wohnungstypen. Der technologische Wandel verändert zudem die Mobilitätsformen (digital, Sharing-Mobility etc.).

¹² Siehe Strategie 2030 der Stadt Kloten und www.zukunftsinstitut.de.

3 Stadtentwicklungskonzept

3.1 Ziele der Stadtentwicklung

Die Stadt Kloten richtet ihre Stadtentwicklungspolitik so aus, dass die ökologischen, sozialen und wirtschaftlichen Herausforderungen der kommenden Dekade gemeistert sowie die bisherigen Errungenschaften und finanziellen Ressourcen gesichert werden können.

Die Ziele der Stadtentwicklung sind:

1. Ungleichgewicht zwischen Arbeitsplätzen und Wohnbevölkerung verringern und hohe Wohnraumnachfrage sozialverträglich stillen

Mit einer stärkeren Wohnbautätigkeit sollen Menschen näher an den Arbeitsplätzen wohnen können. Der Flughafen ist der Motor der Wirtschaft in der Flughafenregion und zieht Zielverkehr an. Eine verstärkte Wohnbautätigkeit soll verhindern, dass Arbeitnehmende und Auszubildende aus ländlichen Gebieten mit dem Auto in die Flughafenregion pendeln und damit die Lärmimmissionen und Verkehrsbelastungen zunehmen. Um eine gute soziodemografische Durchmischung zu gewährleisten, wird ein vielfältiges Wohnraumangebot geschaffen.

2. Raum für neue Arbeits- und Wohnmodelle schaffen

Gesellschaft und Wirtschaft sind mit der Digitalisierung und Individualisierung in einem grossen Veränderungsprozess. Die starke wirtschaftliche Abhängigkeit von flughafenaffinen Branchen ist für Kloten Chance und Klumpenrisiko zugleich. Mit neuen Gebäude- und Freiraumtypologien soll Raum für neue Ideen, Wirtschafts- und Lebensmodelle zur Verfügung stehen. Kloten soll damit von der Transformation profitieren und die Klumpenrisiken minimieren.

3. Infrastruktur und Mobilität effizienter gestalten, den Verkehrsfluss sicherstellen

Kloten verfügt über viele soziale und technische Infrastrukturanlagen. Ihren Betrieb aufrechtzuerhalten, erfordert hohe finanzielle Mittel. Im Zusammenhang mit dem wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und ökologischen Wandel sind die Infrastrukturanlagen so weiterzuentwickeln, dass der Ressourcenverbrauch gesenkt und der Wirkungsgrad der Dienstleistungen verbessert wird. Im Mobilitätsbereich sind die Verkehrssicherheit und der Verkehrsfluss sowie die Quartierverträglichkeit sicherzustellen. Im Sinne einer nachhaltigen Mobilität werden insbesondere der Fuss- und Veloverkehr gefördert.

4. Siedlungen und Siedlungsfreiräume im Kontext und nachhaltig entwickeln

Die Siedlungserneuerung ist eine Chance für die Stadtreparatur, das heisst: Fehlentwicklungen wie ein zu hoher Versiegelungsgrad oder ein zusammenhangloses Nebeneinander von Gebäuden, Strassen und Freiräumen sind zu korrigieren. Neu werden Bauten und Freiräume so gestaltet, dass ein räumlicher, funktionaler, ökologischer und gestalterischer Zusammenhang zwischen Neubauprojekten und ihrem Umfeld entsteht. Konzeption und Materialisierung grosser Bauvorhaben sind auf das Netto-null-Ziel auszurichten und haben hinsichtlich grauer Energie sowie CO₂-Ausstoss dem SIA-Energieabsenkpfad zu entsprechen.

5. Grünräume sichern, Regenwasser wiederverwenden, Biodiversität erhöhen

Vielfältig und ökologisch wertvoll gestaltete Grünflächen tragen nicht nur zur Hitzeminderung und Artenvielfalt bei, sondern schaffen auch für Menschen ein attraktives Wohn- und Arbeitsumfeld. Davon profitieren Einwohnerinnen und Einwohner, Beschäftigte sowie Flora und Fauna gleichermassen. Statt monofunktionalem «Abstandsgrün» sollen Freiräume die Nutzungsvielfalt und Biodiversität fördern. Regenwasser soll im Sinne der «Schwammstadt» vor Ort wiederverwendet und für heisse Tage zurückgehalten werden.

6. Bezug zu Kloten stärken, Räume für Begegnung und Austausch fördern

Das Phänomen der Arrival-Citys ist im übertragenen Sinn in Kloten besonders stark ausgeprägt. Auf der Suche nach Arbeit im Wirtschaftsraum Flughafen Zürich ziehen viele Menschen erst einmal nach Kloten – sowohl aus dem Ausland wie auch aus anderen Gegenden der Schweiz. Kloten ist nicht nur das «Tor zur Welt», sondern auch ein modernes Stadttor in den Wirtschaftsraum Schweiz. Die Spuren des «Touchdowns» sind in den Zu-/Wegzugszahlen und im Zusammenleben in der Stadt bemerkbar. Damit das kulturelle Leben, Vereine und Nachbarschaft in Zukunft funktionieren, soll der Bezug zum Wohnort Kloten mit attraktiven Wohn- und Arbeitsformen, Kultur- und Freizeitangeboten, aneignbaren Freiräumen für Begegnung und Austausch sowie vor allem mit Partizipations- und Gestaltungsmöglichkeiten gestärkt werden.



Abbildung 7 (links): Touchdown-Point, Aufsetzpunkt beim Landevorgang¹³



Abbildung 8 (rechts): Stadtplatz Kloten, Aktion der Jugendarbeit Kloten "mis Wohnzimmer", 2019¹⁴

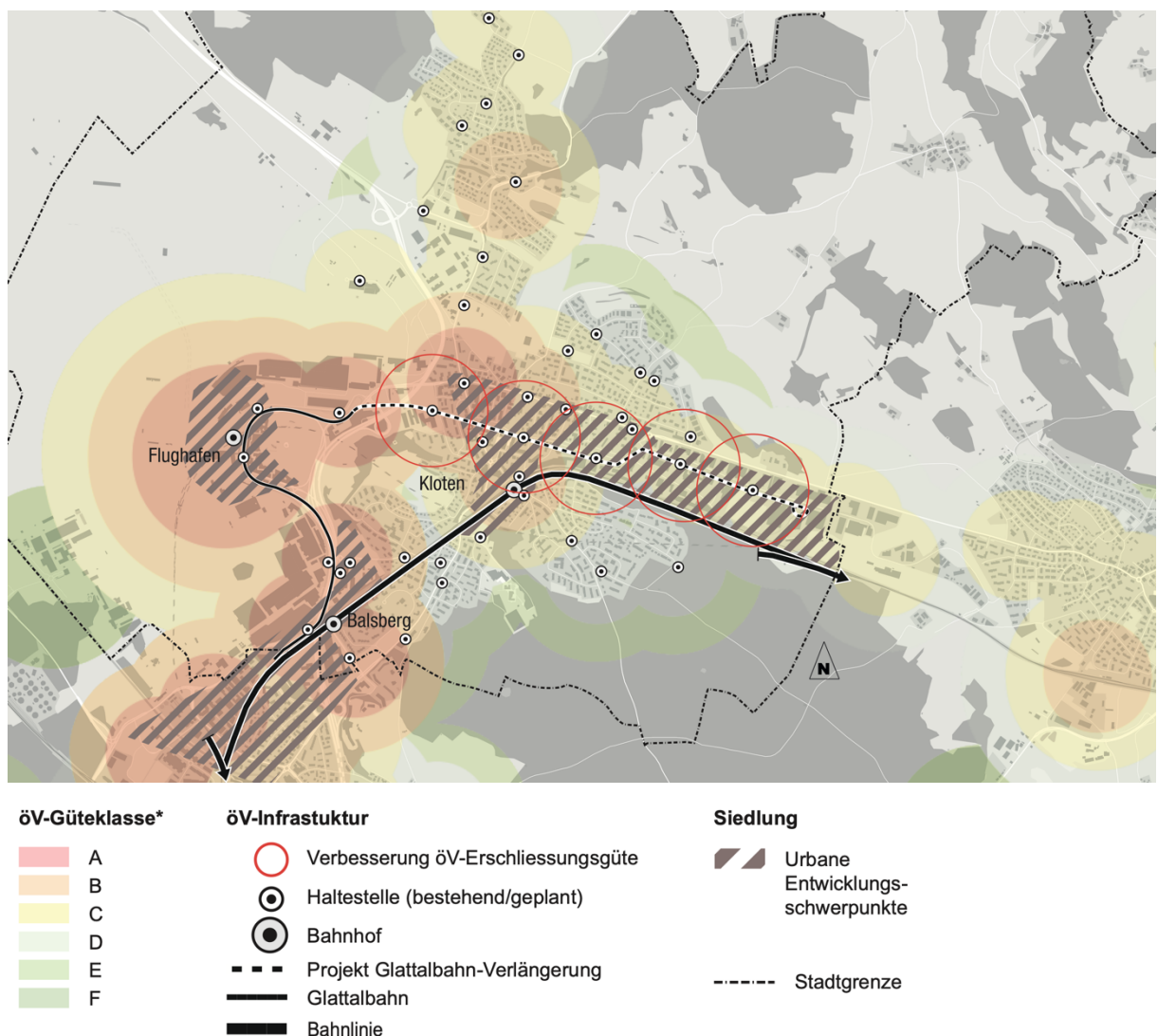
¹³ Bild: Keystone in Limmattalerzeitung 08.05.2018.

¹⁴ Bild: Stadt Kloten.

3.2 Abstimmung Siedlung und Verkehr

Das Stadtgebiet in Kloten ist gut mit dem öffentlichen Verkehr (öV) erschlossen. Das Siedlungswachstum findet vornehmlich an Lagen mit guter öV-Erschliessung statt. Die Taktverdichtung der S-Bahn und die Verlängerung der Glattalbahn werden die öV-Erschliessung im Stadtzentrum und im Gebiet Steinacker in den kommenden Jahren weiter verbessern.

Die Siedlungsentwicklung wird auf jene Lagen ausgerichtet, die mit dem öffentlichen Verkehr gut erschlossen sind. Die Verdichtungs- und Transformationsgebiete sind optimal auf die kantonalen Infrastrukturvorhaben abgestimmt. Mit der Richtplanrevision werden die Grundvoraussetzungen für eine nachhaltige Mobilität und Siedlungsentwicklung gelegt.



*Fahrplanjahr 2020/2021, GIS-Browser Kanton Zürich, 18.01.2022

Abbildung 9: Abstimmung Siedlung und Verkehr
Darstellung urbaner Entwicklungsschwerpunkte und öV-Erschliessungsgüte¹⁵

¹⁵ Grafik ewp AG, kant. GIS-Browser, Abfrage 17.01.2022

3.3 Handlungsfelder

Die Stadtentwicklung bündelt ihre Massnahmen in Massnahmenpaketen, sogenannten Handlungsfeldern. Nachfolgend sind die Handlungsfelder (HF) definiert:

- HF 1 Transformation und Aufwertung
- HF 2 Weiterentwicklung und Stabilisierung
- HF 3 Erkennbarkeit wichtiger Orte stärken und neue Bezüge schaffen
- HF 4 Biodiversität und klimaangepasstes Bauen
- HF 5 Räume für Begegnung, Austausch und Mitgestaltung
- HF 6 Positionierung strategischer Arbeitsplatzgebiete und Schlüsselareale
- HF 7 Nachhaltige Mobilität

HF 1 Transformation und Aufwertung

- Stadtzentrum integral* weiterentwickeln und aufwerten
* Bebauung, öffentlicher Raum, Ökologie, Nutzungsmischung, Stadtreparatur
- Steinacker als nutzungsdurchmischtes, buntes und vielfältiges Stadtquartier entwickeln
- Bauen im Kontext, Stadtreparatur und Bezüge schaffen
- Ökologische Aufwertung, Versiegelung reduzieren, Wiederverwendung von Meteorwasser fördern und Beschattung erhöhen

HF 2 Weiterentwicklung und Stabilisierung

- Mehrfamilienhausgebiete weiterentwickeln: bauliche Dichte** und Biodiversität erhöhen
 - Siedlungsfreiräume im Sinne der Nutzungs- und Artenvielfalt differenzierter gestalten
 - ** Nachverdichtung über die heutige Bauordnung mit qualitätssichernden Verfahren und Gestaltungsplänen
- Einfamilienhausquartiere stabilisieren: Nachverdichtung innerhalb der Bauordnung, Durchgrünung und natürliches Terrain erhalten

HF 3 Erkennbarkeit wichtiger Orte stärken und neue Bezüge schaffen

- Kernzonen und historische Ensembles «gut in Szene setzen» (ursprüngliche Bausubstanz und Charakter zeigen, Werterhaltung, Bezüge zur Geschichte erhalten)
- Freiraumkorridore, wichtige Strassen- und Wegverbindungen als städtebauliche Rückgrate ausbilden und als öffentliche Räume aufwerten
- Architektur und Freiräume in regional und lokal bekannten Orten besonders gut gestalten
- Entlang wichtiger Verkehrsachsen Bezug zwischen Gebäuden herstellen, Bauen im Kontext und dabei öffentlichen Raum, Nutzung sowie Bebauung integral gestalten (Stadtreparatur)

HF 4 Biodiversität und klimaangepasstes Bauen

- Bauen im Sinne der Schwammstadt etablieren (Regenwasser speichern und wiederverwenden, angemessener Anteil an natürlichem Terrain erhalten, Bepflanzung statt Steingärten und dergleichen)
- Anteil an ökologisch wertvoll gestalteten und naturnah gepflegten Freiräumen in Siedlungen und öffentlichen Räumen erhöhen; Zielwerte und Massnahmen definieren für die Verbesserung der Artenvielfalt

- Anteil an Schatten spendenden Bäumen mit einem hohen Biodiversitätsindex in Strassen- und Siedlungsräumen erhöhen
- Gebäude ressourcenschonend erstellen und klimaangepasst gestalten
- Das Kaltluftsystem bei städtebaulicher Entwicklung berücksichtigen
- Energieautarke Siedlungen fördern

HF 5 Räume für Begegnung, Austausch und Mitgestaltung

- Schulareale für Freizeit, Begegnung und Quartierkultur öffnen
- Freizeit- und Sportanlagen multifunktional gestalten
- Siedlungsnah multifunktionale Freiräume für Erholung und ökologischen Ausgleich schaffen
- Aneignbare Freiräume gestalten und Partizipationsmöglichkeiten schaffen
- Zugänglichkeit zu Naherholungsräumen gewährleisten und Aufenthaltsqualität verbessern



Abbildung 10: Ausschnitt Stadtentwicklungskonzept (EG Raumentwicklung, Entwurf Feb. 2022)

HF 6 Positionierung strategischer Arbeitsplatzgebiete und Schlüsselareale

- Airport-City im internationalen Standortwettbewerb gut positionieren
- Flughafenkopf als Ankunftsort attraktiv gestalten (Flughafenplatz)
- Arbeitsplatzgebiet Obstgarten mit Glattalbahn-Verlängerung als Aviatik-Cluster und mit flughafenaffinen Nutzungen stärken (Nähe zu Flughafen und Synergien unter Firmen nutzen)
- Schlüsselareale gezielt entwickeln: Brüel (neuer Nutzungsknoten und Diversifizierung des Klotener Branchenmix möglich), Römerweg (bahnhofsnahe Mischnutzung), Kaserne (langfristig auch Nutzung als Gewerbepark möglich, Nähe Autobahnanschluss nutzen)

HF7 Nachhaltige Mobilität

- Glattalbahn als Rückgrat des regionalen Verkehrs weiter ausbauen/verlängern
- Velohauptverbindung und Bike-Line als neue Verkehrsachsen etablieren (Rückgrate)
- Lokales Fuss-/Radwegnetz auf übergeordnete Rückgrate ausrichten
- Multimodale, Sharing- und E-Mobilität fördern
- Ortsbusangebot auf Viertelstundentakt der S7 abstimmen
- Kanalisierung des MIV auf dem übergeordneten Netz, Verkehrssteuerung zur Verbesserung des Verkehrsablaufs
- Effiziente und stadtverträgliche Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs

4 Siedlung

4.1 Gesamtstrategie

Kloten nutzt seine Sonderstellung als «Tor zur Welt» innerhalb der Metropolitanregion Zürich und schafft Rahmenbedingungen für attraktive Arbeitsplätze und moderne Wohnungen. Die veränderten Anforderungen von Wirtschaft und Gesellschaft an Gewerbeflächen und Wohnungen, an die Infrastruktur und an das Wohn- und Arbeitsumfeld werden innerhalb der heutigen Bauzonen erfüllt.

Die Investitionen von privaten und öffentlichen Akteuren in Bauvorhaben führen zu einem ständigen Veränderungsprozess unseres Siedlungsraums. Dieser Prozess des Stadtumbaus wird für die Anpassung der städtischen Siedlungs- und Freirauminfrastruktur an die neuen Anforderungen genutzt, auch an jene einer ressourcen- und klimaschonenden Entwicklung.

Innenentwicklung und Verdichtung des Siedlungsraums ist nur sinnvoll und zielführend, wenn dies qualitativ hochwertig erfolgt und die Lebensgrundlagen, die für eine gesunde Entwicklung notwendig sind, nicht weiter zerstört werden. Deshalb richtet sich der Stadtumbau neben den veränderten Anforderungen aufgrund des Klimawandels auch auf Konzepte der Kreislaufwirtschaft und der Schwammstadt aus.

Um den Verkehr stadt- und umweltverträglicher zu organisieren, braucht es mehr Wohnraum in der Nähe von Arbeitsplätzen und Achsen des öffentlichen Verkehrs. Die Stadt richtet mit der Richt- und Nutzungsplanung die Arbeitsplatz- und Wohnbauentwicklung auf die Achse der Glattalbahn und die kantonalen Velohauptverbindungen aus. Damit der Pendlerverkehr innerhalb der Wirtschaftsregion Zürich nicht weiter anwächst, soll das starke Ungleichgewicht zwischen Arbeitsplätzen und Wohnbevölkerung in Kloten reduziert werden. Die Wohnbevölkerung soll stärker wachsen als die Anzahl Arbeitsplätze.

Die kommunale Richtplanung wird auf folgende Ziele ausgerichtet:

1. Kapazitäten für eine Bevölkerungsentwicklung von 21'000 auf 30'000 Personen ermöglichen und Entwicklungsmöglichkeiten für eine sich stark verändernde Wirtschaft sichern. Die Arbeitsplatzzahl soll stabil bleiben oder moderat zunehmen.
2. Gute sozialräumliche Durchmischung der Bevölkerung anstreben und Identifikation mit dem Wohnort durch Beteiligung erhöhen.
3. Funktion des Stadtzentrums durch Stadtumbau und Urbanität weiter fördern.
4. Siedlungsstruktur entlang des Altbachkorridors zu einem urbanen Stadtteil in der Flughafenregion transformieren.
5. Stadtgestalterische Qualitäten und Wiedererkennbarkeit von bedeutenden Orten innerhalb des Stadtkörpers erhöhen.
6. Konzepte der klimaangepassten Bauweise etablieren und biodiverse Durchgrünung des Siedlungsraums fördern.

4.2 Festlegungen

Der kommunale Richtplan enthält in Ergänzung zu den übergeordneten Festlegungen die Massnahmen zur Steuerung der Siedlungsentwicklung.

Nr.	Festlegung/Massnahmen Handlungsanweisung	Karteneintrag Koordinationshinweis
S1	Transformation aktiv lenken Transformationsgebiete sind die Orte, wo sich die Stadt am stärksten verändert. Die Transformation vom ursprünglichen Bestand zum transformierten Stadtteil geht in der Regel über die Erhöhung der Dichte und die Erneuerung der Bausubstanz hinaus und kann je nach Ort bedeuten, dass auch die städtebauliche Struktur und die Nutzweise sich ändern. Übergeordnetes Ziel ist, dass Wohn- und Arbeitsplatzorte näher zusammenrücken. Als Gegenpol zu Flughafen und Circle soll entlang des Altbachkorridors (Stadtzentrum, Mühlegasse/Oberdorf, Mühle und Steinacker) mehr Wohnraum entstehen. Die bauliche Transformation wird dazu genutzt, die Siedlungs-, Freiraum- und Nutzungsstruktur zu schärfen. Transformationsgebiete leisten einen besonderen Beitrag zu einer ausgewogenen sozialen Durchmischung der Bevölkerung und stärken deren Bezug zum Wohn- und Arbeitsort Kloten. Dies wird mit verschiedenen Wohn- und Eigentumsformen sichergestellt. Bei substanziellen Aufzonungen ist auch ein angemessener Anteil preisgünstiger Wohnungen zu schaffen (s. Referenz Umzonung Steinacker). Transformationsgebiete haben mit ihrer höchsten baulichen Dichte auch einen grossen Bedarf an klimaangepasster Bauweise. Mit der baulichen und freiraumplanerischen Neugestaltung der Siedlungen und öffentlichen Räume werden hitzemindernde Massnahmen umgesetzt. Als Kompensation für die hohe bauliche Dichte fördern die Gestaltungskonzepte die Biodiversität und setzen die Idee der Schwammstadt um (Wiederverwendung von Regenwasser). Die Transformation wird durch die Anpassung der planungsrechtlichen Rahmenbedingungen und wo zweckmässig mittels Zwischennutzungen initiiert.	siehe unten
S1.01	Zentrum Kloten: Weiterführen der Zentrumsentwicklung, Wohnanteil abgestimmt auf die Mikrolage zwischen 50 % und 80 %.	ja Abstimmung mit S6 (Besondere Orte), S7 (Raumbildung), S9 (Störfallvorsorge), K3/K4 (Stadtklima), L2 (Freiraumvernetzung), K5 (Biodiversität)
S1.02	Bahnhof Nord: Entwicklung des Bahnhofareals als gemischt genutzte Überbauung und multimodale Verkehrsdrehscheibe (Busbahnhof, Velostation etc.). Entwicklung Lirenäckerareal räumlich und funktional mit Bahnhofs- und Zentrumsentwicklung abstimmen.	ja Abstimmung mit S6 (Besondere Orte), S7 (Raumbildung), K3/K4 (Stadtklima), L2 (Freiraumvernetzung), K5 (Biodiversität)
S1.03	Bahnhof Süd: Fokus auf Umnutzung der städtischen Liegenschaften (Aussenparkplätze Römerweg). Räumlich und funktionale Verbindung von Bahnhof und Zentrum Schluefweg stärken. Strassen und Freiräume aufwerten.	ja Abstimmung mit S6 (Besondere Orte), S7 (Raumbildung), S9 (Störfallvorsorge), K3, K4 (Stadtklima), L2 (Freiraumvernetzung), K5 (Biodiversität)

S1.04	Steinacker/Mühle: Industriegebiet schrittweise für Wohnnutzung öffnen. Wohnanteil zwischen 0 % und 90 % lokal abgestimmt auf Gewerbenutzungen und Lärmsituation, über Gesamtgebiet max. 75 % Wohnanteil. Die Öffnung und die funktional-nutzungsplanerische Transformation bezieht sich auch auf das Lagerhausareal. Die Transformation zu einem bunten und nutzungsdurchmischten Stadtteil erfolgt aus dem Bestand. Die bestehenden Gewerbe- und Handelsbetriebe bilden das Rückgrat der Nutzungsmischung. Die Transformation erfolgt im Dialog zwischen Stadt und Grundeigentümerschaften. Sie berücksichtigen in ihren Vorhaben die jeweilige Lärmsituation. Zur Aktivierung der Transformation sind Zwischennutzungen vorzusehen.	Ja	Abstimmung mit Verbesserung öV-Erschliessungsgüteklassen/ Glattalbahnprojekt (s. Kap. 2.3) sowie mit S4.03 (Lagerhaus), S8 (Schulstandorte), S9 (Störfallvorsorge), K2.02 (Durchlüftung); K3, K4 (Stadtklima), K5 (Biodiversität), L2 (Freiraumvernetzung)
S1.05	Mühlegasse/Oberdorf: Evaluation Standort für neue Schule. Schaffen der neuen Wohnbaupotenziale.	Ja	In Abstimmung mit S1.04 (Entwicklung Steinacker), S8 (Standortevaluation Schule), K2.02 (Durchlüftung); K3, K4 (Stadtklima), K5 (Biodiversität), L2 (Freiraumvernetzung)
S1.06	Erhöhung des Geschossflächenpotenzials für Wohnnutzung mithilfe von Sondernutzungsplänen oder langfristig Zonenplanrevision prüfen.	nur Text	Abstimmung mit Erfahrung aus dem ersten Öffnungsschritt im Steinacker (S1.02).
S1.07	Umsetzen eines angemessenen Anteils preisgünstiger Wohnungen mit Sondernutzungsplänen (in der Regel 20 %) und Wohnungen mit mehr als vier Zimmern (in der Regel 30 %).	nur Text	Abstimmung mit allen Arealentwicklungen
S2	Quartiere weiterentwickeln Mehrfamilienhausquartiere eignen sich aufgrund der Parzellengrößen und baulichen Struktur oft für eine bauliche Nachverdichtung/Erhöhung der Wohnbaupotenziale (bspw. Hohrainli, Holberg/Neubrunnenstrasse). Viele dieser Quartiere sind gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen oder sind weniger von Fluglärm betroffen (bspw. Spitz, Buchhalden, Reutlen). Die Siedlungserneuerung wird genutzt für eine klimaangepasste Bauweise und zur Förderung der Biodiversität (in der Richtplankarte symbolisch mit den grünen Punkten dargestellt). Mit der Erhöhung der baulichen Dichte ist auch ein Beitrag an ein vielfältiges Wohnraumangebot und abwechslungsreiche Freiräume zu leisten. Bei substanziellen Aufzonungen kann auch ein angemessener Anteil an preisgünstigen Wohnungen zu schaffen (analog S1).	siehe unten	Abstimmung mit K3, K4 (Stadtklima) und K5 (Biodiversität)
S2.01	Weinbergstrasse/Chränzler/Ruebisbachstrasse: Geschossflächenpotenziale für die Weiterentwicklung bereits mit BZO-Revision 2013 geschaffen. Schaffung weiterer Potenziale mit Bauordnung oder Sondernutzungsplänen prüfen. Fokus auf klimaangepasste Bauweise, Förderung der Biodiversität und breiteres Wohnungsangebot.	ja	Abstimmung mit S9 (Störfallvorsorge), K3, K4 (Stadtklima) und K5 (Biodiversität)
S2.02	Hohrainli: Weiterentwicklung der offenen und durchgrünten Quartierstruktur gemäss sozialem Quartierentwicklungskonzept Hohrainli. Schaffung identitätsstiftender Strukturen und eines Quartiertreffpunktes. Umsetzung des Entwicklungskonzepts und der Revisionsvorlage	ja	Abstimmung mit K3, K4 (Stadtklima) und K5 (Biodiversität)

	zur Quartiererhaltungszone. Baulandreserven am Trottmackerweg (Chasern) aktivieren, für einen breiteren Wohnungsmix und angemessenen Anteil an preisgünstigem Wohnungsbau nutzen und als «Scharnier» zwischen den Gebieten Hohrainli und Chasernweg/Rebweg ausbilden.		
S2.03	Obstgarten/Schützenstrasse: Geschossflächenpotenziale für die Weiterentwicklung bereits mit BZO-Revision 2013 geschaffen. Schaffung weiterer Potenziale mit Bauordnung oder Sondernutzungsplänen prüfen. Fokus auf klimaangepasste Bauweise, Förderung der Biodiversität und breiteres Wohnungsangebot.	ja	Abstimmung mit K3/K4 (Stadtklima) und K5 (Biodiversität)
S2.04	Sonnhalde/Neubrunnenstrasse/Widenstrasse: Geschossflächenpotenziale für die Weiterentwicklung bereits mit BZO-Revision 2013 geschaffen. Schaffung weiterer Potenziale mit Bauordnung oder Sondernutzungsplänen prüfen. Fokus auf klimaangepasste Bauweise, Förderung der Biodiversität und breiteres Wohnungsangebot.	ja	Abstimmung mit S9 (Störfallvorsorge), K3, K4 (Stadtklima) und K5 (Biodiversität)
S2.05	Balsberg/Bramen: Geschossflächenpotenziale für die Weiterentwicklung bereits mit BZO-Revision 2013 geschaffen. Schaffung weiterer Potenziale mit Bauordnung oder Sondernutzungsplänen. Fokus auf klimaangepasste Bauweise, Förderung der Biodiversität und breiteres Wohnungsangebot.	ja	Abstimmung mit S9 (Störfallvorsorge), K3, K4 (Stadtklima) und K5 (Biodiversität)
S2.06	Spitz/Buchhalden/Reutlen: Geschossflächenpotenziale für die Weiterentwicklung bereits mit BZO-Revision 2013 geschaffen. Schaffung weiterer Potenziale mit Bauordnung oder Sondernutzungsplänen prüfen. Fokus auf klimaangepasste Bauweise, Förderung der Biodiversität und breiteres Wohnungsangebot.	ja	Abstimmung mit K3, K4 (Stadtklima) und K5 (Biodiversität)
S2.07	Rosenweg/Förlibuckweg: Mittelfristig neue Geschossflächenpotenziale mit Bauordnung oder Sondernutzungsplänen schaffen. Klimaangepasste Bauweise und breiteres Wohnungsangebot anstreben. Förderung der Biodiversität.	ja	Abstimmung mit K3, K4 (Stadtklima) und K5 (Biodiversität)
S2.08	Buchhaldenstrasse: Mittelfristig neue Geschossflächenpotenziale mit Bauordnung oder Sondernutzungsplänen schaffen. Klimaangepasste Bauweise. Förderung der Biodiversität.	ja	Abstimmung mit K3, K4 (Stadtklima) und K5 (Biodiversität)
S2.09	Hagenholzstrasse: Mittelfristig neue Geschossflächenpotenziale mit Bauordnung oder Sondernutzungsplänen schaffen. Klimaangepasste Bauweise. Förderung der Biodiversität.	ja	Abstimmung mit K3, K4 (Stadtklima) und K5 (Biodiversität)
S3	Quartiere stabilisieren Die Stimmbevölkerung des Kantons Zürich hat 2012 und 2013 zweimal deutlich beschlossen, die Hürden für eine Einzonung von Bauland zu erhöhen. Weil es planerisch in Kloten nicht zweckmässig und in Zukunft kaum möglich sein wird, Kulturland für den Bau neuer Einfamilienhäuser einzusetzen, sollen die bestehenden Quartiere stabilisiert werden. Mit der Siedlungserneuerung sollen die bestehenden Entwicklungspotenziale für Einfamilienhäuser oder kleine Mehrfamilienhäuser mit Einfamilienhausqualitäten genutzt werden. Die Bau- und Zonenordnung soll einen hohen Grünanteil sichern und Festlegungen zur Förderung der Biodiversität umsetzen. Diese Ziele und Massnahmen gelten auch für die niedrigen Mehrfamilienhausquartiere unter der Anflugschneise der Piste 28 (Ackerstrasse, Hårdlen, Graswinkel)	siehe unten	Abstimmung mit K3, K4 (Stadtklima) und K5 (Biodiversität)
S3.01	Weinbergstrasse/Hohrütli/Bienenweg: Mit Geschossigkeit und Dachform Ausblick auf Flughafen gewährleisten (d. h. Überprüfung Bauvorschriften in Bauordnung).	ja	Abstimmung mit K3, K4 (Stadtklima) und K5 (Biodiversität)

	S3.02	Ruebisbach/Birkenstrasse: Massnahmenpaket S3 umsetzen. Keine quartierspezifischen Entwicklungsziele.	Ja	Abstimmung mit K3, K4 (Stadtklima) und K5 (Biodiversität)
	S3.03	Chasernweg/Rebweg: Massnahmenpaket S3 umsetzen. Keine quartierspezifischen Entwicklungsziele.	Ja	Abstimmung mit K3, K4 (Stadtklima) und K5 (Biodiversität)
	S3.04	Ackerstrasse/Härdlen/Graswinkel: Massnahmenpaket S3 umsetzen. Keine quartierspezifischen Entwicklungsziele.	ja	Abstimmung mit K3, K4 (Stadtklima) und K5 (Biodiversität)
	S3.05	Höhenweg/Lägernstrasse: Massnahmenpaket S3 umsetzen. Keine quartierspezifischen Entwicklungsziele.	ja	Abstimmung mit K3, K4 (Stadtklima) und K5 (Biodiversität)
S4	Schutzwürdige Siedlungs- und Baustrukturen erhalten Ortskerne und Bauensembles prägen die Atmosphäre eines Ortes und erleichtern es, sich den Ort zu merken. Mit dem Erhalt der Siedlungs- und Baustruktur werden Ankerpunkte in einem sich immer stärker verändernden Siedlungsraum gesetzt. Sie wirken als Ruhepole, Identifikationsobjekte und Orientierungspunkte. Nebst dem Erhalt ortsbildprägender Bausubstanz ist auch eine moderate Weiterentwicklung zu prüfen, beispielsweise in den ursprünglichen landwirtschaftlichen Hofbereichen. Ergänzend zu den regional bedeutenden Siedlungsstrukturen Weiler Gerlisberg und Swissair-Siedlung am Mittelholzerweg werden nachfolgend kommunal drei weitere festgelegt.		siehe unten	Abstimmung mit K3, K4 (Stadtklima) und K5 (Biodiversität)
	S4.01	Alt-Kloten: Erhalt der Ortsatmosphäre durch Erhalt der ursprünglichen Bausubstanz und Freiraumelemente (Regelfall). Behutsame Ergänzung bestehender Baustruktur mit neuen modernen Elementen möglich. Öffnung und moderne Interpretation der Raumstruktur im Umfeld der reformierten Kirche und der letzten Bauernhäuser.	ja	Abstimmung mit Gestaltungskonzept öffentliche Räume, Projektidee Stadtpark etc. sowie mit S9 (Störfallvorsorge)
	S4.02	Egetswil: Erhalt der Siedlungs- und Freiraumtypologie. Kein Fokus auf Erhalt der Bausubstanz, weil kaum vorhanden.	ja	Abstimmung mit K3, K4 (Stadtklima) und K5 (Biodiversität)
	S4.03	Lagerhausareal: Identitätsstiftendes und im Stadtkörper vermittelndes Bauensemble. Behutsame Transformation des Areals von einem Gewerbeareal in ein gemischt genutztes Areal mit Kultur- und Freizeitangeboten sowie einem untergeordneten Anteil an Wohnnutzung. Entwicklung unter besonderer Berücksichtigung der bau- und kulturgeschichtlich wertvollen Baustruktur. Potenzial des Areals als Scharnier zwischen Zentrum und Steinacker nutzen. Mit Leuchtturmprojekt Strahlkraft und Qualitäten hinsichtlich Identifikation und Orientierung stärken.	ja	Abstimmung mit S1.04 (Transformation Steinacker) sowie mit S9 (Störfallvorsorge)
S5	Arbeitsplatzgebiete gezielt positionieren und Airport-City entwickeln Der Flughafen Zürich-Kloten leistet als Wirtschaftsmotor der Region einen grossen Beitrag an die Vielfalt der Arbeitsplatzangebote und an die Standortattraktivität (Verkehrerschliessung, öffentliche Wahrnehmung, Image, Atmosphäre). Die Stadt Kloten unterstützt die Flughafenentwicklung und die Positionierung der Arbeitsplatzgebiete/Liegenschaften im Umfeld als «Airport-City». Neben dem Flughafen ist auch die Kaserne Kloten ein regional bedeutendes Arbeitsplatzgebiet. Weil keine neuen Arbeitsplatzzonen ausgeschieden werden können, ist es wichtig, die bestehenden Entwicklungsreserven gezielt und bewusst zu nutzen. Neben dem Erhalt der flughafennahen Nutzungen (Airlines, Zulieferer, Logistikunternehmen) ist es zentral, Betriebe aus		siehe unten	

anderen Branchen anzusiedeln. Diese sollen zum einen Synergien mit bestehenden Branchen nutzen können, zum anderen den Branchenmix verbreitern. Mit einer Diversifikationsstrategie soll das Klumpenrisiko Aviatikbranche resp. Klotens wirtschaftliche Abhängigkeit minimiert werden. Das Transformationsgebiet Steinacker ist ein wichtiger Arbeitsplatzstandort für Gewerbe, Dienstleistung, Handel und Logistik. Mit der Transformation wird sichergestellt, dass der Arbeitsplatzstandort erhalten, gefördert, diversifiziert und in die Entwicklung eingebunden wird.			
S5.01	Flughafen/Airport-City: Die Anpassung der Flughafeninfrastruktur an neue Rahmenbedingungen unter Berücksichtigung des Koexistenzanspruchs von Stadt- und Flughafenentwicklung, der Nachhaltigkeit und des technologischen Wandels aktiv begleiten. Die seit 2017 bestehende regionale Zusammenarbeit mit Opfikon, Rümlang, der Flughafen-Betreiberin und dem Kanton Zürich weiter vertiefen. Die Areale Rietgässli und Balsberg als neue Entwicklungsschwerpunkte um den Bahnhof Balsberg etablieren und für Verbreiterung des Branchenmix nutzen.	ja	Abstimmung mit den genannten Akteuren Abstimmung mit der verbesserten Erschliessung (Projekt Bike-Line und Taktverdichtung S-Bahn) sowie mit S9 (Störfallvorsorge)
S5.02	Arbeitsplatzgebiet Rietgässli: Entwicklungsschwerpunkt am Bahnhof Balsberg. Umsetzung der allgemeinen arbeitsplatzbezogenen Stadtentwicklungsziele gemäss Massnahmenbeschrieb S5 und Massnahme S5.01.	ja	Abstimmung mit übergeordneten Verkehrsprojekten (Bike-Line, Taktverdichtung S-Bahn), S9 (Störfallvorsorge), K3, K4 (Stadtklima) und K5 (Biodiversität)
S5.03	Arbeitsplatzgebiet Balsberg: Entwicklungsschwerpunkt am Bahnhof Balsberg. Umsetzung der allgemeinen arbeitsplatzbezogenen Stadtentwicklungsziele gemäss Massnahmenbeschrieb S5 und Massnahme S5.01.	ja	Abstimmung mit übergeordneten Verkehrsprojekten (Bike-Line, Taktverdichtung S-Bahn), S9 (Störfallvorsorge), K3, K4 (Stadtklima) und K5 (Biodiversität)
S5.04	Arbeitsplatzgebiet Obstgarten: Halten und Weiterentwickeln des Gebiets mit aviatiknahen Firmen. Künftig mit der Glattalbahn-Verlängerung verbesserte Verbindung zum Flughafen nutzen für Ansiedlung weiterer Firmen.	ja	Abstimmung mit Glattalbahnprojekt, S9 (Störfallvorsorge), K3, K4 (Stadtklima) und K5 (Biodiversität)
S5.05	Arbeitsplatzgebiet Brül: Nutzen der Baulandreserven resp. Entwicklungspotenziale für die Ansiedlung neuer Nutzungen/Betriebe. Vermarkten des Standorts für die Bildung eines bestimmten Nutzungclusters (Art des Clusters noch zu bestimmen).	ja	Abstimmung mit Glattalbahnprojekt, S9 (Störfallvorsorge), K3, K4 (Stadtklima) und K5 (Biodiversität)
S5.06	Steinacker/Mühle/Lagerhaus: Im Rahmen der Gebietstransformation auch Bedürfnisse bestehender Betriebe/Nutzungsarten berücksichtigen und Entwicklungsmöglichkeiten für deren Fortbestand sichern. Ansiedlung neuer Branchen in Entwicklungsarealen.	ja	Abstimmung mit S1.05 (Transformationsprozess), S9 (Störfallvorsorge), K3, K4 (Stadtklima) und K5 (Biodiversität)
S5.07	Ruebischbach/Talacher: Nutzen der Baulandreserven resp. Entwicklungspotenziale für bestehende Betriebe oder als Ausweichstandort lokale Betriebe mit Entwicklungswünschen.	ja	Abstimmung mit Parkplatzbedarf Ruebischbachhalle sowie mit S9

			(Störfallvorsorge), K3, K4 (Stadtklima) und K5 (Biodiversität)
S6	Orte von besonderem öffentlichen Interesse Orte von besonderem öffentlichen Interesse sind einerseits wichtig für das Image (Aussenwirkung) von Kloten, andererseits für den Bezug der Bevölkerung mit dem Wohn- und Arbeitsort. Diese Orte haben zum Teil auch eine verkehrliche oder städtebaulich wichtige Funktion und dienen wie historische Bauensembles der Orientierung innerhalb des Siedlungsraums/Stadtkörpers. Bauvorhaben und Infrastrukturvorhaben stärken die Funktion dieser Orte und sind besonders gut zu gestalten.	siehe unten	
S6.01	Flughafenkopf: Ort von nationaler/regionaler Bedeutung und internationaler Ausstrahlung. Weiterentwicklung weg vom klassischen Flughafenareal hin zu einem gemischt genutzten und öffentlich genutzten städtischen Raum. Gestaltung und Etablierung eines zweiten Stadtplatzes zwischen Flughafenbahnhof/Parkhaus C und «The Circle».	ja	Abstimmung mit S5.01 (Flughafenentwicklung/Positionierung Airport-City)
S6.02	The Park: Zugang zum The Park ist von regionalem Interesse. Als gut gestaltetes und ausgestattetes Ausflugsziel und Erholungsraum etablieren und als Standortqualität besser bekannt machen.	ja	Abstimmung mit K4.01 (Naturschutzgebiete) und L1.02 (Erholungsraum)
S6.03	Stadtplatz Kloten: Weiterentwickeln und Stärken des Stadtplatzes als Ort und als kultureller Raum. Erweiterung Stadtplatz Süd.	ja	Abstimmung mit Gestaltungskonzept öffentlicher Raum Zentrum Kloten und L3.02 (Freiraumvernetzung)
S6.04	Bahnhofplatz Kloten: Im Zusammenhang mit der Entwicklung des Bahnhofareals und Busbahnhofs den neuen Bahnhofsvorplatz als Ankunfts- und Umsteigort besonders gut gestalten.	ja	Abstimmung mit Gestaltungskonzept öffentlicher Raum Zentrum Kloten
S6.05	Stadtteilplatz Steinacker/Oberfeld: Im Zusammenhang mit der Haltestelle der Glattalbahn und der Transformation des Gebiets einen Stadtteilplatz schaffen. Quartiersversorgung und Platzgestaltung aufeinander abstimmen. Umsetzen der Massnahme S6 (besonders gute Gestaltung und Funktion als Ort von öffentlichem Interesse).	ja	Abstimmung mit Glattalbahnprojekt und S1.04 (Transformation Steinacker)
S6.06	Stadtteilplatz Balsberg: Bei der Entwicklung des Arbeitsplatzgebietes und der Anpassung der Verkehrsinfrastruktur einen neuen Stadtteilplatz schaffen. Umsetzen der Massnahme S6 (besonders gute Gestaltung und Funktion als Ort von öffentlichem Interesse).	ja	Abstimmung mit S5.02, S5.03 (Entw. Rietgässli und Balsberg) und S7.05 (Raumbildung)
S6.07	Historische Weggabelung Kirchgasse/Dorfstrasse/Lufingerstrasse/Gerlisbergstrasse: Als Gründungsort der römischen Siedlung Projekte in diesem Umfeld mit besonderer Sorgfalt entwickeln. Verkehrsinfrastruktur im Einklang mit der Siedlungs- und Freiraumstruktur gestalten.	ja	Abstimmung mit Gestaltungskonzept öffentlicher Raum Zentrum Kloten und L3.02 (Freiraumvernetzung) Abstimmung mit Strassenraumgestaltung gem. reg. Richtplan
S6.08	Wilder Mann: Als regional bedeutsamer Verkehrsknoten städtebaulich und atmosphärisch gut gestalten.	ja	Abstimmung mit S7.01 (Raumbildung)
S6.09	Schlufweg/Sportarena: Als regional bekannte Sportarena und Veranstaltungsort für Grossanlässe gute Infrastruktur bieten und auf eine identitätsstiftende Gestaltung achten.	ja	Abstimmung mit L3.02 (Freiraumvernetzung)

S7	Raumbildung verbessern Im Rahmen der Entwicklung vom «Bauerndorf zur Flughafenstadt» sind etliche städtebauliche Brüche und Lücken entstanden. Diese sind im Sinne der Stadtreparatur zu schliessen/korrigieren. Insbesondere sind die Verkehrsräume und allgemein die öffentlichen Plätze besser zu fassen. Gebäude und deren Umschwung haben sich auf ihren räumlichen Kontext (Nachbarschaft, öffentlicher Raum) zu beziehen und sind städtebaulich bewusst zu platzieren.	siehe unten	Generell mit S1 (Transformation) und K6 (Besondere Orte)
S7.01	Stadtzentrum: Städtebauliche Prinzipien der Zentrumsgestaltung 2003 weiterführen, Strassen- und Platzräume fassen, Durchwegung gewährleisten und verbessern, Gestaltung der Bauten und Freiräume auf Nachbarschaft abstimmen.	ja	Abstimmung mit S1.01 (Transformation), L3.02 (Freiraumverbindung)
S7.02	Flughafen–Fracht–Wilder Mann: Entwicklung vom «The Circle» weiterführen und die Verbindung vom Flughafen zur Stadt räumlich stärken.	ja	Abstimmung mit Glattalbahnprojekt, S9 (Störfallvorsorge) und S5.01 (Flughafenentwicklung)
S7.03	Altbach-/Glattalbahnkorridor: Bauliche Entwicklung vom Obstgarten bis Steinacker/Oberfeld auf Glattalbahnprojekt abstimmen.	ja	Abstimmung mit Glattalbahnprojekt, S9 (Störfallvorsorge)
S7.04	Schaffhauserstrasse: Bauliche Verdichtung und Raumbildung entlang bedeutender Stadtstrasse stärken.	ja	Abstimmung mit S2 (bauliche Weiterentwicklung)
S7.05	Balsberg/Rietgässli: Bei der baulichen Gestaltung/Nachverdichtung auf die Visibilität achten (gute Wirkung der Bauten zur Autobahn und Eisenbahn).	ja	Abstimmung mit S5 (Arbeitsplatzgebiete positionieren), S9 (Störfallvorsorge), K6 (Besondere Orte), L3 (Freiraumvernetzung)
S7.06	Bülacherstrasse/Lufingerstrasse: Ortseingang und Strassenräume besser fassen.	ja	Abstimmung mit S2 (Bauliche Weiterentwicklung)
S7.07	Bassersdorferstrasse: Ortseingang baulich akzentuieren und Strassenraum im Umfeld des Swiss-Kreisels besser fassen.	ja	Abstimmung mit S1 (Transformation) und S9 (Störfallvorsorge)
S8	Standort für neue Schule evaluieren Mit dem möglichen Wachstum von 21'000 auf 30'000 Einwohnende wird eine neue Schule notwendig. Der neue Standort ist auf die künftigen Entwicklungsstandorte und die bestehenden Schulareale abzustimmen.	siehe unten	
S8.01	Mühle/Oberdorf: Für das Bevölkerungswachstum im Transformationsgebiet Steinacker und Oberdorf wird ein Areal im Umfeld der Mühle, des Oberdorfs oder eingangs Steinacker gesucht. Dieses Gebiet eignet sich für einen Schulhausstandort besonders, weil der Standort auch für Kinder aus angrenzenden Quartieren im Norden (Graswinkel/Rankstrasse) und Süden (Hamelrain/Buchhalden) gut erreichbar wäre.	ja	Abstimmung mit S1.04 (Transformation Steinacker) und S9 (Störfallvorsorge)
S8.02	Weitere Standorte: Der Bedarf für weitere Schulhäuser ist im Rahmen der laufenden Schulraumplanung zu überprüfen. Nach Bedarf sucht und sichert die Stadt Kloten weitere Areale.	nur Text	Abstimmung mit allgemeiner Bevölkerungsentwicklung und Schulraumplanung

S9 Störfallvorsorge

Die Koordination der Raumplanung mit der Störfallvorsorge sieht vor, dass zusätzlich zu den Sicherheitsmassnahmen nach Art. 3 StFV bei der Anlage auch Massnahmen im Bereich der Raumplanung und den konkreten Bauvorhaben geprüft werden. Dabei gilt der Grundsatz, dass raumplanerische Massnahmen wie auch Massnahmen an Neubauten mit relevanten Kostenfolgen nur dann gerechtfertigt sind, wenn eine entsprechende Wirkung erzielt werden kann resp. die Risiken entsprechend hoch sind.

Im Konsultationsbereich von störfallrelevanten Anlagen ist auf Stufe Nutzungsplanung und Sondernutzungsplanung abgestimmt auf die konkreten Planungsvorhaben und die konkrete Risikosituation die Festlegung geeigneter raumplanerischer Massnahmen zu prüfen. Hierzu zählen Bau- und Nutzungsbestimmungen, die empfindliche Nutzungen oder solche, die ein grosses Aufkommen von mehreren hundert Personen in Aussenflächen oder Innenräumen generieren, entlang der störfallrelevanten Anlagen ausschliessen sowie konkrete Objektschutzmassnahmen. Werden entsprechende Nutzungen infolge einer Standortevaluation gleichwohl im Konsultationsbereich geplant, sind zusätzliche Schutzmassnahmen zur Minderung der Störfallrisiken zu prüfen.

Abstimmung mit S1.01, S1.02, S1.03, S1.04, S1.05, S2.01, S2.04, S2.05, S4.01, S4.03, S5.01, S5.02, S5.03, S5.04, S5.05, S5.06, S5.07, S7.02, S7.03, S7.05, S7.07 S8.01, S8.02

Tabelle 1: Massnahmen Siedlungsentwicklung

5 Stadtklima und Biodiversität

5.1 Gesamtstrategie

Ausgangslage

Die Stadt Kloten weist aktuell mit dem Flughafenareal, dem Kasernenareal und dem Arbeitsplatzgebiet Steinacker drei Gebiete mit einem grossen Anteil versiegelter Flächen und einer hohen baulichen Dichte auf. Diese Faktoren führen während des Tages zu einer starken Hitzeentwicklung. Während bei den Flughafenanlagen (Pisten, Abrollwege, Lage und Dichte der Bauten) der Handlungsspielraum für Klimaanpassungen beschränkt ist, gilt es in den anderen Gebieten, eine Zunahme der Hitzeentwicklung zu vermeiden. Gerade mit der beabsichtigten Transformation und Verdichtung des Stadtgebiets entlang des Altbach-Korridors (Obstgarten bis Steinacker/Oberfeld) steigt der Handlungsbedarf, die Siedlungs- und Freirauminfrastruktur an die Klimaveränderung anzupassen.

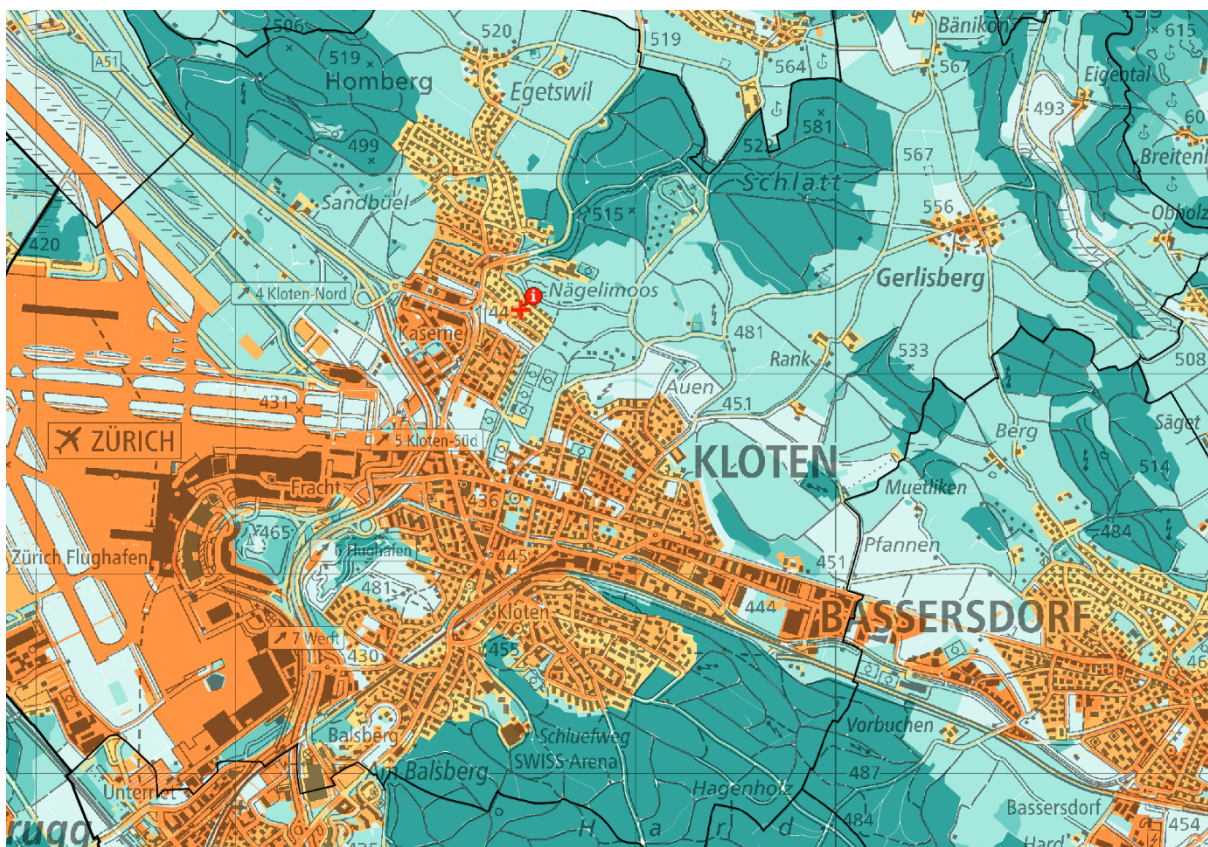


Abbildung 11: Ausschnitt aus Planhinweiskarte Wärmebelastung im Siedlungsraum um 14 Uhr¹⁶

Die Klimaerwärmung, die zunehmende Versiegelung und die naturfremde Gestaltung des Siedlungsraums gefährden die Artenvielfalt von Tieren und Pflanzen, die für das ökologische Gleichgewicht wichtig ist. Fehlen gewisse Arten, nehmen andere Überhang oder öffnen eine Lücke für neue schädliche Arten. Kippt ein Ökosystem, hat dies auch Konsequenzen für die Menschen (Schädlingsbekämpfung, Wasser- und Luftqualität, Wohlbefinden und Gesundheit etc.). Über das Wohlbefinden und die Gesundheit hinaus liegt es auch im Interesse eines anregenden Wohn- und Arbeitsumfeldes, bei der Gestaltung des Siedlungsraums die Biodiversität zu fördern.

¹⁶ kant. Webgis maps.zh.ch vom 21.02.2022

Siedlungsentwicklung auf Klimaanpassung ausrichten und Biodiversität fördern

Mit der Zunahme der Hitzetage und der beabsichtigten baulichen Entwicklung verändert sich der Lebensraum für Menschen, Tiere und Pflanzen. Ziel der Stadtentwicklung ist, die bisherigen Fehlentwicklungen wie die einseitige Zunahme der Versiegelung und den Verlust von Grünflächen und Lebensräumen für Tiere und Pflanzen zu stoppen. Stattdessen sollen neue, reich strukturierte Grünräume entstehen, welche die Biodiversität bei Flora und Fauna fördern.

Eine höhere Biodiversität in einem Quartier bedeutet auch einen höheren Erholungs- und somit Mehrwert für Menschen. Artenreiche Grünräume bieten eine attraktivere Erlebnisdichte im Wohn- und Arbeitsumfeld und haben einen grossen Synergieeffekt bei der Klimaanpassung. Bewohnende und Arbeitnehmende profitieren von einem angenehmeren Mikroklima. Bei der Vernetzung von Grün- und Freiräumen sind die bestehenden ökologisch wertvollen Elemente wie Bachläufe oder Schutzobjekte gemäss kommunaler Naturschutzverordnung¹⁷ zu berücksichtigen resp. einzubinden.

Um trotz Klimaerwärmung ein angenehmes Mikroklima im Siedlungsraum zu gewährleisten, müssen die Kaltluftströme in der Nacht die Siedlungen und Infrastrukturen abkühlen können. Form und Stellung der Bauten sollen diesem Aspekt mehr Rechnung tragen. Insbesondere am Siedlungsrand ist eine hohe Durchlässigkeit sicherzustellen.

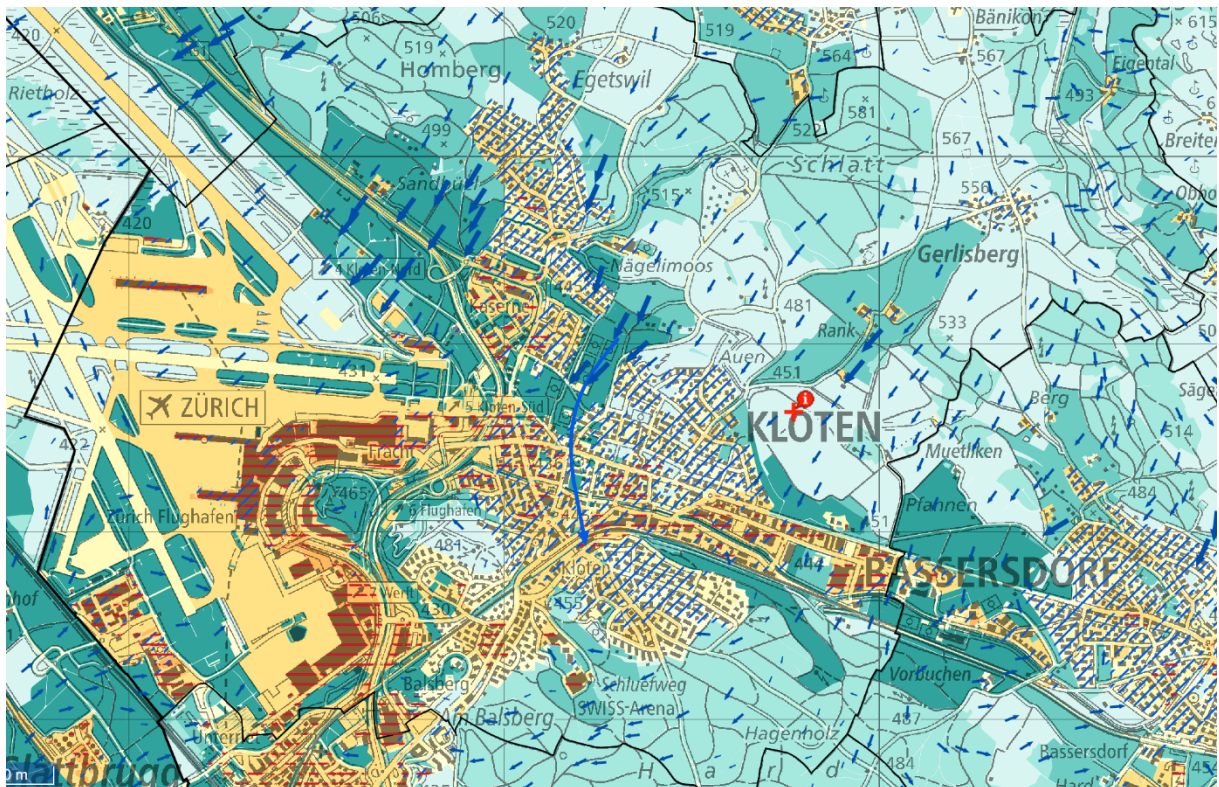


Abbildung 12: Ausschnitt aus Planhinweiskarte Wärmebelastung im Siedlungsraum um 4 Uhr nachts¹⁸
Kaltluftströme, Kaltluftwirkungsbereiche innerhalb Bauzone (blau) und Zunahme der nächtlichen Belastung (rot)

¹⁷ Zurzeit aktuelle Fassung: Kommunale Naturschutzverordnung vom 23. Januar 1990, revidiert am 21. März 1995.

¹⁸ kant. Webgis maps.zh.ch vom 21.02.2022

5.2 Festlegungen

Nr.	Festlegung/Massnahmen Handlungsanweisung	Karteneintrag	Koordinationshinweis
K1	Unverbaute Kaltluftleitbahnen		
K1.01	Stighag/Feld: Mit Sportinfrastruktur und Stellung der Bauten Kaltluftleitbahn nicht behindern und ein offen gestaltetes, stark durchgrüntes Rückgrat für die weitere freiraumplanerische und städtebauliche Entwicklung implementieren.	ja	Abstimmung mit L3.02
K2	Durchlässigkeit für Luftströmung gewährleisten		
K2.01	Siedlungsränder allgemein: Eintritt Kaltluftströme ins Siedlungsgebiet gewährleisten.	ja	Abstimmung mit L3 und L4
K2.02	Steinacker/Mühle/Oberdorf: Mit Durchwegung/Sprossensystem auch Durchlässigkeit Luftzirkulation in Nord-Süd-Richtung sicherstellen.	ja	Abstimmung mit S1.04
K3	Bebauung, Infrastruktur und Freiraumsystem klimafreundlich gestalten. Massnahmenpaket K3: • Wo möglich bestehende Asphaltflächen bei Sanierungsarbeiten entsiegeln. • Neue versiegelte Flächen sind auf das technisch-betrieblich Notwendige zu beschränken und alternative Beläge sind zu prüfen. • Grosskronige Bäume erhalten und pflanzen in öffentlichen Freiräumen, Quartierstrassen und entlang von Hauptverkehrsstrassen. • Porenräume mit grobkörnigen Bettungsmaterialien entlang von Werkleitungen/Strassen schaffen (für Wurzelbereich von Bäumen und Regenwasser zurückhalten). • Bei der Unterbauung des Terrains mit Hoch-/Tiefbauten ist dem Wurzelbereich von Bäumen genügend Raum zu gewähren. • Grosskronige Bäume erhalten und pflanzen auf privaten und öffentlichen Grundstücken. • Helle Farben und Materialien für Fassaden verwenden. • Flachdächer sind generell zu begrünen und zu bepflanzen. • Ein angemessener Anteil der Fassaden ist zu begrünen resp. mit Pflanzen zu beschatten.	siehe unten	
K3.01	Siedlungsgebiet Mitte und Süd: Umsetzung Massnahmenpaket K3.	ja	Abstimmung mit K4
K3.02	Siedlungsgebiet Nord: Umsetzung Massnahmenpaket K3.	ja	Abstimmung mit K4
K3.03	Siedlungsgebiet Gerlisberg: Umsetzung Massnahmenpaket K3.	ja	Abstimmung mit K4
	Hinweis zum Flughafenareal: Umsetzung von ökologischen und klimabezogenen Massnahmen werden im Rahmen der Plangenehmigungsverfahren und Umweltverträglichkeitsprüfungen definiert. Kein Handlungsbedarf für weitergehende kommunale Vorgaben aufgrund der hohen technisch-betrieblichen Komplexität der Bauvorhaben zweckmässig.	nur Text	-
K4	Regenwasser zurückhalten und wiederverwenden Massnahmenpaket K4: Mit Hoch- und Tiefbauten sowie Umgebungsgestaltung Massnahmen im Sinne der Schwammstadt umsetzen. Ergänzend zu den unter K3 aufgeführten, auf die Bepflanzung ausgerichteten Massnahmen sind Massnahmen zur Entkoppelung und Wiederverwendung des Regenabwassers vorzusehen, das heisst: Wegen der Bodenbeschaffenheit nicht versickerbares	nur Text	In Abstimmung mit K3 und K5

	Regenabwasser ist nicht direkt einem Vorfluter zuzuführen, sondern im Strassenraum, Quartierplatz oder Baugrundstück zurückzuhalten. Gestaltung, Konstruktion und Bepflanzung von Flachdächern, Umgebungs- und Strassenprojekten sind auf die Konzeption der Schwammstadt und das Zurückhalten des Regenwassers auszurichten.		
K5	Lebensräume für Pflanzen und Tiere sichern und weiterentwickeln Infrastrukturvorhaben, Siedlungs- und Freiräume sind so zu gestalten, dass sie als Lebensraum für Pflanzen und Tiere zur Verfügung stehen. Neue Lebensräume und Anlagen sollen mit bestehenden Naturwerten, insbesondere mit den Naturschutzobjekten gemäss kommunalem und überkommunalem Inventar vernetzt werden. Zudem sind Synergieeffekte zu Klimaanpassungsmassnahmen optimal zu nutzen.	nur Text	In Abstimmung mit K3, K4 und L3 (Freiraumvernetzung)
K5.01	Lebensräume sichern: Bestehende Naturschutzgebiete werden erhalten und gepflegt. Bestehende Schutzzonen und Schutzbestimmungen sind auf ihre Aktualität und Zweckmässigkeit zu prüfen und wenn nötig anzupassen.	nur Text	Abstimmung mit kommunalem Natur- und Heimatschutzinventar Abstimmung auf Erholungsfunktion der siedlungsnahen Landschaftsteile
K5.02	Ökologische Infrastruktur: Über die bestehenden Naturschutzgebiete und inventarisierten Einzelobjekte hinaus ist eine Gesamtschau aller ökologisch relevanten Elemente innerhalb und ausserhalb des Siedlungsgebiets zu erstellen.	nur Text	Abstimmung mit der Aktualisierung des kommunalen Naturschutzinventars (K4.01) und mit der Freiraumvernetzung (L3)
K5.03	Förderung der Biodiversität konkretisieren: Zielwerte und Überprüfungszeitraum/Berichterstattung definieren für die Verbesserung der Biodiversität in Kloten.	Nur Text	Abstimmung mit K3, K4, K5, S1–S4, L1–L5 sowie mit Bau/Anpassungen an Verkehrsinfrastrukturanlagen
K5.04	Gestaltung der Gebäude: Begrünen der Fassaden und Flachdächer im Hinblick auf die Artenvielfalt der Insekten und Vögel. Schaffen von Nist- und Brutplätzen.	in K3.01 K3.02 K3.03	Abstimmung mit Gebietstypen (transformieren, weiterentwickeln, stabilisieren, erhalten, positionieren)
K5.05	Gestaltung der Freiräume: Über die Verwendung von einheimischen und standortgerechten Pflanzen hinaus ist bei der Wahl/Kombination von Pflanzenarten auf ökologische und den Lebensraum von Tieren bezogene Aspekte zu achten (Nützlinge, Nahrungskreisläufe u. a.)	in K3.01 K3.02 K3.03	Abstimmung mit Gebietstypen (transformieren, weiterentwickeln, stabilisieren, erhalten, positionieren)

Tabelle 2: Massnahmen klimafreundliche Gestaltung und Förderung der Biodiversität

6 Siedlungsfreiräume und Landschaft

6.1 Gesamtstrategie

Attraktive Siedlungsfreiräume und Landschaftsräume sind wichtig für die Wohnbevölkerung und die Arbeitnehmenden in einer Stadt. Sie werden für verschiedene sozialräumliche Aktivitäten wie Sport, Spiel, sozialer Austausch, kulturelle Aktivitäten, zum Mittagessen oder als Rückzugsraum genutzt. Attraktivität und Vielfalt von Freiräumen beeinflussen deshalb die Standortwahl von Unternehmen (Image des Arbeitsplatzgebietes, Nutzen für Angestellte), die Wohnortwahl, unser Wohlfinden und unseren Bezug zum Wohnort.

Das innere und äussere Freiraumsystem einer Stadt hat im Zusammenhang mit der baulichen Entwicklung und mit dem Klimawandel eine zunehmende ökologische und mikroklimatische Bedeutung. Ziel des städtischen Freiraumkonzepts ist deshalb, den vielfältigen Anforderungen und Bedürfnissen gerecht zu werden und attraktive Angebote zu schaffen. Die Stadt Kloten hat hierfür ein städtisches Freiraumkonzept erarbeitet (siehe Grundlagen).

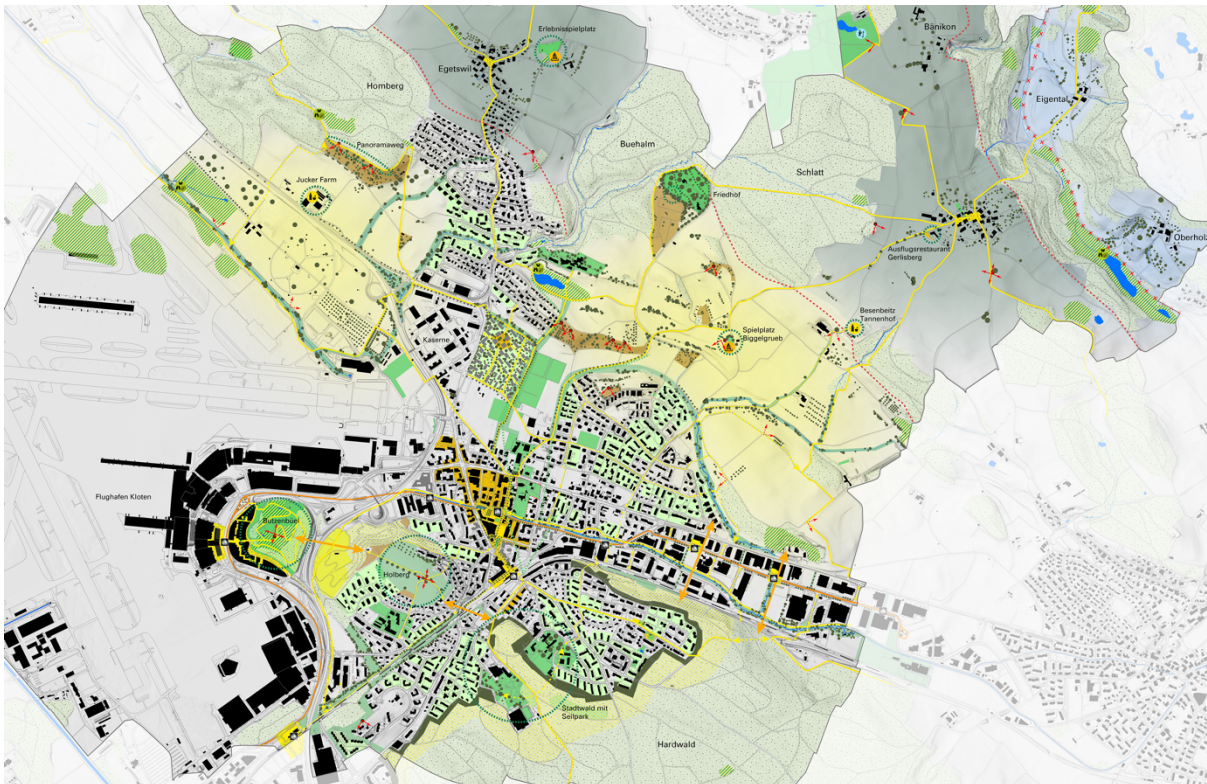


Abbildung 13: Gesamtkonzeptplan/Zukunftsbild städtische Freiräume¹⁹

«Der Gesamtkonzeptplan zeigt als freiraumbasiertes Zukunftsbild von Kloten auf, dass trotz Siedlungsentwicklung nach innen eine grüne, gut vernetzte und somit lebenswerte Stadt entsteht. Das Konzept betrachtet die Erholungs- und Freizeitfunktionen, die ökologischen sowie die bioklimatischen Entlastungsfunktionen als integralen Bestandteil der räumlichen Entwicklung.» (Städtisches Freiraumkonzept Kloten, SKK Landschaftsarchitekten, 2022).

¹⁹ Städtisches Freiraumkonzept, SKK Landschaftsarchitekten AG

6.2 Festlegungen

Nr.	Festlegung/Massnahmen Handlungsanweisung	Karteneintrag	Koordinationshinweis
L1	Erholungsgebiete weiterentwickeln Ergänzend zu den regionalen Festlegungen werden nachfolgend kommunale Naherholungsgebiete definiert. Die Stadt sorgt bei der Weiterentwicklung dieser Gebiete im Rahmen ihrer Kompetenzen auf einen guten Zugang für den Fuss-/Radverkehr, die Erlebnis- und Aufenthaltsqualität sowie auf eine ökologische und biodiversitätsfördernde Gestaltung und Bewirtschaftung.		
L1.01	Panzerpiste: Zugang und Interessen der Bevölkerung am regional bedeutenden Erholungsraum gegenüber Armee und Flughafenentwicklung sicherstellen.	ja	Abstimmung mit K5
L1.02	The Park (Butzenbüel): Zugang für die Öffentlichkeit gewährleisten. Abstimmung der Bewirtschaftung und Nutzung des Erholungsraums mit den Naturschutzinteressen.	ja	Abstimmung mit Naturschutzinteressen (K4.01)
L1.03	Stadtpark: Ausgehend vom öffentlichen Spielplatz hinter der Bibliothek Schaffung eines grösseren multifunktionalen Stadtparks vom Altbach bis zur reformierten Kirche. Einbezug oder Abstimmung mit dem Nebenerwerbslandwirtschaftsbetrieb.	ja	Abstimmung mit S4.01, Glattalbahnprojekt, Velohauptverbindung und Revitalisierung Altbach sowie K3, K4 und K5
L1.04	Holberg: Interessen der Erholungssuchenden in diesem siedlungsnahen Erholungsgebiet sichern (Zugang, Ausblick). Konzeptidee landschaftlicher Parks etablieren, Aufenthalts- und Erlebnisqualität steigern sowie ökologische Vielfalt verbessern.	ja	Abstimmung mit Aussichtsschutz (L6.208), Flughafeninfrastruktur, Interessen Landwirtschaft und Ökologie (K5)
L1.05	Härdlen/Panoramaweg: Interessen der Erholungssuchenden in diesem siedlungsnahen Erholungsgebiet sichern (Zugang, Ausblick). Aufenthalts- und Erlebnisqualität steigern. Ökologische Vielfalt verbessern.	ja	Abstimmung mit Aussichtsschutz (L6.202), Naturschutzelemente (K5)
L1.06	Chloos: Friedhof als Rückzugs- und Erholungsraum erhalten, ökologisch aufwerten und pflegen.	ja	Abstimmung mit K4 und K5
L2	Areale für Begegnung und Austausch etablieren Areale für Begegnung und Austausch sind wichtig für das gesellschaftliche und kulturelle Leben in der Stadt. Sie bieten Möglichkeiten für die Freizeitgestaltung sowie die Mitgestaltung im Quartier und erhöhen dadurch den Bezug zum Wohnort. Das Massnahmenpaket L2 umfasst folgende Aspekte: a) Schulareale für soziokulturelle Begegnungsräume öffnen b) Mehrfachnutzung und Öffnung von Sport- und Freizeiteinrichtungen/-arealen prüfen c) Pünken und Gemeinschaftsgärten behutsam weiterentwickeln und so nutzen, dass Böden und Fruchtfolgeflächen erhalten bleiben (ehemalige Bezeichnung: Schreiber- resp. Familiengartenareale)		
L2.01	Nägelimoos: Öffnen des Schulareals für soziokulturelle Veranstaltungen. Mehrfachnutzung der Innenräume und Aussenanlagen. Ausrichtung der Ausstattung auf neue Bedürfnisse und Nutzungen.	ja	Abstimmung mit Immobilienstrategie Stadt Kloten
L2.02	Feld: Öffnen des Schulareals für soziokulturelle Veranstaltungen. Mehrfachnutzung der Innenräume und Aussenanlagen. Ausrichtung der Ausstattung auf neue Bedürfnisse und Nutzungen.	ja	Abstimmung mit Immobilienstrategie Stadt Kloten

L2.03	Dorf: Öffnen des Schulareals für soziokulturelle Veranstaltungen. Mehrfachnutzung der Innenräume und Aussenanlagen. Ausrichtung der Ausstattung auf neue Bedürfnisse und Nutzungen.	ja	Abstimmung mit Immobilienstrategie Stadt Kloten
L2.04	Hinterwiden: Öffnen des Schulareals für soziokulturelle Veranstaltungen. Mehrfachnutzung der Innenräume und Aussenanlagen. Ausrichtung der Ausstattung auf neue Bedürfnisse und Nutzungen.	ja	Abstimmung mit Immobilienstrategie Stadt Kloten
L2.05	Spitz: Öffnen des Schulareals für soziokulturelle Veranstaltungen. Mehrfachnutzung der Innenräume und Aussenanlagen. Ausrichtung der Ausstattung auf neue Bedürfnisse und Nutzungen.	ja	Abstimmung mit Immobilienstrategie Stadt Kloten
L2.06	Neuer Schulstandort Steinacker (in Evaluation): Konzeption der neuen Schule im Sinne einer Doppelnutzung als soziokultureller Begegnungsraum.	in S8.01	Abstimmung mit S8.01
L2.11	Zentrum Schluefweg (inkl. Hallen- und Freibad): Weiterentwicklung des Angebots im Sinne einer vielseitig nutzbaren Sport- und Freizeit-anlage.	ja	Abstimmung mit ökologischer Gestaltung/Förderung der Biodiversität (K4) Abstimmung mit Immobilienstrategie Stadt Kloten
L2.12	Eishockey-Arena und Trainingshalle: Fortführung der Mehrfachnutzung als Sport- und Eventhalle. Interessen von Vereins- und öffentlicher Nutzung aufeinander abstimmen.	ja	Abstimmung mit Immobilienstrategie Stadt Kloten
L2.13	Ruebischbach: Fortführung der Mehrfachnutzung als Sport- und Eventhalle.	ja	Abstimmung mit Immobilienstrategie Stadt Kloten
L2.14	Sportanlagen Stighag/Feld: Prüfen einer Mehrfachnutzung der Anlagen (neben Vereinsaktivitäten auch öffentliche Nutzung).	ja	Abstimmung mit Immobilienstrategie Stadt Kloten
L2.15	Fussballplatz Ackerstrasse: Mehrfachnutzung im Sinne von polysportiven Möglichkeiten.	ja	Abstimmung mit Immobilienstrategie Stadt Kloten
L2.16	Oelberg (Fahrschulgelände): Interessen der Bevölkerung an Zugang und Erholungsfunktion, Freizeitanlässen (Zirkus und Seifenkistenrennen) gegenüber Armee vertreten. Langfristige Optionen und Nutzungsmöglichkeiten prüfen.	ja	Abstimmung mit Hauptnutzung gemäss Sachplan Militär
L2.17	Dornfäst Süd (Pfadiheim): Fortbestand und Mehrfachnutzung für Begegnung und Austausch nutzen. Biodiversität am Waldrand erhöhen.	ja	Abstimmung mit K5
L2.21	Gemeinschaftsgärten Chloos: Fortbestand der Anlage und Umsetzung von Massnahmen zur Förderung der Artenvielfalt.	ja	Abstimmung mit K5
L2.22a	Gemeinschaftsgärten Geerenpückli/Bösmoos: Fortbestand der Anlage und Umsetzung von Massnahmen zur Förderung der Artenvielfalt.	ja	Abstimmung mit K5
L2.22b	Erweiterung der bestehenden Anlage Geerenpückli/Bösmoos in östlicher Richtung (nach Bedarf).		
L2.23a	Gemeinschaftsgärten Auen/Bertschenmösli: Fortbestand der Anlage und Umsetzung von Massnahmen zur Förderung der Artenvielfalt.	ja	Abstimmung mit K5
L2.23b	Erweiterung der bestehenden Anlage Auen/Bertschenmösli in westlicher Richtung (nach Bedarf).		
L2.24	Gemeinschaftsgärten am Holberg: Fortbestand der Anlage und Umsetzung von Massnahmen zur Förderung der Artenvielfalt.	ja	Abstimmung mit K5

L2.25	Gemeinschaftsgärten Spitz: Fortbestand der Anlage und Umsetzung von Massnahmen zur Förderung der Artenvielfalt.	ja	Abstimmung mit K5 (Biodiversität) und L4 (Gestaltung Siedlungsränder)
L2.26	Gebiet Chränzler: Als langfristige Option eine neue Anlage mit Gemeinschaftsgärten in die Gestaltung des Siedlungsrandes integrieren, falls durch Verdichtung/Innenentwicklung der Bedarf an Gemeinschaftsgartenarealen steigt.	ja	Abstimmung mit K5
L2.31	Erholungsgebiet Rietwis: Fortbestand Spiel- und Erlebnisplatz mit Feuerstelle.	ja	-
L2.32	Erholungsgebiet Biggelgrueb: Fortbestand Spiel- und Erlebnisplatz mit Feuerstelle.	ja	-
L3	Freiraumvernetzung optimieren Eingedolte oder begradigte/kanalisierte Fließgewässer sind gemäss nationalem Gewässerschutzgesetz offen zu legen und naturnah zu gestalten. Fließgewässer vernetzen gleichzeitig wichtige Grün- und Lebensräume miteinander. Diese sind wegen ihrer grossen ökologischen Bedeutung im Hinblick auf die Förderung der Biodiversität aufzuwerten. Innerhalb des Siedlungsraums übernehmen oft auch Strassen und Wege die Funktion von Verbindungsräumen: Sie verbinden siedlungsinterne Freiräume wie Plätze und Parks mit nahe gelegenen Erholungsräumen am Stadtrand. Deshalb ist bei der Gestaltung der Strassen und Wege auf deren freiräumliche und ökologische Funktion zu achten. Ausserhalb des Siedlungsgebiets strukturieren Einzelgärten/Pünten die Landschaft, insbesondere entlang der ehemaligen Rebberge am Homberg und in der «Zwüschet Händlen». Diese weisen mit ihren kleinstrukturierten Vegetationselementen ein hohes ökologisches Potenzial und ein hohes Vernetzungspotenzial auf. Bei der Vernetzung von Freiraumelementen sind auch Schutzobjekte gemäss kommunalen und kantonalen Inventaren einzubeziehen und die Massnahmen auf die Schutzziele abzustimmen.	siehe unten	Abstimmen mit K4 (Schwammstadt) und K5 (Biodiversität)
L3.01	Ost-West-Achse: Altbach und Bedenseebach: Ökologische und freiräumliche Aufwertung und Vernetzung in Abstimmung mit dem kantonalen Projekt (Hochwasserentlastung und Glattalbahnprojekt). Verlegung des Bedenseebachs entlang Siedlungsrand Graswinkel und Durchquerung Industriegebiet Steinacker Höhe Oberfeld.	ja	Abstimmen mit Glattalbahnprojekt und Velohauptverbindung Abstimmen mit K4 (Schwammstadt) und K5 (Biodiversität) Abstimmen mit Schutzzielen der Landschaftsschutzobjekte
L3.02	Nord-Süd-Achse: Freiraumverbindung (ohne Gewässer) von Nägeli- moos bis Schluefweg im Sinne eines lokalen innerstädtischen Freiraumkontinuums gestalten. Gestalterische, atmosphärische und ökologische Attraktivität der Strassen und Platzräume erhöhen. Berücksichtigung der Kaltluftleitbahn zwischen den Sportflächen Stig- hag/Feld und dem Stadtpark.	ja	Abstimmen mit Gestaltungskonzept für öffentliche Räume Zentrum Kloten und mit historischen Objekten (ref. Kirche, römische Weggabelung) Abstimmung mit K1 (unverbaute Kaltluftleitbahn), K4 (Schwammstadt) und K5 (Biodiversität)

			Abstimmen mit Schutzzielen der Landschaftsschutzobjekte
L3.03	Freiraumvernetzung Butzenbühl–Holberg: Ökologische und freiräumliche Vernetzung und Aufwertung im Sinne eines lokalen innerstädtischen Freiraumkontinuums gestalten. Verlängerung bis zum Bahnareal anstreben und Attraktivität der Verbindungswege erhöhen.	ja	Abstimmen mit L1.02, L2.16, L1.04, S1.05 und L 1.05 Abstimmen mit V3.08
L3.04	Bahneinschnitt Balsberg–Kloten: Böschungen entlang Bahnareal als Vernetzungskorridor aufwerten.	ja	Abstimmen mit K5 (Massnahmen Biodiversität)
L3.05	Rietgässli: Freiraumkorridor als Vernetzungselement aufwerten.	ja	Abstimmen mit landwirtschaftlicher Nutzung und K5 (Massnahmen Biodiversität)
L3.06	Ruebischbach: Ökologische Aufwertung und Vernetzung entlang des Bachs umsetzen.	ja	Abstimmen mit K5 (Massnahmen Biodiversität)
L3.07	Ruossbach: Ökologische Aufwertung und Vernetzung entlang des Bachs umsetzen.	ja	Abstimmen mit K5 (Massnahmen Biodiversität)
L3.08	Himmelbach: Ökologische Aufwertung und Vernetzung entlang des Bachs umsetzen.	ja	Abstimmen mit K5 (Massnahmen Biodiversität)
L3.09	Homberg: Kleinstrukturen, Vegetationselemente erhalten, ökologisch aufwerten und vernetzen.	ja	Abstimmen mit landwirtschaftlicher Nutzung und K5 (Massnahmen Biodiversität)
L3.10	«Zwüschet Härdlen»/Auen: Kleinstrukturen, Vegetationselemente erhalten, ökologisch aufwerten und vernetzen.	ja	Abstimmen mit landwirtschaftlicher Nutzung und K5 (Massnahmen Biodiversität)
L4	Siedlungsränder ökologisch wertvoll gestalten Der Übergang von Siedlung und Landschaft war früher geprägt von hochstämmigen Obstbäumen, Gärten und Weideland. Sie boten vielen Tieren und Pflanzen einen Lebensraum, den Menschen ein interessantes und reich strukturiertes Dorf- und Landschaftsbild. Die heutigen Siedlungsränder sind dagegen innerhalb und ausserhalb der Bauzonengrenzen oft geprägt von einer monofunktionalen Gestaltung und geringem ökologischen Wert. Innerhalb der Bauzonen ist auf eine lebensraumfördernde Gartengestaltung zu achten und in der Landwirtschaftszone auf eine vielseitigere Bewirtschaftung der Flächen (Anordnung von Buntbrachen, Hecken, Obstbäumen etc.). Verläuft der Siedlungsrand entlang von Strassen oder anderweitiger Aufwertungsmassnahmen (z. B. Freiraumvernetzungen, Erholungsräumen), wird auf die örtliche Festlegung der Massnahme L4 verzichtet. Der Waldabstandsbereich ist eine besondere Form des Siedlungsrandes. Mit der Verdichtung und Siedlungsentwicklung nach innen erhöht sich der Druck auf die Waldränder resp. auf den Waldabstandsbereich. Aussenraumnutzungen wie Parkierung, Ausstattung/Infrastruktur werden in den Waldabstandsbereich verdrängt. Freiraumqualität und ökologische Funktion dieses Übergangsbereichs wurden in der Vergangenheit vernachlässigt und gehen mit dem zunehmenden Siedlungsdruck verloren. Heute bereits interessante Frei-	ja	Abstimmung mit K4 (Schwammstadt) und K5 (Biodiversität) Abstimmung allfälliger Massnahmen im Waldareal mit Baudirektion, Abteilung Wald

	räume sollen wie am Reutlenring erhalten bleiben und als Leitbild für die Weiterentwicklung der Waldränder zu zusammenhängenden Freiraumelementen im Sinne eines Waldrandparks dienen. Waldrandparks können öffentlich zugänglich sein, müssen es aber nicht. Es geht primär um eine ökologische Aufwertung und Vernetzung in Längsrichtung. Die Aufwertung des Freiraums kann durch punktuelle Erholungsfunktionen (Spazierweg, Bank) erlebbar werden. Trennende Elemente wie Zäune, geschlossene Gartenareale, starre geschlossene oder trennende Infrastrukturen und Parkierungsanlagen sollen transformiert werden.		
L4.01	Zipfelstrasse/Egetswil/Hohruti: Ökologische und gestalterische Aufwertung im Sinne des Massnahmenbeschriebs L4. Bestehende Baumbestände in Egetswil im Sinne der ursprünglichen Hofstatt und Hecken an der Landstrasse in Aufwertungsmassnahmen einbinden.	ja	Abstimmung mit K2 und K4 Abstimmung mit landwirtschaftlicher Nutzung
L4.02	Gerlisberg: Ökologische und gestalterische Aufwertung im Sinne des Massnahmenbeschriebs L4. Bestehende Baumbestände im Sinne der Hofstatt ergänzen.	ja	Abstimmung mit K2 und K4 Abstimmung mit landwirtschaftlicher Nutzung
L4.03	Härdlen/Halden/Graswinkel: Ökologische und gestalterische Aufwertung im Sinne des Massnahmenbeschriebs L4. Bestehende wertvolle Naturelemente im Gebiet Härdlen als siedlungsnahen Erholungsraum/landschaftlichen Park integrieren und Synergien mit Aufwertung der Fliessgewässer nutzen.	ja	Abstimmung mit K2 und K4 Abstimmung mit Verlegung Bedenseebach und L1.05
L4.04	Hamelirain/Reutlen/Spitz: Ökologische Aufwertung und Umsetzung der Waldparkidee im Sinne des Massnahmenbeschriebs L4. Bestehende gute Ansätze im Bereich Reutlen nutzen und weiterführen. Defizite und störende Elemente wie Parkierung verlegen, Gartenareal langfristig als offene und durchlässige Anlage gestalten.	ja t	Abstimmung mit K2 und K4
L4.05	Hasenbühlweg/Waldeggweg: Ökologische Aufwertung und Umsetzung der Waldparkidee im Sinne des Massnahmenbeschriebs L4.	ja	Abstimmung mit K2 und K4
L4.06	Balsberg: Ökologische Aufwertung und Umsetzung der Waldparkidee im Sinne des Massnahmenbeschriebs L4.		
L5	Durchlässigkeit für Erholung und Ökologie gewährleisten Das Siedlungsgebiet von Kloten wird durch das Freihaltegebiet im Bereich Lindengarten (Nichtbauzone) in einen nördlichen und südlichen Teil geteilt. Der Raum bildet zudem ein wichtiges Scharnier zwischen dem westlichen Erholungsraum entlang der Panzerpiste und dem östlichen Erholungsraum Stighag resp. Gerlisberg. Der ursprünglich offene und verbindende Charakter des Lindengartens gerät aufgrund der Infrastrukturbauten zunehmend unter Druck (bspw. Autobahnzusammenschluss 2001 und geplante Umrollung der Piste 28).	ja	Abstimmung mit K2 und K4
L5.01	Lindengarten–Bimenzälten: Ziel der kommunalen Politik ist, primär die Durchlässigkeit für Erholungssuchende zu garantieren und wenn möglich auch die ökologische Durchlässigkeit zu gewährleisten.	ja	Abstimmung mit Flughafenentwicklung und Fuss-/Radverkehrsplanung. Abstimmung mit K4 und L1

L6	Aussichtspunkte sichern Ergänzend zum regionalen Ausflugsziel Gerlisberg setzt die Stadt in Abstimmung auf das kommunale Naturschutzinventar nachfolgende Aussichtspunkte fest (Nummerierung analog Naturschutzinventar und kommunaler Naturschutzverordnung vom 23. Januar 1990, revidiert am 21. März 1995)	siehe unten	Abstimmung mit Naturschutzinventar
201	Rebweg/Stighag: Bestehend. Kein Handlungsbedarf.	ja	Abstimmung mit Naturschutzinventar
202	Härdlen/Panoramaweg: Bestehend. Kein Handlungsbedarf.	ja	Abstimmung mit Naturschutzinventar
205	Balsberg: Bestehend. Zweckmässigkeit und Handlungsbedarf aufgrund der baulichen Entwicklung überprüfen.	ja	Abstimmung mit Naturschutzinventar
206	Butzenbüel: Bestehend. Zweckmässigkeit und Handlungsbedarf aufgrund der baulichen Entwicklung überprüfen.	ja	Abstimmung mit Naturschutzinventar
208	Holberg: Bestehend. Kein Handlungsbedarf.	ja	Abstimmung mit Naturschutzinventar
211	Homberg: Bestehend. Kein Handlungsbedarf.	ja	Abstimmung mit Naturschutzinventar
213	Hohrütli: Bestehend. Kein Handlungsbedarf.	ja	Abstimmung mit Naturschutzinventar
218	Biggelgrueb: Bestehend. Kein Handlungsbedarf.	ja	Abstimmung mit Naturschutzinventar
222	Puck (obere Bassersdorferstrasse): Bestehend. Kein Handlungsbedarf.	ja	Abstimmung mit Naturschutzinventar
224	Chüelimoos: Bestehend. Kein Handlungsbedarf.	ja	Abstimmung mit Naturschutzinventar
228	Grindebüel (Waldrand): Bestehend. Kein Handlungsbedarf.	ja	Abstimmung mit Naturschutzinventar
229	Rank: Neuer Aussichtspunkt. Abstimmung Naturschutzinventar pendent.	ja	Abstimmung mit Naturschutzinventar
230	Aussichtsweg: Neuer Aussichtspunkt. Abstimmung Naturschutzinventar pendent.	ja	Abstimmung mit Naturschutzinventar
231	Steinbüelweg: Neuer Aussichtspunkt. Abstimmung Naturschutzinventar pendent.	ja	Abstimmung mit Naturschutzinventar
232	Goldiges Tor: Neuer Aussichtspunkt. Abstimmung Naturschutzinventar pendent.	ja	Abstimmung mit Naturschutzinventar

Tabelle 3: Massnahmen Siedlungsfreiräume und Landschaft

7 Verkehr

7.1 Gesamtstrategie

Ausgangslage

Mit der steigenden Bevölkerungs- und Beschäftigtendichte wird auch das Verkehrsaufkommen wachsen. Insbesondere in den Spitzenstunden sind einige Strassen auf dem Klotener Stadtgebiet bereits überlastet. Um den Verkehr nachhaltig abzuwickeln und die beschränkte Fläche im Siedlungsgebiet effizient zu nutzen, hat sich in der Verkehrsplanung seit Längerem die Förderung von öV, Fuss- und Veloverkehr etabliert. Dazu sind Schlüsselmassnahmen in Planung, z. B. das Projekt der Glattalbahn-Verlängerung Kloten, womit auch eine wichtige Velohauptverbindung realisiert wird. Um Kapazitätsengpässen oder Behinderungen des öV entgegenzuwirken, wurden Verkehrsmanagementmassnahmen umgesetzt. Um den Verkehrsfluss im hoch ausgelasteten Netz aufrechtzuerhalten, wird das Verkehrssteuerungskonzept weiterentwickelt (Verkehrssteuerungskonzept Raum Kloten). Auf dem kommunalen Strassennetz ist weitgehend Tempo 30 umgesetzt, was zur Kanalisierung des Verkehrs und zur Lebensqualität in den Quartieren beiträgt. Herausforderungen bleiben weiterhin die nachhaltige Verkehrsabwicklung und damit eine Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf den Umweltverbund (öV, Fuss- und Veloverkehr) sowie die Stärkung von kombinierter Mobilität (intermodal und multimodal).

Um das Netto-null-Ziel bei den CO₂-Emissionen zu erreichen, sieht die Gesamtenergiestrategie [6] der Stadt Kloten im Bereich Verkehr u. a. vor, den öV-Anteil am Bi-Modalsplit von 34 % im Jahre 2018 auf 60 % bis ins Jahr 2030 zu erhöhen. Dieser ambitionierte Zielwert leitet sich aus den dringlichen Umweltzielen aufgrund des Klimawandels ab. Ein solcher Modalshift innert 10 Jahren ist aus verkehrlicher Sicht jedoch unrealistisch. So liegt der Zielwert für den öV-Anteil der Gesamtenergiestrategie 14 Prozentpunkte über jenem des Flughafens Zürich²⁰, 20 % über jenem des Kantons Zürich²¹ und nur 5 Prozentpunkte über jenem der Stadt Zürich²² mit ihren deutlich besseren Voraussetzungen als Kernstadt mit gut ausgebautem öV-Angebot.

Mit der Glattalbahn-Verlängerung ist ein grosses öV-Projekt in Planung, das das Potenzial einer Verkehrsverlagerung vom MIV auf den öV mit sich bringt. In Anlehnung an Zielwerte umliegender und übergeordneter Räume setzt sich die Stadt Kloten mit 45 % öV-Anteil aller mit dem öV oder MIV zurückgelegten Wege bis 2030 ein ambitioniertes und gleichzeitig realistisches Bi-Modalsplit-Ziel.

Ziele

Die gesamtstrategischen Ziele für den Verkehr leiten sich aus der übergeordneten Gesetzgebung und der übergeordneten Richtplanung ab, die beide verbindlich sind, sowie aus dem städtischen Gesamtverkehrskonzept (GVK). Im GVK der Stadt Kloten sind folgende Ziele formuliert:

Die Stadt Kloten will eine Verkehrsverlagerung vom MIV auf nachhaltigere Verkehrsmittel und -formen bewirken. Die Verkehrsmittelwahl soll vermehrt zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs ausfallen. Der Anteil der Wege mit den öffentlichen Verkehrsmitteln soll im Jahr 2030 45 % aller mit dem öV oder MIV zurückgelegten Wege betragen. Dazu sollen diese umweltfreundlicheren Verkehrsmittel im Strassenraum priorisiert, gefördert und ausgebaut werden. Die Integration von neuen Mobilitätsformen wie Sharingangeboten oder Mikromobilität ins Gesamtverkehrssystem soll diese Entwicklung ebenfalls unterstützen. Das Strassensystem und die Erschliessung mit dem MIV bleiben erhalten bzw. gewährleistet. Beim MIV soll die Umstellung auf nachhaltige Antriebsformen (ohne fossile Energieträger) unterstützt werden. Zur Überprüfung der Zielerreichung betreibt die Stadt Kloten ein Verkehrsmonitoring und berücksichtigt aufgrund der steigenden Bedeutung des Fuss- und Radverkehrs dabei alle Verkehrsmittel.

²⁰ rGVK Flughafenregion, inkl. landseitiger Erschliessung, Amt für Verkehr Kanton Zürich, 8. Februar 2011.

²¹ Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich 2018 (RRB Nr. 25/2018).

²² Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich 2018 (RRB Nr. 25/2018).

Festlegungen (Massnahmen)

Der kommunale Richtplan enthält in Ergänzung zu den übergeordneten Festlegungen die folgende Festlegung.

Nr.	Festlegung/Massnahmen Handlungsanweisung	Karten- eintrag	Koordinationshinweis
V01	Erstellung eines Verkehrsmonitorings Die Stadt Kloten betreibt ein Verkehrsmonitoring, um die Zielerreichung der Gesamtverkehrsstrategie zu überprüfen. Damit wird die Verkehrssituation überwacht und der gewünschte Verlagerungseffekt überprüft. Der Bi-Modalsplit wird periodisch ermittelt und mit dem Zielwert (45 % öV-Anteil am Bi-Modalsplit) verglichen. Zudem werden Zielwerte für den Fuss- und Veloverkehr festgelegt.	nur Text	-

7.2 Fussverkehr

Ausgangslage

Dem Fussverkehr kommt als nachhaltige Mobilitätsform und auf kurzen Distanzen (15-Minuten-Stadt) in dicht besiedelten Gebieten eine tragende Rolle zu. Nebst dem geringen Ressourcenverbrauch hat er auch nachhaltige Auswirkungen auf Bewegung und Gesundheit. Er deckt unterschiedliche Zwecke ab, z. B. Arbeit, Bildung, Einkaufen, Flanieren oder Erholung. So kann er eine Wegetappe zur öV-Haltestelle sein, den Schulweg bilden oder als Mittel zur aktiven Erholung genutzt werden. Das Fussverkehrsnetz setzt sich entsprechend aus unterschiedlichen Elementen zusammen, z. B. einem chaussierten Wanderweg im Wald, Trottoirs, Personenunter- und -überführungen oder Fussgängerstreifen. Im Hinblick auf das Ziel, den Fussverkehr zu fördern, ist er gleichberechtigt mit anderen Nutzungsansprüchen zu berücksichtigen. Attraktive, sichere und direkte Fussverbindungen sind zwingend für einen urbanen Siedlungsraum mit hohen Fussgängerfrequenzen.

Im regionalen Teilrichtplan Verkehr ist das Fuss- und Wanderwegnetz von überkommunaler Bedeutung abgebildet. Mit der laufenden Revision wird die geplante Bike-Line als hochwertige Fuss- und Veloverbindung zwischen Opfikon und Kloten in den Richtplan aufgenommen.

Ziele

Die Ziele für den Fussverkehr leiten sich insbesondere aus der übergeordneten Richtplanung und aus dem städtischen Gesamtverkehrskonzept ab. Im GVK der Stadt Kloten sind folgende Ziele formuliert:

1. Engmaschiges und attraktives Fusswegnetz in den urbanen Entwicklungsschwerpunkten schaffen

Der Flughafen Zürich und das Klotener Zentrum sind besonders wichtige Begegnungsorte für den Fussverkehr. Mit der Schaffung einer Airport-City und der geplanten Transformation des Gebiets Steinacker kommt in Zukunft auch diesen Gebieten mit hoher Dichte eine grosse Bedeutung für den Fussverkehr zu. Daher soll in diesen Gebieten ein besonders engmaschiges Fusswegnetz mit einer guten Durchlässigkeit gewährleistet werden. In diesem Zusammenhang sind auch die Umsteigebeziehungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln, insbesondere an den Bahnhöfen und Haltestellen der Glattalbahn, sowie mit anderen Mobilitätsformen (Carsharing, Bikeshaaring etc.) zu verbessern.

2. Ziel-/Quellgebiete mit sicheren, attraktiven und direkten Fussverbindungen vernetzen

Die wichtigen Fussverbindungen vernetzen die urbanen Entwicklungsschwerpunkte, Arbeitsplatzschwerpunkte und wichtigen öffentlichen Räume miteinander. Die Fussverbindungen sollen sicher, attraktiv und direkt sein. Abgestimmt auf die Freiraumkorridore aus dem Stadtentwicklungskonzept bilden die Nord-Süd- und West-Ost-Achsen das Rückgrat der Fussverbindungen. Die Nord-Süd-Achse verbindet die Freizeiteinrichtungen am Schluefweg mit dem Bahnhof und dem Zentrum und verläuft weiter nördlich über die Sportanlage Stighag zum Schulhaus Nägelimoos. Die West-Ost-Achse verbindet den Flughafen mit dem Zentrum und dem Transformationsgebiet Steinacker.

3. Besonders attraktive Fusswegverbindungen im Siedlungsgebiet mit Anbindung an die Erholungsräume schaffen

Kloten bietet attraktive Erholungsräume nahe dem Siedlungsgebiet. Die wichtigsten Erholungsräume sind die Panzerpiste, der Hardwald (mit Aussichtsturm), das Eigental und der Butzenbüel/Holberg. Diese sollen besser an die Siedlungsgebiete angebunden werden, indem Achsen aus dem Siedlungsgebiet in diese Naherholungsräume führen. Sie werden so bereits im Siedlungsgebiet erlebbar und besonders attraktiv ausgestaltet sowie einen höheren Komfort aufweisen.

4. Schulwege insbesondere hinsichtlich Sicherheit verbessern

Auf den Schulwegen, insbesondere im Nahbereich der Schulen, ist das Sicherheitsbedürfnis der Kinder

besonders hoch. Als Schulweg gelten alle regelmässig von Schülerinnen und Schülern begangenen Wege im Zusammenhang mit schulischen Veranstaltungen. Nebst dem Weg zur Schulanlage sind dies auch Wege zwischen Schulanlagen und Betreuungsangeboten sowie Freizeitangeboten. Deshalb ist auch das Fusswegnetz im Gebiet Schluefweg und den Sporteinrichtungen unter diesem Aspekt zu verbessern. Dieses Gebiet weist viele Freizeitnutzungen auf, die auch von Kindern genutzt werden. Nebst dem Thema Sicherheit ist generell eine gute Einbindung dieser Nutzungen ins Fusswegnetz zu gewährleisten.

5. Hindernisfreie Gestaltung des Verkehrsraums verbessern

Für alle mobilitätseingeschränkten Menschen gilt, dass unabhängig vom Verkehrsmittel eine hindernisfreie Beförderungskette vom Ausgangsort bis zum Ziel gewährleistet sein muss. Dabei ist zu berücksichtigen, dass Massnahmen für Mobilitätseingeschränkte meist zu einer allgemeinen Verbesserung des Komforts und der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden führen. In einem besonderen Fokus steht der hindernisfreie Übergang zwischen Fusswegnetz und öffentlichem Verkehr.

6. Trennwirkung vermindern

Die Qualität des Fusswegnetzes wird massgeblich durch die Aspekte Direktheit und Durchgängigkeit bestimmt. Insofern mindern Strassenabschnitte oder Bahngleise mit einer hohen Trennwirkung (Verkehrsaufkommen, Anzahl Querungsstellen) den Komfort massgeblich. Entlang der Wunschlinien des Fussverkehrs ist die Trennwirkung von Strasseninfrastrukturen (bspw. Dorf- und Schaffhauserstrasse) und Bahninfrastrukturen in diesem Sinne zu verringern.

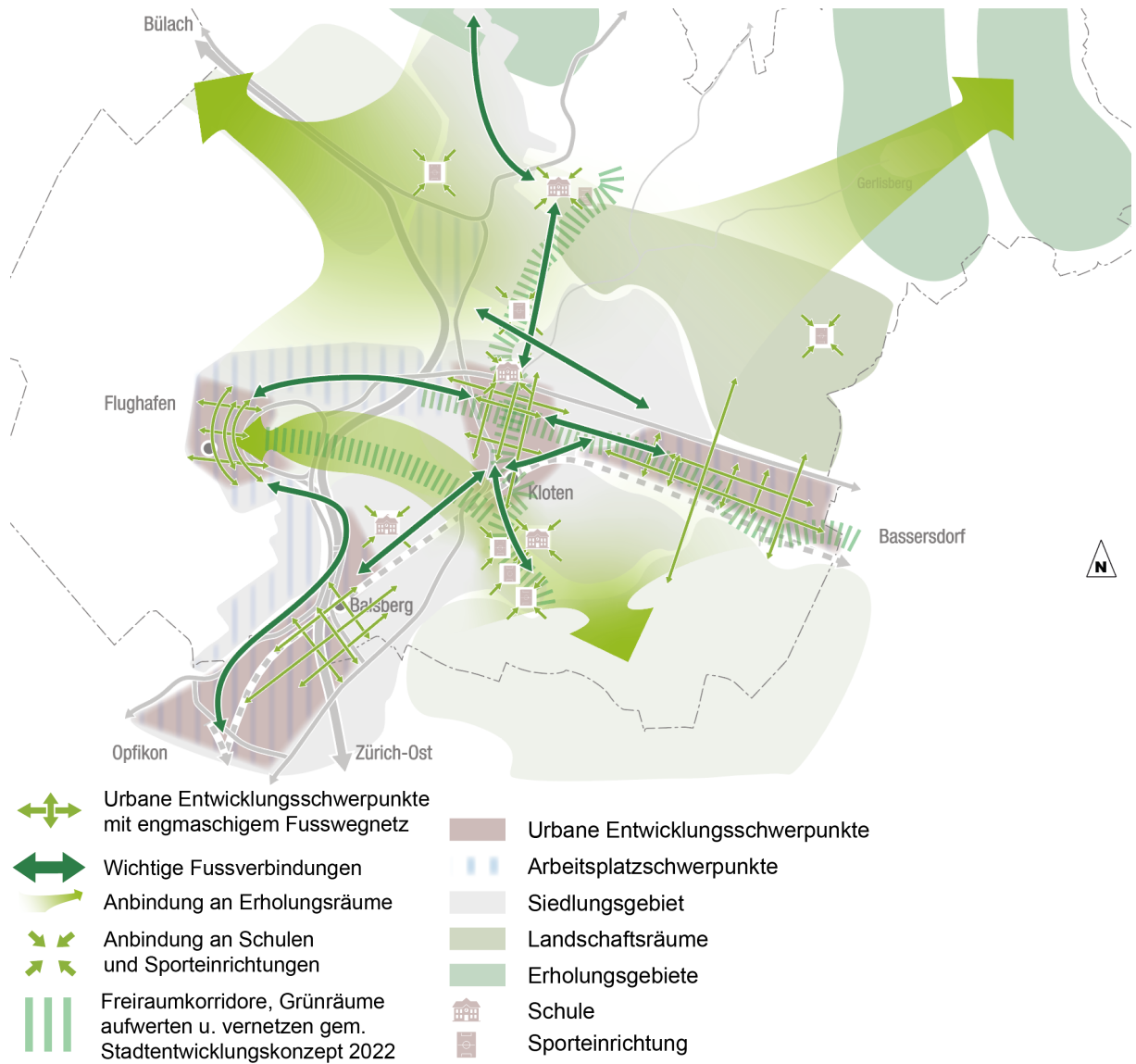


Abbildung 14: Zielbild Fussverkehr

Festlegungen (Massnahmen)

Der kommunale Richtplan enthält in Ergänzung zu den übergeordneten Festlegungen das kommunale Fuss- und Wanderwegnetz. Darüber hinaus sind einzelne Achsen, die das Siedlungsgebiet mit dem Naherholungsraum verbinden, als attraktive Fussverbindungen bezeichnet.

Nr.	Festlegung/Massnahmen Handlungsanweisung	Karten- eintrag	Koordinationshinweis
V1	Attraktive Fussverbindungen (Anforderung an bestehende und geplante Wege) Die Stadt bindet das Siedlungsgebiet auf besonders attraktiven Fussverbindungen an die Naherholungsräume an. Diese Verbindungen werden bereits im Siedlungsgebiet erlebbar sein, eine hohe Aufenthaltsqualität haben und eine Erholungsfunktion übernehmen. An die Achsen werden höhere Anforderungen hinsichtlich des Komforts, der Sicherheit und der Attraktivität gestellt. Zudem sind die Verbindungen hindernisfrei gestaltet und wenn möglich von hitzemindernden Massnahmen begleitet.	ja	Abstimmung mit Strassensanierungsprojekten
V2	Bestehende Fuss- und Wanderwegverbindungen Die in der Richtplankarte festgelegten kommunalen Fuss- und Wanderwege sind Verbindungen von kommunaler Bedeutung (Groberschliessung). Dieses Wegnetz der Groberschliessung wird durch ein feinmaschiges, in der Karte nicht dargestelltes Fusswegenetz (Feinerschliessung) ergänzt. Die Stadt ist für den baulichen und betrieblichen Unterhalt der kommunalen Fuss- und Wanderwegverbindungen zuständig. Bei Strassensanierungsprojekten prüft sie, ob sich die Situation für den Fussverkehr attraktiver und sicherer gestalten lässt. Darüber hinaus wird der Zustand der Fusswege abseits von Strassen periodisch geprüft und gegebenenfalls verbessert. Ein besonderes Augenmerk legt die Stadt auf das höhere Sicherheitsbedürfnis von Kindern bzw. den Wegen zu Schulen, Sporteinrichtungen und anderen Zielorten, die von Kindern besonders nachgefragt werden. Nach Möglichkeit und Bedarf sind Sitzmöglichkeiten und schattenspendende Bäume entlang der Fusswege vorzusehen. Um die Orientierung zu erleichtern, erstellt die Stadt ein Wegweisungssystem zu den wichtigen Zielorten.	ja	Abstimmung mit Strassensanierungsprojekten
V3	Geplante Netzerergänzungen im Bereich Fussverkehr	ja	-
V3.01	Neue Fuss- und Velowegverbindung (Hamelirainstrasse–Industrie-/Bachstrasse)	ja	Abteilung Wald (ALN ZH), Abstimmung mit Glattalbahnprojekt und Entwicklung im Steinacker
V3.02	Neue Fusswegverbindung (Bahndammweg–Am Balsberg)	ja	Möglichst geringer Bodenverbrauch
V3.03	Neue Fusswegverbindung (Bramenring–Schluefweg)	ja	-
V3.04	Neue Fusswegverbindung (Gerbegasse–Kalchengasse)	ja	-
V3.05	Neue Fusswegverbindung (Gerbegasse–Kalchengasse)	ja	-
V3.06	Verbesserung Fusswegverbindung (Biggelstrasse)	ja	-
V3.07	Neue Fussgängerbrücke, kurzfristig (Oelbergweg–Walter-Mittelholzer-Weg)	ja	Abstimmung mit ASTRA, Flughafen Zürich AG
V3.08	Neue Fussgängerbrücke, langfristig (Holberg–Butzenbühl)	ja	Abstimmung mit ASTRA, Flughafen Zürich AG

V3.09 Neue Fusswegverbindung (Bahnhofweg)	ja	-
V3.10 Neue Fusswegverbindung (Rankstrasse–Bachstrasse)	ja	Abstimmung mit Glattalbahnprojekt
V3.11 Neue Fusswegverbindung (Bassersdorferstrasse–Dorfnestweg/Waldrandweg)	ja	Abstimmung mit Glattalbahnprojekt, Entwicklung im Steinacker, SBB und Abteilung Wald (ALN ZH)
V3.12 Neue Fusswegverbindung (Bassersdorferstrasse–Dorfnestweg/Holigass)	ja	Abstimmung mit Glattalbahnprojekt und Entwicklung im Steinacker
V3.13 Verbesserung Velo- und Fussgängerquerung (Neubrunnenstrasse)	ja	-
V3.14 Neue Fusswegverbindung (Trottackerweg–Hohrainlistrasse)	ja	Abstimmung mit Entwicklung Chasern
V3.15 Neue Fuss- und Velowegverbindung (Schulhaus Nägelimoos–Augwilerstrasse)	ja	Abstimmung mit Naturschutzperimeter
V3.16 Neue Fusswegverbindung (Römerweg–Breitstrasse)	ja	Abstimmung mit Arealentwicklung Römerweg
V3.17 Neue Fusswegverbindung (Bülacher-/Lufingerstrasse–Talacherstrasse)	ja	TBA Kanton Zürich
V3.18 Neue Fusswegverbindung (Bachstrasse–Saal Dorf)	ja	Kantonsarchäologie
V3.19 Neue Fusswegverbindung Nord (Lufingerstrasse–Stighagweg)	ja	Abstimmung mit Entwicklung Hohrainli
V3.20 Neue Fusswegverbindung Süd (Lufingerstrasse–Stighagweg)	ja	Abstimmung mit Entwicklung Hohrainli
V3.21 Neue Fusswegverbindung (Bassersdorferstrasse–Rankstrasse)	ja	Fachstelle Gewässerschutz, AWEL ZH, Kantonsarchäologie

Tabelle 3: Festlegungen Fussverkehr

7.3 Veloverkehr

Ausgangslage

Dem Veloverkehr kommt bei Distanzen bis 5 Kilometer eine wichtige Bedeutung zu. Mit der zunehmenden Verbreitung von E-Bikes vergrössert sich das Einzugsgebiet (längere zurückgelegte Distanzen, mühelos überwindbare Höhendifferenzen). Ein bedeutendes Potenzial liegt in den Arbeitswegen zwischen 5 und 15 Kilometer. Der Veloverkehr ist als Teil des Alltagsverkehrs und des Freizeitverkehrs zu verstehen. Um das Verkehrssystem nachhaltiger zu gestalten, ist die Förderung des Veloverkehrs unumgänglich. So ermöglicht eine durchgängige, komfortable, attraktive und sichere Veloinfrastruktur allen Bevölkerungsgruppen, das Velo als Transportmittel zu nutzen. Zudem sollte die Veloinfrastruktur intuitiv und verständlich nutzbar sein sowie Fehler verzeihen²³. In Kombination mit dem öffentlichen Verkehr ist der Veloverkehr Teil einer umweltfreundlichen und effizienten Transportkette. Zudem sorgt Velofahren für Bewegung und Gesundheit.

Im kantonalen Richtplan ist auf dem Klotener Stadtgebiet die Mittelland-Route Nr. 5 (Romanshorn–Lausanne) als Radroute von nationaler Bedeutung eingetragen. Diese Veloroute ist neben der touristischen Bedeutung auch als lokale Verbindung Airport-City–Zentrum–Steinacker von Bedeutung. Mit dem Bau der Glattalbahn-Verlängerung führt diese Veloachse zusätzlich direkt an den Flughafen und stellt künftig somit das Rückgrat des Klotener Velonetzes dar. Im Velonetzplan ist sie als Velohauptverbindung eingetragen. Im regionalen Richtplan Glattal wird das Velowegnetz von überkommunaler Bedeutung abgebildet. Verbindungen in die Nachbargemeinden binden Kloten an diese an. Mit der laufenden Revision wird die geplante Bike-Line als hochwertige Fuss- und Veloverbindung zwischen Opfikon und Kloten in den Richtplan aufgenommen. Im Bereich Veloverkehr sind zudem vier Parkieranlagen eingetragen. Drei bestehende Anlagen finden sich an den Bahnhöfen Kloten, Flughafen und Balsberg; eine geplante Parkieranlage ist am Knoten Wilder Mann eingetragen.

Ziele

Die Ziele für den Veloverkehr leiten sich insbesondere aus der übergeordneten Richtplanung sowie aus dem städtischen Gesamtverkehrskonzept ab. Im GVK der Stadt Kloten sind folgende Ziele formuliert:

1. Ziel-/Quellgebiete auf komfortablen, sicheren, direkten, kohärenten und intuitiven Veloverbindungen vernetzen

Die wichtigen Veloverbindungen vernetzen die urbanen Entwicklungsschwerpunkte, Arbeitsplatzschwerpunkte, Wohnquartiere und Naherholungsgebiete miteinander. Die Veloverbindungen sollen komfortabel, sicher, direkt, kohärent und intuitiv sein. Ein besonderer Fokus liegt bei den Strassenquerungen und Abbiegebeziehungen. Diese sind möglichst sicher und bei Strassen mit hoher Verkehrsbelastung mit Abbiegehilfen zu erstellen. Die Verbindungen sind über die Gemeindegrenzen hinaus zu den umliegenden relevanten Zielorten zu planen.

2. Serviceleistungen für den Veloverkehr ermöglichen

Über das Stadtgebiet von Kloten sollen an geeigneten Standorten neue Serviceleistungen für den Veloverkehr etabliert werden. Diese können Reparaturstationen mit Werkzeug, Ersatzschläuchen und Pumpe, Ladestationen für E-Bikes oder Veloverleihsysteme umfassen. Dadurch soll der Veloverkehr im öffentlichen Raum präsenter und den Personen zugänglicher gemacht werden.

3. Bedarfsgerechtes Veloparkierungsangebot schaffen

An Orten mit hohem Personenaufkommen (Bahnhöfe, publikumsorientierte Nutzungen, Wohnsiedlungen, Arbeitsstätten) sind bedarfsgerecht Veloabstellplätze zur Verfügung zu stellen. Die Veloabstell-

²³ Selbsterklärende und fehlerverzeihende Strassen resp. Verkehrswege sind zwei sich ergänzende Aspekte der sicheren Strassengestaltung. Die selbstklärende Strasse wirkt proaktiv (Unfall vermeiden) und die fehlerverzeihende Strasse reaktiv (Unfallfolgen mildern). Der Aspekt der fehlerverzeihenden Gestaltung ist insbesondere wichtig, um das Angebot auch auf ungeübte Verkehrsteilnehmende auszurichten.

plätze sollen fahrend gut erreichbar, möglichst nahe am Zielort (Eingang, Haltestelle), witterungs- geschützt und diebstahlsicher sein. Zudem sind Stellplätze für Spezialvelos (Cargobikes, Velos mit Anhänger) vorzusehen.

4. Bikesharing-Angebot fördern

Die Stadt Kloten verfügt bereits über einige Bikesharing-Stationen. Zur Förderung von intermodalen Reiseketten ist dieses Angebot weiter auszubauen. Ziel ist ein möglichst dichtes Netz an Sharing-Standorten im Siedlungsgebiet von Kloten. Ausserhalb des Siedlungsgebietes sind Standorte bei besonderen Anziehungspunkten einzurichten.



Abbildung 15: Zielbild Veloverkehr

Festlegungen (Massnahmen)

Das kommunale Veloroutennetz ergänzt das regionale Routennetz, insbesondere mit Verbindungen zu Quartierzentren, Haltestellen, Schulen, Läden, Sportanlagen und Erholungsgebieten. Darüber hinaus werden folgende Massnahmen zur Förderung des Veloverkehrs auf kommunaler Stufe festgelegt.

Nr.	Festlegung/Massnahmen Handlungsanweisung	Karten- eintrag	Koordinationshinweis
V4	Velonetzplan mit Parkierungskonzept, Serviceleistungen, Signalisation Die Stadt Kloten erstellt bis 2027 einen Velonetzplan mit Parkierungskonzept, der die Netzstruktur aufzeigt und die Routen bezeichnet, die mit einer Signalisation zur Wegweisung ausgerüstet werden. Zudem werden darin Standorte für Abstellanlagen und für weitere Serviceleistungen (z. B. Bikesharing-Angebote, Reparaturstationen) bezeichnet sowie eine Kampagne zur Veloförderung konzipiert. Die Schwachstellen werden identifiziert und Massnahmen zur Behebung entwickelt. Die einschlägigen Richtlinien und Normen sind für die Projektierung verbindlich. Mit einem Umsetzungsprogramm wird der terminliche Ablauf des Netzausbaus aufgezeigt. Die Stadt berichtet alle drei Jahre über den Stand der Umsetzung.	nur Text	-
V5	Bestehende Veloverbindungen Die Stadt ist für den baulichen und betrieblichen Unterhalt der bestehenden kommunalen Veloverbindungen zuständig. Bei Strassensanierungsprojekten prüft sie, ob sich Attraktivität und Sicherheit für den Veloverkehr verbessern lassen. Von Strassen unabhängige Veloinfrastrukturen (separate Velowege, Veloabstellanlagen) werden periodisch auf ihren Zustand überprüft und gegebenenfalls verbessert. Ein besonderes Augenmerk legt die Stadt auf die velogerechte Ausgestaltung von Knoten und Querungen.	ja	Abstimmung mit Strassensanierungsprojekten
V6	Geplante Netzerweiterungen im Bereich Veloverkehr	ja	-
V6.01	Velomassnahmen (Werft- und Neubrunnenstrasse)	ja	-
V6.02	Neue Veloverbindung (Rankstrasse–Bachstrasse)	ja	Abstimmung mit Glattalbahnprojekt
V6.03	Neue Veloverbindung (Bassersdorferstrasse–Dorfnebstweg/Waldrandweg)	ja	Abstimmung mit Glattalbahnprojekt, Entwicklung im Steinacker, SBB und Abteilung Wald (ALN ZH)
V6.04	Neue Veloverbindung (Bassersdorferstrasse–Dorfnebstweg/Holigass)	ja	Abstimmung mit Glattalbahnprojekt und Entwicklung im Steinacker
V6.05	Ausbau Weg und Signalisation als Fuss-/Radweg im Gegenverkehr (Hinterwidenweg)	ja	-
V6.06	Neue Fuss- und Velowegverbindung (Schulhaus Nägelimoos–Augwilerstrasse)	ja	Abstimmung mit Naturschutzperimeter
V6.07	Velomassnahmen (Alte Land-, Weinberg- und Egetswilerstrasse)	ja	-
V6.08	Neue Fuss- und Velowegverbindung (Hamelirainstrasse–Industrie-/Bachstrasse)	ja	Abteilung Wald (ALN ZH), Abstimmung mit Glattalbahnprojekt und Entwicklung Steinacker
V6.09	Velomassnahmen (Biggelstrasse)	ja	-

Tabelle 4: Festlegungen Veloverkehr

7.4 Öffentlicher Verkehr

Ausgangslage

Dem öffentlichen Verkehr kommt in der Erschliessung von dicht besiedelten Gebieten und in der Bewältigung grosser, gebündelter Verkehrsströme eine hohe Bedeutung zu. In Ergänzung zum Fuss- und Veloverkehr, der dazu dient, kurze Distanzen zu bewältigen, ist der öffentliche Verkehr ein umweltfreundliches Verkehrsmittel vorwiegend über längere Distanzen. Das Angebot des Fern- und S-Bahn-Verkehrs verteilt sich in Kloten auf die drei Bahnhöfe Zürich-Flughafen, Kloten und Balsberg. Nutzungsschwerpunkte, Wohn- und Arbeitsgebiete sind mit Bussen und der Glattalbahn an diese öV-Punkte gebunden. Mit der geplanten Verlängerung der Glattalbahn vom Flughafen Zürich über das Klotener Stadtzentrum in das Gebiet Steinacker wird sich die Erschliessungsqualität deutlich erhöhen. Für ein attraktives öV-Angebot sind ein dichter Takt, hohe Beförderungskapazitäten und konkurrenzfähige Reisezeiten wichtige Qualitätsmerkmale. Da die Gestaltung des öV-Angebots grossmehrheitlich in den überkommunalen Kompetenzen liegt, ist die Einflussnahme der Stadt Kloten eher begrenzt. Sie kann vor allem auf die Quartierverteilung, z. B. mit Quartierbussen, einwirken. Ansonsten liegt ihre Aufgabe in der optimalen Anbindung der öV-Punkte an Nutzungsschwerpunkte, Wohn- und Arbeitsgebiete.

Im kantonalen Richtplan sind die Bahnlinien mit den drei Bahnhöfen und die Glattalbahn inkl. Ausbauplänen und Haltestellen sowie die Haltestelle Reisebusverkehr am Flughafen Zürich eingetragen. Als geplante Ausbauten im Bahnverkehr enthält der Richtplan den Brüttenertunnel (Ausbau auf vier Spuren) und den Ausbau auf Doppelspur zwischen Opfikon und Kloten Dorfneust, was den Viertelstundentakt am Bahnhof Kloten ermöglicht. Die geplante Verlängerung der Glattalbahn vom Flughafen bis nach Bassersdorf ist als Massnahme mit mittelfristigem Realisierungshorizont festgelegt und die Verlängerung der Tramlinie von Seebach an den Bahnhof Kloten als langfristige Massnahme.

Im regionalen Richtplan sind die drei Bahnhöfe auf dem Stadtgebiet als wichtige Haltestellen bezeichnet. Zudem soll auf verschiedenen Strecken mit Massnahmen der Bus gegenüber dem MIV priorisiert werden.

Ziele

Die Ziele für den öffentlichen Verkehr leiten sich insbesondere aus der übergeordneten Richtplanung sowie aus dem städtischen Gesamtverkehrskonzept ab. Im GVK der Stadt Kloten sind folgende Ziele formuliert:

1. Erschliessungsqualität erhöhen

Die Erschliessungsqualität des öV-Systems hängt massgeblich von der zeitlichen und örtlichen Verfügbarkeit des Angebots ab. Die Verlängerung der Glattalbahn (ca. 2027) und der Viertelstundentakt der S-Bahn-Linie S7 (frühestens ab 2037) bewirken eine grosse Steigerung der Erschliessungsqualität und Attraktivität des öV in der Stadt Kloten. Mit der geplanten Verlängerung der Glattalbahn zum Zentrum und zum Entwicklungsgebiet Steinacker wird die Anbindung an den Flughafen und zu den Zielorten entlang der Glattalbahn (Arbeitsgebiete, Glattzentrum etc.) wesentlich verbessert. Mit Taktverdichtungen der Fernverkehrszüge und der S-Bahn-Linien wird die Erschliessungsqualität am Flughafen Zürich zusätzlich gesteigert.

2. Angebot und Umsteigebeziehungen von multimodalen Verkehrsdrehscheiben optimieren

Das öV-System kann gegenüber dem MIV nur konkurrenzfähig sein, wenn attraktive Transportketten bestehen, das Umsteigen zuverlässig funktioniert und möglichst wenig Zeit beansprucht. Die Umsteigeknoten erhalten eine hohe Bedeutung im Gesamtsystem. Dem Bahnhof Flughafen kommt aufgrund der Fernverkehrs- und der S-Bahn-Züge eine besondere Bedeutung zu. Die Bahnhöfe Kloten und Balsberg sind ebenfalls zu stärken. An diesen Knotenpunkten steht ein direkter Umstieg zwischen öV, Fuss- und Veloverkehr im Fokus. Zu Fuss sollen die Knoten innerhalb von 300 Metern gut zugänglich und die Umstiege innerhalb des Knotens möglichst direkt sein. Für den Veloverkehr sind ebenfalls sichere, direkte und komfortable Verbindungen zu den Knoten und Veloabstellplätzen in unmittelbarer Nähe anzubieten.

Für den öffentlichen Verkehr sind die Umsteigebeziehungen zwischen Bus, Bahn und Glattalbahn aufeinander abzustimmen, möglichst kurz zu halten und müssen zuverlässig sein. Zudem sind neuere Angebote wie Sharing-Mobility und Mikromobilität an diesen Standorten zu integrieren und möglichst gut auf das bestehende Angebot der Drehscheibe abzustimmen.

3. **Öffentlicher Verkehr auf Hauptverkehrsstrassen priorisieren**

Die Behinderungen des öV infolge Verkehrsüberlastungen besonders auf der Dorf- und Schaffhauserstrasse werden mittelfristig zunehmen. Um die Zuverlässigkeit zu verbessern (Anschlussicherung, Pünktlichkeit) und die Reisegeschwindigkeit zu erhöhen, ist der strassengebundene öffentliche Verkehr auf dem Hauptverkehrsnetz mit geeigneten Massnahmen zu priorisieren. Die Ansätze können bauliche und/oder betriebliche Massnahmen beinhalten (Steuerung, Busspur, Fahrbahnhaltestellen).

4. **Attraktivität von Bushaltestellen steigern**

Die öV-Infrastrukturen sind so zu gestalten, dass sie auch durch temporär oder permanent mobilitätseingeschränkte Personen genutzt werden können. Hindernisfreie Verkehrsanlagen sind so gestaltet, dass sie von allen Benutzerinnen und Benutzern sicher und ohne fremde Hilfe benutzt werden können, unabhängig von ihren physischen, psychischen oder geistigen Eigenheiten. Erste Priorität hat der autonome Ein-/Ausstieg (hohe Haltekante). Im Rahmen der Verhältnismässigkeitsprüfung kann auch eine Lösung mit Klapprampe zweckmässig sein. Zudem ist die Ausstattung der Bushaltestellen (Witterungsschutz, Sitzgelegenheit, Abfalleimer, Beleuchtung etc.) abhängig von der Ein-/Aussteigerzahl zweckmässig vorzusehen.

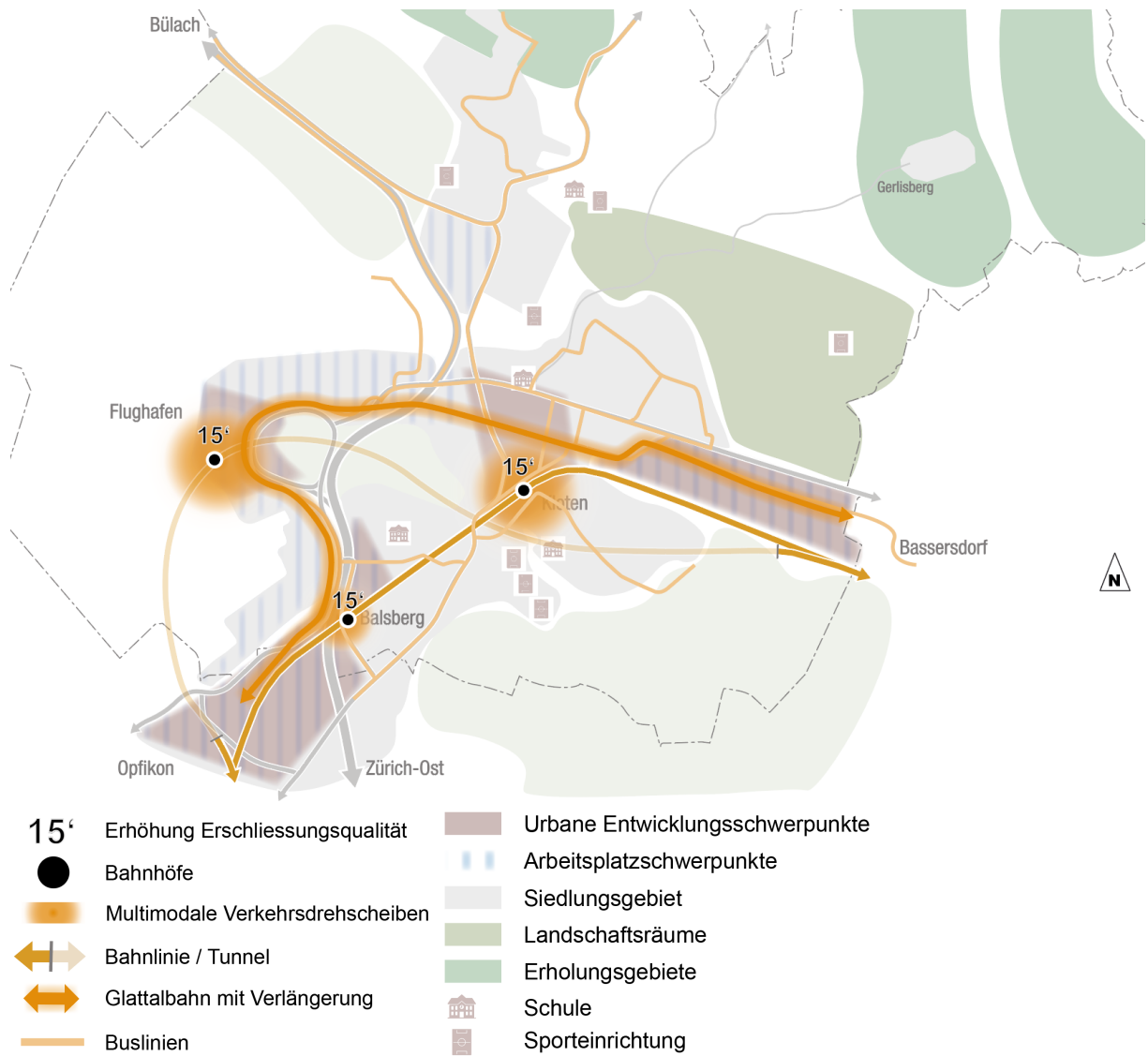


Abbildung 16: Zielbild öffentlicher Verkehr

Festlegungen (Massnahmen)

Der kommunale Richtplan enthält in Ergänzung zu den übergeordneten Festlegungen die Buslinien mit den Haltestellen. Darüber hinaus werden folgende Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs auf kommunaler Stufe festgelegt.

Nr.	Festlegung/Massnahmen Handlungsanweisung	Karten- eintrag	Koordinationshinweis
V7	Wichtige Haltestellen Die im regionalen Richtplan eingetragenen wichtigen Haltestellen sind Umsteigepunkte zwischen öffentlichen Verkehrsmitteln von regionaler Bedeutung. Der Bahnhof Zürich-Flughafen übernimmt bereits heute eine Funktion als multimodale Verkehrsdrehscheibe. Verkehrsdrehscheiben sind Umsteigepunkte, die verschiedene Verkehrsmittel vernetzen und durch ihre Gestaltung und die Verdichtung im Bahnhofsumfeld das Potenzial erhöhen, dass die Menschen den öV nutzen. Bei den Bahnhöfen Kloten und Balsberg ist eine Aufwertung zur multimodalen Verkehrsdrehscheibe geplant. Die Stadt Kloten unterstützt dieses Vorhaben aktiv, indem sie insbesondere den Fuss- und Veloverkehr sowie neue Mobilitätsformen wie Sharingangebote oder Mikromobilität fördert. In den Bereichen Fuss- und Veloverkehr sorgt sie dafür, dass die Haltestellen gut in die jeweiligen Netze eingebunden und gut auffindbar sind. Für den Veloverkehr sieht sie zudem in geeigneter Zahl und mit geeigneter Ausstattung Veloabstellplätze vor und bietet Serviceleistungen an. Die Stadt Kloten schafft geeignete Voraussetzungen für moderne Mobilitätsformen, sofern diese die verkehrliche Gesamtstrategie unterstützen.	ja	Umbau unter Berücksichtigung des Behindertengleichstellungsgesetzes
V8	Bestehende Buslinien mit Haltestellen Die bestehenden Buslinien mit den Haltestellen sind im Verkehrsplan schematisch eingetragen. Dabei gilt, dass der Richtplan einen Anordnungsspielraum zulässt: Buslinien können anders geführt und Bushaltestellen anders angeordnet werden, sofern die Gesamtsituation der Erschliessungsqualität nicht verschlechtert wird. Dazu bedarf es keiner Richtplanrevision. Nach Inbetriebnahme der Glattalbahn wird die optionale Bushaltestelle Obstgartenstrasse aufgehoben und die bestehenden Bushaltestellen Oberfeld und Grubenstrasse werden zu den geplanten Glattalbahn-Haltestellen Steinacker und Oberfeld verschoben.	ja	-
V9	Ausstattung Bushaltestellen Die Stadt Kloten stattet die Bushaltestellen zweckmässig mit Wartehalle, Sitzgelegenheit, Abfalleimer etc. aus. Der Ausstattungsgrad orientiert sich an der Anzahl ein-/aussteigender Personen der jeweiligen Haltestelle.	ja	Umbau unter Berücksichtigung des Behindertengleichstellungsgesetzes

7.5 Strassenverkehr

Ausgangslage

Der motorisierte Individualverkehr hat den grössten Anteil am Strassenverkehr. Die grossen Stärken des MIV liegen in seiner örtlichen und zeitlichen Verfügbarkeit, womit er vielfältige individuelle Anforderungen an den Transport erfüllt. In dichten Siedlungsgebieten und grossen Verkehrsströmen hat der MIV bei der Flächen-, Umwelt- und Energieeffizienz aber deutliche Nachteile gegenüber dem öV, dem Fuss- und dem Veloverkehr. Diese Nachteile sind mit der Verkehrszunahme stärker in den Vordergrund gerückt. Einige Strassen auf dem Klotener Stadtgebiet sind insbesondere in den Spitzenstunden überlastet und die Luftschadstoff- und Lärmemissionen nehmen zu. Der technologische Fortschritt (z. B. Elektroantrieb) kann in einzelnen Bereichen zu Verbesserungen führen. Das Hauptproblem – der hohe Platzbedarf des MIV – bleibt aber bestehen. Abbildung 17 gibt einen Eindruck von der unterschiedlichen Flächenbeanspruchung (Grössenordnungen). Um eine Verkehrsverlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel zu erreichen, soll der MIV deshalb nicht attraktiver werden. Stattdessen sind eine erhöhte Sicherheit im Strassenraum und eine siedlungsverträgliche Abwicklung des motorisierten Verkehrs anzustreben.

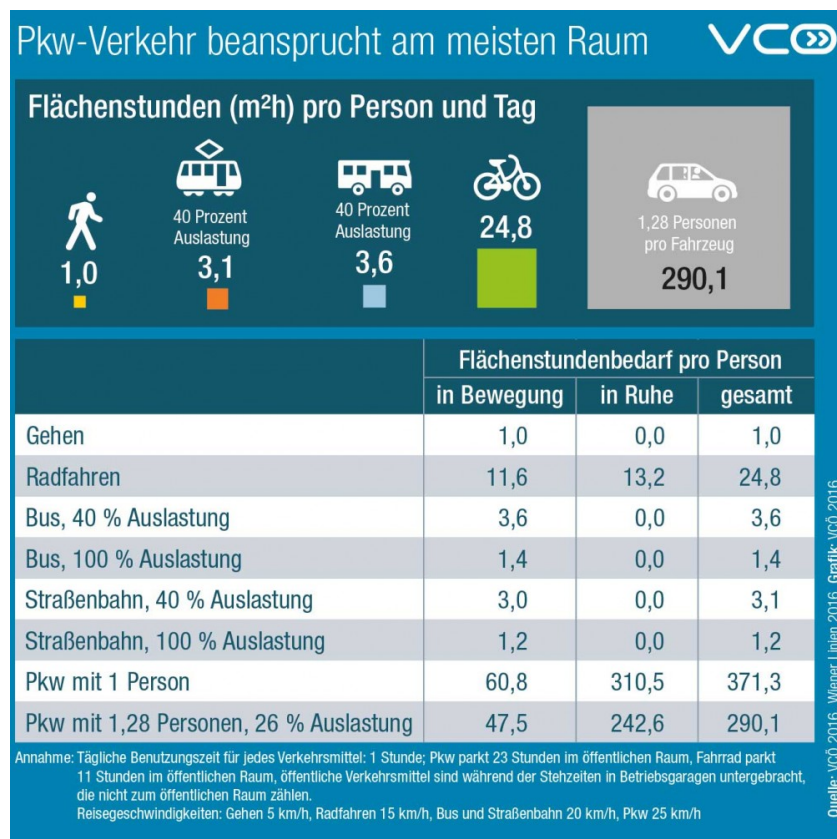


Abbildung 17:
Flächeninanspruchnahme nach
Verkehrsarten
(Quelle: <https://www.vcoe.at/publikationen/vcoe-factsheets/detail/vcoe-factsheet-2016-01-urbaner-verkehr-der-zukunft-sauber-und-platzsparend>)

Das Strassennetz ist hierarchisch aufgebaut und jeder Hierarchiestufe kommt eine andere Funktion zu. Folgende fünf Strassentypen lassen sich hierbei unterscheiden:

- Hochleistungsstrassen (HLS): national und kantonal durchleiten
- Hauptverkehrsstrassen (HVS): kantonal bis regional verbinden
- Verbindungsstrassen (VS): regional bis zwischenörtlich verbinden
- Sammelstrassen (SS): örtlich sammeln
- Erschliessungsstrassen (ES): quartierintern erschliessen

Die ersten zwei Hierarchiestufen sind ausschliesslich von überkommunaler Bedeutung. Untergeordnete Verbindungsstrassen sowie Sammel- und Erschliessungsstrassen sind von kommunaler Bedeutung und liegen im Kompetenzbereich der Stadt.

Im kantonalen Richtplan sind die Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen sowie die Autobahnanschlüsse eingetragen. Die Nationalstrasse A51 (Hochleistungsstrasse) bindet Kloten über drei Anschlüsse an das Nationalstrassennetz an. Mittelfristig soll sie zwischen der Verzweigung Zürich-Nord und dem Anschluss Flughafen ausgebaut werden. Über Hauptverkehrsstrassen wird Kloten im Norden mit Embrach, im Osten mit Bassersdorf und im Süden mit der Stadt Zürich verbunden. Die Erschliessung des Flughafens über den Butzenbüelring ist ebenfalls als Hauptverkehrsstrasse klassiert.

Im regionalen Richtplan sind die Verbindungsstrassen von regionaler Bedeutung eingetragen. Zudem sollen die Dorfstrasse und die Schaffhauserstrasse sowie ein Abschnitt der Lufingerstrasse umgestaltet werden. Für die Schaffhauserstrasse liegt bereits ein Vorprojekt vor.

Ziele

Die Ziele für den Strassenverkehr leiten sich insbesondere aus der übergeordneten Richtplanung sowie aus dem städtischen Gesamtverkehrskonzept ab. Im GVK der Stadt Kloten sind folgende Ziele formuliert:

1. Verkehr beruhigen und lenken

Im Klotener Siedlungsgebiet wird eine Kanalisierung des MIV auf dem übergeordneten Strassennetz angestrebt. Der MIV soll direkt zum nächsten Autobahnanschluss gelenkt werden. Um Schleichverkehr zu vermeiden, wird der Durchfahrtswiderstand in den Quartieren mit Verkehrsberuhigungsmassnahmen erhöht. Dies erfolgt mit gestalterischen Elementen und eventuell in Kombination mit Tempo-30- oder Begegnungszonen. Die Massnahmen sind mit der VBG abzustimmen. Die Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr sind möglichst zu minimieren und Fahrzeitverluste mit geeigneten Massnahmen zu kompensieren. Mit der Reduktion des Schleichverkehrs, den gestalterischen Massnahmen und der damit einhergehenden Lärmreduktion kann der MIV siedlungsverträglicher abgewickelt werden. Um die Attraktivität des Zentrums zu steigern, sollen im Zentrum Massnahmen zur Verkehrsberuhigung getroffen werden. Auf den Strassen, die das Zentrum umschliessen (Schaffhauser-, Dorf- und Linden-/Industriestrasse), soll der Verkehrsfluss verstetigt werden.

2. Verkehr dosieren

Die bestehenden und geplanten Verkehrssteuerungsmassnahmen (Dosierungsanlagen auf der Dorf-, Schaffhauser- und Lufingerstrasse) sorgen für eine Verlagerung des Stauraums in weniger empfindliche Räume ausserhalb des Siedlungsgebietes. Regelmässige punktuelle Überlastungen mit grosser Breitenwirkung, negative Umweltauswirkungen und Behinderungen des öV sollen damit vermieden werden. Zudem wird der Verkehrsfluss im Zentrum verbessert und verflüssigt, da weniger Fahrzeuge auf den Strassen verkehren.

3. Geeignete Rahmenbedingungen für neue Mobilitätsformen schaffen

Die Stadt soll geeignete Rahmenbedingungen für neue Mobilitätsformen wie Carsharing oder Carpooling schaffen, denn solche Angebote und neue technologische Entwicklungen können zu einem nachhaltigen Mobilitätssystem beitragen.

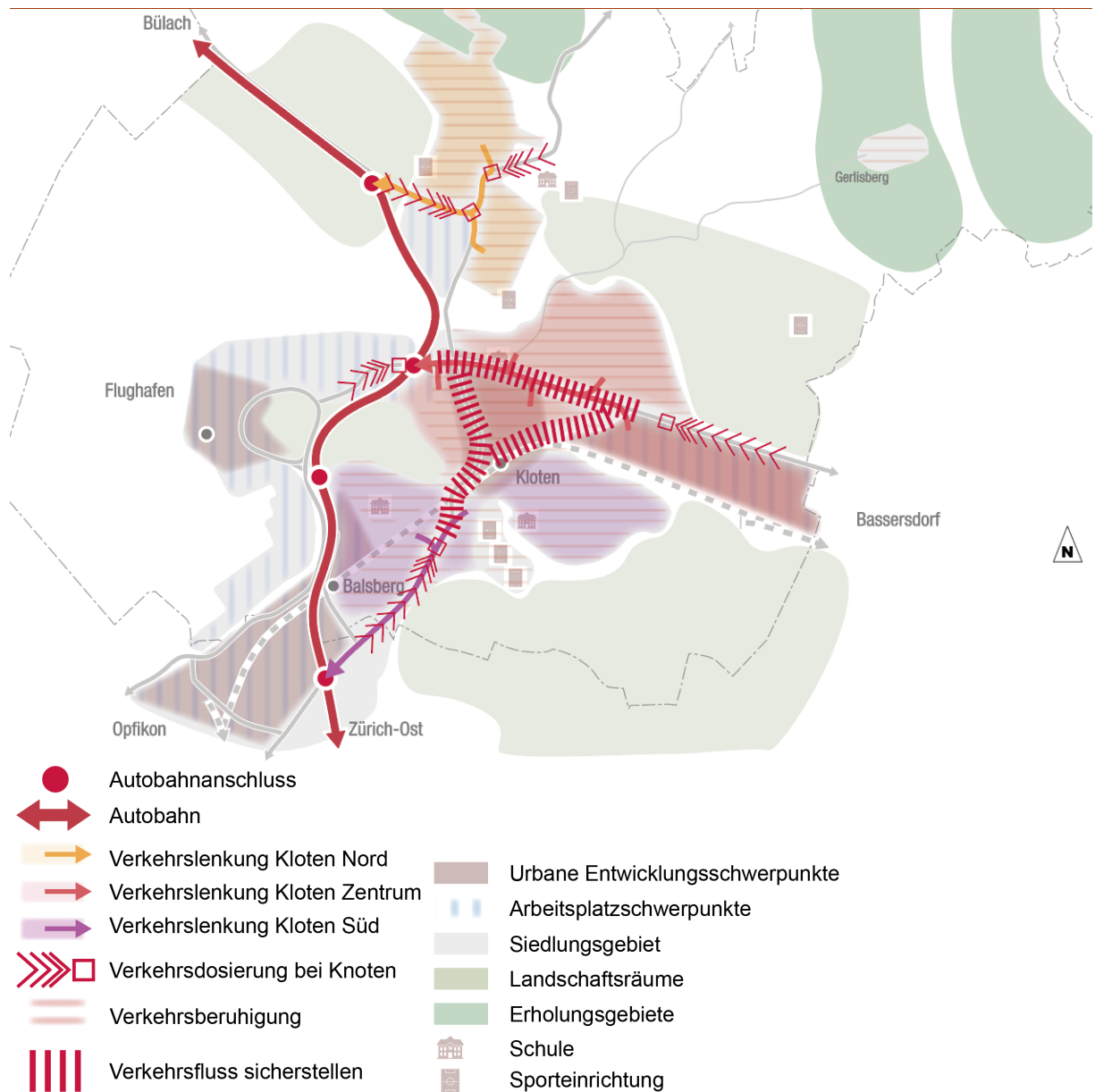


Abbildung 18: Zielbild motorisierter Verkehr

Festlegungen (Massnahmen)

Ergänzend zu den übergeordneten richtplanerischen Festlegungen (Hochleistungsstrassen, Hauptverkehrsstrassen und Verbindungsstrassen) enthält der kommunale Teilrichtplan Verkehr die kommunalen Verbindungs- und Sammelstrassen. Die kommunale Verbindungsstrasse nach Gerlisberg bindet die Aussenwacht an das zentrale Siedlungsgebiet an. Die Sammelstrassen sammeln den Verkehr aus den Quartieren und führen ihn auf eine höher klassierte Strasse. Der Richtplan enthält zum kommunalen Strassennetz nur bestehende Festlegungen, da keine neuen kommunalen Strassen geplant sind. Die im Richtplan eingetragenen Strassen gelten alle als Groberschliessung. Die Groberschliessung ist Aufgabe des Gemeinwesens und umfasst Planung, Bau, Betrieb und Unterhalt.

Erschliessungsstrassen werden aufgrund ihrer untergeordneten Bedeutung im Strassennetz nicht im Richtplan aufgenommen.

Darüber hinaus werden folgende Massnahmen zum Strassenverkehr auf kommunaler Stufe festgelegt.

Nr.	Festlegung/Massnahmen Handlungsanweisung	Karten- eintrag	Koordinationshinweis
V10	Bestehendes kommunales Strassennetz Die Stadt Kloten unterhält die kommunalen Strassen (baulicher und betrieblicher Unterhalt). Bei Strassenprojekten ergreift die Stadt Kloten situationsspezifisch Massnahmen zu folgenden Handlungsfeldern: ▪ Verbesserung der Verkehrssicherheit, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr (beispielsweise durch breitere Querschnitte, sichere Querungen und Beleuchtung), ▪ Steigerung der Attraktivität als Aufenthalts- und Begegnungsort auch unter Berücksichtigung akustischer Prinzipien, ▪ Hitzeminderung (beispielsweise durch neue Baumstandorte und ausgedolte Bachläufe), ▪ siedlungsverträgliche Abwicklung des motorisierten Verkehrs, ▪ hindernisfreie Gestaltung der Strassenräume.	ja	Abstimmung mit Strassensanierungsprojekten
V11	Verkehrsberuhigung in den Wohnquartieren Die Stadt Kloten trifft in den mit «Verkehrsberuhigung» bezeichneten Gebieten Massnahmen zur Verkehrsberuhigung, sofern diese nicht bereits umgesetzt sind. Ziele dabei sind, den motorisierten Verkehr siedlungsverträglich abzuwickeln, die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen und den quartierfremden motorisierten Individualverkehr fernzuhalten. Die Schaffhauserstrasse als wichtige regionale Verbindungsstrasse ist ebenfalls Teil des verkehrsberuhigten Gebiets. Hiermit soll die im regionalen Richtplan vorgesehene siedlungsverträgliche Abwicklung des motorisierten Verkehrs von kommunaler Seite bekräftigt werden. Dies soll die Trennwirkung reduzieren und die Attraktivität des Zentrums fördern. Die Gestaltung der Schaffhauserstrasse liegt in der Kompetenz des Kantons.	ja	In Abstimmung mit diversen Massnahmen
V12	Neue Mobilitätsformen Technologische Entwicklungen können sich positiv auf die verkehrliche Gesamtstrategie «Verlagerung von MIV auf umweltfreundliche Verkehrsmittel» auswirken. Die Stadt Kloten schafft geeignete Voraussetzungen im öffentlichen Raum, um neue Mobilitätsformen wie Elektromobilität, Carsharing oder Carpooling zu ermöglichen. Voraussetzung ist, dass diese die verkehrliche Gesamtstrategie unterstützen.	nur Text	-

Tabelle 5: Festlegungen Strassenverkehr

7.6 Parkierung MIV

Ausgangslage

Die öffentlich zugängliche Parkierung wird im Richtplan auf kommunaler Stufe geplant und geregelt. Dazu gehören öffentlich zugängliche Parkplätze auf öffentlichem Grund (Strassenparkplätze) und auf privatem Grund, beispielsweise Abstellplätze in Parkhäusern. Für die Strassenparkplätze wurde in den letzten Jahren eine flächendeckende Bewirtschaftung eingeführt. Die Regelungen zur privaten Parkierung finden sich im Parkierungsreglement (Stufe Nutzungsplanung).

Die Parkierung ist ein wichtiger Bestandteil der MIV-Erschliessung (Anwohnerschaft, Arbeitsplätze, Besuchende, Kundschaft). Ein geeignetes Parkplatzangebot und dessen Bewirtschaftung wirkt sich auf die Nachfrage, die Qualität der Stadträume und die Steuerung des Verkehrsaufkommens aus.

Der kommunale Richtplan übernimmt die Festlegungen aus den übergeordneten Richtplänen. Dabei handelt es sich um die kantonale Parkierungsanlage am Flughafen und die regionalen Anlagen Kloten Bahnhof Süd und Eigental. Der Eintrag Bahnhof Süd bündelt diverse öffentliche Parkplätze in einer Parkierungsanlage auf der Südseite des Bahnhofs Kloten.

Ziele

1. Nachhaltiges Parkierungsmanagement pflegen

Die Stadt Kloten hält an der Bewirtschaftung der Parkplätze fest. An wichtigen Zielorten wie im Zentrum, am Bahnhof Kloten und am Flughafen werden grössere Parkierungsanlagen zur Verfügung gestellt. Die heutige Anzahl an öffentlich zugänglichen Parkierungsmöglichkeiten wird als ausreichend befunden, weshalb mittelfristig kein Ausbau notwendig ist, zumal dies immer auch mehr Verkehr generiert. Um alternative, nicht fossile Antriebsformen zu fördern, soll die Stadt Kloten Voraussetzungen schaffen, damit Versorgungseinrichtungen (z. B. Ladestationen) unter anderem auf öffentlichen Parkplätzen errichtet werden können.

Festlegungen (Massnahmen)

Die bestehenden Parkierungsanlagen von kommunaler Bedeutung ergänzen die Parkierungsanlagen von überkommunaler Bedeutung am Flughafen-Zürich, südlich des Bahnhofs Kloten und im Eigental. Sie sind altrechtlich bewilligt. Mit dem Eintrag soll die rechtliche Sicherung der Anlagen in Zukunft gewährleistet sein. Die Anlagen dienen unterschiedlichen Zwecken, z. B. dem Besuch von Erholungsnutzungen, dem Einkauf oder dem Friedhofsbesuch. Das vorhandene Angebot ist ausreichend und deckt die Anforderungen nach öffentlichen Parkierungsanlagen. Es sind keine Parkierungsanlagen von kommunaler Bedeutung geplant. Folgende Massnahmen werden zur MIV-Parkierung festgelegt.

Nr.	Festlegung/Massnahmen Handlungsanweisung	Karten- eintrag	Koordinationshinweis
V13	Öffentliche Parkierungsanlagen Die öffentlichen Parkierungsanlagen dienen vor allem den Kundinnen und Kunden des Zentrums oder stehen im Zusammenhang mit Kultur, Erholung, Sport und Tourismus. Sie werden monetär und/oder zeitlich bewirtschaftet. Die Stadt Kloten ist bestrebt, öffentliche Parkfelder in unterirdischen oder geschlossenen Parkierungsanlagen unterzubringen, um den Strassenraum zu entlasten und ihn anderen Nutzungen zuzuführen, z. B. zugunsten des Fussverkehrs (Erstellung/Verbreiterung Trottoir), des Veloverkehrs (Erstellung Velostreifen), der Hitzeminderung (Bepflanzung) sowie der öV-Priorisierung (separate Busspur). Bedarfsgerecht wird die Stadt Kloten öffentliche Parkfelder zur Errichtung von Ladestationen für Elektrofahrzeuge zur Verfügung stellen.	ja	Abstimmung mit Strassensanierungsprojekten

7.7 Wirtschaftsverkehr

Ausgangslage

Der Wirtschaftsverkehr spielt in der Versorgung der Gesellschaft und für die Wirtschaft eine zentrale Rolle. Zugleich schafft er Belastungen für das Verkehrssystem, die Gesellschaft und die Umwelt. Mit der Zunahme des Onlineversandhandels steigt seine Bedeutung.

Wirtschaftsverkehr bezeichnet Ortsveränderungen von Gütern und Personen, die für geschäftliche oder dienstliche Zwecke stattfinden. Somit umfasst er alle Fahrten, die in der Verantwortung von privaten Unternehmungen erfolgen. Er gliedert sich in die vier Teilsegmente Güter- und Personenwirtschaftsverkehr sowie Dienstleistungsverkehr mit und ohne Waren.

Im regionalen Richtplan sind im Bereich Güterverkehr die bestehenden Anschlussgleise im Gebiet Steinacker eingetragen. Mit der Verlängerung der Glattalbahn und der Transformation dieses Gebiets werden die Anschlussgleise auf der Steinacker- und Oberfeldstrasse entfernt.

Ziele

Die Ziele für den Wirtschaftsverkehr leiten sich insbesondere aus dem städtischen Gesamtverkehrskonzept (GVK) ab. Im GVK der Stadt Kloten sind folgende Ziele formuliert:

1. Transitverkehr auf Hochleistungsstrasse bündeln

Gütertransporte ohne Lieferhalt auf Stadtgebiet verkehren auf dem Hochleistungsstrassennetz.

2. Wirtschaftsverkehr effizient abwickeln

Güter- und Gewerbetransporte werden sicher und konfliktfrei abgewickelt. Die Transportdistanzen auf der Strasse sollen möglichst kurz sein. Zudem sollen zur Entlastung des Verkehrsaufkommens die Gütertransporte gebündelt werden. Die dazu erforderlichen Schnittstellen sind auf- oder ausgebaut. Für An- und Auslieferungen werden stadtverträgliche Transportmittel eingesetzt, die hinsichtlich Energieeffizienz, Lärm- und Luftschadstoffemissionen optimiert sind. Die Stadt Kloten wird sich mit den Unternehmen austauschen, sodass die Bedürfnisse frühzeitig aufeinander abgestimmt werden können.

3. Citylogistik städteverträglich gestalten

Geeignete Logistikstandorte zum Sammeln und Verteilen auf dem Stadtgebiet erlauben eine Verbesserung der Liefer- und Transportleistungen. Durch Speditions Kooperationen, die Bündelung der Anlieferung und die Verbesserung der Auslastung der Lieferfahrzeuge sollen die Zahl der Fahrten sowie die Lärm- und Luftbelastung verringert werden. Die dazu erforderlichen Infrastrukturen sowie deren stadt-spezifische Bewirtschaftung durch interessierte Unternehmen werden im Gebiet Steinacker und am Flughafen angestrebt.

4. Versorgung und Entsorgung sicherstellen

Gütertransport und Anlieferung im dichten Siedlungsgebiet sind mit der zunehmenden Verdichtung eine immer grössere Herausforderung für alle Beteiligten. Die Stadt Kloten soll mit geeigneten Massnahmen die Versorgung der Bevölkerung und die Entsorgung in der Stadt sicherstellen.

Festlegungen (Massnahmen)

Der kommunale Richtplan enthält in Ergänzung zu den übergeordnet festgelegten Anschlussgleisen Güterumschlagsanlagen von kommunaler Bedeutung. Darüber hinaus werden folgende Massnahmen zum Wirtschaftsverkehr auf kommunaler Stufe festgelegt.

Nr.	Festlegung/Massnahmen Handlungsanweisung	Karten- eintrag	Koordinationshinweis
V14	Anschlussgleise Gebiet Oberfeld/Steinacker Die Stadt stellt den Erhalt der Anschlussgleise ab dem SBB-Stammnetz bis zur Grubenstrasse sicher, um die Möglichkeit für Gütertransporte mit der Bahn offenzuhalten.	ja	Abstimmung mit Entwicklung Steinacker
V15	Bestehende Güterumschlagsanlagen Die Stadt Kloten sorgt dafür, dass die Standorte der bestehenden Güterumschlagsanlagen gesichert bleiben.	ja	-
V16	Anlieferungskonzept für Neubauten Die Stadt Kloten setzt sich bei Neubauten dafür ein, dass die Anlieferung auf Privatgrund erfolgt. Bei Planungsverfahren und Arealüberbauungen sind vor Baubeginn Anlieferungskonzepte einzufordern, um einen funktionsfähigen und möglichst konfliktarmen Güterumschlag im Endzustand zu gewährleisten, insbesondere hinsichtlich Stadtraumqualität, Verkehrssicherheit und Lärmemissionen.	nur Text	Anforderung bei Bauprojekten
V17	Wirtschaftsverkehr in dichten Gebieten (Microhubs, Citylogistik) Speditions Kooperationen, die Bündelung der Anlieferung und die Verbesserung der Auslastung der Lieferfahrzeuge sollen die Zahl der Fahrten sowie die Lärm- und Luftbelastung verringern. In dichten Gebieten, wo der Strassenraum besonders knapp ist, stellt die Stadt Kloten dem Wirtschaftsverkehr bedarfsgerecht Flächen für Anlieferung, Taxi und Kurierdienste zur Verfügung. Dabei sind alle Bedürfnisse und Ansprüche an den öffentlichen Raum zu betrachten. Zur Abstimmung ist die Stadt Kloten im Austausch mit den Unternehmen.	nur Text	Abstimmung mit Unternehmen des Wirtschaftsverkehrs
V18	Neue Formen des Wirtschaftsverkehrs Die Stadt Kloten schafft geeignete Voraussetzungen für neue Wirtschaftsverkehrsformen, die durch neue Technologien wie Slot-Systeme für Zu-/Wegfahrten von Transporten ermöglicht werden. Voraussetzung dafür ist, dass diese Formen die verkehrliche Gesamtstrategie berücksichtigen.	nur Text	Abstimmung mit Unternehmen des Wirtschaftsverkehrs

7.8 Luftverkehr

Die Luftfahrt fällt in den Kompetenzbereich des Bundes. Die Stadt Kloten übernimmt der Vollständigkeit halber die Karteneinträge zum Luftverkehr. Der Flughafenperimeter stellt den Bereich dar, innerhalb dessen der Flughafen Land für Infrastrukturanlagen der Luftfahrt enteignen kann. Die Abgrenzungslinie markiert den Bereich, innerhalb dessen die Immissionsgrenzwerte von Flugbetriebskonzepten liegen müssen. Weitere Ausführungen zu Zielen und Massnahmen sind dem Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt und dem kantonalen Richtplan zu entnehmen.

8 Verzeichnis der Anhänge und Beilagen

Beilagen

Beilage 1 Städtisches Freiraumkonzept [7]

Beilage 2 Städtisches Gesamtverkehrskonzept [8]