



Fassung zur Festsetzung

Öffentlicher Gestaltungsplan "SBB-Areal"

Planungsbericht nach Art. 47 RPV



Kloten, 19. Juni 2026 / kl.1006 / Hem



member of
suisse.ing



Gossweiler

Gossweiler Ingenieure AG
Lindenstrasse 23
8302 Kloten
Telefon 044 815 51 00
www.gossweiler.com

Auftraggeber Stadt Kloten
SBB AG, Immobilien, Anlageobjekte Entwicklung

Bearbeitung Gossweiler Ingenieure AG

Version 3.0

Versionsverlauf	Version	Datum	Visum	Kommentar
	1.0	09.10.2019	Kol	Abgabe zuhanden kantonaler Vorprüfung
	2.0	24.08.2020	Kol	Abgabe zuhanden öff. Auflage
	3.0	19.06.2026	Hem	Bereinigung für Festsetzung

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	5
1.1	Veranlassung	5
1.2	Lage Gestaltungsplangebiet	6
1.3	Geltungsbereich und Eigentum	6
2	Ablauf, Mitwirkung und Vorprüfung	7
2.1	Verfahrensablauf	7
2.2	Öffentliche Auflage und Anhörung	7
2.3	Kantonale Vorprüfung	8
2.4	Stellungnahme Zürcher Planungsgruppe Glattal	8
3	Planungsrechtliche Rahmenbedingungen	9
3.1	Kantonaler Richtplan	9
3.2	Regionaler Richtplan Glattal	10
3.3	Kommunaler Richtplan	14
3.4	Stadtentwicklungskonzept Stadt Kloten	15
3.5	Masterplanung "Gestaltung öffentlicher Raum"	16
3.6	Freiraumkonzept	17
3.7	Zielbildstudie Geleise- und Perronanlagen	18
3.8	Bau- und Zonenordnung	19
3.9	Lärm	22
3.10	Baulinien	23
3.11	Bodenbelastungen	23
3.12	Gewässerschutz	24
3.13	Naturgefahren	25
3.14	Energieversorgung	25
3.15	Chemie-Risikokataster - Störfallvorsorge	26
4	Richtprojekt	27
4.1	Würdigung Beurteilungsgremium	27
4.2	Beschreibung Richtprojekt	27
4.3	Machbarkeitsstudie Strassenprojekt (Bushof, Lindenstrasse)	32
4.4	Berücksichtigung	33
5	Bushof	33
6	Erläuterung zu den Gestaltungsplanvorschriften	34
6.1	Allgemeine Bestimmungen	34
6.2	Bau- und Nutzungsbestimmungen	35
6.3	Gestaltung	39
6.4	Erschliessung und Parkierung	42
6.5	Umwelt	49
7	Mehrwertausgleich	51

8	Auswirkungen und Würdigung Gestaltungsplan	53
8.1	Allgemein	53
8.2	Einordnung in die regionalen Dichtevorgaben	53
8.3	Nachweis nach Art. 24 Abs. 3 USG	56
9	Anpassungen aufgrund der kantonalen Vorprüfung	60
10	Anhang	64

Beilage:

- ◆ Städtebauliche Entwicklung "Bahnhof Nord", Bericht Beurteilungsgremium vom Dezember 2017

1 Ausgangslage

1.1 Veranlassung

Auslöser

Die Mitglieder des Konsortiums "Bahnhof Nord" sind Eigentümer zusammenhängender Grundstücke im Gebiet "Bahnhof Nord". Sie möchten ihre Grundstücke neu überbauen. Das Konsortium Bahnhof Nord, bestehend aus den Grundeigentümern Stadt Kloten, SBB Immobilien, Pensionskasse der Zürcher Kantonalbank und EMWE Immobilien AG, beabsichtigt auf den entsprechenden Grundstücken zwei Gestaltungspläne (öffentlicher Gestaltungsplan "SBB-Areal" und privater Gestaltungsplan "Lirenächer") auszuarbeiten. Die Basis dazu bildet ein gemeinsames Siegerprojekt, welches im Jahr 2019 aus dem Studienauftrag "Städtebauliche Entwicklung Bahnhof Nord" hervorging.

Absichten

Das Konsortium sieht vor, das Gebiet städtebaulich und architektonisch überdurchschnittlich zu entwickeln. Dabei werden folgende Ziele verfolgt:

- ◆ Der Bahnhof und das Bahnhofumfeld sollen als wichtiger Ankunfts- und Abfahrtsort an Ausstrahlung gewinnen und einen angemessenen Auftakt ins Klotener Zentrum bilden.
- ◆ Die heute unternutzten Areale sollen eine deutliche Verdichtung erfahren. In den Erdgeschossen sind publikumsorientierte Nutzungen, in den Obergeschossen vorwiegend Wohnnutzung vorzusehen.
- ◆ Der Bahnhofvorplatz und der Bushof weisen eine hohe Aufenthaltsqualität auf, ermöglichen schlanke Umsteigebeziehungen und steigern den Fahrgastkomfort.
- ◆ Der Transformationsprozess hin zu einer dichten gemischten Zentrumszone wird begleitet durch eine qualitativ hochwertige Entwicklung des Freiraums. Der Freiraum im Perimeter nimmt die Elemente des Masterplanes "Gestaltung öffentlicher Raum" auf und setzt das zugrundeliegende Konzept der prägnanten Freiräume fort.



Abbildung 1 Perimeter Gestaltungsplanungen, SBB-Areal (rot), Lirenächer (blau)

1.2 Lage Gestaltungsplangebiet

Gestaltungsplangebiet
"SBB-Areal"

Das Gestaltungsplangebiet "SBB-Areal" liegt im Zentrum der Stadt Kloten und grenzt unmittelbar an den Bahnhof Kloten (nördlich). Das Gebiet wird im Norden durch die Lindenstrasse und im Süden durch die Bahnlinie begrenzt.

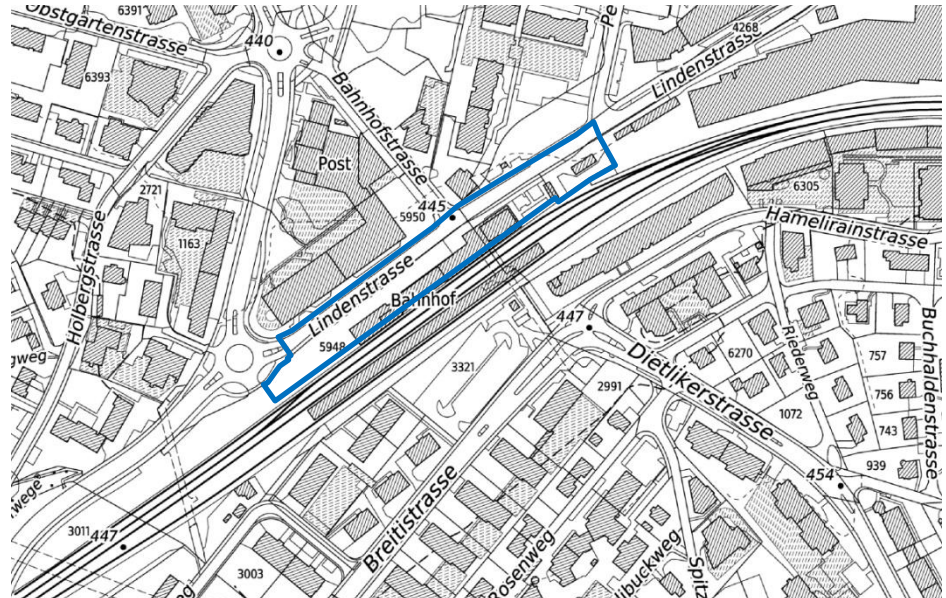


Abbildung 2 Perimeter Gestaltungsplan "SBB-Areal" (ohne Massstab)

1.3 Geltungsbereich und Eigentum

Geltungsbereich und
Eigentum

Der Gestaltungsplanperimeter mit einer Fläche von 6'192 m² umfasst die folgenden Grundstücke bzw. Anteile dieser. Nachfolgend sind die jeweiligen Grundstücke mit Eigentümer aufgeführt:

Grundstück Nr.	Eigentümerschaft
5948 (Anteil)	Schweizerische Bundesbahnen SBB
5949	Stadt Kloten
6340 (Anteil)	Stadt Kloten
6058 (Anteil)	Schweizerische Bundesbahnen SBB
3313	Stadt Kloten

2 Ablauf, Mitwirkung und Vorprüfung

2.1 Verfahrensablauf

Voraussichtlicher Ablauf	Termine
Verabschiedung zur kantonalen Vorprüfung (Baukommission)	14. Oktober 2019
Verabschiedung zur öffentlichen Auflage, Anhörung und 2. kantonalen Vorprüfung (Baukommission)	21. September 2020
Öffentliche Auflage/Anhörung und 2. Vorprüfung Baudirektion	2. Oktober 2020
Anpassungen aufgrund öff. Auflage/Anhörung und 2. kantonaler Vorprüfung und Überarbeitung auf Basis neuer Erkenntnisse	Bis November 2025
Beschluss Stadtrat: Antrag an Gemeinderat	..
Festsetzung durch Gemeinderat	..
Ablauf Referendumsfrist	..
Genehmigung durch Baudirektion	..
Öffentliche Bekanntmachung	..

2.2 Öffentliche Auflage und Anhörung

Einwendungs- und
Anhörungsverfahren

Die Baukommission der Stadt Kloten hat mit Beschluss vom 21. September 2020 den Entwurf für den Gestaltungsplan zur öffentlichen Auflage und Anhörung der nach- und nebengeordneten Planungsträger gemäss § 7 PBG verabschiedet.

Die öffentliche Auflage und Anhörung erfolgten während 60 Tagen ab dem 2. Oktober 2020.

Einwendungen und
Stellungnahmen

Im Rahmen der öffentlichen Auflage sind keine Einwendungen eingegangen. Auf die Erstellung eines Einwendungsberichts kann entsprechend verzichtet werden. Die Gemeinden Nürensdorf, Lufingen, Rümlang, Dietlikon, Winkel, Opfikon haben im Rahmen der Anhörung keine Einwendungen vorgebracht.

Untergeordnete Anpassungen nach
der öffentlichen Auflage

In der ab dem 2. Oktober 2020 für 60 Tage öffentlich Aufgelegenen Fassung des vorliegenden Gestaltungsplanes war nebst der Neuentwicklung der bestehenden Bahnhofsanlage auch die Bespielung der heute als Freiverlad genutzten Fläche südwestlich des Aufnahmegebäudes geplant. Im Rahmen der "Zielbildstudie Geleise- und Perronanlagen" (vgl. Anhang) wurde festgestellt, dass eine Verlagerung des Freiverlads aufgrund der örtlichen Gegebenheiten am Alternativort nicht zweckmässig ist. Die im ursprünglichen Gestaltungsplan für eine Entwicklung des Teilareals gesicherten Baubereiche wurden auf Basis dieser neuen Erkenntnisse im Nachgang zur öffentlichen Auflage entfernt. Zudem wurden weitere untergeordnete Anpassungen auf Basis der 2. Kantonalen Vorprüfung und neu zur Verfügung stehenden Grundlagen vorgenommen.

2.3 Kantonale Vorprüfung

Kantonale Vorprüfung

Die Baudirektion Kanton Zürich hat mit den Vorprüfungsberichten vom 5. Februar 2020 und 21. Januar 2021 im Rahmen der kantonalen Vorprüfung Stellung zum Gestaltungsplanentwurf genommen.

Anpassung
Gestaltungsplan

Die den Gestaltungsplan betreffenden Anträge aus dem Vorprüfungsberichten vom 5. Februar 2020 und 21. Januar 2021 wurden soweit wie möglich berücksichtigt und sind in die Überarbeitung des Gestaltungsplans eingeflossen.

Die Anpassungen aufgrund der 2. Kantonalen Vorprüfung können dem Kapitel 9 entnommen werden.

2.4 Stellungnahme Zürcher Planungsgruppe Glattal

Stellungnahme ZPG

Die Zürcher Planungsgruppe Glattal (ZPG) hat mit Schreiben vom 25. November 2020 Stellung zum Gestaltungsplan genommen. Die Absichten und Arbeiten zur Zentrumsbildung und Transformation des Gebietes Bahnhof Nord werden im Kontext der regionalen Ziele und Vorgaben durch die ZPG gesamthaft als positiv bewertet.

Die ZPG hat folgenden Anträge gestellt, welche in die Überarbeitung eingeflossen sind:

Neben dem Mindestanteil für Arbeiten ist auch der vorgegebene Mindestanteil für Wohnen von 25 % in den Vorschriften zu sichern.

- ◆ Die Nachweise in den Planungsberichten betreffend die Mindestanteile Wohnen und Arbeiten sowie für die Ausnützung sind auf die massgebenden Kennwerte wie der aGF (ohne Aussenmauern) und die Nutzungsdichte auf die massgebende Bauzonenfläche zu beziehen.
- ◆ Der bestehende und geplante regionale Radweg Bahnhofstrasse - Dietlikerstrasse, welcher den Bahnhof auf Höhe der Personenunterführung Nord quert, ist bei den weiteren Planungen zwingend mitzubedenken.

3 Planungsrechtliche Rahmenbedingungen

3.1 Kantonaler Richtplan

Kantonaler Richtplan

Der rechtskräftige Kantonale Richtplan liegt mit Stand vom 11. März 2024 vor. Die öffentliche Auflage der Teilrevision Energie des kantonalen Richtplans (2. Juli bis 31. Oktober 2024) tangiert den vorliegenden Gestaltungsplan nicht.

Das Gestaltungsplangebiet liegt in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs Kloten und ist ausgezeichnet durch den öffentlichen Verkehr erschlossen. Demgemäss liegt das Gestaltungsplangebiet im kantonalen Zentrumsgebiet "Kloten/Opfikon".

Gemäss kantonalem Richtplan (Kapitel 2 "Siedlung") sind in Zentrumsgebieten und in Bahnhofsbereichen mit überörtlicher Bedeutung eine der besonderen Lagegunst angemessene, überdurchschnittliche dichte Nutzung anzustreben.

Insbesondere soll im Hinblick auf die Verlängerung der Glattalbahn in Richtung Kloten / Bassersdorf das Gebiet zwischen Bahnhof und Stadthaus eine angemessene Weiterentwicklung und städtebauliche Stärkung erfahren. Dies soll mit einer zweckmässigen städtebaulichen Dichte und qualitativ hochwertigen öffentlichen Freiräumen sowie der zielgerichteten Anordnung von Nutzungen (funktionelle Durchmischung) erfolgen.

Die Gestaltungsplangebiete liegen ausserhalb der Abgrenzungslinie. Hinsichtlich der Fluglärmbelastung entsteht für die Gestaltungspläne deshalb kein detaillierter Klärungsbedarf.

- Legende
-  Gestaltungsplanperimeter
 -  Siedlungsgebiet (bestehend)
 -  Zentrumsgebiet (bestehend)
 -  Hochleistungsstrasse (bestehend)
 -  Hauptverkehrsstrasse (bestehend)
 -  Anschluss (bestehend)
 -  Bahnlinie doppel- / mehrspurig (best.)
 -  Ausbau Bahnlinie (geplant)
 -  Bahntunnel doppel- oder mehrspurig (geplant)
 -  Station / Haltestelle (bestehend)
 -  Station / Haltestelle (geplant)
 -  Schmalspurbahn (geplant)
 -  Abgrenzungslinie Flughafen (best.)

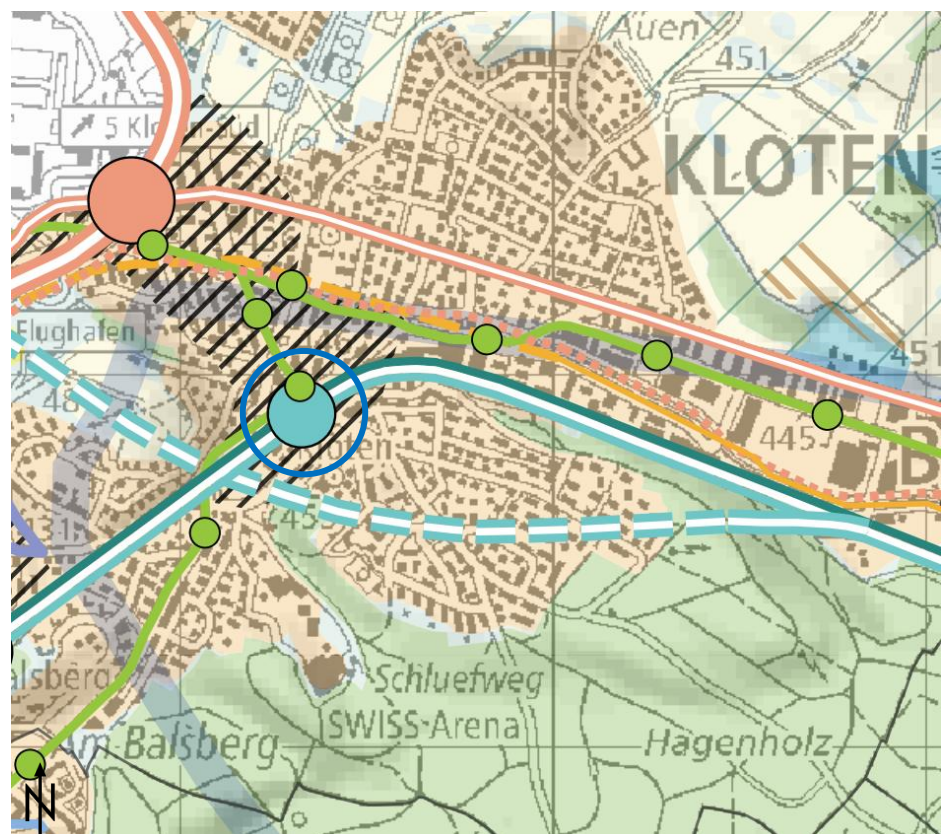


Abbildung 3 Kantonaler Richtplan (Stand 11.03.2024, Festsetzung durch Kantonsrat), Gestaltungsplanperimeter blau umkreist

3.2 Regionaler Richtplan Glattal

Regionaler Richtplan

Im regionalen Richtplan Glattal mit Stand vom 13. März 2024 liegt das Gestaltungsplangebiet im Zentrumsgebiet und im Eignungsgebiet für Hochhäuser. Die maximale Höhenkote für Gebäude ist durch den Sicherheitszonenplan Flughafen abschliessend bestimmt.

Legende

-  Gestaltungsplan-perimeter
- Regional
-  Mischgebiet (bestehend)
-  Hohe bauliche Dichte (bestehend)
-  Eignungsgebiet für Hochhäuser (bestehend)
- Kantonal
-  Siedlungsgebiet (bestehend)
-  Zentrumsgebiet (bestehend)
-  Abgrenzungslinie Flughafen (bestehend)

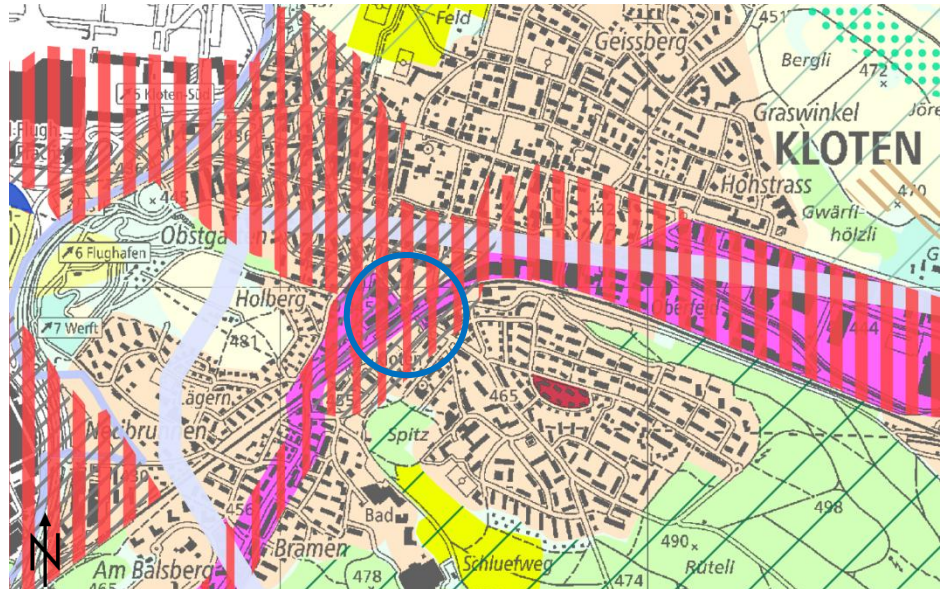


Abbildung 4 Regionaler Richtplan Siedlung und Landschaft (RRB Nr. 257/2024)

Hohe bauliche Dichte

Gemäss regionalem Richtplan liegt der Gestaltungsplan im Gebiet mit hoher baulicher Dichte. Dieses eignet sich für eine städtebauliche Akzentuierung, weshalb aus regionaler Sicht eine hohe bauliche Dichte (grossvolumige Baustruktur) grundsätzlich erwünscht ist. Diese generelle Festlegung ist eine Anweisung an die Gemeinden, in den bezeichneten Gebieten in ortsplanerisch zweckmässiger Weise Zonen mit hoher Bebauungsdichte und städtischer Bauweise auszuscheiden.

In diesen Gebieten ist vorrangig mit Sondernutzungsplanungen eine höhere Bebauung mit entsprechend höheren Dichten zu ermöglichen.

Legende

-  Gestaltungsplan-perimeter
- Regional
-  Niedrige bauliche Dichte
-  Hohe bauliche Dichte
-  Gebiet mit besonderem Handlungsbedarf

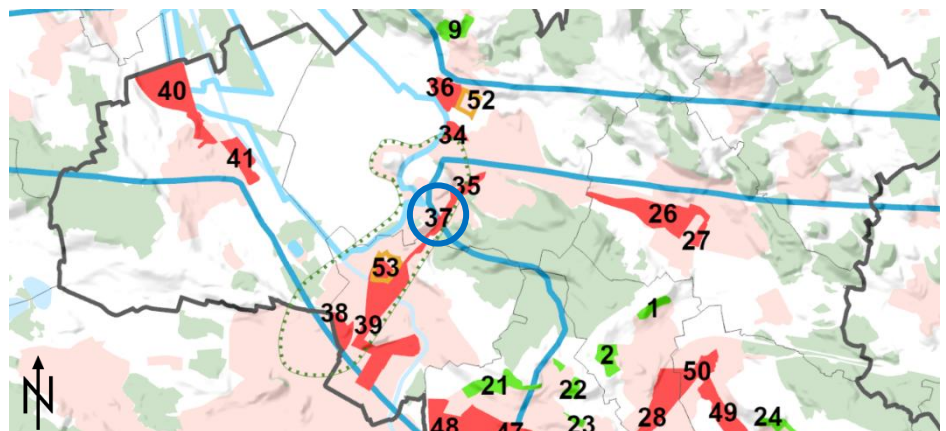


Abbildung 5 Übersicht Karteneinträge Dichtevorgaben, Regionaler Richtplan Glattal, (RRB Nr. 257/2024)

Gemäss dem regionalen Raumordnungskonzept 2017 werden die kantonalen Handlungsräume hinsichtlich der angestrebten Nutzungsdichte mit folgenden Dichtestufen differenziert (Einwohner + Beschäftigte = Köpfe). Gemäss dem Zielbild 2030 des RegioROK ist im Gebiet Bahnhof Nord eine hohe Nutzungsdichte anzustreben.

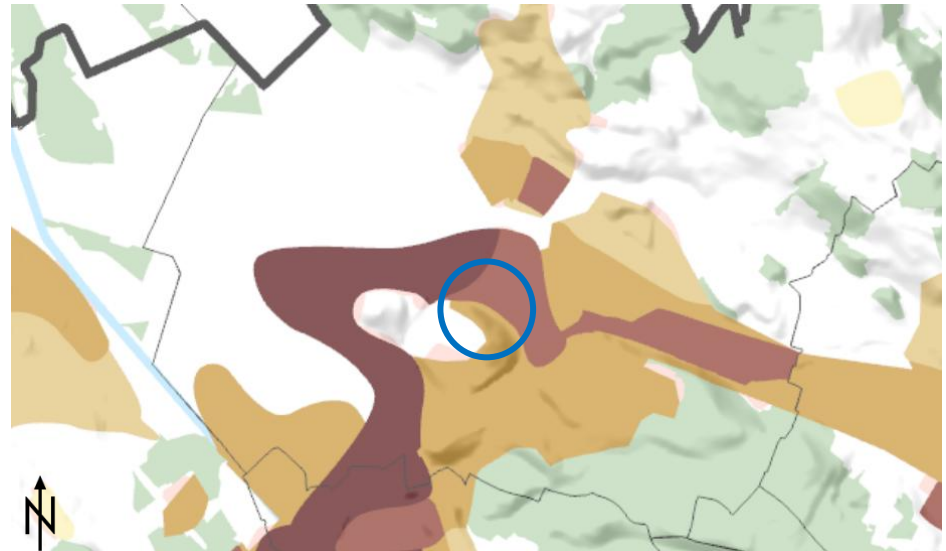


Abbildung 6 Dichtestufen, Regionaler Richtplan Glattal, (RRB Nr. 257/2024)

Hochhäuser

Das Glattal wird künftig noch deutlicher durch Hochhäuser geprägt werden. Hochhäuser sollen nicht überall entstehen, sondern entlang der Glattalbahn und GlattalbahnPLUS das dichte Siedlungsband akzentuieren. In diesen Eignungsgebieten können die Gemeinden Hochhäuser mit über 40 m Gebäudehöhe zulassen. Die Gestaltungsplanperimeter liegen innerhalb des "Eignungsgebiet für Hochhäuser".

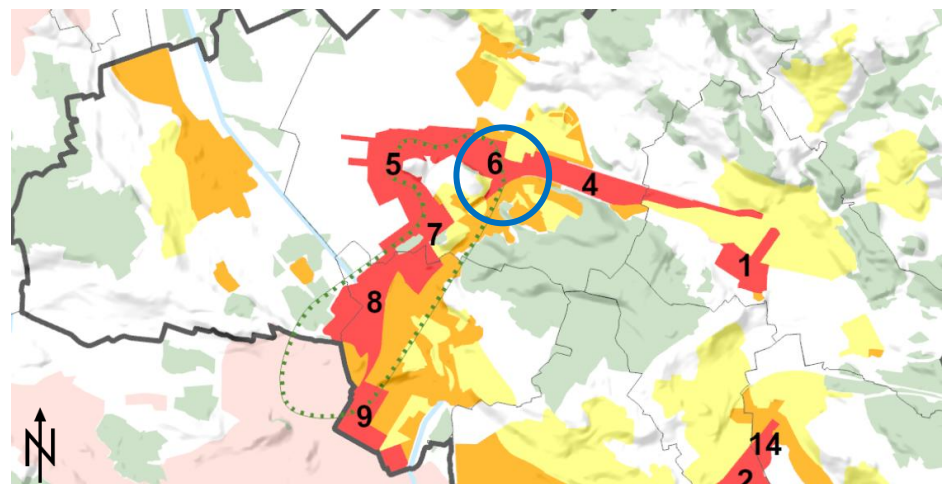
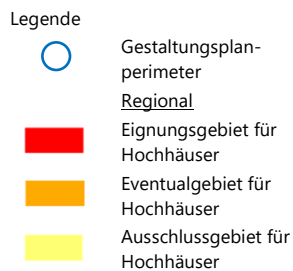


Abbildung 7 Übersicht Karteneinträge, Hochhausgebiete, Regionaler Richtplan Glattal, (RRB Nr. 257/2024)

Glattalbahn

In unmittelbarer Fusswegdistanz ist die Glattalbahnverlängerung geplant. Im Bereich der Gestaltungsplanperimeter ist zudem ein Radweg wie auch ein bestehender Fussweg im Richtplan bezeichnet. Der bestehende und geplante regionale Radweg Bahnhofstrasse – Dietlikerstrasse quert den Bahnhof auf Höhe der Personenunterführung Nord.

Legende

-  Gestaltungsplan-perimeter
- Regional**
-  Regionale Verbindungsstrasse (bestehend)
-  Parkierungsanlage (bestehend)
-  Umgestaltung Strassenraum (geplant)
-  Fuss- / Wanderweg (bestehend)
-  Fuss- / Wanderweg mit Hartbelag (bestehend)
-  Regionaler Radweg (bestehend)
-  Regionaler Radweg (geplant)
-  Veloparkierungsanlage (bestehend)
- Kantonal**
-  Schmalspurbahn / Tramlinie (geplant)
-  Station / Haltestelle (geplant)

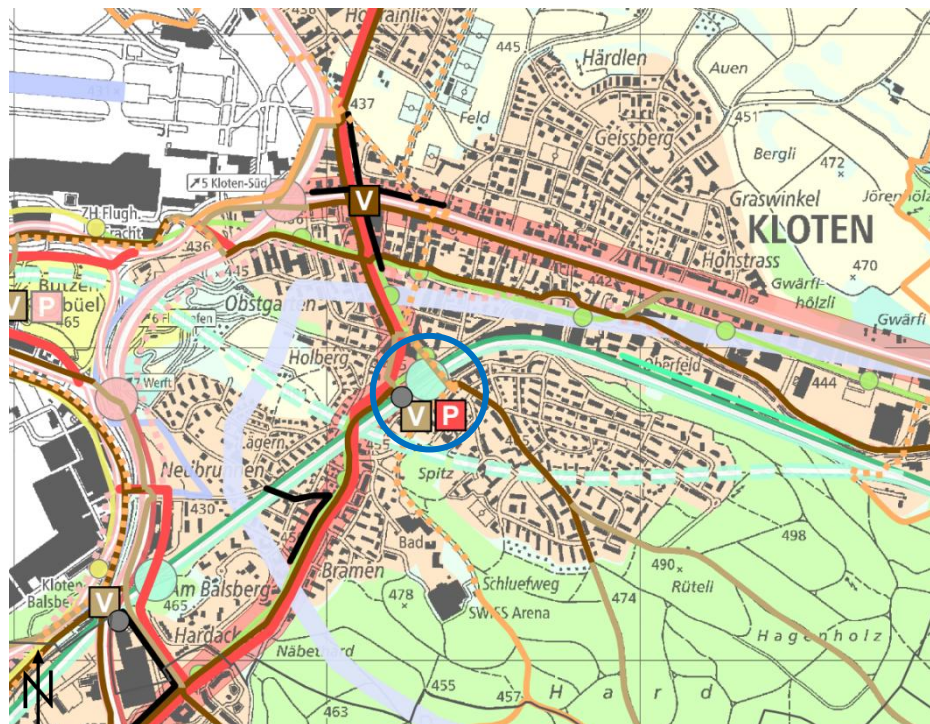


Abbildung 8 Regionaler Richtplan Verkehr (RRB Nr. 257/2024)

Wassertransportleitung

Entlang der Gestaltungsplanperimeter verläuft eine unterirdische Wassertransportleitung.

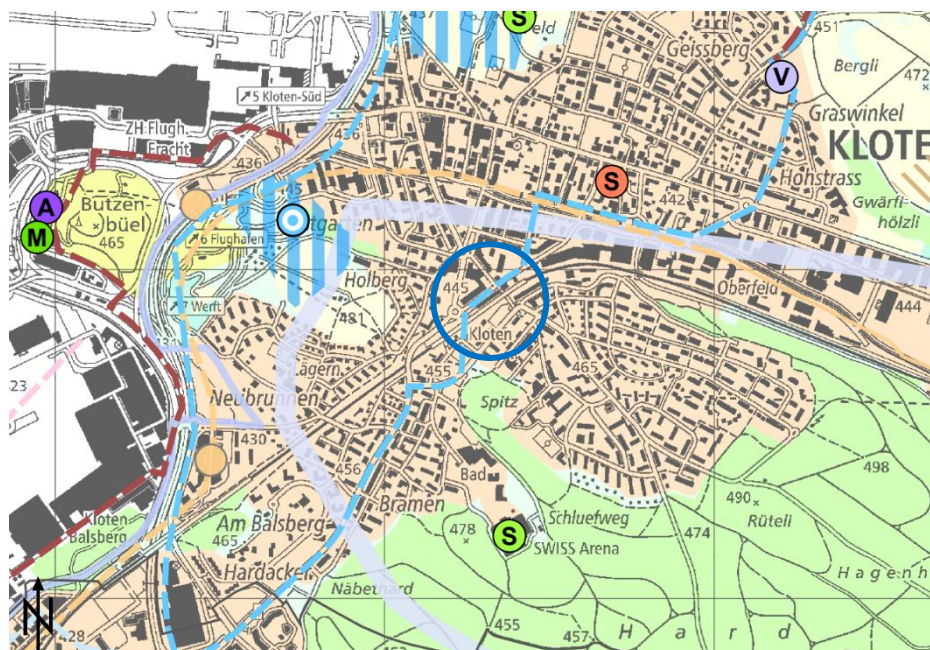


Abbildung 9 Regionaler Richtplan Ver- und Entsorgung (RRB Nr. 257/2024)

Allfällige Auswirkungen insbesondere auf die unterirdischen Gebäude sind im Baubewilligungsverfahren zu prüfen.

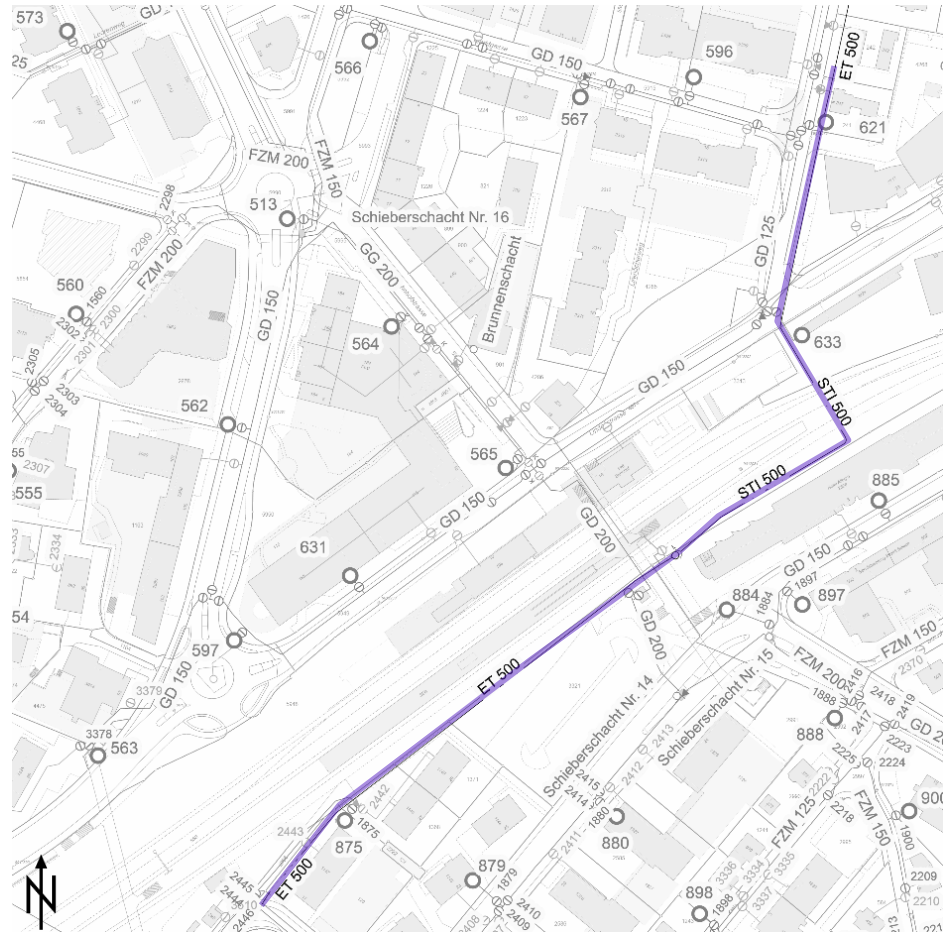


Abbildung 10 Ausschnitt Übersichtsplan Wasser, Zubringerleitung der GVG Gruppe Kloten

3.3 Kommunalen Richtplan

Der kommunale Richtplan aus dem Jahre 1999 wird zurzeit einer Gesamtrevision unterzogen. Die erste Revisionsvorlage wurde durch die Stimmbewölkerung am 24. November 2024 abgelehnt. Das Projekt für eine neue Richtplanvorlage ist für 2026 geplant. Vorliegend wird Bezug auf die rechtsgültige Fassung aus dem Jahr 1999 genommen.

Teil Siedlung und Landschaft

Gemäss rechtsgültigem kommunalen Richtplan Teil Siedlung und Landschaft ist das Gestaltungsplangebiet dem Zentrumsgebiet von kantonaler Bedeutung zugewiesen. Die Gebiete sind unscharf definiert. Der Bahnhof befindet sich aufgrund der damaligen Nutzung als Bahninfrastruktur in keiner Zone. Sinngemäss ist er aber den Gebieten «Zentrum» und «Wohnen mit Gewerbebeileichterung» zuzuordnen.

Legende

-  Gestaltungsplan-perimeter
-  Wohngebiet
-  Wohngebiet mit Gewerbebeileichterung
-  Industriegebiet
-  Zentrum
-  Bauen nur nach Gestaltungsplan
-  Zentrumsgebiet kantonaler Bedeutung



Abbildung 2 Ausschnitt kommunaler Richtplan Stadt Kloten, Teil Siedlung und Landschaft (1999)

Teil Verkehr, Fuss- und Radwege

Entlang der "Lindenstrasse" verlaufen gemäss Teilplan Verkehr, Fuss- und Radwege des kommunalen Richtplans ein bestehender kommunaler Fussweg sowie ein bestehender kommunaler Radweg.

Legende

-  Gestaltungsplan-perimeter
-  Fussweg (bestehend)
-  Radweg (bestehend)
-  Regional / Kantonal Fussweg mit Hartbelag (bestehend)
-  Radweg (geplant)

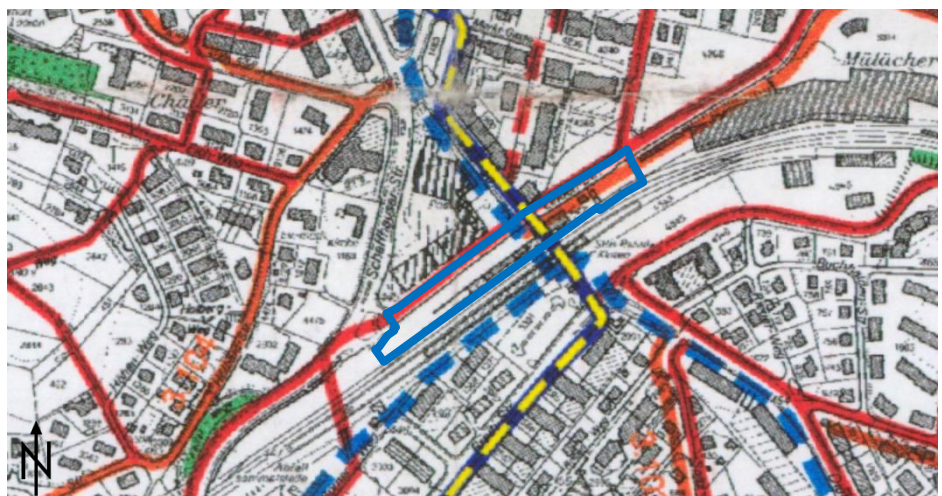


Abbildung 3 Ausschnitt kommunaler Richtplan Stadt Kloten, Teil Verkehr, Fuss- und Radwege (1999)

Teil Verkehr, Strassen / ÖV

Das Gestaltungsplangebiet liegt gemäss kommunalem Richtplan Teil Verkehr, Strassen / ÖV zwischen der "Lindenstrasse" und der bestehenden Bahninfrastruktur. Die Lindenstrasse fungiert als Sammelstrasse, auf welcher verschiedene Buslinien verkehren und am Bahnhof Kloten über eine entsprechende Haltestelle verfügen. Die Bahnlinie

- Legende
-  Gestaltungsplan-perimeter
 - Kommunal
 -  Sammelstrassen (bestehend)
 -  Erschliessungsstrassen (bestehend)
 -  Strassen ohne überörtlichen Durchgangsverkehr (bestehend)
 -  Buslinie (bestehend)
 -  Parkierung (bestehend)
 - Regional / Kantonal
 -  Hauptverkehrsstrasse (bestehend)
 -  Siedlungsorientierter Strassenraum (bestehend)
 -  Parkierungsanlage (geplant)
 -  Bahnhof (bestehend)
 -  Bahnlinie einspurig bestehend, Ausbau Doppelspur (geplant)



Abbildung 4 Ausschnitt kommunaler Richtplan Stadt Kloten, Teil Verkehr, Strassen / ÖV (1999)

3.4 Stadtentwicklungskonzept Stadt Kloten

Gemäss dem Stadtentwicklungskonzept soll im Bereich der Gestaltungsplangebiete folgendes Ziel verfolgt werden:

- ◆ Stadtreparatur im Zentrum (Optimierung Städtebau durch Verdichtung/Er-satzbauten, Konzentration Publikumsfrequenzen, Aufwertung öffentlicher Raum)



Abbildung 11 Stadtentwicklungskonzept, Kloten (2011)

3.5 Masterplanung "Gestaltung öffentlicher Raum"

Das Zentrumsgebiet von Kloten war in den letzten Jahren und aktuell einem stetigen baulichen Veränderungsprozess unterworfen. Es wurde festgestellt, dass die öffentlichen Freiräume hierbei nicht einbezogen wurden. Hierauf hat sich die Stadt Kloten entschieden, basierend auf einem Wettbewerb, eine Masterplanung zur Aufwertung und Gestaltung des öffentlichen Raums auszuarbeiten. Mit Bericht vom 23. August 2013 liegt der Masterplan vor. Neben der entwicklungsgeschichtlichen Auseinandersetzung mit dem Siedlungsgebiet von Kloten definiert dieser gebietsweise die Rahmenbedingungen zur Gestaltung des öffentlichen Raumes.

Der Masterplan trifft Aussagen über folgende Bereiche des Gestaltungsplanperimeters:

- ◆ Marktgasse
- ◆ Bahnhofstrasse
- ◆ Bahnhofplatz Nord

Marktgasse

Die Marktgasse soll ein einheitlicheres Erscheinungsbild bekommen. Die im östlichen Teil der Marktgasse schon bestehende Zonierung mit Senkrechtparkplätzen und dazwischenliegenden Strassenbäumen wird aufgenommen und soll über die ganze Länge der Marktgasse angewendet werden, auch bei einem allfälligen Neubau "Ecke Marktgasse / Bahnhofstrasse". Die Parkplatz-Pakete sind so in die Strasse geschoben, dass gleichzeitig eine verkehrsberuhigte Situation entsteht, die Parkplätze sind deshalb überbreit angeordnet.

Bahnhofstrasse

Die Bahnhofstrasse als Zugangsachse zum Bahnhof soll optisch aufgewertet werden.

Bahnhofplatz Nord

Der Bahnhofplatz Nord soll den Fussgängern und dem Langsamverkehr ein besseres Queren ermöglichen und die neue Gestaltung der Bahnhofstrasse adäquat an den Bahnhof heranführen.



Abbildung 12 Ausschnitt Masterplan, Gestaltung öffentlicher Raum (2014)

Fazit Gestaltungsplan

Mit den Gestaltungsplan wird hinsichtlich der Öffnung zum öffentlichen Strassenraum in gestalterischer und funktioneller Hinsicht (Qualitätsmerkmale, Lage der publikumsintensiven Nutzungen) auf die neuen Rahmenbedingungen hinsichtlich der hohen Bedeutung für den öffentlichen Raum Bezug genommen.

Personenunterführung

Insbesondere ist auch mit der künftig auszubauenden Unterführung ein Beitrag zur Verknüpfung der Siedlungsteile zu schaffen. Die Personenunterführung bildet in Zukunft die Hauptachse nicht nur intermodal zwischen Bahn und Bus, sondern auch zwischen den Siedlungsteilen dies- und jenseits der Bahnlinie. Die Hauptanforderungen wie objektive und subjektive Sicherheit, Komfort und Attraktivität müssen dabei erfüllt sein. Die beiden Hauptzugänge sind entsprechend einladend und grosszügig zu gestalten.

Studie langfristige Entwicklung Bahnhof Kloten

Im Studienauftrag war unter anderem geplant, dass neben Fussgängern zukünftig auch Velofahrer die Personenunterführung nutzen können. Zum jetzigen Zeitpunkt ist jedoch noch nicht abschliessend definiert, wie die Führung für den Veloverkehr effektiv sichergestellt wird. Die genaue Lage wird in einer detaillierten Studie zur langfristigen Entwicklung des Bahnhofs Kloten durch die SBB geklärt. Der regional bestehende und geplante Radweg Bahnhofstrasse - Dietlikerstrasse, welcher den Bahnhof auf Höhe der Personenunterführung Nord quert, ist dabei zwingend mitzubedenken.

3.6 Freiraumkonzept

Als Grundlage für die Überarbeitung des Stadtentwicklungskonzepts lies die Stadt Kloten im Jahr 2024 ein Freiraumkonzept erarbeiten.

Der dem Konzept beiliegende "Zukunftsplan / Konzeptplan" ordnet den Vorplatz des Bahnhofs dem Freirausystem "Stadtplätze / Ortskerne gestalten" zu.

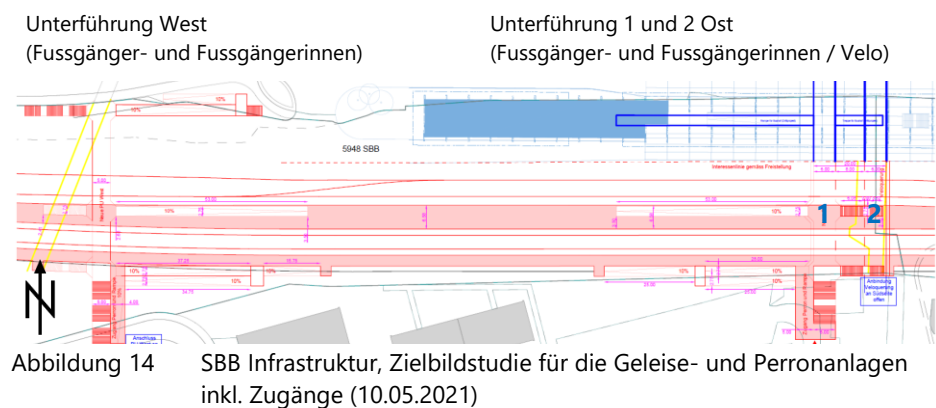
- Legende rechts
-  Gestaltungsplanperimeter
 -  Öff. zugängliche Grünräume
 -  Stadtplätze / Ortskerne
 -  Landschaftlicher Park
 -  Wohnfreiräume
 -  Waldrandpark
 -  Stadtwald
 -  Stadtplätze
 -  Zentrumsbereiche



Abbildung 13 Ausschnitt Freiraumkonzept Stadt Kloten, Zukunftsplan / Konzeptplan

3.7 Zielbildstudie Geleise- und Perronanlagen

Die SBB haben im Jahr 2020 eine Zielbildstudie für die Geleise- und Perronanlagen sowie die Personenunterführungen (inkl. Velo) erarbeitet, um die Vorgaben gemäss regionalem Richtplan zu konkretisieren. Die Ergebnisse wurden in einen Entwicklungszonenplan der SBB für den Bahnhof Kloten überführt. Das Fazit ist, dass die Neuordnung der Geleise- und Perronanlagen im Bahnhof und die Umbauten der Unterführungen West und Ost eine nicht trennbare Einheit bilden. Teillösungen mit Umsetzung einzelner Elemente wären zum einen nicht aufwärtskompatibel und zum anderen im Rahmen eines Plangenehmigungsverfahrens nicht bewilligungsfähig. D.h. die Velounterführung kann erst zum Zeitpunkt eines Neubaus der Geleise- und Perronanlagen erfolgen (Zeithorizont: nach 2045). Das Zielbild sieht neben dem bestehenden Mittelperron ein zusätzlicher Perron auf der Südseite vor. Die heutige Personenunterführung Ost (2) wird als Veloverbindung ausgebaut. Unmittelbar daneben entsteht die neue Hauptunterführung Ost (1) für die Fussgänger und Fussgängerinnen. Die Personenunterführung West wird ertüchtigt und behindertengerecht ausgebaut.



3.8 Bau- und Zonenordnung

Bau- und Zonenordnung

Gemäss gültiger Bau- und Zonenordnung (BZO) der Stadt Kloten liegt das Gestaltungsplangebiet in der Zone für öffentliche Bauten (OE) mit einer Lärmempfindlichkeitsstufe (ES) III und der Gewerbezone (G) mit ES III.

Im Perimeter des öffentlichen Gestaltungsplans sind grosse Geschäfte des täglichen Bedarfs (Art. 53 BZO) zulässig.

Legende:

Kommunale Zonen	
	Z4
	Z6
	W2a
	W3
	W4
	WG3
	WG4
	WG5
	G
	Oe
	F
Überlagernde Festlegungen	
	Sonderbauvorschriften
	Grosse Geschäfte des täglichen Bedarfs
	Gestaltungsplanpflicht
Informationsinhalt	
	Rechtskräftiger Gestaltungsplan

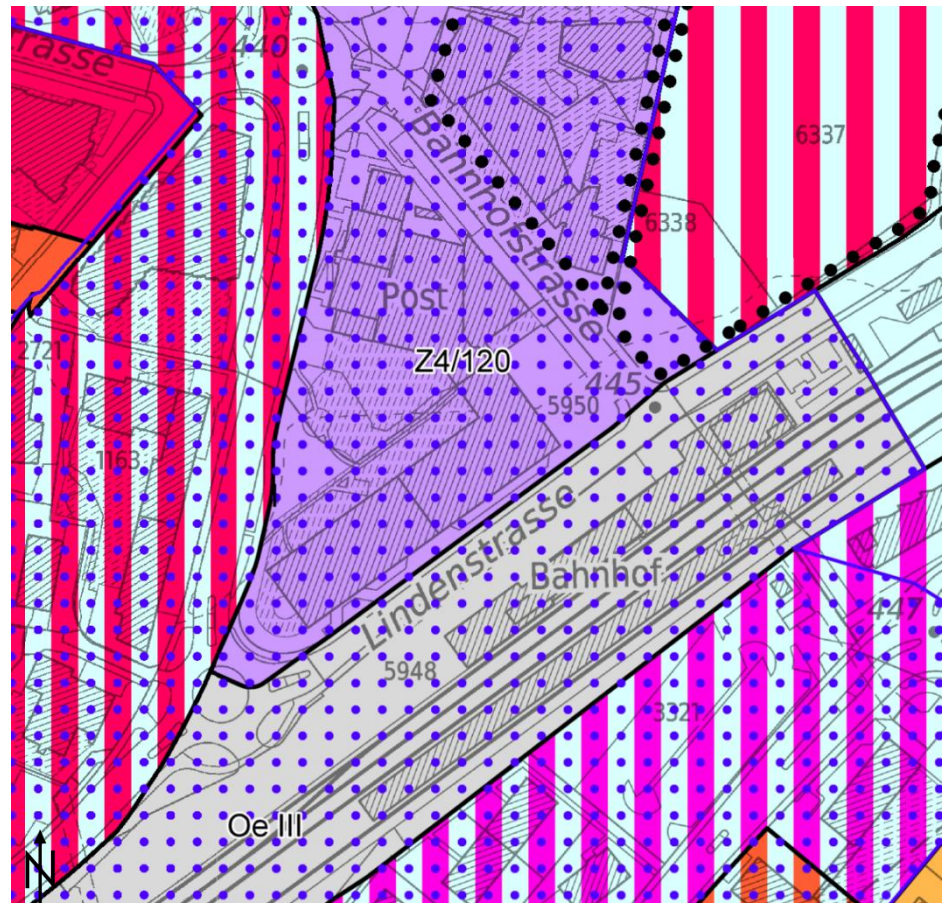


Abbildung 15 Ausschnitt rechtskräftiger Zonenplan, Zonenplanänderung Bahnhof Nord (Stand Festsetzung, 28.11.2025)

Teilrevision
Bau- und Zonenordnung

Im Bereich des Gestaltungsplanes (A und C) wird die Grundzonierung parallel zur Ausarbeitung des vorliegenden Gestaltungsplanes im Rahmen der Teilrevision "Bahnhof Nord" angepasst. Das Ziel der Teilrevision der Nutzungsplanung ist es, das Gebiet Bahnhof Nord planungsrechtlich in das Stadtzentrum von Kloten einzubinden. Integraler Bestandteil dieser Zonenplananpassung ist auch die Umzonung des Gestaltungsplangebiets "Lirenächer" (B). Der Stadtteil vom Bahnhof Kloten bis zur Kreuzung Zum Wilden Mann ist ein funktionaler Raum und bildet das Stadtzentrum von Kloten.

Die Erweiterung der Zentrumszone Z4 mit Empfindlichkeitsstufe (ES) III bis zum Bahnhof Kloten schafft die planungsrechtliche Grundlage für die weitere Zentrumsentwicklung. Mit dieser Vorlage wird die planungsrechtliche Grundlage für den Öffentlichen Gestaltungsplan SBB-Areal geschaffen.

Im Rahmen der Teilrevision wird für das Bahnhofsareal zudem eine Gestaltungsplanpflicht erlassen, welche die angestrebte, im öffentlichen Interesse

liegende Entwicklung des Gebiets festhält. Der Erlass einer Gestaltungsplanpflicht bedingt die Erstellung eines Gestaltungsplanes, um die planungsrechtliche Baureife eines Grundstücks sicherzustellen. Gemäss Teilrevision der BZO sind mit vorliegendem Gestaltungsplan die folgenden Ziele zu verfolgen:

- ◆ Umsetzung Bushof mit entsprechender Fuss- und Veloinfrastruktur
- ◆ Qualitativ hochwertige Gestaltung

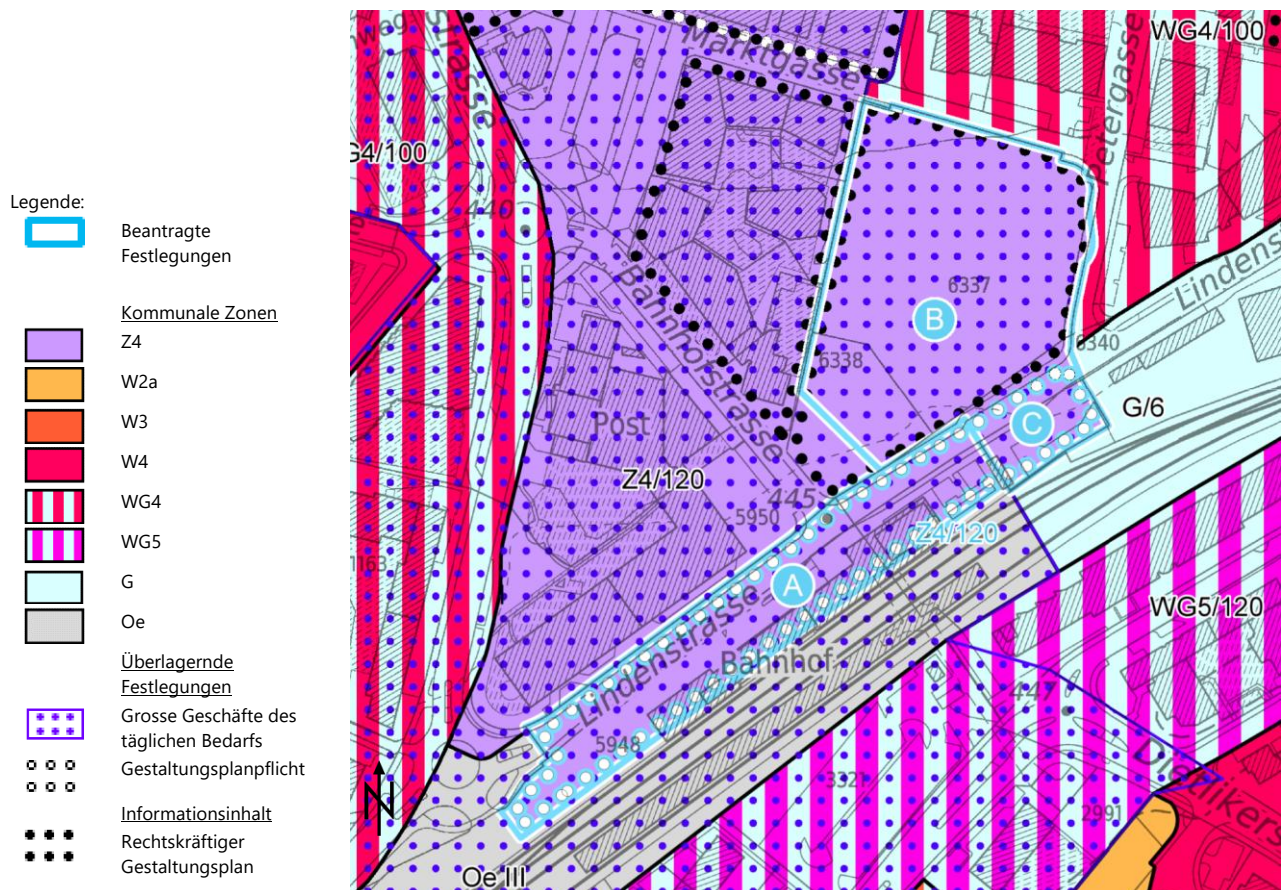


Abbildung 16 Ausschnitt Zonenplan mit beantragten Änderungen, Zonenplanänderung Bahnhof Nord (Stand Festsetzung, 28.11.2025)

Grundmasse

Gemäss Art. 17 der rechtsgültigen BZO gelten in der Zentrumszone (Z4) folgende Vorschriften:

- | | |
|-------------------------------------|--------|
| ◆ Ausnutzungsziffer max.: | 120 % |
| Bonus Arealüberbauungen: | 10 % |
| ◆ Vollgeschosse max.: | 4 |
| ◆ Anrechenbare Dachgeschosse max.: | 1 |
| ◆ Anrechenbare Untergeschosse max.: | 1 |
| ◆ Attikageschosse max.: | 2 |
| ◆ Gebäudehöhe max.: | 14.7 m |
| ◆ Firsthöhe max.: | 3.5 m |
| ◆ Grundgrenzabstand mind.: | 5 m |
| Zuschlag Mehrlänge ab: | 14 m |
| Zuschlag Mehrlänge um: | 1/3 |
| bis max. Grenzabstand: | 12.5 m |
| ◆ Freiflächenziffer mind. | 0.2 |

Parkplatzbedarf

Im Rahmen der parallel zum Gestaltungsplan laufenden Teilrevision "Bahnhof Nord" wird in der Zentrumszone Z4 neu zudem ein Mindestgewerbeanteil von einem Viertel festgelegt.

Gemäss Parkplatzverordnung vom 17. April 2023 liegt der Gestaltungsplanperimeter im Gebiet 1, dem zentrumsnahen Gebiet. In diesem Gebiet muss für den Bedarf an Beschäftigten- und Kundenparkplätzen der Normbedarf mit mindestens 0.2 und maximal 0.6-Mal multipliziert werden. Bei dem Bedarf an Bewohner- und wohnungszugehörigen Besucherparkplätzen muss der Normbedarf mit mindestens 0.5 und maximal 1.2 multipliziert werden.

Für Zweiräder ist für Wohnnutzungen pro 30 m² Wohnfläche ein Abstellplatz bereitzustellen. Bei Dienstleistungs- und Gewerbenutzungen pro 50 m² resp. 150 m² (publikumsorientiert / nicht publikumsorientiert).

Bauhöhenbeschränkung / Sicherheitszonenplan

Auf den Anflug- und Abflugrouten sowie in der unmittelbaren Umgebung des Flughafens Zürich darf die Luftfahrt nicht durch bauliche Massnahmen behindert werden.

Für den Flughafen Zürich besteht eine Sicherheitszone, welche den Luftraum vor Hindernissen schützt. Die Sicherheitszone wird in einem Zonenplan dargestellt, aus dem die Eigentumsbeschränkungen nach Fläche und Höhe ersichtlich sind.

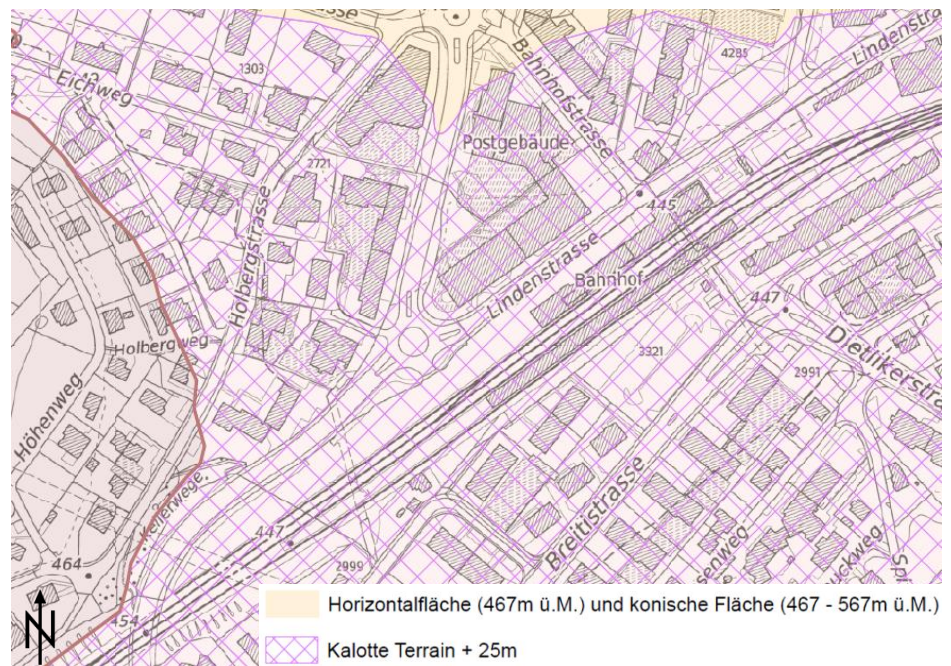


Abbildung 17 Ausschnitt Sicherheitszonenplan Flughafen Zürich, Stand öffentliche Auflage (03.09.2018)

Das Gestaltungsplangebiet "SBB-Areal" liegt im Bereich Kalotte Terrain +25 m. Das heutige Terrain weist Höhen von ca. 444.5 bis 447.0 m ü.M. auf. Daraus resultieren maximale Höhenkoten (inkl. Dachaufbauten) von ca. 469.5 m ü.M. bis 472.0 m ü.M.

Der Gestaltungsplan berücksichtigt mit der Definition von maximalen Gebäudehöhenkoten die Vorgaben gemäss Sicherheitszonenplan. Des Weiteren wird darauf verwiesen, dass der Sicherheitszonenplan den Höhenbeschränkung aus dem Gestaltungsplan vorgeht.

3.9 Lärm

Das Gestaltungsplangebiet ist der Lärmempfindlichkeitsstufe (ES) III zugewiesen. Mit dem Gestaltungsplan ist an dieser Zuordnung keine Änderung vorgesehen.

Lärmgutachten

Der Perimeter befindet sich im Einflussbereich der Lindenstrasse. Die Immissionsgrenzwerte (IGW) für Tag und Nacht werden teilweise überschritten. Gestützt auf das Richtprojekt wurde durch das Ingenieurbüro andreas suter das Lärmgutachten vom 19. Juni 2026 erarbeitet (vgl. Anhang).



Abbildung 18 Ausschnitt Lärmgutachten vom 28. November 2025

Revision USG und LSV

Der Bundesrat hat am 25. Februar 2026 entschieden, die im September 2024 beschlossenen Anpassungen der Art. 22 und 24 des Umweltschutzgesetzes (USG) und der Lärmschutzverordnung (LSV) auf den 1. April 2026 in Kraft zu setzen.

Die revidierte Fassung des USG legt fest, dass in Bauzonen Änderungen von Nutzungsplänen, mit welchen zusätzlicher Wohnraum geschaffen werden soll, nur beschlossen dürfen, sofern die IGW eingehalten werden können (Art. 24 Abs. 2 USG).

Können die IGW nicht eingehalten werden, so dürfen entsprechende Änderungen dennoch beschlossen werden, sofern (Art. 24 Abs. 3 USG):

- a. daran ein überwiegendes Interesse zur Siedlungsentwicklung nach innen besteht;
- b. innerhalb der Bauzone oder in deren Nähe ein der Dichte und Nutzungsart der Zone entsprechender und für die betroffene Bevölkerung zugänglicher Freiraum vorhanden ist, welcher der Erholung dient; und
- c. Massnahmen, insbesondere bei Strassenverkehrsanlagen sowie bei Gebäuden und deren Umfeld, festgelegt werden, die in akustischer Hinsicht zu einer angemessenen Wohnqualität beitragen.

Auswirkungen Revision USG auf den
Gestaltungsplan

Bei vorliegenden Gestaltungsplan handelt es sich um einen Nutzungsplan, mit welchem zusätzlicher Wohnraum geschaffen werden soll.

Da die IGW – ohne entsprechende Massnahmen überschritten sind, ist nachzuweisen, dass die Anforderungen gemäss Art. 24 Abs. 3 USG kumulativ erfüllt werden können. Der entsprechende Nachweis kann dem Kapitel 8.3 entnommen werden.

3.10 Baulinien

Verkehrsbaulinien

Innerhalb des Gestaltungsplanperimeters ist die Verkehrsbaulinien (RRB Nr. 898/1955) festgesetzt.

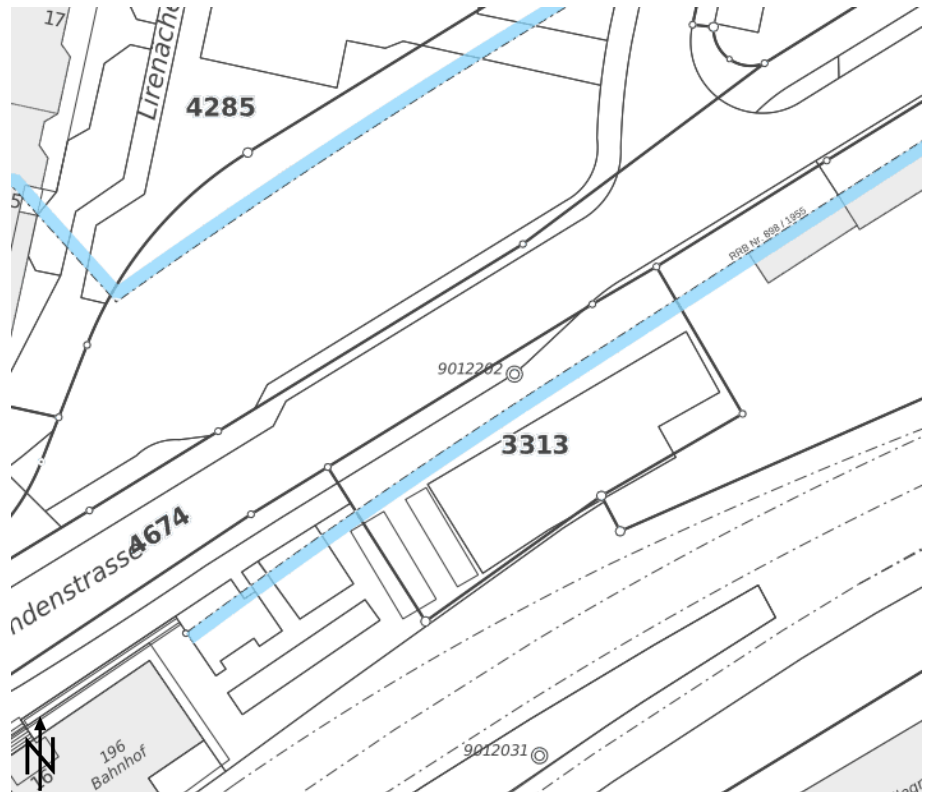


Abbildung 19 Verkehrsbaulinien öffentlicher Gestaltungsplan "SBB-Areal"

Die vorhandenen Verkehrsbaulinien werden suspendiert.

3.11 Bodenbelastungen

Bodenverschiebungen / KbS

Innerhalb des Gestaltungsplangebietes sind keine Flächen im Kataster der belasteten Standorte (KbS) verzeichnet.

3.12 Gewässerschutz

Gewässerschutzkarte

Gemäss Gewässerschutzkarte liegt der Gestaltungsplanperimeter vollumfänglich im Gewässerschutzbereich A_u.

Grundwassermächtigkeit

Gemäss der Grundwasserkarte des Kantons Zürich liegt der mittlere Grundwasserstand innerhalb des Perimeters des öffentlichen Gestaltungsplans "SBB-Areal" zwischen 431 m ü. M. und 436 m ü. M..

Gemäss Anhang 4 Ziffer 211 der Gewässerschutzverordnung dürfen im Gewässerschutzbereich A_u keine Bauten und Anlagen erstellt werden, die unter dem mittleren Grundwasserspiegel liegen.

Dies wird gemäss dem Richtprojekt eingehalten und ist abschliessend im Baubewilligungsverfahren zu prüfen.

Tiefste Kote gem.
Richtprojekt

439.38 m ü. M.

Höchster mittlerer
Grundwasserstand gem.
Grundwasserkarte

435.00 bis
436.00 m ü. M.

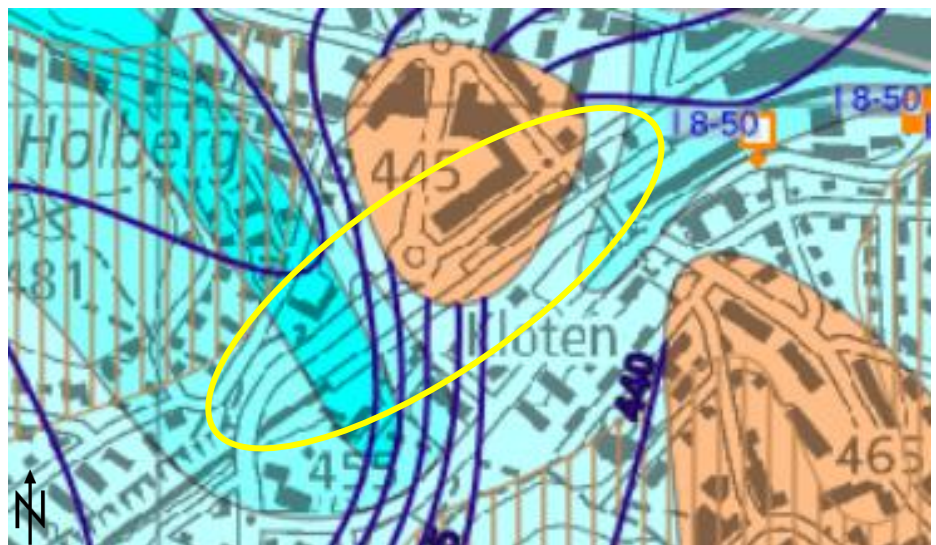


Abbildung 20 Grundwasserkarte (Mittelwasserstand), Stand 27.09.2024

Hydrologische Verhältnisse

Im Rahmen der Erarbeitung des öffentlichen Gestaltungsplans "am Stadtplatz" wurde ein Bericht zu den geologischen und hydraulischen Untersuchungen (jäckli geologie, 22. Dezember 2015) erarbeitet. Dieser macht grundsätzliche Aussagen, welche sinngemäss für den öffentlichen Gestaltungsplan "SBB-Areal" angewendet werden.

Ausnahmebewilligung

Falls abweichend zum Richtprojekt Bauten und Anlagen erstellt werden, welche unter dem mittleren Grundwasserspiegel liegen, ist eine Ausnahmebewilligung durch das Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL) notwendig. Dies kann solange die Grundwassermächtigkeit ($< 2\text{ m}$) und die Durchlässigkeit des Schotters generell schlecht ist, in Aussicht gestellt werden.

Durchflusskapazität

Um nachteilige Auswirkungen auf Bauten in der Umgebung infolge Rück- und Aufstaueffekte zu verhindern, können im Zusammenhang mit dem Bauprojekt Ersatzmassnahmen getroffen werden, welche die Durchflusskapazität bei Hochwasser erhalten. Mögliche Ersatzmassnahmen für die Verminderung der Durchflusskapazität sind gut durchlässige Gebäudehinterfüllungen ($b=0.8\text{ m}$) oder Sickerbahnen.

Versickerung

Für die Entsorgung von nicht verschmutztem Regenabwasser ist in erster Priorität eine Versickerung anzustreben. Falls sich der Boden nicht für eine konzentrierte Versickerung von Regenabwasser des gesamten Dachwassers eignet, muss das anfallende Dachwasser einer geeigneten Vorflut, z. B. einer Meteorwasserleitung, zugeleitet werden.

Auf jeden Fall sollten Retentionsmöglichkeiten geschaffen werden, damit das Regenwasser zurückgehalten wird und nur verzögert abfließt. Für die Schaffung von oberflächlichem Retentionsvolumen kommen z. B. nicht begehbare Flachdächer in Frage.

3.13 Naturgefahren

Für das Gestaltungsplangebiet liegen keine bezeichneten Naturgefahren vor.

3.14 Energieversorgung

Der rechtskräftige Energieplan der Stadt Kloten wurde am 9. März 2021 durch den Gemeinderat genehmigt.

Das Gestaltungsplangebiet ist dem Verbund V10 Steinacker und dem Eignungsgebiet Grundwasser, Aussenluft, Holz und Sonne zugeteilt. Es wird das Ziel verfolgt, ein thermisches Netz unter Nutzung von erneuerbaren Energien zu realisieren.

- Legende
-  Geplanter Verbund, thermisches Netz
 -  Potenzieller Verbund, Grundwasserwärme
 -  Eignungsgebiet Grundwasser, Aussenluft, Holz Sonne

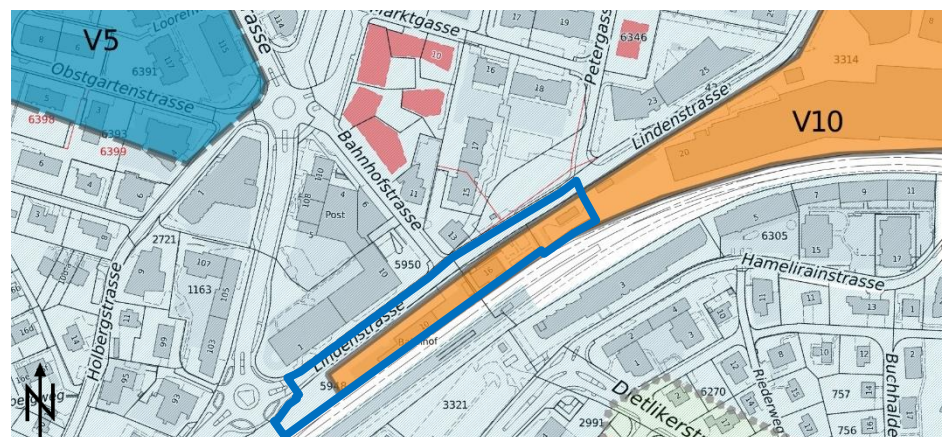


Abbildung 21 Ausschnitt Energieplan Stadt Kloten (09.03.2021)

3.15 Chemie-Risikokataster - Störfallvorsorge

Das Gestaltungsplangebiet liegt im Bereich des Konsultationsbereiches "Eisenbahnen" gemäss Chemie-Risikokataster des Kantons Zürich.

- Legende
-  Durchgangsstrasse mit Kurzberichtspflicht
 -  Störfallrelevante Strecke
 -  Konsultationsbereich Eisenbahnen

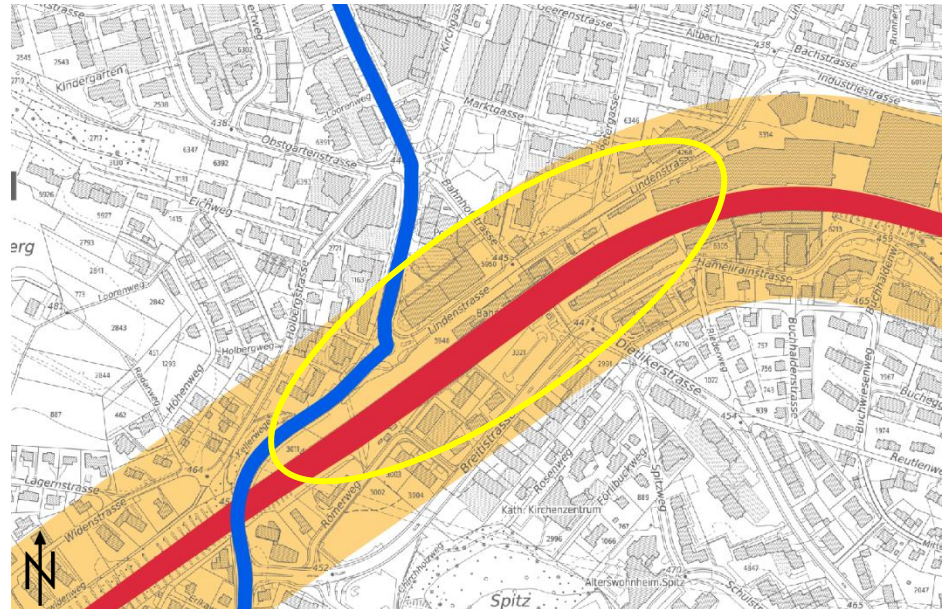


Abbildung 22 Ausschnitt Chemie-Risikokataster (29.09.2024)

Störfall

Ein Störfall auf dem Gelände einer risikorelevanten Anlage kann in der angrenzenden Umgebung ab einer gewissen Dichte der Bevölkerung schwere Schäden verursachen. Die Konsultationsbereiche erlauben keine direkten Rückschlüsse auf die konkrete Gefährdung oder die tatsächlichen Risiken - sie dienen lediglich als Hinweis zur Berücksichtigung bei der Raum- und Zonenplanung und bei Projektierungen in der Umgebung von störfallrelevanten Anlagen.

Auf der Bahnstrecke "Oerlikon – Winterthur" werden jährlich rund 710'000 t Gefahrgut transportiert.

Bei einem Gefahrgutunfall können durch Brandereignisse und Explosionen Schäden in der Umgebung der Bahnstrecke entstehen. Bei Planungs- und Bauvorhaben im Umfeld von 100 m zur Bahnstrecke ist deshalb die Störfallvorsorge zu berücksichtigen. Im Rahmen der Planungs- und Baubewilligungsverfahren sind die Störfallrisiken und die notwendigen Massnahmen noch anhand der konkreten Nutzungen detailliert zu untersuchen.

Risikominimierung

Die Risikobeurteilung des vorliegenden Gestaltungsplanes ist mit separatem Bericht von EBP (16. Januar 2025) erfolgt (siehe Anhang).

Die künftig zu erwartenden Störfallrisiken der Eisenbahnlinie liegen vollständig im akzeptablen Bereich. Aus Sicht der Störfallvorsorge werden für Entwicklungen entlang der Eisenbahnlinie lediglich einzelne, spezifische Hinweise in Bezug auf Neubauten im Perimeter des Gestaltungsplanes getätigt. Zur Risikominimierung werden im Gestaltungsplan entsprechende Massnahmen verankert.

4 Richtprojekt

4.1 Würdigung Beurteilungsgremium

Fazit

Das vorgeschlagene Konzept setzt sich intelligent und fokussiert mit dem Bestand, der verträglichen städtebaulichen Dichte, den Volumenstaffelungen und den verkehrstechnischen Fragen auseinander, ohne dabei Architektur darstellen zu wollen.

Es überzeugt als robustes Themen- und Volumengerüst, welches sich problemlos weiter präzisieren lässt. Den Autoren ist es insbesondere mit der Anbindung und Organisation des Bushofes und der sorgfältigen Betrachtung der Unterführungen gelungen, die komplexen funktionellen Überlagerungen zu entflechten.

Mit diesem Befreiungsschlag können sie einen entspannten und gut auffindbaren Bahnhof anbieten, der eine identitätsstiftende Räumlichkeit darstellt und die gewünschte Transparenz zum südlichen Stadtteil offeriert. Die einzelnen Bausteine weisen das städtebauliche Potenzial aus, um als inspirierende Grundlage des Gestaltungsplans zu dienen. Das Beurteilungsgremium kommt einstimmig zum Schluss, dass die präsentierte Vision des Teams Buchner Bründler bezüglich des Bahnhofneubaus, der umliegenden Bauten, der Organisation des Bushofs sowie der angrenzenden Freiräume die treffende Antwort für die komplexen Aufgabenstellungen präsentiert.

4.2 Beschreibung Richtprojekt

Städtebau

Das vorgeschlagene städtebauliche Konzept beruht auf den Themen Integration und Vernetzung. Hierfür geschaffene Gebäude und Freiräume lassen ein neues Zentrum entstehen, das zwischen den Stadtteilen beidseits der Bahn vermittelt.

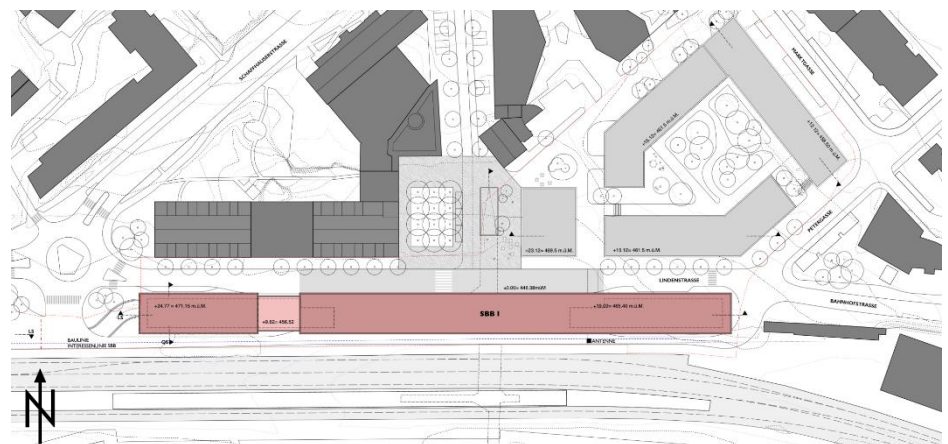


Abbildung 23 Städtebau Richtprojekt, Richtprojekt, 11.11.2025

Die aus dem Wettbewerb 2017 hervorgegangene städtebauliche Grundfigur besteht aus wenigen zeichenhaften Bauten. Diese schaffen Orientierung und Lesbarkeit, um damit die Bedeutung des Bahnhofsgebietes innerhalb des heterogen wirkenden Stadtkörpers hervorzuheben.

Der Bahnhofplatz wird zum zentralen Freiraummotiv, der gestalterisch alle Strassenachsen zusammenfügt und zusätzlich die peripher liegenden

Bebauungen Lirenächer und ZKB anbindet. Es entsteht somit ein bedeutendes Erschliessungskreuz, das die neue Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs effizient bedient. Weitere Sekundärwege und Strassen werden in diesem Konzept zur neuen Mitte geführt und zusammengefasst. Zentrale Idee hierbei ist, den neuen Stadtteil mit den umliegenden Quartierbereichen in Verbindung zu bringen um als transitorischer Ort, die zentrumsbildende Funktion weiter auszubauen.

Hochbauten SBB

Das Gebäude SBB I wird zugleich als Tor und als Brücke gesehen. Die überhöhte Ankunftshalle wirkt als offene Geste und schafft dank ihrer Grosszügigkeit Überblick und Sichtbarkeit. Das langgestreckte Volumen vermag den offenen Raum des Bushofs zu überspannen und das Gebäude zugleich im Stadtraum zu verankern. Ein überhöhter Längsbau überführt die Anlage adäquat bis zum westseitigen Kreisel.

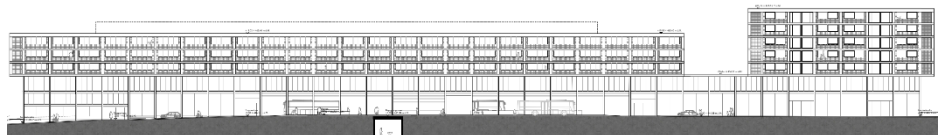


Abbildung 24 Ansicht, Abschlussbericht Richtprojekt, 11.11.2025

Es wurde das Ziel einer ideal Einbettung der Gebäude unter Berücksichtigung der Maximalhöhe und der bestehenden Anschlussknoten verfolgt.

Struktur und Materialisierung

Aus dem Hauptgebäude für Bus und Bahn entwickelt sich eine strukturorientierte Architektursprache, die in unterschiedlicher Variation das Gesamtgebiet prägen kann. Hierbei tritt die jeweilige Grundstruktur als tektonischer Rahmen in den Vordergrund, um mittels unterschiedlicher Material- und Formfüllungen variiert zu werden. Homogen gegossene Formen aus Ortbeton treffen auf gefügte Elemente aus Betonwerkstein, Backstein und Glasbaustein. Dadurch werden die volumetrischen Grossformen zugleich auf ein menschliches Mass skaliert und angemessen proportioniert.



Abbildung 25 Visualisierung, Richtprojekt, 11.11.2025

Anordnung der Nutzungen

Das Projekt sieht insgesamt ca. 12'830 m² anrechenbare Geschossflächen (inkl. potenziell nutzbare Flächen) vor.

Über das 2. bis 6. Obergeschoss werden Wohnnutzungen mit ca. 8'800 m² anrechenbaren Geschossflächen (grüne Flächen) angeordnet. Die Wohnnutzungen erfüllen gemäss Lärmgutachten im Anhang die mit Revision der gesetzlichen Grundlage (USG / LSV) zukünftig geltenden Normen und Anforderungen, respektive die Vorgaben des vorliegenden Gestaltungsplanes.

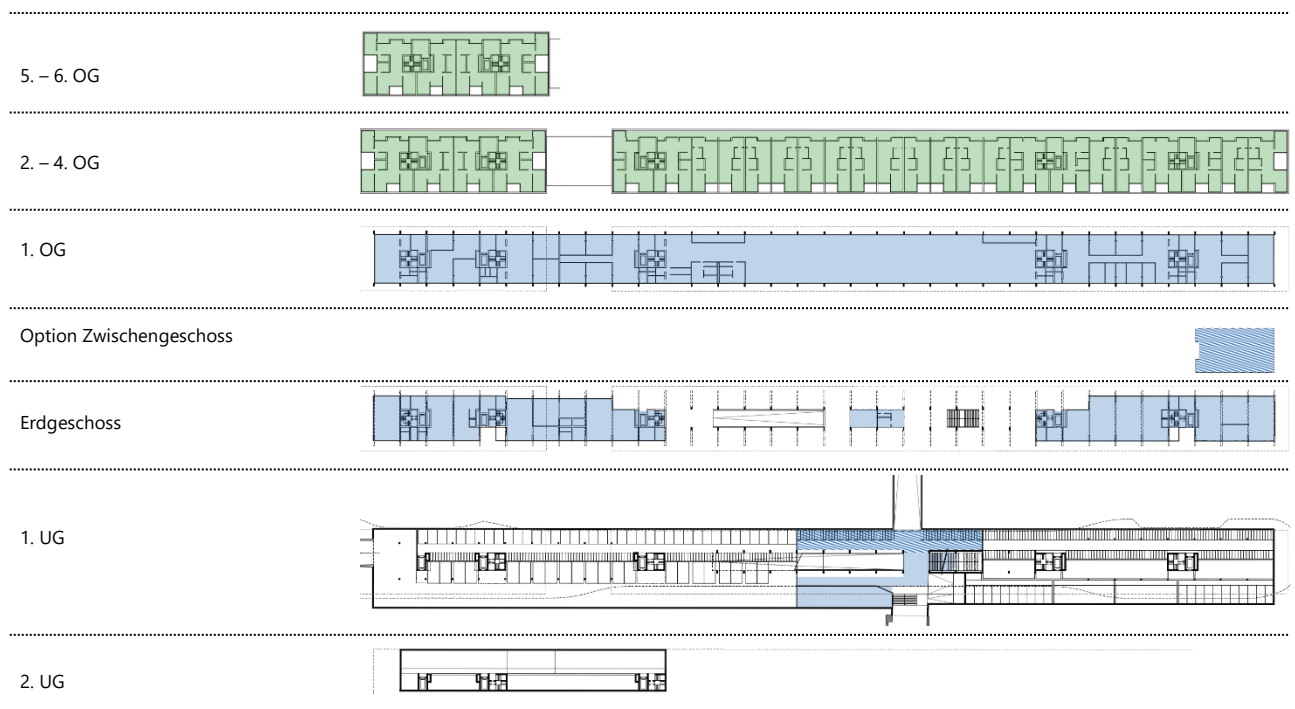


Abbildung 26 Flächennachweis anrechenbare Geschossflächen, Richtprojekt, 11.11.2025

Das 1. Obergeschoss ist grösstenteils der Gewerbenutzung zugeschrieben. Der Gebäuderaster mit einem Achsmass von 6.10 m erlaubt dabei eine breite Variabilität verschieden grosser Nutzungseinheiten. Durch die geschickte Platzierung von fünf Treppenkernen kann flexibel auf unterschiedliche Nutzungsszenarios reagiert, und gleichzeitig die maximalen Fluchtweglängen eingehalten werden. Das Erdgeschoss beidseitig des zentralen Bushofs enthält vermietbare Gewerbeflächen sowie Flächen für Dienste der SBB. Sämtliche Nutzungseinheiten sind von der Lindenstrasse ebenerdig zugänglich. Der Gebäuderaster erlaubt eine breite Nutzungsflexibilität.

Insgesamt (1. Obergeschoss, dem Erdgeschoss sowie dem Untergeschoss) erfolgt die Anordnung von gewerblichen Nutzungen mit ca. 4'100 m² anrechenbaren Geschossflächen (blaue Flächen).

Der Gewerbeanteil beträgt ohne Einbezug optionaler Zusatzflächen 29 %.

Bushof

Der Bahnhofplatz wird zu einem attraktiven Knotenpunkt des schienen- und strassengebundenen öffentlichen Verkehrs und – verstärkt durch Dienstleistungseinrichtungen – zu einem belebten städtebaulichen Schwerpunkt. Die Bushaltestellen sind in der kürzest möglichen Distanz zur Unterführung

Vision künftige Personen- und
Velounterführung, öffentliche
Veloabstellplätze

angeordnet. In Absprache mit den Verkehrsbetrieben Glattal (VBG) und basierend auf der Machbarkeitsstudie (vgl. Anhang) werden je Bahnofsseite 3 Haltekanten vorgesehen. Sie können als Fliesskante betrieben werden und so von den Bussen ohne Überstreichen des Haltestellenbereichs angefahren werden. Auf diese Weise ist eine behindertengerechte Ausgestaltung der Haltekanten mit 22 cm Kantenhöhe möglich.

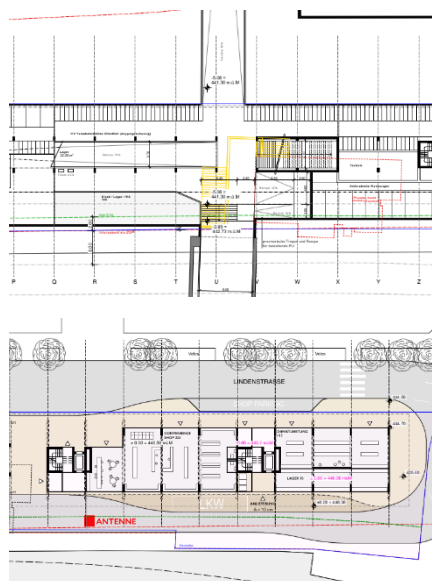
Eine Konzeptstudie zur Zukunft des Bahnhofs Kloten ist aktuell in Bearbeitung. Diese soll Aufschluss über die künftige Lage einer neuen Personen- und Velounterführung geben. Daher ist im aktuellen Richtprojekt die bestehende Personenunterführung eingezeichnet. Die Höhenlage des Gebäudes SBB I sowie deren Anschlusspunkte im Untergeschoss wurden im Richtprojekt jedoch so vorgesehen, dass eine Erweiterung durch eine neue Personen- und Velounterführung gemäss den aktuell gültigen Normen und Vorschriften möglich ist.

Eine ausgebaute Unterführung kann in Zukunft die Hauptachse des Fussverkehrs zwischen den Siedlungsteilen dies- und jenseits der Bahnlinie werden. Bauliche Erweiterungen und Anpassungen können sicherstellen, dass die Hauptanforderungen wie objektive und subjektive Sicherheit, Komfort und Attraktivität erfüllt werden. Die Gestaltung beider Hauptzugänge wird entsprechend einladend und grosszügig ausgebildet.

Die Zugänge zur Unterführung sind sicher, komfortabel und barrierefrei erreichbar. Dank der direkten Anbindung der kommerziellen Einrichtungen, Bushaltestellen, Veloabstellplätze und der Abstellplätze für Park + Ride, Kiss + Ride und Taxi ergeben sich die kürzest möglichen Fussweganteile.

Für den Veloverkehr kann eine neue Unterführung ein wichtiges Bindeglied zwischen den Velorouten beidseits der Bahninfrastrukturen werden. Einladende Zufahrten von beiden Seiten her, sowie getrennten Bereiche für Velo- und Fussverkehr werden ein sicheres und komfortables Nebeneinander gewährleisten.

Szenario 1



Szenario 2

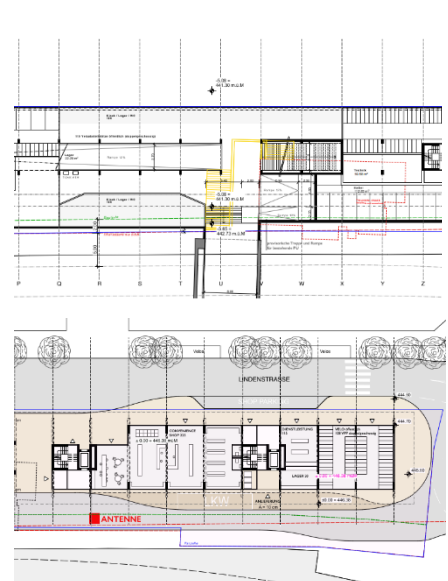


Abbildung 27 Szenario 1 und 2 Veloparkierung, Richtprojekt, 11.11.2025

Wettergeschützt können nach Szenario 1 öffentliche Veloabstellplätze auf der Ebene der Unterführung zur Verfügung gestellt werden. Diese können so angeordnet werden, dass die Benutzung vom Veloweg her sichergestellt ist und keine Querung mit den Fussgängern nötig ist. In Szenario 2 können auch öffentliche Veloabstellplätze im Erdgeschoss des Gebäudes angeordnet werden, bis die Erstellung der Velounterführung erfolgt ist.

Motorisierter Individualverkehr

Aufgrund der ausserordentlichen Lage direkt am Bahnhof Kloten wird ein stark reduziertes Angebot an Parkplätzen angestrebt. Die im Richtprojekt vorgesehene Einstellhalle sieht 22 Parkplätze vor. Der Nachweis der Machbarkeit einer Reduktion der Anzahl Parkplätze kann dem im Anhang befindlichen Mobilitätskonzept entnommen werden.

Freiraum

Der Bahnhofplatz Nord übernimmt als Ankunfts- und Abreiseort eine zentrale Rolle in der geplanten Setzung aus differenziert geprägten Stadträumen im Zentrum Klotens. Als solcher, steht er in direkter Verbindung zum Bahnhofplatz Süd, dem Stadtplatz und dem Stadtpark.

Die Verbindungen zwischen den Stadträumen werden aufgewertet und ihre Anknüpfungspunkte geklärt. Zusammen mit der Bebauung fügt sich der Bahnhofplatz Nord als adressbildende, städtebauliche Zäsur in die Strassenräume der Linden- und der Bahnhofstrasse ein. Baumreihen entlang der Lindenstrasse begleiten zum Bahnhofplatz.

Die Bahnhofstrasse wird in ihrer geplanten Ausformulierung als Begegnungszone bis an den Bahnhofplatz fortgeführt. Eine Aufweitung vor dem Bahnhofplatz mit einem grosszügigen Baumdach und Sitzgelegenheiten bildet einen wichtigen Knotenpunkt mit Aufenthaltsqualität.



Abbildung 28 Visualisierung, Richtprojekt, 11.11.2025

4.3 Machbarkeitsstudie Strassenprojekt (Bushof, Lindenstrasse)

Im Rahmen der ersten Vorprüfung wurde unter anderem angeführt, dass eine Koordinationspflicht zwischen dem Strassenprojekt und dem Gestaltungsplan besteht. Mit einer Machbarkeitsstudie (vgl. Anhang 2) und der Anpassung von einzelnen Vorschriften wurde diese Koordinationspflicht wahrgenommen.

Im Laufe der Überarbeitung aufgrund der 2. kantonalen Vorprüfung zeigte sich, dass die Schnittstellen zwischen den Hochbauten, dem Busbahnhof und der zukünftigen Strassenführung und -gestaltung aufgrund der komplexen Anforderungen auf begrenztem Platz weiter zu konkretisieren sind. Um die unterschiedlichen Anforderungen bestmöglich aufeinander abzustimmen, wurde die bisher bestehende Machbarkeitsstudie zur Lindenstrasse einer Überarbeitung und Konkretisierung unterzogen.

Bei der Machbarkeitsstudie im Anhang handelt es sich um einen Nachweis, dass die geplante Strassenführung mit dem Gestaltungsplan kompatibel ist.

Unabhängig des Bauprojekts sind gestützt auf dem Richtprojekt Anpassungen an der Lindenstrasse notwendig, damit der geplante Bushof realisiert werden kann. Unter anderem, damit die Haltekanten optimal angefahren werden können. Die Machbarkeitsstudie dimensioniert die Strassen mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h.



Abbildung 29 Ausschnitt Machbarkeitsstudie Lindenstrasse / Bahnhof Nord, Kloten, 14. November 2025

Zwischen dem noch auszuarbeitenden Bauprojekten gemäss dem Gestaltungsplan wie auch dem Strassenprojekt nach Strassengesetz besteht ein funktionaler Zusammenhang, weshalb es zwingend ist, dass Bauprojekte parallel mit dem Strassenprojekt ausgearbeitet und realisiert werden.

Der Gestaltungsplan berücksichtigt die Schnittstellen in den Vorschriften und reagiert mit einer zulässigen Etappierbarkeit auf die Abhängigkeiten. Unter anderem durch die zurückversetzten Erdgeschosse kann auch sichergestellt werden, dass Teile des Bauvorhabens unabhängig des Strassenprojekts realisiert werden können und die Gebrauchsfähigkeit der Strasse zu keiner Zeit eingeschränkt ist.

Zudem wird im Gestaltungsplan verankert, dass bei der weiteren Projektierung die Gebrauchsfähigkeit der Strasse sowohl im heutigen als auch in der geplanten Situation zu berücksichtigen und zu gewährleisten ist.

Nachweis Erfüllung Ziele ohne
Strassenprojekt

4.4 Berücksichtigung

Der Bericht zum Richtprojekt "Städtebauliche Entwicklung Bahnhof Nord, Kloten" vom 11. November 2025 wie auch die Machbarkeitsstudie Lindenstrasse / Bahnhof Nord, Kloten, 14. November 2025 sind Grundlagen dieses Berichts wie auch des Gestaltungsplans und wurde dem Anhang angefügt.

5 Bushof

Gemäss dem Ergebnisbericht "Bushof Kloten, Variantenstudium und Verkehrskonzept", ewp AG vom 18. September 2015 (vgl. Anhang) ist die heutige Umsteigesituation unbefriedigend. Die Bushaltestellen liegen zwar relativ dicht beieinander in geringer Entfernung des Perronzugangs. Fahrgastkomfort, Verkehrssicherheit und Betriebsablauf sind aber aus den folgenden Gründen beeinträchtigt:

- ◆ Beim Umstieg zur Bahn muss in jeweils einer Anschlussrichtung die stark befahrene Lindenstrasse überquert werden.
- ◆ In Fahrtrichtung Ost (zum Kreisel) sind haltende Busse ein Sichthindernis vor dem stark frequentierten Fussgängerstreifen.
- ◆ Die Platzverhältnisse an den Haltestellen sind ungenügend. Insbesondere die Haltestelle auf der Nordseite (Restaurant Sonne) ist mangelhaft ausgestattet: kein Wetterschutz, keine Sitzgelegenheit, Bus hält auf dem Trottoir.
- ◆ Die (fahrplanmässig) gleichzeitige Bedienung der nördlichen Haltestelle ist aus Platzgründen erschwert: Maximal zwei Busse können vollständig im Haltestellenbereich halten, der Dritte hält teilweise auf der Fahrbahn und behindert damit den übrigen Verkehr. Ein Umsteigen zwischen den Buslinien ist eingeschränkt möglich. Ein Angebotsausbau mit zusätzlichen Linien ist unter diesen beengten Verhältnissen kaum realisierbar.
- ◆ Unabhängige Wegfahrten bzw. gegenseitiges Überholen der Busse sind geometrisch schwierig. Es muss auf die Gegenfahrbahn ausgewichen werden.

Aufgrund der oben genannten Gründe ist die Sicherung der neuen Konzeption des Bushofs wie auch die Schaffung einer attraktiven und komfortablen Situation ein wichtiges Ziel des Gestaltungsplans "SBB-Areal".

6 Erläuterung zu den Gestaltungsplanvorschriften

6.1 Allgemeine Bestimmungen

Art. 1

Ziel und Zweck

Der öffentliche Gestaltungsplan schafft die bau- und planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Realisierung einer städtebaulich und architektonisch qualitativ überdurchschnittlichen Zentrumsüberbauung.

Im Zusammenhang mit der Zentrumsentwicklung (Umgestaltung Stadtplatz, Bahnhofstrasse) und der Neukonzeption des Bushofs stellt der Gestaltungsplanperimeter ein zentrales Geviert in diesem Prozess dar.

Insbesondere wird mit dem Gestaltungsplan gewährleistet, dass die Qualitäten des Siegerprojekts aus dem Studienauftrag gesichert werden können. Der Gestaltungsplan berücksichtigt die Ziele aus dem Studienauftrag.

Art. 2

Bestandteile

Verbindliche Bestandteile des Gestaltungsplanes bilden der Situationsplan 1:500 und die Vorschriften. Der Planungsbericht dient der Berichterstattung gegenüber der Genehmigungsbehörde und ist nicht Bestandteil der Festsetzung.

Richtprojekt

Das im Anhang 1 des Planungsberichts enthaltene Projekt dient der Baubehörde als Richtprojekt in Ermessensfragen. Das Richtprojekt kann bei der späteren Prüfung von Baugesuchen durch die Baubehörde zusammen mit dem Bericht des Beurteilungsgremiums vom Dezember 2017 (vgl. Beilage) bei der Auslegung der Gestaltungsplanvorschriften resp. der anzustrebenden Qualitäten verwendet werden.

Machbarkeitsstudie
Strassenprojekt

Neben dem Richtprojekt ist auch die Machbarkeitsstudie Lindenstrasse / Bahnhof Nord, Kloten, 14. November 2025 bei der Projektierung von späteren Bauvorhaben zu berücksichtigen. Die Bauprojekte sind, sofern Abhängigkeiten bestehen, mit dem Strassenprojekt zu koordinieren und gemeinsam zu entwickeln.

Art. 3

Geltungsbereich / Perimeter

Der Geltungsbereich des Gestaltungsplanes ist im Situationsplan 1:500 bezeichnet.

Art. 4

Geltendes Recht

Wo der vorliegenden Gestaltungsplan nichts anderes bestimmt, ist die Bau- und Zonenordnung (BZO) der Stadt Kloten massgebend.

Es gelten die Baubegriffe gemäss dem PBG (LS 700.1), der Allgemeinen Bauverordnung (ABV; LS 700.2) und der Besonderen Bauverordnung II (BBV II; LS 700.22) in der Fassung bis zum 28. Februar 2017.

Die Übergangsbestimmung zur Änderung vom 14. September 2015 (OS 72, 52) sind für den Gestaltungsplan verbindlich. Somit bleiben die folgenden Bestimmungen in der vor Inkrafttreten der Änderung vom 14. September 2015 gültigen Fassung anwendbar: §§ 49, 49 a, 50, 58, 71, 73, 76, 96, 97, 100, 251, 253 a, 254, 255, 256, 257, 258, 259, 260, 262, 269, 270, 273, 275, 276, 278, 279, 280, 281, 282, 292, 304.

Rechtskräftige Verkehrsbaulinien

Im Gestaltungsplanperimeter befindliche, rechtskräftige Baulinien sind während der Gültigkeitsdauer des Gestaltungsplanes suspendiert. Durch die Suspendierung der Baulinien werden ausserhalb des Baubereichs zugelassene Bauten und Anlagen (Veloabstellplätze, Unterflursammelstellen) ohne sichernde Nebenbestimmungen gemäss § 101 PBG ermöglicht.

6.2 Bau- und Nutzungsbestimmungen

Art. 5
Baubereich für oberirdische Bauten und Gebäudemantel

Mit dem Baubereich für oberirdische Bauten werden die Baukörper in ihrer grundsätzlichen Fläche (zweidimensional) bestimmt. Der Baubereich wurde aufgrund des Richtprojekts definiert. Interne Grundstücksgrenzen fallen ausser Acht und sind nicht zu berücksichtigen.

Der maximal mögliche Gebäudemantel für oberirdische Gebäude ergibt sich aus dem im Situationsplan eingetragenen Baubereich und den maximalen Höhenkoten gemäss Art. 8. Unter Berücksichtigung der maximalen Ausnützung nach Art. 12 kann nicht der gesamte Gebäudemantel ausgenützt werden.

Art. 6
Baubereich für unterirdische Gebäude

Unterirdische Gebäude sind im gesamten Gestaltungsplanperimeter zulässig. Eine Unterbauung des künftigen Strassenverlaufs der Lindenstrasse gemäss Machbarkeitsstudie ist grundsätzlich nicht vorgesehen. Dennoch soll für die weitere Planung ein grösstmöglicher Spielraum belassen werden.

Sollte Strassenprojekt und Bauprojekt entgegen allen Bestrebungen nicht parallel vorangetrieben werden und eine Unterbauung des heute bestehenden Strassenverlaufs notwendig werden, so wären die dafür notwendigen Konzessionen zu beantragen wie auch die Werkleitungen zu berücksichtigen.

Art. 7
Gebäudelängen und Zuschläge

Die maximalen Gebäudeabmessungen werden abschliessend durch den definierten Baubereich geregelt. Es sind somit keine maximalen Gebäudelängen anzuwenden und auch keine Mehrhöhen- oder Mehrlängenzuschläge zu berücksichtigen.

Art. 8
Höhenkoten

Für den Baubereich werden auf Basis des Richtprojekts unterschiedliche Höhenbereiche mit unterschiedlichen maximalen Höhenkoten festgelegt. Innerhalb dieser maximalen Höhenkoten bestehen – vorbehalten des Sicherheitszonenplans – Projektierungsspielräume in der weiteren Planung.

	maximal
Höhenbereich I	472.00 m ü. M
Höhenbereich II	472.00 m ü. M
Höhenbereich III	466.00 m ü. M.
Höhenbereich IV	466.00 m ü. M.

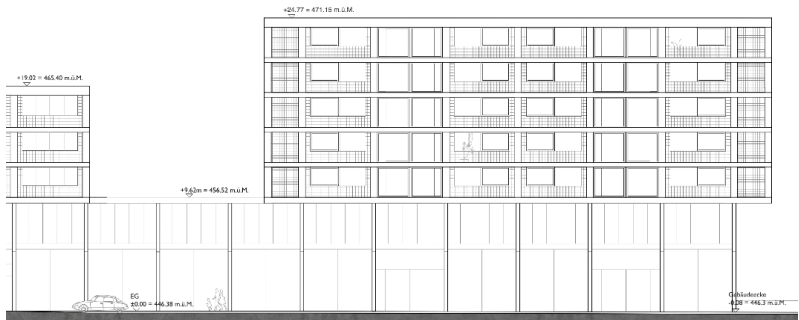


Abbildung 30 Ansicht, Abschlussbericht Richtprojekt, 11.11.2025

Bereich mit abweichender Höhenkote

Innerhalb des Bereichs mit abweichender Höhenkote ist mindestens auf der Länge von 14 m ein Rückversatz in der Höhe - wie dieser im Richtprojekt vorgesehen ist - zu realisieren.

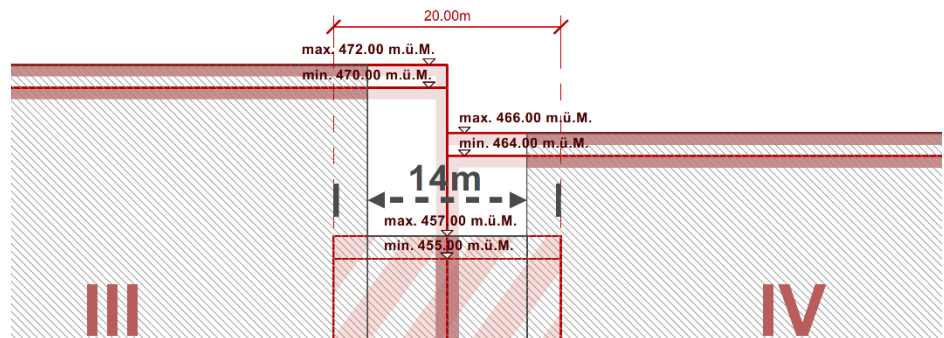


Abbildung 31 Schema-Schnitt Bereich mit abweichender Höhenkote

Damit ein Spielraum in der Anordnung besteht z. B. bautechnisch, feuerpolizeilich wird ein Spielraum von ca. 6 m festgelegt. Im Bereich, in welchem der effektive Höhenversatz erstellt wird, gelten die maximalen Höhenkoten der Höhenbereiche II und III nicht. In diesem Bereich gilt die maximale Kote von 457 m ü. M..

Sicherheitszonenplan

Aufgrund der Lage innerhalb des Sicherheitszonenplans geht dieser den maximalen Höhenkoten vor.

Mit den definierten Höhenbereichen werden die vertikalen Entwicklungsmöglichkeiten, welche der Sicherheitsplan mit der Kalotte +25 m definiert, teilweise vollständig ausgenutzt. Da die Kalotte +25 m sich auf das Terrain bezieht, wird zur einfacheren Auslegung in jedem Fall eine maximale Höhenkote bestimmt.

Durch diese Festlegung wird, aufgrund des Projektierungsspielraums gegenüber dem Richtprojekt, der Sicherheitszonenplan teilweise durchstossen, welcher dann den Höhenkoten vorgeht. Bei einer Lockerung des Sicherheitszonenplans gilt auch dann die Höhenkote gemäss Gestaltungsplan.

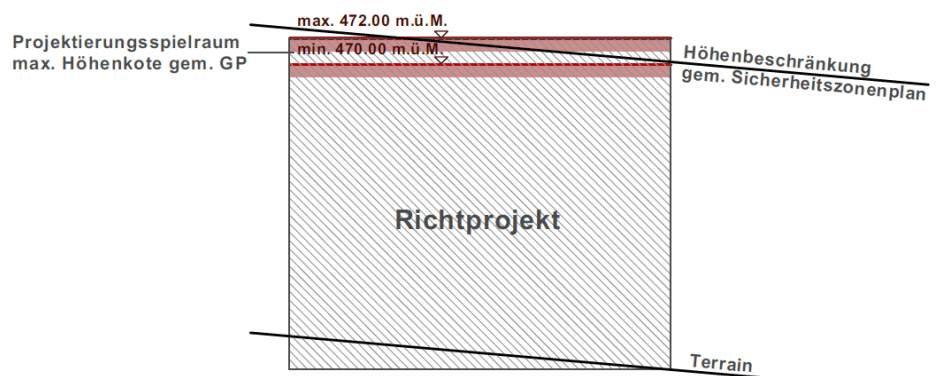


Abbildung 32 Schema-Schnitt Gesamthöhe und Sicherheitszonenplan

Geschossigkeit

Innerhalb des Gestaltungsplanperimeters gelten keine Vorgaben hinsichtlich der maximal zulässigen Geschossigkeit von Bauten. Es wird jedoch festgehalten, dass sämtliche über dem gewachsenen Terrain in Erscheinung tretenden Geschosse als Vollgeschosse auszubilden sind.

Art. 9
Abweichungen
Gebäudemantel

Aufgrund der vorgesehenen Bebauung und des geplanten Bushofs können ausserhalb des Baubereichs kaum weitere Bauten z. B. besondere Gebäude oder Anlagen realisiert werden.

Ausnahmen bilden die Überdachung von Garagenzufahrten und von Zugängen zu den Personenunterführungen. Des Weiteren sind weitere Bauten und Anlagen, welche für die Funktionalität des Bus- und Bahnhofes notwendig sind, zulässig. Zur Funktionalität des Bahnbetriebs ist unter anderem auch die heute vorhandene Antenne (GSM-R) notwendig und kann daher im gesamten Geltungsbereich erstellt werden. Zum heutigen Zeitpunkt ist noch nicht klar, wo hin die Antenne künftig verschoben wird. Durch die Vorgaben des Gestaltungsplans wird jedoch eine Verschiebung nicht negativ präjudiziert.

Gemäss Richtprojekt sind keine Vordächer vorgesehen. Dennoch sollen übliche Vordächer nicht gänzlich ausgeschlossen werden und können falls erforderlich und erwünscht bei guter Gestaltung erstellt werden, soweit die Gesamterscheinung dadurch nicht nachteilig beeinflusst wird. Ein übliches Vordach, weist in etwa eine Tiefe von 1.5 m auf. Dasselbe gilt für die Erstellung von Balkonen, welche, soweit diese städtebauliche verträglich sind, ermöglicht werden. Das Richtprojekt gemäss Art. 2 ist als massgebende Grundlage beizuziehen. Es soll so sichergestellt werden, dass keine extremen volumetrischen Abweichungen gegenüber dem Richtprojekt möglich sind.

Die Abweichungen vom Gebäudemantel führen nicht dazu, dass die Neukonzeption des Busbetriebs im Strassenraum funktional eingeschränkt wird. Unter anderem ist dies über verschiedene Vorschriften klar geregelt u.a. Art. 13 Etappierung, Art. 21 Ankunftsbereich und Bushof. Es werden dabei auch die minimal erforderlichen lichten Höhen bestimmt, welche zwingend freizuhalten sind.

Den Gebäudemantel in der Höhe dürfen technische Aufbauten durchstossen. Dies haben sich jedoch an die expliziten Gestaltungsvorschriften gemäss Art. 15 zu halten. Weiter ist zu berücksichtigen, dass die Bestimmungen des Sicherheitszonenplans vorgehen.

Art. 10
Nutzweise

Die Vorschriften nach Art. 16 Abs. 1 bis 5 BZO zum Zonenzweck und Nutzweise sind für den Gestaltungsplan nicht anwendbar. Die Vorschriften zu Nutzweise, Gewerbe- und Wohnanteilen wie auch Erdgeschossnutzungen sind abschliessend über den Gestaltungsplan definiert.

Der regionale Richtplan verlangt, dass in Zentrumsgebieten nutzungsplanerisch je mindestens 25 % der Gesamtnutzfläche für Wohnen bzw. Arbeiten zu sichern sind.

Um eine durchmischte Nutzweise im Zentrumsgebiet zu schaffen, wird ein Mindestanteil von 25 % an Gewerbe und Wohnen im Gestaltungsplanperimeter festgelegt. Das Richtprojekt hält diesen Mindestanteil ein.

Die Einhaltung der Mindestanteile ist in jeder Etappe nachzuweisen und im Baubewilligungsverfahren grundbuchlich zu sichern. Der Grundeigentümer-schaft wird freigestellt, ob weiterführende Sicherungen getroffen werden z. B. privatrechtliche Verträge.

Art. 11
Spiel- und Erholungsflächen

Aufgrund der Lage und der geplanten Nutzungen können keine sinnvolle bzw. attraktive Spiel- und Erholungsflächen ausgewiesen werden. Durch die vorgesehenen Entwicklungen im Rahmen der Masterplanung "Gestaltung öffentlicher Raum Kloten", mit welcher unter anderem der Stadtplatz und der Stadtpark entwickelt und aufgewertet werden, sind in unmittelbarer Gehdistanz attraktive und genügend Erholungsflächen erreichbar.

Auf die Definition eines expliziten Flächenmasses wie auch der genauen Lage wird verzichtet. Damit wird dem Umstand, dass durch die vorgesehenen Entwicklungen im Rahmen der Masterplanung "Gestaltung öffentlicher Raum Kloten" in unmittelbarer Gehdistanz attraktive Räume entwickelt werden, Rechnung getragen. Art. 24 BZO, welcher Pflichtanteile bezüglich den Spiel- und Erholungsflächen definiert, kommt nicht zur Anwendung. Im Rahmen der Bauprojekte sind jedoch mindestens die Anforderungen gemäss § 248 Abs. 1 PBG zu erfüllen. Denkbar sind dabei zum Beispiel Spiel- und Erholungsflächen auf den Dächern.

Art. 12
Ausnützung

Basierend auf dem Richtprojekt vom 11. November 2025 wird innerhalb des Gestaltungsplanperimeters eine maximale anrechenbare Geschossfläche (aGF) von 12'850 m² festgelegt. Massgebend sind anrechenbare Flächen in Voll- und Untergeschossen. Dach- und Attikageschosse sind gemäss Art. 8 untersagt.

Basierend auf der Fläche des Gestaltungsplanperimeters von 6'192 m² entspricht dies einer möglichen AZ von 210 %.

Die zulässige maximale anrechenbare Geschossfläche darf frei innerhalb des Gebäudemantels angeordnet werden.

aGF gemäss Richtprojekt	<u>12'828 m²</u>
aGF gesichert in Gestaltungsplan	<u>12'850 m²</u>

Fläche Gestaltungsplanperimeter:	6'192 m ²
Ausnützung max. nach Grundordnung (Art. 17 BZO):	120 %
Bonus für Arealüberbauungen (Art. 41 BZO):	10 %
Zulässige aGF nach Grundordnung:	8'173 m ²
Projektiert aGF Richtprojekt:	12'828 m ²
Max. aGF Gestaltungsplan:	12'850 m ²
Faktor Mehrausnützung Gestaltungsplan:	1.57

Grundmasse Zentrumszone und
Freiflächenziffer

Die Bestimmungen zu den Grundmassen der Zentrumszone finden im Rahmen des Gestaltungsplanes keine Anwendung. Aufgrund der Funktion als Bushof und Verkehrsknoten wird auch keine Freiflächenziffer festgelegt.

Art. 13
Etapppierung

Die Etappierung des Bauvorhabens ist zulässig. Bauliche Massnahmen resp. Bauvorhaben sind auf die bestehende und langfristige Lage der Lindenstrasse sowie die Schnittstellen mit dem Bahnhof und dem geplanten Busbahnhof abzustimmen. Die langfristige Funktionalität von Lindenstrasse, Bahnhof und Busbahnhof dürfen nicht negativ präjudiziert werden.

Grundsätzlich dürfen gemäss § 357 PBG bestehende Bauten und Anlagen, die den Bauvorschriften widersprechen, umgebaut, erweitert und anderen Nutzungen zugeführt werden, sofern sie sich für eine zonengemässe Nutzung nicht eignen. Art. 13 präzisiert dahingehend, dass dies zulässig ist, falls der Zweck des Gestaltungsplans nicht negativ präjudiziert wird. Es soll unter anderem

sichergestellt werden, dass notwendige Sanierungen z. B. energetisch oder generell Optimierungen zulässig sind, ohne dass der Gestaltungsplan vollständig umgesetzt werden muss.

6.3 Gestaltung

Art. 14
Gesamtwirkung

Die Überbauung mit der neuen Bushofkonzeption ist für das Zentrum von Kloten von hoher Bedeutung. Entsprechend sorgfältig ist im Rahmen des Bauprojektes die Gestaltung der Überbauung zu planen. Es ist eine besonders gute Gesamtwirkung nachzuweisen.

Eine einheitliche Art und Formensprache der Adressierung und Bezeichnungen ist anzustreben und im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens durch die Stadt zu überprüfen lassen. Aufgrund der Nutzung (Bushof) und dem überhöhten Ankunftsbereich ist den Vorbereichen eine besondere Beachtung zu schenken. Die strassenseitigen Vorbereiche des Baubereichs sind gestalterisch auf den öffentlichen Strassenraum abzustimmen. Hier soll insbesondere auf die wichtige Achse, welche das Zentrum der Stadt Kloten mit dem Bus- und Bahnhof verbindet, Bezug genommen werden. Dabei hat der überhöhte Ankunftsbereich eine zentrale Rolle. Die Räume haben fließend ineinander zu greifen. Auf bauliche Massnahmen zur linearen Abgrenzung zwischen öffentlichem und privatem Grundbesitz ist zu verzichten. Bei der Gestaltung ist das Richtprojekt wegweisend.

Art. 15
Dachgestaltung

Es wird die Flachdachbauweise gefordert, was auch so im Richtprojekt vorgesehen ist. Die Dachflächen dürfen für die Gewinnung von erneuerbarer Energie genutzt oder begehbar ausgestaltet werden. Anlagen für die Solarenergie müssen sich jedoch gut in die Gesamtüberbauung einordnen. Die freien Dachflächen müssen begrünt werden und sollten wasserspeichernd ausgestaltet werden. Die Vorgaben gemäss Art. 32a der Raumplanungsverordnung (RPV) sind zu berücksichtigen.

Technisch bedingte Aufbauten sind nur, soweit diese zwingend erforderlich sind (z. B. Lüftungsanlage Fitnessstudio), auf den Dächern vorzusehen. Alle Aufbauten sind soweit möglich zusammenzufassen und so anzuordnen, dass diese nicht gut einsehbar sind (zurückversetzt von den Fassaden). Im Normalfall sind z. B. Liftüberfahrten, Klimazentralen oder vergleichbare Anlagen innerhalb des Gebäudekubus anzuordnen.

Art. 16
Umgebungsgestaltung

Mit der Aussenraumgestaltung ist ein Beitrag für das Stadtklima zu schaffen. Es wird dabei nicht abschliessend geregelt, welche Massnahmen dies sind. Insbesondere ist aufgrund der Bebauung wie auch der nötigen Erschliessungsanlagen für den Bushof kaum Spielraum vorhanden.

Im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens sind entsprechende Massnahmen zu definieren. Auf eine explizite Festschreibung von Massnahmen wird verzichtet, da im Gestaltungsplangebiet aufgrund der Kombination mit dem Bushof und der Abstimmung auf den Strassenraum und Bahnhof kaum Spielräume vorhanden sind.

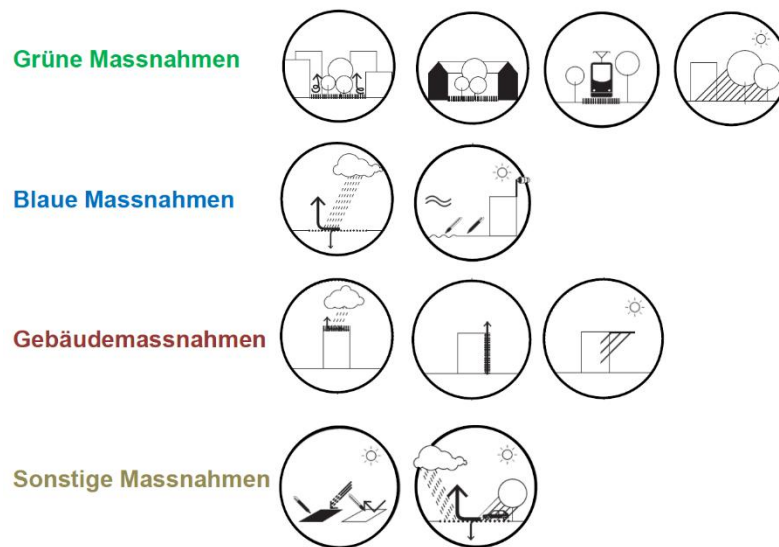


Abbildung 33 Massnahmen Quelle: Referat Thomas Stoiber, Fachveranstaltung "Hitzeinseleffekte - Klimaerwärmung und Verdichtung vom 13.06.2019", SBK

Denkbare Massnahmen sind z. B. möglichst geringer Versiegelungsgrad, Dachbegrünungen (Wasserspeichernd), Fassadenbegrünungen, Einsatz von hellen Oberflächen, Schattenelemente, Bäume, Pocket-Parks, oberirdische Versickerungen, Durchlüftungen, Wasserelemente. Im Rahmen der Bauvorhaben sind entsprechende Massnahmen durch die Grundeigentümer zu definieren.

Im Folgenden werden mögliche Massnahmen weiter beschrieben. Weiterführende Informationen und Massnahme können zudem der Publikation "Hitze in Städten. Grundlage für eine klimaangepasste Siedlungsentwicklung" Bundesamt für Umwelt, Bern, 2018 entnommen werden.

Grünräume Pocket-Parks

Grünräume sind wichtig für die Kühlung. Kleine "Cool Spots" oder "Pocket-Parks" sind wertvoll als Aufenthalts- und Entlastungsorte für die Nutzer im Gestaltungsplanperimeter. Wesentlich für die kühlende Wirkung sind die Gestaltung der Grünräume und die Vegetation. Schattenspendende Bäume und mikroklimatische Vielfalt sind besonders wichtig. Die "Pocket-Parks" sind miteinander zu verbinden, wobei die Wege auch mit Grünelementen oder schattenspenden Elemente zu gestalten sind. So kann ein Flanieren gefördert werden.

Bäume

Bäume können wesentlich zur Reduktion der Hitzebelastung im Siedlungsraum beitragen. Unter anderem durch den Effekt von Schatten und Verdunstungskühlung. Es sollten vor allem grosskronige Bäume eingesetzt werden.

Beschattung

Beschattung ist ein wirksames Mittel zur Kühlung von Siedlungsräumen. Der Schattenwurf von Bäumen ist am wertvollsten. Aber auch Gebäude oder technisch-bauliche Massnahmen wie Sonnensegel oder Schattendächer vermindern die Hitzebelastung. Letztere können überall dort eine Rolle spielen, wo Bäume aufgrund der Rahmenbedingungen nicht infrage kommen (z. B. Standort, Brandschutz usw.).

Entsiegelung

Versiegelte Flächen verstärken den Hitzeinseleffekt. Jede Entsiegelung trägt daher unmittelbar zu einem angenehmeren Stadtklima bei. Ein hoher Grünanteil, natürliche Materialien und eine hohe Durchlässigkeit des Bodens

reduzieren die Wärmespeicherung des Untergrunds. Der höhere Wasseraustausch hat einen zusätzlichen Kühlungseffekt zur Folge (Verdunstungskühle). Gerade in hitzebelasteten Gebieten hilft jede Form der Entsiegelung, sei es im Strassenraum, auf Parkplätzen, in Hinterhöfen oder durch die Begrünung von Dächern. Beim Einsatz der Materialien ist darauf zu achten, dass diese die Wärme möglichst reflektieren und nicht speichern z. B. helle Oberflächen.

Wasser / Dachbegrünung

Offene und vorzugsweise bewegte Wasserflächen tragen besonders viel zur Hitzevorsorge bei. Wasser bietet den grössten Nutzen, wenn es gezielt eingesetzt wird, zum Beispiel in Kombination von "Cool Spots" und Massnahmen zur Siedlungsentwässerung. Bei Starkregen anfallendes Wasser kann zur Entlastung der Kanalisation zurückgehalten und über intelligente Konzepte zur Bewässerung von Grünflächen, Bäumen oder Gründächern während Hitzeperioden genutzt werden. Auf diese Weise bringt Regenwasser Mehrwert und Synergien. Dächer sind zu begrünen und mit Retentionsfunktion auszustatten.

Klimamodell, Planhinweiskarte

Die nächtlichen Belastungen liegen im mässigen Bereich (ca. 19 °C). Die vorhandene Kaltluftleitbahn wird durch das Richtprojekt berücksichtigt. Zur Entlastung sind die oben angebrachten Massnahmen im Rahmen der Baubewilligungsverfahren zu prüfen.

Legende

Handlungskategorie

-  Dringlich verbessern
-  Verbessern
-  Vorbeugend verbessern
-  Erhalten

Bioklimatische Bedeutung Grünflächen

-  Sehr hoch
-  Hoch
-  Mittel
-  Gering

Flächenhafter Kaltluftabfluss

-  Hauptströmungsrichtung der Kaltluft

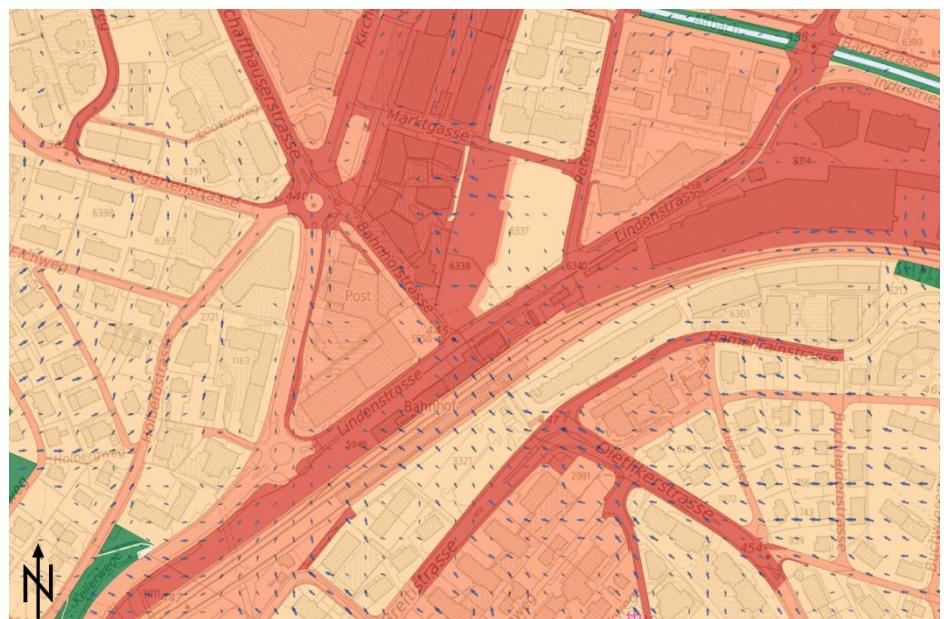


Abbildung 34 Klimamodell: Planhinweiskarte, Stand Oktober 2025

6.4 Erschliessung und Parkierung

Art. 17

Zu- und Wegfahrt

Die Erschliessung erfolgt für den motorisierten Individualverkehr direkt über den Kreisel (Schaffhauser-/Lindenstrasse). Die Zu- und Wegfahrt zur Einstellhalle ist unter Berücksichtigung des geplanten Bushofs, resp. der in Richtung Kreisel abfahrenden Busse zu planen.

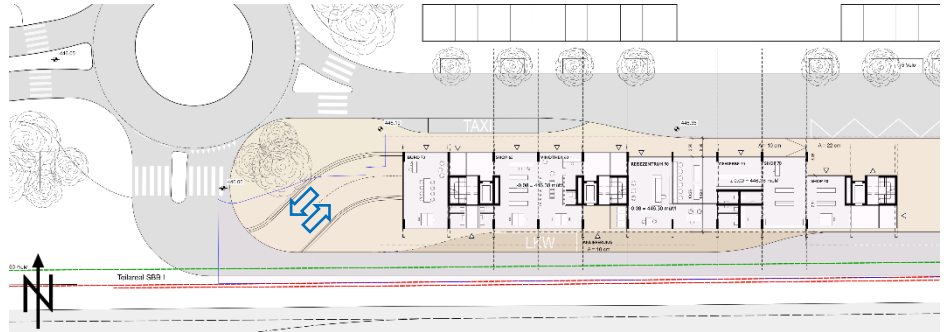


Abbildung 35 Ausschnitt Richtprojekt, 11.11.2025

Die Erschliessung einer künftigen Bebauung des Gestaltungsplangebiets kann aufgrund der Konzeption des Bushofs nicht anders erfolgen. Eine Ein- und Ausfahrt im Bereich der Kreuzung Lindenstrasse / Petergasse funktioniert zudem aufgrund der herrschenden Platzverhältnisse nicht.

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie Bahnhof Nord wurde die Kapazität des Kreisels Schaffhauser-/Lindenstrasse unter Berücksichtigung der vorgesehenen Entwicklung überprüft (vgl. Anhang). Bei einer Annahme von 12 ausfahrenden Bussen und 60 aus der Einstellhalle ausfahrenden Fahrzeugen resultiert für den Kreisel in der Abendspitzenstunde eine Qualitätsstufe B. Die grössten Wartezeiten bestehen Kreiseleinfahrt Schaffhauserstrasse-West.

Anlieferung

Die notwendigen Flächen für den Güterumschlag sowie die Ver- und Entsorgung der Gewerbeflächen resp. des Bahnhofs dürfen oberirdisch erstellt werden. Sie sind in Abstimmung mit dem Strassenprojekt und dem Bushof zu platzieren. Die Flächen dürfen die Funktionalität des Bushofs nicht negativ beeinflussen.

Das Richtprojekt schlägt entsprechende Flächen auf der Südseite der Baukörper vor. Die abschliessende Festlegung erfolgt im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens, da zum heutigen Zeitpunkt noch unklar ist, wo welche Nutzungen angeordnet werden.

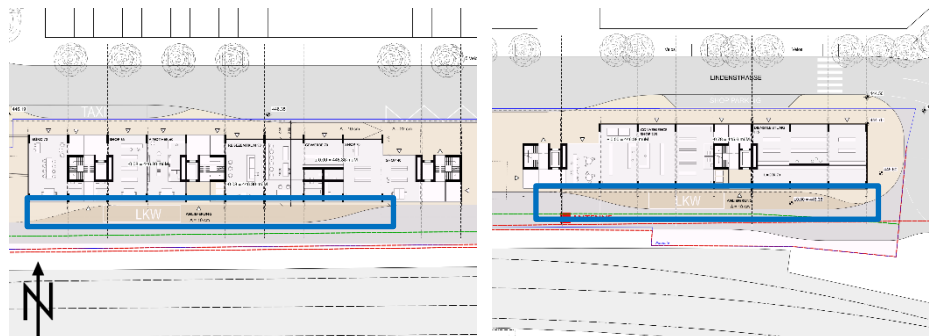


Abbildung 36 Ausschnitt Richtprojekt, 11.11.2025

Gestaltung

Die Fassadenöffnungen für die Erschliessung der Parkieranlagen sowie all-fällige Fassadenöffnungen für die Anlieferung sind möglichst gering zu halten. Soweit technisch möglich und wirtschaftlich tragbar, sind platzsparende Lösungen zu realisieren.

Notzufahrt

Die Anforderungen an die Notzufahrt richten sich grundsätzlich nach den "Richtlinien für Feuerwehrezufahrten, Bewegungs- und Stellflächen" der FKS (Version 2.0 vom 14. November 2024). Weitere Anforderungen z. B. von der Gebäudeversicherung Kanton Zürich bleiben vorbehalten. Die abschliessende Sicherstellung der Notzufahrten erfolgt im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens.

Art. 18

Parkierung Berechnung

Die Anzahl grundsätzlich zu erstellender Autoabstellplätze richtet sich nach dem jeweils gültigen Parkplatzreglement der Stadt Kloten. Aufgrund der hervorragend erschlossenen Lage und auf Basis des Vorsorgeprinzips ist im Maximum das Minimum an Abstellplätzen gemäss Parkplatzreglement der Stadt Kloten zulässig.

Basierend auf der aktuell gültigen Fassung des Parkplatzreglements mit Stand vom 13. Oktober wären für das Richtprojekt im Minimum total 77 Abstellplätze zu erstellen.

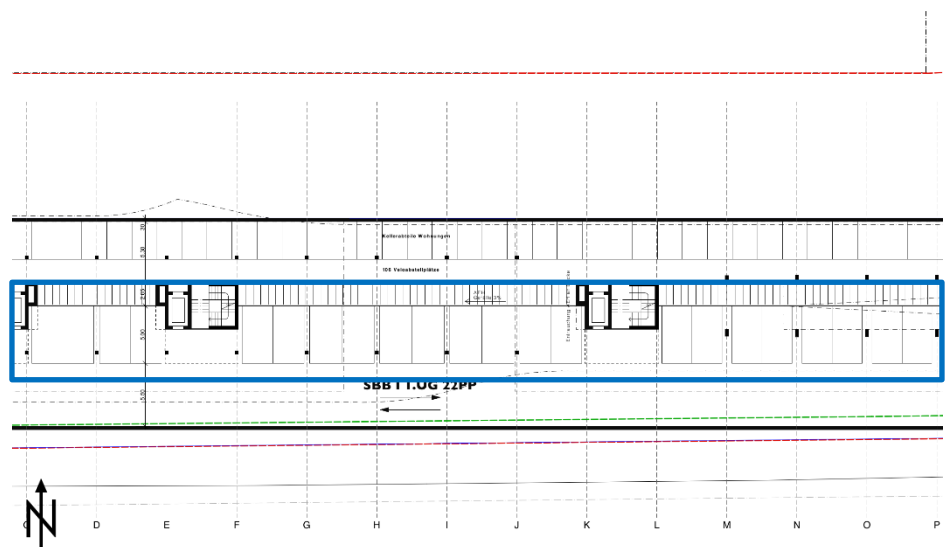


Abbildung 37 Ausschnitt Richtprojekt, 11.11.2025

Das Richtprojekt sieht lediglich 22 Abstellplätze vor. Es wird eine Reduktion der Autoabstellplätze gemäss Art. 20 GPV vorgesehen (vgl. nachfolgende Erläuterungen zu Mobilitätskonzept). Die innerhalb des Perimeters vorgesehenen Nutzungen sind direkt über den integrierten Bushof und den Bahnhof an den öffentlichen Verkehr angebunden. Auch die zentrale, fussläufige Lage inmitten von Kloten spricht für eine autoarme Nutzung. Dadurch soll einerseits die Nachhaltigkeit einer künftigen Bebauung (Reduktion von Emissionen), aber auch die Wirtschaftlichkeit (Verzicht auf ein zusätzliches Untergeschoss) gefördert werden. Der Nachweis der Machbarkeit kann den Erläuterungen zu Art. 20 GPV resp. dem Mobilitätskonzept Stufe Gestaltungsplan im Anhang entnommen werden.

Anordnung und Gestaltung Parkplätze

Die Parkplätze für Bewohner und Beschäftigte sind vollständig unterirdisch oder innerhalb des Gebäudes anzuordnen. Einzig Kurzzeitabstellplätze für Kunden und Besucher sowie Taxistellplätze sind oberirdisch zugelassen. Sie sind in Abstimmung mit dem Strassenprojekt und dem Bushof zu platzieren. Die Flächen dürfen die Funktionalität des Bushofs nicht negativ beeinflussen.

Das Richtprojekt schlägt entsprechende Flächen auf der Nordseite der Baukörper vor. Die abschliessende Festlegung erfolgt im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens, da zum heutigen Zeitpunkt noch unklar ist, wo welche Nutzungen angeordnet werden.

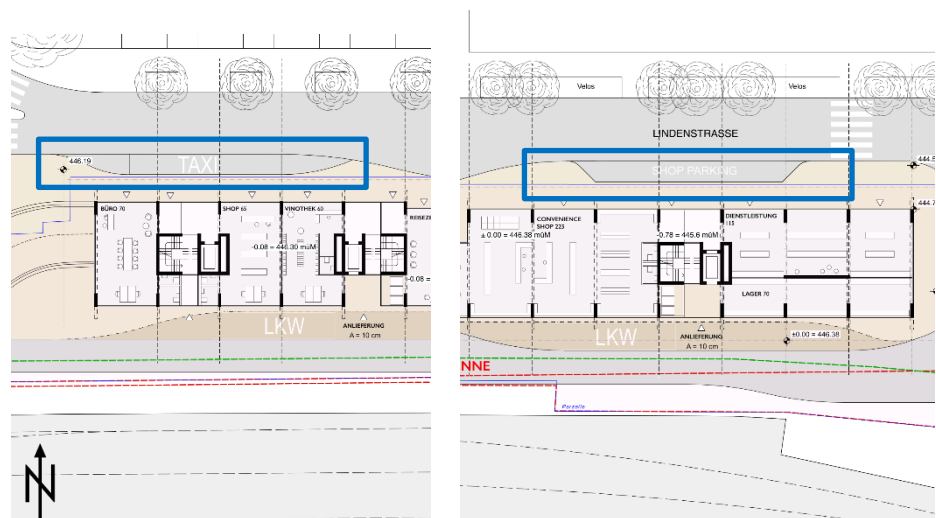


Abbildung 38 Ausschnitt Richtprojekt, 11.11.2025

Motorräder

Massgebend für die Bemessung der zu erstellenden Abstellplätze für Motorräder ist der Minimalbedarf an Abstellplätzen für Personenwagen gemäss Parkplatzreglement der Stadt Kloten.

Basierend auf dem Richtprojekt wären 8 Abstellplätze zu erstellen. Das Richtprojekt sieht in der Tiefgarage Platz für 8 Motorräder vor.

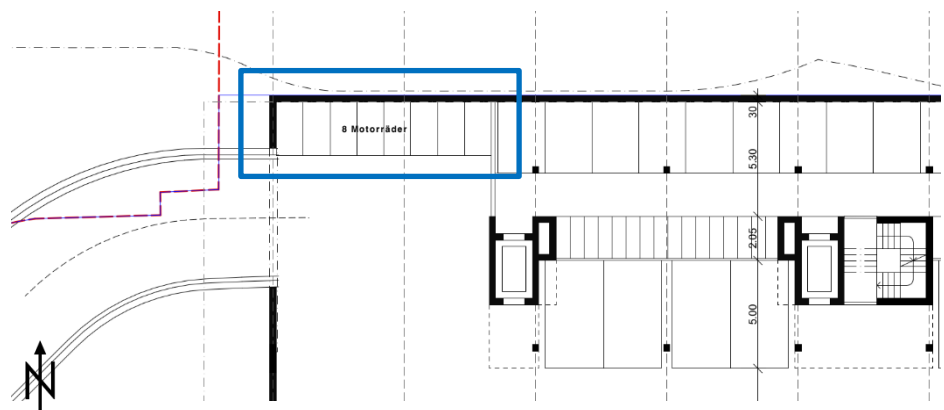


Abbildung 39 Ausschnitt Richtprojekt, 11.11.2025

Art. 19
Anzahl Veloabstellplätze

Die Anzahl grundsätzlich zu erstellender Veloabstellplätze richtet sich nach dem jeweils gültigen Parkplatzreglement der Stadt Kloten. Basierend auf der aktuell gültigen Fassung mit Stand vom 13. Oktober wären für das Richtprojekt im Minimum total 299 Veloabstellplätze zu erstellen.

	Minimalbedarf Parkplatzreglement
Velostellplätze Wohnen	225
Velostellplätze Gewerbe publikumsintensiv	74
Total	299

Mit den im Richtprojekt ausgewiesenen 382 Veloabstellplätzen werden die Anforderungen des Gestaltungsplanes resp. die Anforderungen des aktuell geltenden Parkplatzreglements eingehalten.

Das Richtprojekt sieht eine Reduktion der Autoabstellplätze vor. Die bereitgestellten Veloabstellplätze entsprechen den Anforderungen des Mobilitätskonzepts.

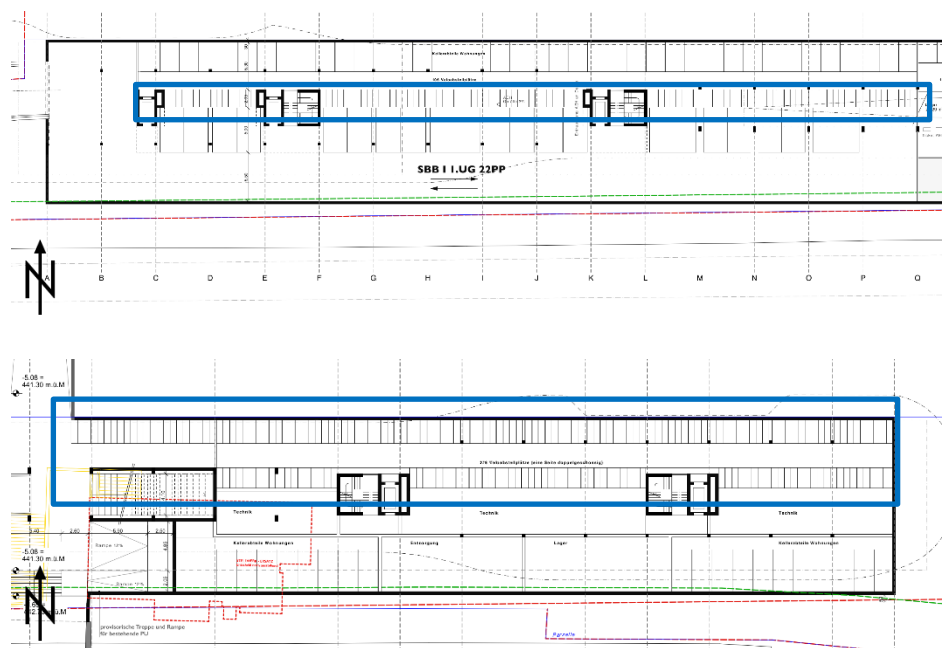


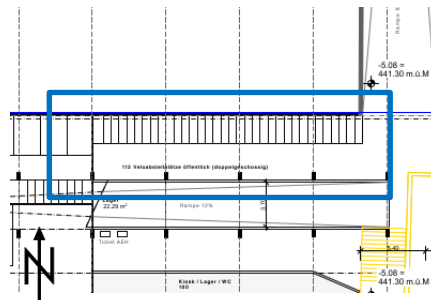
Abbildung 40 Ausschnitte Richtprojekt, 11.11.2025

Auf weiterführende Bestimmungen hinsichtlich der Anordnung / Verteilung und der Ausgestaltung der Abstellplätze wird bewusst verzichtet. Aufgrund der beschränkten Platzverhältnisse, den im Zusammenhang mit dem Bahnhof zu erstellenden Erschliessungsanlagen und dem Bushof bestehen kaum Möglichkeiten, um spezielle Anforderungen (bspw. Verteilung Kurz- und Langzeitabstellplätze) zu berücksichtigen. Das Richtprojekt sieht aktuell alle Veloabstellplätze im Untergeschoss vor. Die abschliessende Verortung erfolgt im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens.

Bike & Ride /
öffentliche Veloabstellplätze

Des Weiteren ist gefordert, dass mindestens 100 öffentliche Veloabstellplätze auszuweisen sind. Basis für diese Anzahl bildet das Veloparkierungskonzept Bahnhof Kloten vom 9. Oktober 2025 (vgl. Anhang). Das Konzept sieht die dezentral Anordnung von insgesamt 400 Veloabstellplätze um den Bahnhof Kloten vor. Im Bereich des Bahnhofs selbst, sollen 100 Abstellplätze bereitgestellt werden.

Szenario 1 – Mit Velorampe



Szenario 2 – Ohne Velorampe

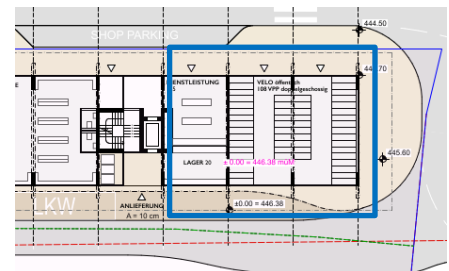


Abbildung 41 Szenario 1 und 2 Veloparkierung, Richtprojekt, 11.11.2025

Das Richtprojekt sieht – je nach Erstellung der Velounterführung – ca. 110 öffentliche Veloabstellplätze im EG oder aber im UG vor.

Spezialfahrräder

In der Projektierung sind zudem die Anforderungen von Spezialfahrrädern (z. B. E-Bikes, Veloanhänger, Cargo-Bikes, Kinderfahrräder) in angemessenem Masse und in Abstimmung mit der Lage sowie den weiteren Nutzungen zu berücksichtigen.

Abstellflächen für
Kinderwagen

Abstellräume und -flächen für Kinderwagen und Ähnliches (z. B. Trottinette) müssen möglichst gut zugänglich bereitgestellt werden. Aufgrund der beschränkten Platzverhältnisse, den im Zusammenhang mit dem Bahnhof zu erstellenden Erschliessungsanlagen und dem Bushof bestehen kaum Möglichkeiten, um spezielle Anforderungen (bspw. Verteilung Kurz- und Langzeitabstellplätze) zu berücksichtigen. Die abschliessende Verortung erfolgt im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens.

Art. 20
Mobilitätskonzept

Mit Art. 20 GPV wird die Reduktion der Autoabstellplätze mittels Mobilitätskonzept ermöglicht. Es werden die Mindestinhalte eines im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens zu erbringenden Konzepts festgehalten.

Mit dem Art. 20 Abs. 3 GPV wird lanciert, dass die Belastung des umliegenden Quartiers verhindern werden soll. Mittels Controlling werden die Wirkungen, das Mobilitätsverhalten der Bewohnerschaft / Beschäftigten und die Zielerreichung der Massnahmen des Mobilitätskonzepts überprüft. Die Massnahmen aus dem Mobilitätskonzept müssen zwingend eingehalten werden. Ist dem nicht der Fall, so ist das Mobilitätskonzept und die darin enthaltenen Massnahmen zu überprüfen.

Wird bei der Behebung von Missständen keine Einigkeit gefunden, kann die Grundeigentümerschaft auf die Umsetzung von im Mobilitätskonzept aufgeführten Massnahmen gemäss Art. 20 Abs. 2 lit. f GPV verpflichtet werden.

Eine Überprüfung und Überarbeitung des Mobilitätskonzepts sind ebenfalls angezeigt, sofern sich die Gegebenheiten betreffend der Mobilität und der Parkierung massgebend ändern. Dies Bedarf keine Anpassung des Gestaltungsplanes. Wird das Mobilitätskonzept aktualisiert, so gilt die jeweils aktuelle

Fassung als massgebend. Eine Anpassung des Mobilitätskonzepts ist durch die Baukommission der Stadt Kloten bewilligen zu lassen.

Das dem Gestaltungsplan zu Grunde liegende Richtprojekt sieht eine reduzierte Anzahl an Autoabstellplätze vor (22 Abstellplätze statt dem Minimum von 77 Abstellplätzen gemäss Parkplatzreglement). Die Machbarkeit der dafür notwendigen Reduktion inkl. einer möglichen Massnahmenpalette können dem im Anhang aufgeführten Mobilitätskonzept Stufe Gestaltungsplan entnommen werden.

Wird an der Reduktion der Autoabstellplätze festgehalten, ist im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens ein auf das jeweilige Bauprojekt abgestimmtes Mobilitätskonzept vorzulegen.

Art. 21
Bushof

Der Bushof, die Gebäude innerhalb des Baubereichs und die Anpassungen der Strassenführung bilden eine bauliche Einheit und sind daher zwingend aufeinander abzustimmen. Eine Etappierung des Bauvorhabens ist dabei zulässig.

Die grundsätzlichen Anforderungen an den Bushof sind zum aktuellen Kenntnisstand:

- ◆ Je Bahnhofseite sind 3 Haltekanten vorzusehen, wovon die vorderen Haltekanten jeweils "Gelenkbustauglich" sein müssen. Vordere Haltekante mit 18 m, hintere Haltekante (Doppelkante) 30 m.
- ◆ Zwischen den Haltebereichen der Busse (hintereinander) muss ein Abstand von mindestens 1 m eingehalten werden.
- ◆ Zwischen den beiden Haltekanten ist ein Abstand von mindestens 21 m einzuhalten. Eine Reduktion ist nur möglich, wenn die Befahrbarkeit nachgewiesen wird.
- ◆ Es ist eine lichte Höhe von mindestens 4.20 m zwischen Fahrbahn und Unterkant Decke inkl. aller Bauteile sicherzustellen.

Innerhalb des im Situationsplan bezeichneten Bereichs ist überhöhter, offener und grosszügiger Ankunftsbereich zu realisieren. Dieser Ankunftsbereich ist für die Adressierung wie auch die Funktionalität des Bushofs von grosser Bedeutung. Dieser stellt unter anderem die direkten Zugänge und Umsteigeverbindungen sicher.

Innerhalb des Bereichs sind Erschliessungsflächen für Wohn- und Gewerbenutzungen zulässig, sofern diese auf ein Minimum beschränkt werden. Ebenfalls zulässig sind mit dem Bushof in Verbindung stehende Bauten (z.B. Warteraum, Imbiss, Ticketautomat, Zu- und Aufgänge Personenunterführung) sowie untergeordnete kommerzielle Flächen (z.B. Kiosk, Imbiss). Im Bereich der Busvorfahrt und über der Lindenstrasse muss mindestens eine lichte Höhe von 4.20 m eingehalten werden.

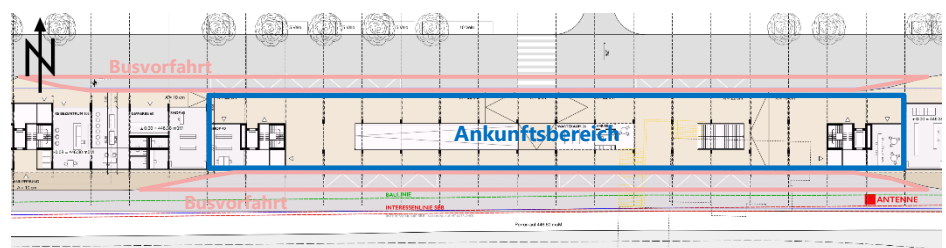


Abbildung 42 Ausschnitt Richtprojekt, 11.11.2025

Art. 22
Verkehrsregime /
Strassenprojekt

Im Situationsplan sind die geplanten Erdgeschossabgrenzungen (zurückversetzt) schematisch eingetragen. Die Rückversätze in den Erdgeschossen sind über das Richtprojekt gesichert. Diese werden jedoch nicht explizit definiert, damit auf das noch auszuarbeitende Strassenprojekt reagiert werden kann. Die Auskragungen in den Obergeschossen sind auf die Befahrbarkeit mit den Bussen abgestimmt.

Die geplanten Hochbauten inkl. dem Bushof überstellen teilweise die heutigen Strassengrenzen und können so die Gebrauchsfähigkeit dieser erschweren. Im Rahmen des Gestaltungsplans wurde die Machbarkeit des Strassenprojekts geprüft und nachgewiesen. Die Bauvorhaben und der Bushof inkl. Anpassung der Strassenführung bilden eine Einheit. Die Strassenführung ist anzupassen, da ansonsten der Bushof nicht angefahren werden kann. Im Sinne der Koordinationspflicht ist das Strassenprojekt parallel mit den Bauprojekten auszuarbeiten, zu publizieren, zu genehmigen und zu realisieren.

Mit dem Art. 22 wird sichergestellt, dass in der weiteren Projektierung die Gebrauchsfähigkeit zu jedem Zeitpunkt gewährleistet und berücksichtigt wird.

Bei der Lindenstrasse handelt es sich um eine Gemeindestrasse in der Kompetenz der Stadt Kloten. Durch die Festsetzung des Gestaltungsplans inkl. der Machbarkeitsstudie zum Strassenprojekt wird die Absicht zur Umgestaltung dieser klar kundgegeben. Nach der Schaffung der Planungssicherheit über den Gestaltungsplan können die weiteren Planungen vorangetrieben werden.

Gestaltungsplan ohne
Strassenprojekt

Das geplante Richtprojekt bildet eine sehr enge Einheit mit dem Strassenprojekt und ist schwer zu trennen.

Der im Gestaltungsplan definierte Baubereich inkl. den definierten Höhenbereichen ermöglichen, dass ein Bauvorhaben auch etappiert realisiert werden kann. Es wird so sichergestellt, dass die Gebrauchsfähigkeit zu keinem Zeitpunkt verhindert wird.

Durch Zulässigkeit einer Etappierung und der Schaffung eines Projektierungsspielraums (u.a. Baubereich und Rückversätze im Erdgeschoss) können Teile des Gestaltungsplans, so dass die Zentrumsfunktion wahrgenommen werden kann, unabhängig vom Strassenprojekt realisiert werden. Das folgende Schema zeigt die Bereiche auf, in welchen das Erdgeschoss die heutige Grundstücksgrenze überstellt.

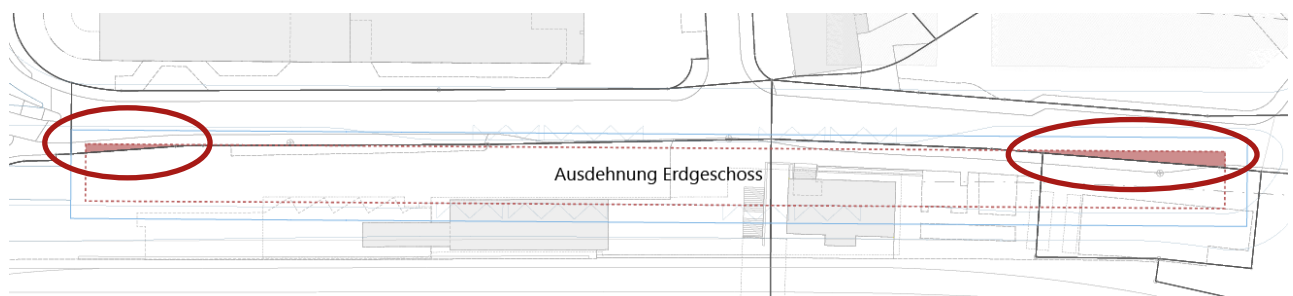


Abbildung 43 Schema Überlagerungen Erdgeschoss und heutige Strasse

Die Machbarkeitsstudie zum Strassenprojekt wie auch das Richtprojekt sind massgebende Grundlagen im Baubewilligungsverfahren.

Die getrennte Entwicklung ist nicht Priorität, da unter anderem die komplexen Schnittstellen (Strassenprojekt, Personenunterführung, Sanierung Lindenstrasse, Bushof, Bebauung) zwingend in der weiteren Projektierung aufeinander abzustimmen sind.

Der geplante Bushof, welcher auf die Anpassung der Lindenstrasse angewiesen ist, könnte unabhängig vom Gestaltungsplan auch im Rahmen des Strassenprojekts realisiert werden.

Seitens Grundeigentümerin ist voraussichtlich die Durchführung eines qualitätssichernden Verfahrens für die Erarbeitung des Bauprojekts vorgesehen. Dabei könnten explizit die Themen der Schnittstellen thematisiert und dann auch das koordinierte Verfahren zwischen Bauprojekt und Strassenprojekt durchgeführt werden.

Sollte das Strassenprojekt entgegen allen Erwartungen nicht oder stark abweichend umgesetzt werden, so bestünde im Rahmen der weiteren Projektierung genügend Spielraum, um im Erdgeschoss auf die geänderte Situation zu reagieren.

6.5 Umwelt

Art. 23 Lärm

Im Gestaltungsplanperimeter gilt die Empfindlichkeitsstufe (ES) III gemäss Art. 43 der Lärmschutzverordnung (LSV).

Gemäss beiliegendem Lärmgutachten können die IGW der ES III nicht an allen massgebenden Messpunkten eingehalten werden. Nach Art. 22 Abs. 2 USG darf die Baubewilligung bei einer Überschreitung der IGW dennoch erteilt werden, sofern;

- zur Be- und Entlüftung der lärmempfindlichen Räume eine kontrollierte Wohnraumlüftung installiert wird, und ein Kühlsystem vorhanden ist oder mindestens ein lärmempfindlicher Raum über ein Fenster verfügt, bei dem die Immissionsgrenzwerte eingehalten sind,
- mindestens die Hälfte der lärmempfindlichen Räume über ein Fenster verfügt, bei dem die Immissionsgrenzwerte eingehalten sind, oder
- mindestens ein lärmempfindlicher Raum über ein Fenster verfügt, bei dem die Immissionsgrenzwerte eingehalten sind, sowie ein privat nutzbarer Aussenraum zur Verfügung steht, bei dem die Immissionsgrenzwerte eingehalten.

Im Gestaltungsplan wird festgelegt, dass auch bei Überschreitung der IGW eine Mehrheit der Räume über ein Fenster verfügen muss, an welchem die Pegelwerte von 65 dB am Tag und 55 dB in der Nacht nicht überschritten werden (IGW ES III Tag / Nacht).

Dadurch soll im Rahmen der weiteren Projektierung ein entsprechender Anordnungs- und Gestaltungsspielraum gewahrt, gleichzeitig aber auch eine angemessene Wohnqualität gesichert werden.

Im Rahmen des Lärmgutachtens wurden auch die lärmtechnischen Auswirkungen der Parkieranlage überprüft. Die Lärmemissionen der Parkieranlage halten die Planungswerte ein. Die Parkieranlage ist bewilligungsfähig.

Zusammenfassend lässt sich demnach festhalten, dass mit den im Gestaltungsplan vorgesehenen Massnahmen hinsichtlich Lärm eine angemessene Wohnqualität geschaffen werden kann. Die im Gestaltungsplan definierten Anforderungen werden vollumfänglich eingehalten.

Art. 24
Oberflächenwasser

Massgebend für die Entwässerung ist der Generelle Entwässerungsplan der Stadt Kloten. Alle weiteren Massnahmen sind im Baubewilligungsverfahren zu prüfen.

Art. 25
Abfallsammelstellen

Um die Abfallentsorgung effizient zu gestalten, können gemeinschaftliche Einrichtungen erstellt werden. Die Art und Lage der gemeinschaftlichen Sammelstellen sind mit der Stadt Kloten abzusprechen, um die Ziele des Gestaltungsplans zu wahren (Einordnung, Zugänglichkeit, Bewirtschaftung).

Damit auch bei Unterflursammelstellen die Bewirtschaftung möglich bleibt, können Anlagen für Sammelstellen ausserhalb des Baubereichs oder des Gestaltungsplanperimeters erstellt werden, jedoch unter Absprache und Zustimmung der Baubehörde.

Art. 26
Energie

Das Gestaltungsplangebiet ist gemäss Energieplan dem Verbund V10 Steinacker und dem Eignungsgebiet Grundwasser, Aussenluft, Holz und Sonne zugeteilt. Es wird das Ziel verfolgt, ein thermisches Netz unter Nutzung von erneuerbaren Energien zu realisieren.

Die SBB verzichtet bei Neubauten konsequent auf fossile Wärmeträger wie Öl oder Gas (auch zu Spitzenlasten).

Da die bisherige Zielsetzung eines thermischen Netzes nicht / noch nicht umgesetzt werden konnte und sich die SBB selbst strenge Anforderungen hinsichtlich Wärmeversorgung auferlegt, wird in den GPV festgehalten, dass begründete Abweichungen zum Energieplan möglich sind.

Art. 27
Störfallvorsorge

Zur Risikoverminderung werden auf Basis des erstellten Risikoberichts (vgl. Anhang) Massnahmen, welche im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens anzugehen sind, im Gestaltungsplan verankert.

7 Mehrwertausgleich

Grundlagen

Die Kantone sind gemäss Art. 5 des Bundesgesetzes über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz, RPG) verpflichtet, einen angemessenen Ausgleich für erhebliche Vor- und Nachteile, die durch Planungen nach dem Raumplanungsgesetz entstehen, vorzusehen. Mit dieser Mehrwertabgabe soll ein Teil des planungsbedingten Mehrwerts abgeschöpft werden. Der Ertrag wird für Massnahmen der Raumplanung verwendet.

Mit der am 1. Mai 2014 in Kraft getretenen RPG-Revision wurden in Art. 5 Abs. 1^{bis} bis Abs. 1^{sexies} RPG Mindestvorgaben für die Mehrwertabschöpfung eingeführt. Die Umsetzung dieser Vorgaben obliegt den Kantonen.

Der Zürcher Kantonsrat verabschiedete am 28. Oktober 2019 das kantonale Mehrwertausgleichsgesetz (MAG), welches die bundesrechtlichen Vorgaben mit dem kantonalen Mehrwertausgleich umsetzt und zudem den Gemeinden die Möglichkeit einräumt, auch bei Um- und Aufzonungen eine kommunale Abgabe zu erheben. Die ausführende Mehrwertausgleichsverordnung (MAV) wurde am 30. September 2020 vom Regierungsrat erlassen. MAG und MAV regeln den Ausgleich von planungsbedingten Vorteilen bei Ein-, Um- und Aufzonungen und traten am 1. Januar 2021 in Kraft.

Mit Inkrafttreten des MAG erhalten die Gemeinden eine rechtliche Grundlage, um den kommunalen Mehrwertausgleich zu regeln. Das Gesetz enthält Bestimmungen zum kantonalen Mehrwertausgleich, zum kantonalen Mehrwertausgleichsfonds und zum kommunalen Mehrwertausgleich. Der kommunale Ausgleich von Planungsvorteilen kann gemäss MAG auf dem Wege einer Abgabenerhebung oder alternativ mit einem städtebaulichen Vertrag vereinbart werden. Das MAG legt dabei folgende Rahmenbedingungen fest:

Kantonaler Mehrwertausgleich: Bei Einzonungen sowie bei Umzonungen einer Zone für öffentliche Bauten wird eine kantonale Mehrwertabgabe von 20% des Mehrwertes erhoben.

Kommunaler Mehrwertausgleich: Der kommunale Mehrwertausgleich beschränkt sich auf den Mehrwert, der bei Auf- und Umzonungen und Gestaltungsplänen anfällt.

Der Gemeinderat Kloten (Legislative) ergänzte die Bauordnung der Stadt Kloten am 9. März 2021 wie folgt (Festsetzung):

Art. 4a Mehrwertabgabe

¹ Auf Planungsvorteilen, die durch Auf- oder Umzonungen entstehen, wird eine Mehrwertabgabe im Sinne von § 19 des Mehrwertausgleichsgesetzes (MAG) erhoben.

² Die Freifläche gemäss § 19 Abs. 2 MAG beträgt 1'200 m²

³ Die Mehrwertabgabe beträgt 25% des um Fr. 100'000 gekürzten Mehrwerts.

Art. 4b Erträge

Die Erträge aus den Mehrwertabgaben fliessen in den kommunalen Mehrwertausgleichsfonds und werden nach Massgabe des Fondsreglements verwendet.

Abbildung 44 Ausschnitt Bauordnung Stadt Kloten, Mehrwertabgabe

Die Teilrevision der Bau- und Zonenordnung zum kommunalen Mehrwertausgleich trat am 17. September 2021 in Kraft. Der Stadtrat hat daraufhin die "Verordnung zum kommunalen Mehrwertausgleichsfonds" ausgearbeitet. Der Gemeinderat hat die Verordnung am 5. April 2022 genehmigt. Die Verordnung regelt die Verwaltung und Verwendung der Fondsmittel sowie das Verfahren für die Ausrichtung von Beiträgen.

Öffentlicher Gestaltungsplan

Mit dem öffentlichen Gestaltungsplan "SBB-Areal" erhöht sich die bauliche Ausnützung. Der Gestaltungsplan untersteht der kommunalen Mehrwertabgabe.

Mehrwert

Der Mehrwert ist die Differenz zwischen den ermittelten Verkehrswerten eines Grundstücks ohne und mit Planungsmassnahme (§ 3 Abs. 1 MAG).

Die Stadt Kloten hat anhand der dynamischen Residualwertmethode (DCF-Methode) eine kommunale Mehrwertprognose für das Gestaltungsplangebiet "SBB-Areal" erstellt. Auf die Berechnung anhand des kantonalen Landpreismodells wurde verzichtet, da die Vorschriften gemäss öffentlichem Gestaltungsplan im Landpreismodell nicht angemessen hätten berücksichtigt werden können.

Die Berechnung der zu leistenden Mehrwertabgabe kann der beiliegenden Mehrwertermittlung zum öffentlichen Gestaltungsplan entnommen werden. Die Mehrwertabgabe wird mit einem städtebaulichen Vertrag geregelt.

Das weitere Verfahren richtet sich nach Ziffer C der Mehrwertausgleichsverordnung.

8 Auswirkungen und Würdigung Gestaltungsplan

8.1 Allgemein

Würdigung

Der Gestaltungsplan "SBB-Areal" schafft die bau- und planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Realisierung einer städtebaulich und architektonisch qualitativ überdurchschnittlichen Zentrumsüberbauung. Gestützt auf das aus einem Konkurrenzverfahren resultierende Richtprojekt wurden die zentralen Eckwerte im Gestaltungsplan festgeschrieben, um so die erarbeiteten Qualitäten für die Umsetzung sicherzustellen.

Durch den Gestaltungsplan wird sichergestellt, dass an der zentralen Lage eine den übergeordneten Vorgaben entsprechende Nutzungsdichte geschaffen wird und die Voraussetzungen für die Realisierung des neuen Bushofs gegeben sind. Mit den Überbauungen wird ein wertvoller Beitrag zur Innentwicklung geleistet und ein attraktives Angebot von Wohnraum im Stadtzentrum geschaffen.

Das an zentraler Lage gelegenen und bestens mit den öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossenen Gestaltungsplangebiet wird nachverdichtet und zu einer kompakten Siedlungseinheit mit hoher Siedlungsqualität geformt. Der Zentrums Lage entsprechend wird mit den vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten innerhalb des Gestaltungsplangebiets das soziale, wirtschaftliche und kulturelle Leben gefördert. Wohn- und Arbeitsstätten werden einander durch Mischnutzungen mit Vorgaben zu publikumsorientierten Nutzungen zweckmässig zugeordnet. Die mit dem Gestaltungsplan mögliche Überbauung ordnen sich dank spezifischen gestalterischen Vorschriften gut ein. Mit der insgesamt hohen baulichen Dichte entspricht der Gestaltungsplan der Zielsetzung des Raumplanungsgesetzes (RPG), wonach der Boden haushälterisch genutzt werden soll.

8.2 Einordnung in die regionalen Dichtevorgaben

Köpfe pro Hektare
(Nutzungsdichten)

Die Stadt Kloten beabsichtigt den Stadtraum rund um den Bahnhof in den kommenden Jahren zu verdichten. In den Erdgeschossen sollen publikumsorientierte Nutzungen angeordnet werden, die Obergeschosse sollen zu Wohnzwecken genutzt werden.

Im Rahmen des Studienauftrags wurde von den Teams eine Auseinandersetzung mit der Nutzungs- und Bebauungsdichte gefordert. Es wurde so ein Siegerprojekt erkoren, welches eine adäquate Antwort zur städtebaulich verträglichen Dichte lieferte.

Der Gestaltungsplan leistet einen zentralen Beitrag zur Erreichung der hohen Nutzungsdichte. Durch die hervorragende Lage im Zentrum der Stadt Kloten wie auch der unmittelbaren Lage am Bahnhof Kloten ist es zweckmässig, wenn das Gebiet Bahnhof Nord eine erhöhte Nutzungsdichte im Vergleich zu den umliegenden Gebieten aufweist.

Als Orientierungshilfe sind die umliegenden Planungen mit deren Dichte aufgeführt, was eine Auseinandersetzung im Gesamtkontext zulässt. Einzelne Gestaltungspläne weisen heute eine eher zu tiefe Dichte auf, um die Zielwerte der regionalen Nutzungsdichten zu erreichen. Somit ist es umso wichtiger, dass im Bahnhofgebiet das Potential zur Kompensation genutzt wird.

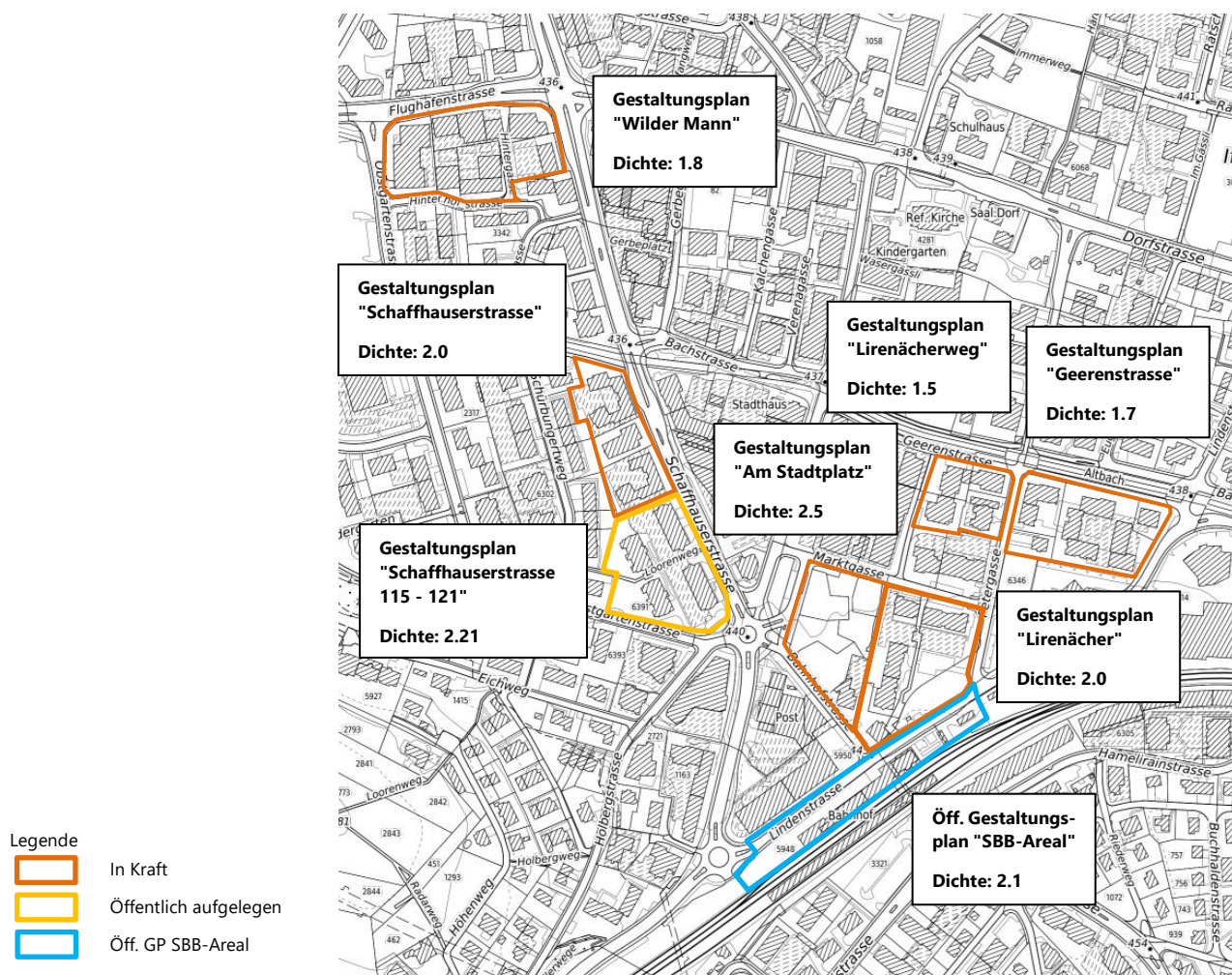


Abbildung 45 Orientierungshilfe Dichte der umliegenden Planungen

Auf Basis der Wohn- und Gewerbeflächen gemäss Richtprojekt werden im Gestaltungsplangebiet Kapazitäten für ca. 30 Beschäftigte und 135 Einwohner geschaffen.

Gesamtfläche Wohnnutzung	Wohnfläche pro Einwohner	Einwohner gesamt
6'759 m ²	50 m ²	ca. 135
Gesamtfläche Gewerbenutzung	Fläche pro Beschäftigte	Beschäftigte gesamt
3'080 m ²	100 m ² *	ca. 30

Total Köpfe Gestaltungsplangebiet **ca. 165**

* Annahme Mischung gem. Richtprojekt (Dienstleistung / Detailhandel / Büro)

	Total Einwohner + Beschäftigte Gestaltungsplangebiet	ca. 165
Bauzone	Massgebliche Grundstücksfläche	4'599 m ²
	Zuschlag 10 % der massgeblichen Grundstücksfläche für Erschliessungsflächen	460 m ²
Einwohner + Beschäftigte / ha Bauzonen		ca. 326

Auf Basis des Richtprojekts und unter Berücksichtigung der Berechnungsweise gemäss dem Leitfaden Nutzungsdichten der ZPG vom 17. November 2022 ergibt sich für das Gestaltungsplangebiet eine Nutzungsdichte von ca. 326 K (Einwohner + Beschäftigte) /ha Bauzonen. Damit wird die gemäss regionalem Richtplan angestrebte "Hohe Nutzungsdichte" von 150 bis 300 K / ha Bauzone überschritten. Diese Überschreitung ist insbesondere auf die geringe massgebliche Grundstücksfläche zurückzuführen. Die Nutzungsdichte des Gestaltungsplanes kommt in der regionalen Dichtestufe mit "Sehr hoher Nutzungsdichte" von über 300 K / ha Bauzone zu liegen.

Die Festlegung der regionale Nutzungsdichte-Vorgaben wurde im Rahmen des Regio-ROKs im Massstab der Landeskarte und der kantonalen Hektarstatistik schematisch konzipiert. Für die einzelnen Zonenabgrenzungen und Dichteziffern besteht deshalb ein erheblicher Anordnungsspielraum, wenn gesamthaft der Nachweis der Dichtestufenziele vorliegt. Kleinräumig um eine Stufe höhere Nutzungsdichten als gemäss regionalem Richtplan vorgesehen sind demnach möglich, insofern das regionale Dichteziel gesamthaft eingehalten wird.

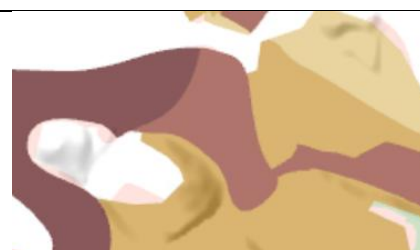
Legende

Regional
 Sehr hohe Nutzungsdichte
 Hohe Nutzungsdichte
 Mittlere Nutzungsdichte
 Geringe Nutzungsdichte

Betrachtungsgebiet



Regionale Dichtevorgaben



Um die durch den Gestaltungsplan entstehende, kleinräumige Überschreitung der regionalen Dichteziele in den Gesamtkontext der regionalen Vorgaben zu setzen wurde eine Dichteanalyse durchgeführt. Der massgebende Betrachtungsperimeter stützt sich auf die schematisch festgelegten Abgrenzung der regionalen Vorgabe "Hohe Nutzungsdichte" und umfasst inkl. Groberschliessung eine Bauzonenfläche von ca. 34 ha.

AG = Ausbaugrad
K = Einwohner und Beschäftigte

	Betrachtungsgebiet	K	K/ha
Bestand	34 ha	8175	240
AG 80 % *	34 ha	9347	275
AG 80 % + GP	34 ha	9512	280

* inkl. öff. aufgelegener Gestaltungspläne innerhalb Betrachtungsgebiet

In einer gesamtheitlichen Betrachtung lässt sich feststellen, dass die regionalen Dichtevorgaben der "Hohen Nutzungsdichte", trotz punktueller Überschreitung durch den Gestaltungsplan, im Gesamtkontext mit 280 K/ha eingehalten sind.

Die Überschreitung der vorgegeben regionalen Nutzungsdichte begründet sich zudem weiter aufgrund der folgenden Fakten:

- ◆ Gemäss regionalem Richtplan ist der Gestaltungsplanperimeter dem Eignungsgebiet für Hochhäuser zugewiesen. Eine Zuteilung zu einem solchen Gebiet impliziert im Grundsatz die Eignung für eine Höhere Nutzungsdichte resp. die kleinräumige Überschreitung der regionalen Zieldichten.

- ◆ Das Gebiet umfasst den Bahnhof Kloten und liegt dementsprechend an einer sehr gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossenen Lage. Wochentags zu Stosszeiten verkehren jeweils 17 Busse und 4 Züge pro Stunde. Im Rahmen des Gestaltungsplanes wird zudem eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung (Reduktion der Abstellplätze für Motorfahrzeuge / Mobilitätskonzept) sichergestellt.
- ◆ Gemäss Stadtentwicklungskonzept aus dem Jahr 2011 wird das Gestaltungsplangebiet dem Ansatz "Zentrum stärken, verbessern, verdichten" zugeteilt. Auch im Stadtentwicklungskonzept der Revisionsvorlage, welche durch die Stimmbewölkerung am 24. November 2024 abgelehnt wurde, ist das Gebiet dem Ansatz "Stadtstruktur transformieren" zugewiesen. Die vorgesehene Entwicklung ordnet sich dementsprechend in den Gesamtkontext der Ortsplanung ein.

8.3 Nachweis nach Art. 24 Abs. 3 USG

Gemäss Kapitel 3.9 ist aufgrund von herrschenden Immissionsgrenzwertüberschreitungen nachzuweisen, dass die Anforderungen gemäss Art. 24 Abs. 3 USG kumulativ erfüllt werden können. Der vorliegende Nachweis erfolgt entlang der "Übersicht zur Umsetzung von Art. 24 USG und Art. 29 LSV", welche am 1. April 2026 durch die Baudirektion publiziert wurde.

Überwiegendes Interesse

Art. 24 Abs. 3 lit. a USG

Können die Immissionsgrenzwerte nicht eingehalten werden, so dürfen entsprechende Änderungen dennoch beschlossen werden, sofern daran ein überwiegendes Interesse zur Siedlungsentwicklung nach innen besteht.

Nachweis

Gemäss Raumordnungskonzept des kantonalen Richtplans liegt das Gestaltungsplangebiet im Handlungsraum "Stadtlandschaft", welcher zusammen mit dem Handlungsraum "urbane Wohnlandschaften" künftig mindestens 80 % des Bevölkerungswachstum aufnehmen soll (vgl. Kapitel 3.1).

Gemäss kantonalem Richtplan ist der Gestaltungsplanperimeter als Zentrumsgebiet deklariert. In Zentrumsgebieten sollen dichte Siedlungsteile mit hoher Siedlungsqualität erhalten bleiben bzw. neu geschaffen werden. Die baulichen Dichten sind, angepasst an die örtlichen Gegebenheiten festzulegen (vgl. Kapitel 3.1).

Das Gestaltungsplangebiet wird im Zielbild 2030 und dem RegioROK 2017 des regionalen Richtplans der hohen Nutzungsdichte zugeordnet (150 – 300 K / ha Bauzone). Der Bereich wird zudem als Eignungsgebiet für Hochhäuser ausgewiesen sowie im Gebiet mit hoher baulicher Dichte (vgl. Kapitel 3.2).

Gemäss dem Stadtentwicklungskonzept aus dem Jahr 2011 soll im Bereich des Gestaltungsplangebiets Stadtreparatur betrieben werden. Diese umfasst eine Stärkung des Zentrums sowie eine Verdichtung (vgl. Kapitel 3.4).

Fazit

Die übergeordneten, wie auch die kommunalen Planungsinstrumente ordnen dem Gestaltungsplanperimeter ein überwiegendes Interesse zur Siedlungsentwicklung nach innen zu. Die Anforderungen gemäss Art. 24 Abs. 3 lit. a USG sind eingehalten.

Zugänglicher Freiraum

Art. 24 Abs. 3 lit. b USG

Können die Immissionsgrenzwerte nicht eingehalten werden, so dürfen entsprechende Änderungen dennoch beschlossen werden, sofern innerhalb der Bauzone oder in deren Nähe ein der Dichte und Nutzungsart der Zone entsprechender und für die betroffene Bevölkerung zugänglicher Freiraum vorhanden ist, welcher der Erholung dient.

Nachweis

Von der IGW-Überschreitung betroffen sind die der Lindenstrasse zugewandten Bereiche der Wohnnutzungen in den 2. bis 6. Obergeschossen.

Legende

-  Immissionsgrenzwert ES III eingehalten
-  Immissionsgrenzwert ES III überschritten

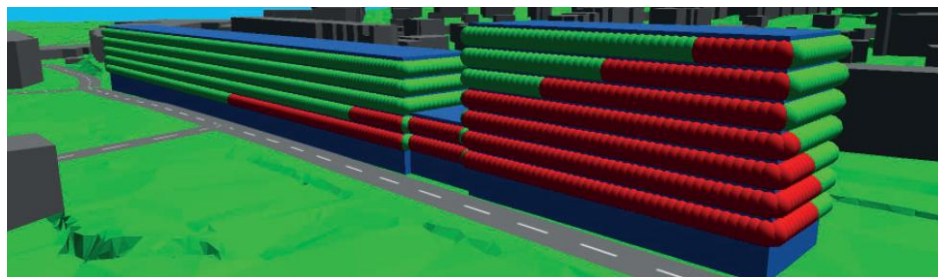


Abbildung 46 Ausschnitt Lärmgutachten vom 19. Juni 2026

Gemäss Wohnungsspiegel zum Richtprojekt (vgl. Anhang zum Planungsbericht nach Art. 47 RPV) sind insgesamt 86 Wohnungen vorgesehen. Die Gesamtfläche Wohnnutzung beläuft sich auf 6'759 m². Bei einem pro Kopf Verbrauch von 50 m² pro Person bietet der Gestaltungsplan Raum für ca. 134 Einwohner.

Aufgrund der Lage und der geplanten Nutzungen können innerhalb des Gestaltungsplanperimeters keine sinnvolle bzw. attraktiven Erholungsflächen ausgewiesen werden, welche die massgebenden Immissionsgrenzwerte einhalten.

Legende

-  Gestaltungsplanperimeter
-  Öff. zugängliche Grünräume
-  Stadtplätze / Ortskerne
-  Landschaftlicher Park
-  Wohnfreiräume
-  Waldrandpark
-  Stadtwald
-  Stadtplätze
-  Zentrumsbereiche



Abbildung 47 Ausschnitt Freiraumkonzept Stadt Kloten, Zukunftsplan / Konzeptplan

Im Kontext des Gestaltungsplanes zeigt sich, dass mit dem "Hohlberg" (1) ein landschaftlicher Park in Gehdistanz von ca. 450 m liegt. Ebenfalls innerhalb von ca. 350 m Gehdistanz liegt der Stadtpark (2). Der Stadtplatz (3) liegt in einer Gehdistanz von 200 m. Auch der südlich gelegene Stadtwald (4) ist in ca. 400 m erreichbar.

Alle Flächen sind öffentlich zugänglich, genügend gross und in den kommunalen Planungsinstrumenten langfristig gesichert.

Die Einhaltung der massgebenden IGW wurde nicht vertieft überprüft. Alle Freiräume befinden sich abseits von stark befahrenen Strassen. Die Freiräume liegen im Übergangsbereich und / oder ausserhalb der Abgrenzungslinie Lärm gemäss kantonalem Richtplan. Grundsätzlich ist somit hinsichtlich Fluglärm auch langfristig nicht mit einer Überschreitung der Immissionsgrenzwerte ES II Wohnen gemäss LSV zu rechnen.

Die hindernisfreie Zugänglichkeit wurde nicht vertieft überprüft. Da es sich jedoch um öffentlichen Räume handelt, ist davon auszugehen, dass im Sinne des Bundesgesetzes über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (BehiG) eine hindernisfreie Zugänglichkeit gegeben ist.

Die Freiräume ermöglichen verschiedene Erholungsformen. Der Stadtpark stellt grosszügige Spiel- und Bewegungsflächen bereit. Auf dem Stadtplatz stehen der Betroffenen Bevölkerung grosse Freiflächen zur Nutzung offen. Zudem ermöglicht die vorhandene Möblierung ein Verweilen, Begegnen und Kommunizieren. Im Gegensatz dazu stellen die Freiräume auf dem Hohlberg und der Stadtwald Rückzugs- und Entschleunigungsorte, abseits der eigentlichen Siedlungsflächen bereit.

Fazit

Für die von der IGW-Überschreitung betroffene Bevölkerung bestehen genügend grosse Freiräume mit Erholungseignung in Gehdistanz. In den hervorgehobenen Freiräumen können alle Erholungsformen (Spiel und Bewegung, Entschleunigung und Rückzug, Begegnung und Kommunikation) abgedeckt werden. Die Freiräume sind für die betroffene Bevölkerung zugänglich und voraussichtlich hindernisfrei. Die Anforderungen gemäss Art. 24 Abs. 3 lit. b USG sind eingehalten.

Massnahmen für eine akustisch angemessene Wohnqualität

Art. 24 Abs. 3 lit. c USG

Können die Immissionsgrenzwerte nicht eingehalten werden, so dürfen entsprechende Änderungen dennoch beschlossen werden, sofern Massnahmen, insbesondere bei Strassenverkehrsanlagen sowie bei Gebäuden und deren Umfeld, festgelegt werden, die in akustischer Hinsicht zu einer angemessenen Wohnqualität beitragen.

Nachweis - Massnahmen ausserhalb
Gestaltungsplanperimeter

Der vorliegende Gestaltungsplan kann grundsätzlich keinen direkten Einfluss auf die Lindenstrasse nehmen.

Zur Reduktion der Strassenlärmbelastung wurde auf der Lindenstrasse Tempo 30 rechtskräftig verfügt.

Im Zusammenhang mit der Umsetzung des Gestaltungsplanes wird auch eine Neugestaltung / Umgestaltung der Lindenstrasse im massgebenden Bereich

Nachweis - Massnahmen innerhalb
Gestaltungsplanperimeter

angestrebt. Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass in diesem Zuge weiterführende Massnahmen an der Quelle getroffen werden (u.a. Lärmflüsterbelag).

Der vorliegende Gestaltungsplan sichert, dass im Sinne einer guten Wohnqualität die Mehrheit aller Räume über ein Fenster verfügen muss, an welchem die Pegelwerte von 65 dB am Tag und 55 dB in der Nacht nicht überschritten werden (IGW ES III Tag / Nacht). Gegenüber den grundsätzlichen Anforderungen bei Bauvorhaben mit IGW-Überschreitung (vgl. Art. 22 Abs. 2 USG) handelt es sich dabei um eine Verschärfung. Dadurch soll im Rahmen der weiteren Projektierung ein entsprechender Anordnungs- und Gestaltungsspielraum gewahrt, gleichzeitig aber auch eine gute Wohnqualität gesichert werden. Gemäss Lärmgutachten (vgl. Anhang) hält das Richtprojekt die entsprechenden Anforderungen ein.

Fazit

Im direkten Umfeld des Gestaltungsplanes sowie im Rahmen des Gestaltungsplanes selbst werden Massnahmen für eine akustisch angemessene Wohnqualität getroffen. Die Anforderungen gemäss Art. 24 Abs. 3 lit. c USG sind eingehalten.

9 Anpassungen aufgrund der kantonalen Vorprüfung

Die Rückmeldungen aus der 2. kantonalen Vorprüfung vom 21. Januar 2021 wurden in der Überarbeitung der Unterlagen wie folgt berücksichtigt:

Situationsplan

Festsetzungsinhalte

Rückmeldung

Jeder Festsetzungsinhalt in der Legende ist in einer eigenen Vorschrift zu regeln.

Umgang mit Rückmeldung

Die Legende wurde mit Verweisen auf die jeweiligen Artikel in den Vorschriften versehen. Bisher unklare resp. über mehrere Vorschriften definierte Festsetzungsinhalte wurden entsprechend bereinigt.

Baubereiche

Rückmeldung

Es sind alle Baubereich in der Legende aufzuführen und deren Nummerierung auf den Situationsplan und die Vorschriften abzustimmen.

Berücksichtigung in Überarbeitung

Die Baubereiche wurden im Sinne einer besseren Lesbarkeit zusammengefasst. Die Abstufung erfolgt neu mittels unterschiedlichen Höhenbereichen.

Kreisel Schaffhauser-/Lindenstrasse

Rückmeldung

Der Kreisel Schaffhauser-/Lindenstrasse ist heute an der Kapazitätsgrenze. Um weitere Belastungen zu minimieren, wird empfohlen, die Wegfahrt aus den östlichen Baubereichen über die Lindenstrasse zu führen.

Berücksichtigung in der Überarbeitung

Im Rahmen des Gestaltungsplanes wird festgelegt, dass die maximal zulässige Anzahl an Abstellplätze dem Minimum gemäss Parkplatzreglement der Stadt Kloten entspricht.

Das vorliegende Richtprojekt sieht zudem vor, mittels Mobilitätskonzept eine reduzierte, der Bahnhofslage entsprechende Anzahl an Autoabstellplätzen zu erstellen (Reduktion auf ca. 20 Abstellplätze). Die dadurch resultierende Mehrbelastung kann als zu vernachlässigend beurteilt werden. Die Erstellung einer zusätzlichen, separaten Einstellhalle für den östlichen Bereich des Gestaltungsplanes erscheint unverhältnismässig.

Eine Simulation der Kreiselsituation hat zudem ergeben, dass der Kreisel (unter Berücksichtigung von Ein- und Ausfahrten zum SBB-Areal) über eine Qualitätsstufe-Verkehr B verfügt. Die Rückmeldung wurde nicht berücksichtigt.

Vorschriften

Unterirdische Gebäude

Rückmeldung

Es ist zu überprüfen, ob es zweckmässig ist, an den Bestimmungen zur Zulässigkeit von unterirdischen Gebäuden (bisher im gesamten Perimeter zulässig) festzuhalten und dadurch eine Unterbauung von Strassenflächen zu ermöglichen.

Berücksichtigung in Überarbeitung

Grundsätzlich liegt eine Unterbauung des künftigen Verlaufs der Lindenstrasse nicht im Interesse der Stadt. Der Gestaltungsplan soll im weiteren Verlauf der Planung jedoch möglichst viel Flexibilität ermöglichen. Auf die separate Festlegung eines Baubereichs für unterirdische Gebäude wird daher verzichtet.

Vordächer

Rückmeldung

In Art. 8 erster Spiegelstrich ist der den Ausnahmegegenstand der Vordächer umschreibende Begriff "übliche" aufgrund seiner Unbestimmtheit zu streichen. Alternativ ist das Ausmass resp. die Grösse eines üblichen Vordachs zu regeln.

Berücksichtigung in Überarbeitung

In den Vorschriften wurde ein entsprechendes Ausmass eines üblichen Vordachs definiert.

Nutzweise / Gewerbeanteile

Rückmeldung

Die Regelung, dass freie Gewerbeanteile in andere Baubereiche und / oder den privaten Gestaltungsplan "Lirenächer" transferiert werden können, ist zu streichen. Ein solcher Transfer wird als nicht durchsetzbar beurteilt.

Berücksichtigung in der Überarbeitung

Die Regelung wurde entsprechend angepasst.

Etappierung

Rückmeldung

Bisher wird geregelt, dass eine Etappierung innerhalb der Baubereiche nicht zulässig ist. Dafür fehlt es im Rahmen des öffentlichen Gestaltungsplanes an rechtlichen Grundlagen. Die Vorschrift ist zu streichen.

Berücksichtigung in der Überarbeitung

Die Vorschrift wurde gestrichen.

Reduktion Abstellplätze

Rückmeldung

Die im Rahmen des Gestaltungsplanes vorgesehenen Vorschriften zur Reduktion des Normbedarfs an Abstellplätzen ist unmissverständlich zu formulieren.

Berücksichtigung in der Überarbeitung

Im Rahmen der Überarbeitung des Gestaltungsplanes wurden die Vorschriften zur Parkierung ganzheitlich überarbeitet. Neu ist die Reduktion mittels Mobilitätskonzept vorgesehen.

Veloabstellplätze, Nachweis
Baubewilligungsverfahren

Rückmeldung

In den Bestimmungen zu den Veloabstellplätzen ist zu ergänzen, dass nicht nur die öffentlichen Abstellplätze, sondern auch die weiteren resp. für die Wohn- und Gewerbenutzung notwendigen Abstellplätze im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens nachzuweisen sind.

Berücksichtigung in der Überarbeitung

Die Vorschriften wurden entsprechend konkretisiert.

Veloabstellplätze, Anrechenbarkeit
Keller

Rückmeldung

Die Bestimmung wonach bei Kellern ab einer Grösse von 8 m², je 2 m² über 8 m² ein Fahrradabstellplatz angerechnet werden kann, ist zu streichen.

Berücksichtigung in der Überarbeitung

Die Vorschrift wurde gestrichen.

Ankunftsbereich Busbahnhof

Rückmeldung

Die Vorschrift, welche festhält, dass Erschliessungsflächen innerhalb des Ankunftsbereichs gemäss Situationsplan auf ein Minimum zu beschränken ist, ist zu konkretisieren. Es ist unmissverständlich festzuhalten, dass es sich hierbei um Erschliessungsflächen der Wohn- und Gewerbenutzungen und nicht um die Erschliessungsflächen des Bus- und Bahnverkehrs handelt.

Berücksichtigung in der Überarbeitung

Die Vorschrift wurde entsprechend konkretisiert.

Möglichkeit einer unabhängigen
Entwicklung

Rückmeldung

Es ist der Nachweis zu erbringen, dass es sich beim Gestaltungsplan nicht um eine Phantomplanung handelt. Demgemäss ist mit dem Gestaltungsplandossier aufzuzeigen, wie sich eine zweckmässige Überbauung ohne Strassenbauprojekt realisieren lässt und den Anforderungen des kantonalen Zentrumsgebiets gerecht wird.

Berücksichtigung in der Überarbeitung

Im Planungsbericht wird erläutert, dass der Gestaltungsplan resp. das Richtprojekt in Teilen auch ohne das Strassenprojekt umgesetzt werden kann. Den Anforderungen des kantonalen Zentrumsgebiets wird dementsprechend Rechnung getragen. Weiterhin gilt jedoch, dass die getrennte Entwicklung nicht Priorität ist.

Rückmeldung

Für jegliche Festlegungsinhalte des Gestaltungsplanes ist der Nachweis der Realisierbarkeit ohne Strassenbauprojekt zu erbringen. Sofern dies nicht belegt werden kann, sind die Inhalte als Orientierungsinhalt darzustellen und bei Bedarf im Strassenprojekt zu sichern.

Berücksichtigung in der Überarbeitung

Im Planungsbericht wird erläutert, dass der Gestaltungsplan resp. das Richtprojekt in Teilen auch ohne das Strassenprojekt umgesetzt werden kann. Dies wird bei den Festlegungsinhalten entsprechend berücksichtigt.

Sicherstellung Gebrauchsfähigkeit der
Strasse

Rückmeldung

In den Vorschriften ist zu ergänzen, dass die Gebrauchsfähigkeit der Strasse nicht nur in Bezug auf die Erdgeschosse zu gewährleisten ist, sondern auch weitere Gestaltungsplanfestlegungen von Relevanz sind. Es ist zu konkretisieren, dass jegliche Festsetzungsinhalte des Gestaltungsplanes die Gebrauchsfähigkeit der Strasse in der heutigen und geplanten Situation gewährleisten müssen.

Berücksichtigung der Überarbeitung

Die Vorschrift wurde entsprechend konkretisiert.

Verbindlichkeit Richtprojekt und
Machbarkeitsstudie

Rückmeldung

Zur Schaffung von Rechtssicherheit im Baubewilligungsverfahren ist die Verbindlichkeit von Richtprojekt und Machbarkeitsstudie zu präzisieren.

Berücksichtigung der Überarbeitung

Die Vorschrift wurde entsprechend konkretisiert.

Planungsbericht nach Art. 47 RPV

Nummerierungen Vorschriften /
Bericht

Rückmeldung

Im Planungsbericht sind die Nummerierungen zu überprüfen und wo nötig anzupassen.

Berücksichtigung in Überarbeitung

Der Planungsbericht wurde entsprechend überarbeitet.

10 Anhang

Siehe separates Dokument zum Planungsbericht.

- 1 Richtprojekt, Städtebauliche Entwicklung "Bahnhof Nord" Kloten, Buchner Bründler Architekten AG, 11. November 2025
- 2 Machbarkeitsstudie Lindenstrasse / Bahnhof Nord, Kloten, Gossweiler Ingenieure AG, 14. November 2025
- 3 Lärmgutachten, Ingenieurbüro Andreas Suter, 19. Juni 2026
- 4 Mobilitätskonzept Gestaltungsplan Bahnhof Nord, Kloten, Gossweiler Ingenieure AG, Entwurf vom 28. November 2025
- 5 Ergebnisse der geologisch-hydrogeologischen Untersuchungen Jäckli Geologie, Zürich, 22. Dezember 2015
- 6 Gestaltungsplan Bahnhof Nord Kloten, Koordination Raumplanung und Störfallvorsorge, EBP Schweiz AG, 16. Januar 2025
- 7 Veloparkierungskonzept Bahnhof Kloten, Stadt Kloten, 9. Oktober 2025
- 8 Bushof Kloten, Ergebnisbericht Variantenstudium und Verkehrskonzept, ewp AG Effretikon, 18. September 2015
- 9 Zielbildstudie Geleise- und Perronanlagen SBB, 10. Mai 2021
- 10 Simulation Kreisel Schaffhauser-/ Lindenstrasse, Gossweiler Ingenieure AG, 10. Juli 2025
- 11 Mehrwertermittlung SBB-Areal, Stadt Kloten, 18. August 2025