
Specogna Immobilien AG
Kloten

Mobilitätskonzept Gwärfihölzli

Bericht

Zürich, 27. September 2022 revidiert am 27. April 2023



Impressum

Auftraggeber	Specogna Immobilien AG
Auftragnehmer	ewp AG
Sparte	Raum und Mobilität
Team	Verkehrsplanung
Teamleitung	Thomas Aellig Telefon 044 283 83 60 Direktwahl 052 354 21 96 thomas.aellig@ewp.ch
Projektteam	Thomas Aellig (Projektleiter) Jeffrey Seiler (Sachbearbeitung)
Auftragsnummer	4000991
Version	2.0

\\ewp-
eff.lok\projekte\Archiv\R_M\6_Private\Architekten_Partner\4000991_Mobilitaetskonzept_Gwaerfihoelzli_Kloten\07_Berichte\23
0427_Bericht_Mobilitaetskonzept_Gwarrfihoelzli.docx

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	4
1.1	Ausgangslage	4
1.2	Auftrag und Projektziel	4
1.3	Grundlagen	5
2	Situationsanalyse	6
2.1	Projektbeschrieb Gwärfihölzli	6
2.2	Einbindung in die Verkehrsnetze	9
2.3	Fazit «Einbindung in die Verkehrsnetze»	10
3	Verkehrliches Mengengerüst	11
3.1	Autoabstellplätze	11
3.2	Motorradabstellplätze	13
3.3	Veloabstellplätze	13
4	Begründung Reduktion / Abweichung Pflichtparkplätze	14
5	Abschätzung spezifisches Verkehrsaufkommen	15
6	Verbindliche Massnahmen	16
7	Monitoring / Controlling	17
8	Fazit Mobilitätskonzept	18

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

2021 lancierte die Specogna Immobilien AG unter der Organisation der Gossweiler Ingenieure AG ein Wettbewerb für eine neue Überbauung mit Mischnutzung auf dem Grundstück Nr. 4571 in Kloten. Dieser Wettbewerb wurde einstimmig vom Architekturbüro Ramser Schmid Architekten und KOLB Landschaftsarchitektur gewonnen. Sie überzeugten die Jury mit einem Projekt, welches mit den drei artverwandten Bauvolumen und dessen feingliedrigen sowie präzisen städtebaulichen Kompositionen punkten konnte. Auch die Grundrisse sind hinsichtlich der Aufteilung, der Ausrichtung und dessen Reaktion zum Lärm sehr überzeugend. Die Architekten haben auf Basis des Wettbewerbs nun das Richtprojekt erarbeitet. Im Unterschied zum Wettbewerb kann aber beim Projekt nur noch ein Untergeschoss erstellt werden. Das Gebiet liegt gemäss der Grundwasserkarte des Kantons Zürich im Mittelwasserstand. Um die Planungssicherheit zu erhöhen und der Bodeneingriff auf das Minimum zu reduzieren wurde auf ein 2. Untergeschoss verzichtet. Im Untergeschoss sind 60 Abstellplätze vorgesehen. Die erforderliche Anzahl an Abstellplätzen aus dem Parkplatzreglement der Stadt Kloten (129 Abstellplätze) können somit nicht erreicht werden. Im Kapitel 3 wird dies entsprechend aufgezeigt. Daher ist ein Mobilitätskonzept mit den auf das Projekt abgestimmten Massnahmen zu erstellen und zusätzlich in den Gestaltungsplan-Vorschriften zu verankern. Daraufhin hat die Specogna Immobilien AG ewp AG mit der Erarbeitung des nun vorliegenden Mobilitätskonzeptes beauftragt.

Der Wettbewerb der Specogna Immobilien AG hatte zum Ziel, eine qualitative und hochstehende Entwicklung einer Mischnutzung zu ermöglichen. Dafür soll mithilfe eines Richtprojekts der öffentliche Gestaltungsplan "Gwärfihölzli" angepasst werden. So können neben den Rahmenbedingungen für eine qualitative Weiterentwicklung auch die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine gemischte Nutzung geschaffen werden. Das Grundstück liegt in der Wohn- und Gewerbezone (WG2a) und im Perimeter des öffentlichen Gestaltungsplans "Gwärfihölzli", welcher aktuell revidiert wird. Heute wird ein Grossteil des Grundstücks vom Autocenter Zenu GmbH genutzt. Aktuell wird auf dem Grundstück eine Coop Tankstelle bewirtschaftet.

Die Parzelle liegt östlich in der Stadt Kloten, nahe beim Gewerbe- und Industriegebiet Steinacker. Im näheren Umfeld des Grundstücks befinden sich mehrere Bushaltestellen, von wo aus die Buslinien 733 und 766 im Halbstundentakt und die Buslinie 765 im 15 Minuten Takt verkehren. Somit ist der Bahnhof Kloten und der Flughafen Zürich schnell mit dem Bus erreichbar. Der Bahnhof von Kloten ist mit dem Velo ebenfalls in kurzer Distanz zu erreichen. Mit der geplanten Verlängerung der Glattalbahn vom Zürich Flughafen bis nach Bassersdorf wird die Erschliessung des Grundstücks in Zukunft weiter verbessert. Die Erschliessung für den motorisierten Verkehr, aber auch den Fuss- und Veloverkehr erfolgt über die Hohstrasse.

1.2 Auftrag und Projektziel

Die ewp AG wurde beauftragt für das Richtprojekt ein Mobilitätskonzept zu erarbeiten mit dem Ziel eine ökologisch nachhaltige und autoarme Bebauung zu erreichen. Das Mobilitätskonzept soll nachweisen, dass eine Reduktion der Parkplatzzahlen (Abweichung Parkplatzreglement Stadt Kloten resp. VSS-Norm) möglich sein könnte. Zudem sind realistische Ansätze für die Überbauung (Massnahmen) für ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten aufzuzeigen.

1.3 Grundlagen

- [1] Pflichtenheft begleitetes Verfahren Gwärfihölzli, Gossweiler AG, 1. September 2021
- [2] Begleitetes Verfahren Gwärfihölzli, Bericht des Beurteilungsgremiums, Gossweiler AG, 31. Mai 2021
- [3] Parkplatzreglement, Stadt Kloten, 1. Oktober 2010
- [4] Nachweis Parkplätze, Ramser Schmid Architekten, 15. August 2022
- [5] Leitfaden Fahrtenmodell – eine Planungshilfe, Stadt Zürich, Januar 2017
- [6] Richtprojekt mit Beilagen, Ramser Schmid Architekten, 18. April 2023
- [7] Umgebungsplan, KOLB Landschaftsarchitektur, 18. April 2023
- [8] MIPA – Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen von neuen Arealen, EnergieSchweiz, März 2015
- [9] MIWO – Mobilitätsmanagement in Wohnsiedlungen, Dezember 2014

2 Situationsanalyse

2.1 Projektbeschreibung Gwärfihölzli

Nutzungen

Das Projekt Gwärfihölzli ist in zwei Etappen aufgeteilt. Die erste Etappe umfasst die Gebäude A und B, die zweite Etappe das Gebäude C.

In der geplanten Überbauung ist ein Mix aus Verkauf, Dienstleitung und Wohnen vorgesehen. In der Tabelle 1 werden die Nutzungen mit ihren relevanten Bezugseinheiten für die Parkplatzberechnung aufgelistet.

Die publikumsorientierten Gewerbeflächen werden in allen Gebäuden im Erdgeschoss angesiedelt. In den Obergeschossen sind weitere gewerbliche Nutzungen geplant (nicht publikumsorientiert).

Nutzungen	Geschossfläche [m ²] 1. Etappe	Geschossfläche [m ²] 2. Etappe
Gewerbe publikumsorientiert	731 m ²	142 m ²
Gewerbe nicht publikumsorientiert	591 m ²	347 m ²

Tabelle 1: Flächenangaben zu den Nutzungen[6]

Die Wohnungen in der geplanten Überbauung sind vom 1. bis ins 7. Obergeschoss verteilt. Die Wohnungsgrössen variieren von 1.5 bis zu 4.5 Zimmer-Wohnungen.

Wohnungsspiegel	Anzahl Wohnungen 1. Etappe	Anzahl Wohnungen 2. Etappe
1.5 Zimmer-Wohnung	12	3
2.5 Zimmer-Wohnung	31	4
3.5 Zimmer-Wohnung	32	8
4.5 Zimmer-Wohnung	21	3
Total	96	18

Tabelle 2: Wohnungsspiegel[6]

Auto-, Velo- und Motorradabstellplätze

Für alle Gebäude ist eine gemeinsame Einstellhalle geplant. Die Einstellhalle ist für Kunden, Beschäftigte und Bewohnende zugänglich und ist ab der Hohstrasse her erschlossen. Die Tiefgarage des Nachbargrundstücks wird über dieselbe Einfahrt erschlossen. In der Einstellhalle sind total 60 Abstellplätze vorgesehen. Zusätzlich sind 7 Motorradabstellplätze geplant. Die Tiefgarage wird ebenfalls etappenweise gebaut. Mit der ersten Etappe werden 47 Parkfelder erstellt. Die restlichen 15 Abstellplätze werden mit der zweiten Etappe realisiert [4]. Ein 2. Untergeschoss kann aufgrund des Grundwassers nicht erstellt werden. Daher können auf dem Grundstück nicht mehr Parkplätze realisiert werden.

Aus folgenden Gründen wird eine Reduktion resp. Abweichung der Pflichtparkplätze angestrebt:

- Realisierung einer ökologisch nachhaltigen Bebauung und Mobilität
- Realisierung von autoreduziertem Wohnen, um die vom MIV ausgehenden Immissionen und Gefahren zu reduzieren
- Im Zusammenhang mit der Transformation des umliegenden Steinackerareals wird das öV-Netz mit der Verlängerung der Glattalbahn eine neue Haltestelle erstellt und verbessert



Abbildung 1: Einstellhalle im Untergeschoss[6]

Für den Veloverkehr sind insgesamt 80 Aussenabstellplätze vorgesehen. Zudem befindet sich in jedem Gebäude ein ebenerdig zugänglicher Veloraum mit insgesamt 238 Veloabstellplätzen. Dazu ist auch Platz für Spezialvelos angedacht. Insgesamt stehen rund 320 Abstellplätze für Velos zur Verfügung. Sowohl die Aussenabstellplätze wie auch die im Gebäudeinneren sind über die Hohstrasse erreichbar[4].

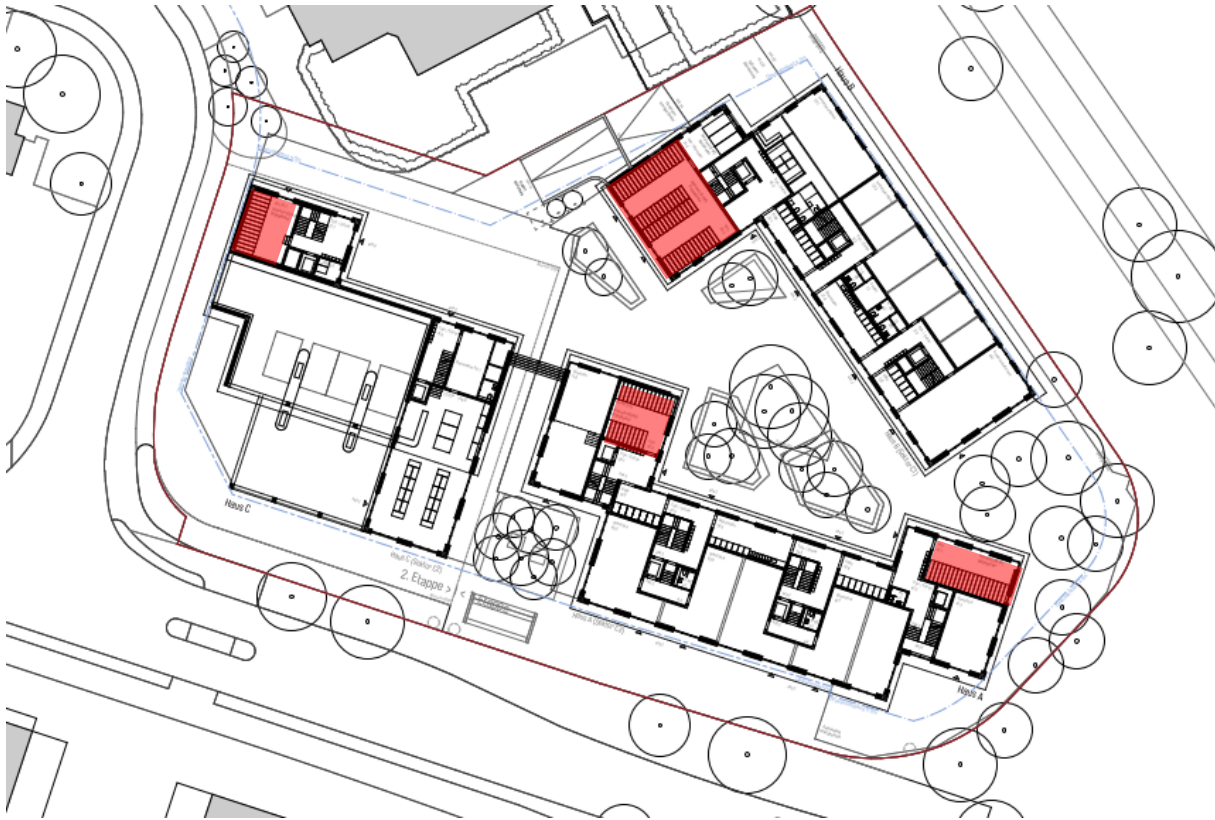


Abbildung 2: Veloräume im Erdgeschoss mit insgesamt 288 Veloabstellplätzen[6]

Erschliessung

Die Erschliessung aller Gebäude erfolgt für den motorisierten Verkehr, aber auch den Fuss- und Veloverkehr über die Hohstrasse im Westen der Überbauung. Die Einfahrt zur Coop Tankstelle und zu den aussen liegenden Veloabstellplätzen liegt unmittelbar vor der Einmündung in die Bassersdorferstrasse. Die Zufahrt zu den beiden Tiefgaragen, zu den Veloräumen und zu weiteren Aussenveloabstellplätzen ist etwas weiter nördlich geplant.

2.2 Einbindung in die Verkehrsnetze

Die Überbauung Gwärfihölzli befindet sich östlich der Stadt Kloten. Südlich der zu überbauenden Parzelle verläuft die als Hauptverbindungsstrasse klassierte Bassersdorferstrasse, welche sich weiter östlich in die Dorfstrasse und die Industriestrasse aufteilt. Damit besteht eine Verbindung Richtung Zentrum und Flughafen, sowie in Richtung Bahnhof. In Richtung Osten gelangt man auf direktem Weg nach Bassersdorf.



Abbildung 3: Einbindung in die Verkehrsnetze

Fussverkehr

Die Überbauung ist gut in ein attraktives Fusswegnetz eingebunden. Zwei kantonale Wanderwege verlaufen in der Nähe des Areals und sind in weniger als einem Kilometer erreichbar. Zudem ist das Gebiet gut ins kommunale Fusswegnetz eingebunden.

Veloverkehr

Für den Veloverkehr verläuft auf der Bassersdorferstrasse eine kantonale Velonebenverbindung. Diese führt innert kurzer Distanz zur kantonalen Velohauptverbindung. Durch diese Velorouten besteht eine direkte Verbindung ins Stadtzentrum, zum Bahnhof Kloten, zum Flughafen Zürich und in die Nachbargemeinden. Aber auch die Verbindung in die Städte Zürich und Winterthur wird gewährleistet. Die kantonale Velohauptverbindung ist gleichzeitig eine Freizeitroute von SchweizMobil, somit ist die neue Überbauung auch bestens ins Freizeitnetz integriert.

ÖV-Netz

In unmittelbarer Nähe der Siedlung befindet sich die Bushaltestelle «Kloten, Graswinkel». Die Bushaltestelle wird von der Linie 733 bedient, welche im Halbstundentakt Richtung Bahnhof Kloten und Zürich Flughafen verkehrt. Nur wenig weiter entfernt liegt die Bushaltestelle «Kloten, Oberfeld», die von den Buslinien 765 und 766 bedient wird. Die Linie 765 verkehrt im Viertelstundentakt nach Zürich Flughafen und in die andere Richtung über Bassersdorf nach Dietlikon. Die Linie 766 dient als Ergänzung zu den Hauptpendelzeiten und verbindet die Bahnhöfe Kloten und Bassersdorf. Vom Bahnhof Zürich Flughafen ist man optimal ans übergeordnete Netz angeschlossen. Von dort aus verkehren drei S-Bahnen, zwei Tramlinien, mehrere Postauto- und Buslinien und diverse Regional- und Interregionalzüge. Vom Bahnhof Kloten fährt die S7 über Oerlikon und Zürich HB nach Rapperswil und in die andere Richtung nach Winterthur. Gemäss dem GIS ZH befindet sich die Überbauung in der ÖV-Gütekategorie C. Mit dem geplanten Ausbau der Glattalbahn vom Zürich Flughafen bis nach Bassersdorf wäre die Überbauung künftig noch besser mit dem ÖV erschlossen.

2.3 Fazit «Einbindung in die Verkehrsnetze»

Trotz der eher peripheren Lage östlich der Stadt Kloten ist die neu geplante Überbauung Gwärfihölzli sowohl mit dem öffentlichen Verkehr als auch mit dem Fuss- und Veloverkehr bestens erschlossen. Dank den Bushaltestellen rund um die Überbauung ist das Zentrum, der Flughafen und der Bahnhof schnell erreichbar. Mit dem Velo sind diese Orte ebenfalls innert kurzer Zeit zu erreichen. Mit dem Ausbau der Glattalbahn wird die Erschliessung noch weiter verbessert.

3 Verkehrliches Mengengerüst

In Kloten wird die notwendige Anzahl an Velo- und Autoabstellplätzen in dem Parkplatzreglement der Stadt Kloten geregelt.

3.1 Autoabstellplätze

Mit dem Parkplatzreglement soll die Bereitstellung der notwendigen Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Zweiräder gesichert werden. Falls es die Verhältnisse erlauben, sollen die Parkplätze, welche nicht für Besucher vorgesehen sind, nach Möglichkeit unterirdisch oder überdeckt angelegt werden. Insbesondere wenn dadurch eine bessere Gestaltung möglich ist und eine wesentliche Störung der Nachbarschaft verhindert werden kann.

Die Berechnung des Normbedarfs an Autoabstellplätzen sieht gemäss dem Parkplatzreglement wie folgt aus:

Nutzung	Bewohner oder Beschäftigte	Besucher oder Kunden
Mehrfamilienhäuser	1 PP pro 80m ² Wohnfläche, mind. 1 PP pro Wohnung	1 PP pro 4 Wohnungen
Publikumsorientierte Dienstleistung	1 PP pro 50m ² Arbeitsfläche	1 PP pro 100 m ² Arbeitsfläche
Nicht publikumsorientierte Dienstleistung	1 pro 50 m ² Arbeitsfläche, mind. 1 pro 2 Arbeitsplätze	1 PP pro 100 m ² Arbeitsfläche

Tabelle 3: Bedarf Autoabstellplätze gemäss Parkplatzreglement Kloten[3]

Für die Berechnung des massgebenden Bedarfs, ist die Stadt Kloten in verschiedene Parkplatzbedarfsgebiete eingeteilt. Die Überbauung liegt gemäss dem Parkplatzreglement im «Gebiet II: Randgebiet und Industriegebiet»[3]

Der massgebliche Parkplatzbedarf für Wohn- und Gewerbebauten sieht in diesem Gebiet wie folgt aus:

- min. 0,6 / max. 1,0 x Normbedarf bei Beschäftigten- und Kundenparkplätzen
- min. 0,7 / max. 1,5 x Normbedarf bei Bewohner- und wohnungszugehörigen Besucherparkplätzen

Somit kann gemäss Parkplatzreglement der Stadt Kloten der Normbedarf von Bewohner- und wohnungszugehörigen Besucherparkplätzen auf 70%, bei Beschäftigten- und Kundenparkplätzen auf 60% reduziert werden. In der folgenden Tabelle ist der Vergleich zwischen den erforderlichen und den geplanten Abstellplätzen im Projekt Gwärfihölzli ersichtlich. Gemäss dem Parkplatzreglement wären 129 Abstellplätze notwendig. Ein Parkplatzangebot von 129 Abstellplätzen wäre nur mit einem zusätzlichen 2. Untergeschoss möglich. Aufgrund der Bestrebungen einer autoarmen und ökologisch nachhaltigen Bebauung sowie dem Verzicht auf ein 2. Untergeschoss ist eine Reduktion der Pflichtparkplätze notwendig. Mit den in Tabelle 4 ersichtlichen Reduktionsfaktoren sind insgesamt 60 Abstellplätze möglich, 47 Abstellplätze bei der ersten Etappe und 13 Abstellplätze bei der zweiten Etappe. Die Differenz zum SOLL-Zustand nach beiden Etappen beträgt somit 69 Abstellplätze (vgl. Tabelle 5). Dies ist eine Reduktion von rund 50% (starke Reduktion). Dies entspricht dem Konzept einer autoarmen Überbauung.

In der folgenden Tabelle wird abgebildet, wie viel Autoabstellplätze projektiert sind und welcher Nutzergruppe wie viele Parkfelder zur Verfügung stehen. Zudem ist ersichtlich, mit welchen Reduktionsfaktoren gerechnet wurde. Erfahrungen zeigen, dass eine Reduktion für eine autoarme Überbauungen insbesondere beim Wohnen zielführend sind. Beim Gewerbe wird auf eine Reduktion verzichtet und die Anzahl Abstellplätze aus der Parkplatzberechnung übernommen. Im Zusammenhang der starken

Reduktion sind Ersatzmassnahmen (vertraglich und finanziell) erforderlich, welche im Kapitel 6 aufgeführt werden.

Nutzung	Reduktionsfaktor Etappe 1	Anzahl PP Etappe 1	Reduktionsfaktor Etappe 2	Anzahl PP Etappe 2	Alle PP
Wohnungen – Bewohnende 1 PP pro Wohnung	0.20	19	0.20	4	23
Wohnungen – Besuch 1 PP pro 4 Wohnungen	0.30	7	0.30	1	8
publikumsorientiertes Gewerbe – Beschäftigte 1 PP pro 50 m²	0.60	9	0.60	2	11
publikumsorientiertes Gewerbe – Besuch & Kunden 1PP pro 100 m²	0.60	4	0.60	1	5
nicht publikumsorientiertes Gewerbe – Beschäftigte 1PP pro 50 m²	0.60	7	0.60	4	11
nicht publikumsorientiertes Gewerbe – Besuch & Kunden 1PP pro 300 m²	0.60	1	0.60	1	2
		47		13	60

Tabelle 4: Berechnung der Anzahl an realisierbaren Autoabstellplätzen (Orange: Abweichung zu Parkplatzreglement)

Tabelle 5 zeigt den Vergleich des SOLL-Zustands gemäss Parkplatzreglement der Stadt Kloten mit der geplanten Autoabstellplatzsituation des Projekts Gwärfihölzli.

Nutzung	Anzahl Abstellplätze Personenwagen															
	Massgeblicher Bedarf (min.)															
	SOLL Etappe 1				SOLL Etappe 2				IST Etappe 1				IST Etappe 2			
	Bewohner	Besucher	Beschäftigte	Kunden	Bewohner	Besucher	Beschäftigte	Kunden	Bewohner	Besucher	Beschäftigte	Kunden	Bewohner	Besucher	Beschäftigte	Kunden
Wohnen	67	13			17	3			19	7			4	1		
Total Wohnen	80				20				26				5			
Total	100 Abstellplätze								31 Abstellplätze							
Gewerbe																
Publikumsorientiert			9	4			2	1			9	4			2	1
nicht publikumsorientiert			7	1			4	1			7	1			4	1
Total Gewerbe	21				8				21				8			
Total	29 Abstellplätze								29 Abstellplätze							
Total pro Etappe	101				28				47				13			
Gesamttotal	129 Abstellplätze								60 Abstellplätze							
Differenz									-69 Abstellplätze							

Tabelle 5: Vergleich Berechnung erforderliche Autoabstellplätze nach dem Parkplatzreglement der Stadt Kloten mit der Anzahl an realisierbaren Autoabstellplätzen

3.2 Motorradabstellplätze

Im Parkplatzreglement sind keine Regelungen für Motorradabstellplätze festgelegt. In der Regel werden pro 10 Autoabstellplätzen ein Motorradabstellplatz erstellt. Insgesamt sind somit 6 Motorradabstellplätze zu erstellen. Im Projekt sind 7 solcher Abstellplätze in der Tiefgarage vorgesehen.



Abbildung 4: Motorradabstellplätze im Untergeschoss

3.3 Veloabstellplätze

Die Berechnung des Normbedarfs an Veloabstellplätzen sieht gemäss dem Parkplatzreglement wie folgt aus:

Nutzung	Bewohner oder Beschäftigte
Mehrfamilienhäuser	1 PP pro 30m ² Wohnfläche
Publikumsorientierte Dienstleistung	1 PP pro 50m ² Arbeitsfläche
Nicht publikumsorientierte Dienstleistung	1 PP pro 150m ² Arbeitsfläche

Tabelle 6: Bedarf Veloabstellplätze gemäss Parkplatzreglement Kloten[3]

Aus der Berechnung ergibt sich, dass für die Überbauung 292 Abstellplätze für Velos notwendig sind (Wohnfläche: 8'037m²; DL publikumsorientiert: 873m²; DL nicht publikumsorientiert: 938m²). Im Richtprojekt sind rund 320 vorgesehen. Im Minimum sollen 310 Veloabstellplätze realisiert werden. Davon

sind 80 Aussenabstellplätze als Kurzzeitparkplätze geplant. Diese machen rund 25 % aller Abstellplätze aus. Die restlichen Veloabstellplätze befinden sich ebenfalls leicht zugänglich im Erdgeschoss des jeweiligen Baukörpers und können sowohl als Kurzzeitparkplätze wie auch als Langzeitparkplätze verwendet werden. Einige der Abstellplätze sind auch für Spezialvelos geeignet.

Nutzung	Anzahl Veloabstellplätze			
	SOLL Etappe 1	SOLL Etappe 2	IST Etappe 1	IST Etappe 2
Wohnen	225	43		
Total	268 Abstellplätze			
Gewerbe				
Publikumsorientiert	15	3		
nicht publikumsorientiert	4	2		
Total	24 Abstellplätze			
Gesamttotal	292 Abstellplätze		312 Abstellplätze	
Differenz			+20 Abstellplätze	

Tabelle 7: Vergleich Berechnung erforderliche Abstellplätze für Velos nach dem Parkplatzreglement Kloten mit der Anzahl an realisierbaren Abstellplätzen

Es werden somit mehr Veloabstellplätze als notwendig erstellt und eine gute Alternative zum motorisierten Verkehr angeboten. Der Fuss- und Radverkehr wird entsprechend gefördert.

4 Begründung Reduktion / Abweichung Pflichtparkplätze

Die geplante Reduktion des Parkplatzangebotes gemäss Parkplatzreglement der Stadt Kloten bildet ein integraler Bestandteil des gesamten Nutzungskonzeptes. Es soll als gutes Beispiel einer nachhaltigen Überbauung vorangehen. Sie blickt in ihrem Angebot nicht zurück, sondern zeigt den Weg in die Zukunft des ökologisch nachhaltigen Bauens. Gemäss den Bestrebungen des Bauherren ein nachhaltiges Leuchtturmprojekt zu realisieren, gehört eine zukunftsgerichtete nachhaltige Mobilität dazu. Die Stadt Kloten begrüsst die Bestrebungen und unterstützt diese.

Zielsegment der Wohnüberbauung sind aufgrund des Angebots und der gestalterischen Ausrichtung moderne, offene und zukunftsorientierte Personen. Es wird eine soziale Durchmischung angestrebt. 20% der Wohnungen sind für Familien vorgesehen. Die angestrebte Mieterschaft zeichnet sich dadurch aus, dass ihr das Wohnumfeld wichtig ist und sich in der Siedlung treffen und austauschen werden (Gemeinschaftsraum).

Die angestrebte nachhaltige Mobilität ist ein Bestandteil der gesamten Ausrichtung der Überbauung. Ein Parkplatzangebot gemäss Norm würde diesem Ansatz widersprechen, weil es eine Mobilität nach altem Schema folgen würde.

Die Bedenken bei der Bewilligung von reduzierten Parkplatzangeboten beruht häufig auf der Gefahr, dass umliegende Quartiere belastet werden. Im Fall des Gebiets ist dieses Risiko gering, da auf der Hohstrasse und Graswinkelstrasse grösstenteils ein «Parkverbot beidseits» signalisiert ist und im näheren Umfeld keine öffentlichen Parkplätze zur Verfügung stehen. Des Weiteren wird diesbezüglich

eine Gestaltungsplan-Vorschrift lanciert, welche die Belastung des umliegenden Quartiers verhindern soll. Zudem soll ein Nachweis erbracht werden, wenn nicht auf ein Privatfahrzeug verzichtet werden kann. Mit dem Baugesuch ist ein Mobilitätsmanagement zu erbringen, der die funktionell einwandfreie Parkierung gewährleisten soll.

5 Abschätzung spezifisches Verkehrsaufkommen

Für die vorgesehenen 60 Autoabstellplätze wird das spezifische Verkehrsaufkommen resp. die Anzahl Fahrten aus dem Gebiet berechnet. Für die Abschätzung des Verkehrsaufkommens wurde der Leitfa-den Fahrtenmodell der Stadt Zürich beigezogen. Das spezifische Verkehrspotenzial resp. die Anzahl Fahrten pro Parkplatz und Tag sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

	Anzahl Abstellplätze	Fahrten pro PP und Tag	Fahrten pro Tag
Wohnen	31	2.5	77.5
Beschäftigte	22	2.5	55
Kunden Büro	7	4	28
Total	40		160.5

Tabelle 8: Berechnung Fahrtenaufkommen Einstellhalle Tödistrasse

Dies entspricht einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen auf der Hohstrasse von 160 Fahrten pro Tag. Dies wird als gering eingeschätzt. In der Abendspitze entspricht dies rund 55 zusätzliche Fahrten pro Stunde. Dies entspricht ca. einem Fahrzeug pro Minute, welches auf das übergeordnete Netz ein- oder abbiegt.

6 Verbindliche Massnahmen

Um eine autoarme und ökologisch nachhaltige Bebauung zu realisieren bedarf es einer Reduktion von Autoabstellplätze. Die Reduktion ist an den nachfolgenden verbindlichen Massnahmen geknüpft (vertraglich und finanziell). Ein Mobilitätsmanagement soll eine funktionell einwandfreie Parkierung gewährleisten. Dadurch soll sichergestellt werden, dass durch die Parkplatzreduktion keine negativen verkehrlichen Auswirkungen (bspw. auf die gebietsinterne Verkehrsabwicklung oder negative Rückkopplungseffekte auf das übergeordnete Strassennetz) entstehen.

Die nachfolgenden Massnahmen des Mobilitätsmanagements haben alle zum Ziel, den Wunsch nach dem Besitz eines eigenen Autos zu reduzieren, was den Ausstoss an CO₂ und den Energieverbrauch reduzieren. Sie basieren auf dem Grundsatz, dass die meisten Wege des Alltags effizient und nachhaltig mit Velo, ÖV oder zu Fuss zurückgelegt werden können und dass für «Wunschfahrten» mit dem Auto gemeinschaftlich genutzte Fahrzeuge zur Verfügung stehen. Das Mobilitätsmanagement muss mit dem Baugesuch nachgewiesen werden. In den Gestaltungsplan-Vorschriften ist dies rechtlich gesichert.

Veloabstellplätze – Es sind genügend gute und sichere Veloabstellplätze vorgesehen. Die erforderliche Anzahl gemäss Parkplatzreglement von 292 Veloabstellplätzen wird erfüllt und sogar noch erweitert. Im Richtprojekt sind 320 Veloabstellplätze vorgesehen, was dazu führt, dass die nachhaltige Mobilität gefördert wird. Im Minimum sollen 310 Veloabstellplätze zur Verfügung gestellt werden. Diese Abstellplätze sind ebenerdig zugänglich und grösstenteils gedeckt und abschliessbar. Zudem steht auch Platz für Spezialvelos zur Verfügung. Bei Bedarf kann das Angebot an Spezialvelos in den bestehenden Veloräumen entsprechend angepasst werden. Der geplante Veloraum mit integrierter Werkstatt in Gebäude B komplettiert das grosszügige Angebot für die Velofahrenden und stellt die geeignete Infrastruktur für Veloreparaturen zur Verfügung. Ausserdem wird eine für alle gut zugängliche Pumpstation eingerichtet. Zusätzlich oder alternativ dazu kann auch in Zusammenarbeit mit einem lokalen Velomechaniker ein Reparaturservice (evtl. mit Hol- und Bringservice) angeboten werden.

Car-Sharing – In der Einstellhalle sollen zwei Mobility-Parkfelder resp. Carsharing Plätze betrieben werden. Die zwei Carsharing Parkplätze sind in der Gesamtzahl von 60 Parkplätzen enthalten. Falls die Anzahl nicht ausreicht, kann das Angebot sukzessive ausgebaut werden.

Velo-Sharing - Aufgrund der Ausrichtung der Wohn- und Gewerbeüberbauung ist davon auszugehen, dass Mieter und Mieterinnen über eigene Velos für den alltäglichen Gebrauch verfügen. Ein in der Wohnungsmiete enthaltenes Velo-Sharing Angebot ist sinnvoll, soweit es Spezialvelos betrifft. Diese nutzt man nicht jeden Tag, empfindet jedoch das Angebot, dass sie zur Verfügung zu haben, durchaus als einen gewissen Luxus. Es wird folgendes Angebot vorgesehen, welches in den Veloräumen mit Aufademöglichkeit anzuordnen ist:

- Zwei E-Lastenvelos, mit welchen man bequem auch den Grosseinkauf erledigen kann
- Normale E-Bikes, welche für die Freizeitvelotouren zur Verfügung stehen

Infopakete Mobilität - Die Verwaltung stellt den Bewohnenden spezifische Mobilitätsinformationen zur Verfügung, in Form einer Infomappe in Papierform und / oder auf der Website der Siedlung, respektive Verwaltung. Im Zentrum stehen Angebote, welche spezifisch für die Siedlung relevant sind. ÖV-Informationen der nächsten Haltestellen, Informationen zu lokalen Velo-Services, Lieferdiensten, Grundlageninfos zu Carsharing etc.

Mobilitätsgutscheine - Den BewohnerInnen werden regelmässig, z.B. jährlich, Reka Rail oder Rail Checks abgegeben, um die wohnungsbezogene Mobilität ohne eigenes Auto zu fördern. Dies wird im Mietvertrag festgelegt.

Bewirtschaftung der Autoabstellplätze – Für das gesamte Parkplatzangebot soll eine monetäre Bewirtschaftung festgelegt werden. Die Tarife sollen sich an den bestehenden öffentlichen Parkieranlagen der Stadt Kloten richten. Es wird eine lenkungswirksame Bewirtschaftung ab der ersten Minute empfohlen.

Zentrale Plattform für gemeinschaftliche Angebote - Über eine Siedlungs-App sollen gemeinschaftliche Nutzungen und Angebote im Bereich der Mobilität einfach und benutzerfreundlich «vernetzt» werden. Es sind folgende Angebote möglich:

- Mietplattform für Carsharing und Velo-Sharing
- Plattform für Mitfahrgelegenheiten, z.B. zu Ausflügen, Arbeit etc. Ein solches Angebot bildet Synergien mit dem gewünschten sozialen Leben.

7 Monitoring / Controlling

Das Controlling besteht aus einer jährlichen Deklarationspflicht des Betreibers zum Mobilitätsverhalten. Es ist nicht in jedem Fall ein Controllingbericht zu erstellen. Die Notwendigkeit ist fallweise mit der Stadt Kloten zu klären. Das Controlling erfolgt durch den Betreiber.

Zeigt das Controlling, dass die Abstellplätze nicht ausreichen, um das Mobilitätsverhalten zu verändern, sind zusätzliche Massnahmen notwendig. Dies können beispielsweise folgende Massnahmen sein:

- ÖV-Billett (GA oder ZVV-Bonuspass) in Mietvertrag
- Mietvertrag (Autoverzicht bei Mietvertrag / Autofreie Wohnungen)
- Arbeitsvertrag ÖV-Pflicht für Arbeitnehmende innerhalb von gewissen Distanzen zum Wohnort
- In der Nachbarseinstellhalle (Kat.-Nr. 4570) sind zusätzliche Parkplätze für die Bewohner möglich. Vorgespräche haben zwischen dem Bauherren und dem Nachbar stattgefunden. Die Nachbarseinstellhalle wäre über die gleiche TG-Ein- und Ausfahrt erschlossen. Die Sicherung gem. § 242 PBG ist spätestens bei der Baueingabe der ersten Etappe zwischen der Bauherrschaft und dem Nachbar zu verhandeln.

Nebst den Abstellplätzen für den motorisierten Verkehr sind im Controllingbericht auch die Veloabstellplätze darzulegen. Im Bericht ist dabei abzuhandeln, ob der Bedarf an zusätzlichen Abstellplätzen vorhanden ist oder die bereits realisierten ausreichen. Sollte sich zeigen, dass kein weiterer Bedarf an Abstellplätzen vorhanden ist, kann die Zeitspanne des Controllings in Absprache mit dem Kanton angepasst werden.

8 Fazit Mobilitätskonzept

Die geforderten Autoabstellplätze gemäss dem Parkplatzreglement der Stadt Kloten können im Gesamtprojekt Gwärfihölzli nicht sichergestellt werden. Von den geforderten 129 Abstellplätzen werden nur 60 Abstellplätze erstellt, da eine autoarme und ökologisch nachhaltige Bebauung angestrebt wird. Die geforderten 129 Parkplätze könnten nur mit der Erstellung eines 2. UGs sichergestellt werden. Das Gebiet liegt gemäss der Grundwasserkarte des Kantons Zürich im Mittelwasserstand. Um die Planungssicherheit zu erhöhen und der Bodeneingriff auf das Minimum zu reduzieren wurde auf ein 2. Untergeschoss verzichtet. Dazu kommt, dass die Reduktion auch zu Gunsten der Bepflanzung resp. auch der geringeren Überdeckung der Tiefgarage zurückzuführen ist. Daher sind nur 60 Abstellplätze möglich. Die Stadt stützt diesen Vorschlag.

Aufgrund dieser Tatsache wurde ein Mobilitätskonzept erarbeitet. Das Mobilitätskonzept weist nach, dass autoarmes Wohnen (Reduktion der Pflichtparkplätze um rund 50%) an diesem Standort mit den vorgesehenen Massnahmen ermöglicht werden kann, da sich das angrenzende Gebiet Steinacker in Zukunft stark verändern wird. Das Rückgrat der Stadtentwicklung stellt die Glattalbahn-Verlängerung dar. Schon in wenigen Jahren, soll diese realisiert werden. Zusammen mit dem Ausbau der Veloschnellroute wird eine nachhaltige Mobilität gefördert. Dies soll sich auch ins Gebiet Gwärfihölzli übertragen.

Für die Reduktion werden gute und sichere Veloabstellplätze, zwei Mobility-Parkfelder resp. Carsharing Plätze, ein in der Wohnungsmiete enthaltenes Velo-Sharing Angebot mit Spezialvelos sowie die Bewirtschaftung der Autoabstellplätze angeboten. Über eine Siedlungs-App sollen zudem gemeinschaftliche Nutzungen und Angebote im Bereich der Mobilität einfach und benutzerfreundlich «vernetzt» werden.

Die Massnahmen des Mobilitätsmanagements haben alle zum Ziel, den Wunsch nach dem Besitz eines eigenen Autos zu reduzieren, was den Ausstoss an CO₂ und den Energieverbrauch reduzieren. Wenn dennoch nicht auf das Fahrzeug verzichtet werden kann, ist ein entsprechender Nachweis zu erbringen. In den Gestaltungsplan-Vorschriften wird das Mobilitätskonzept entsprechend verankert.

Sollte sich beim Controlling herausstellen, dass die Parkplätze nicht ausreichen, können beim Nachbargrundstück u.a. zusätzliche Parkplätze dazu gemietet werden.