



Verkehrsentwicklung Steinacker – Szenarien Parkierung

21. Dezember 2023

Verkehrliche Fragen

1. Wo liegt der **Tipping Point** des Verkehrssystems Steinacker / Kloten / Umgebung?
2. Was sagen die Ergebnisse aus über eine **mach- und wünschbare Etappierung**? Was sagen sie aus über Zwischenstände in der Entwicklung?
3. Welche **Herausforderungen** bestehen im Szenario, in dem bereits entwickelt ist, ohne aber dass die Bahn fährt?

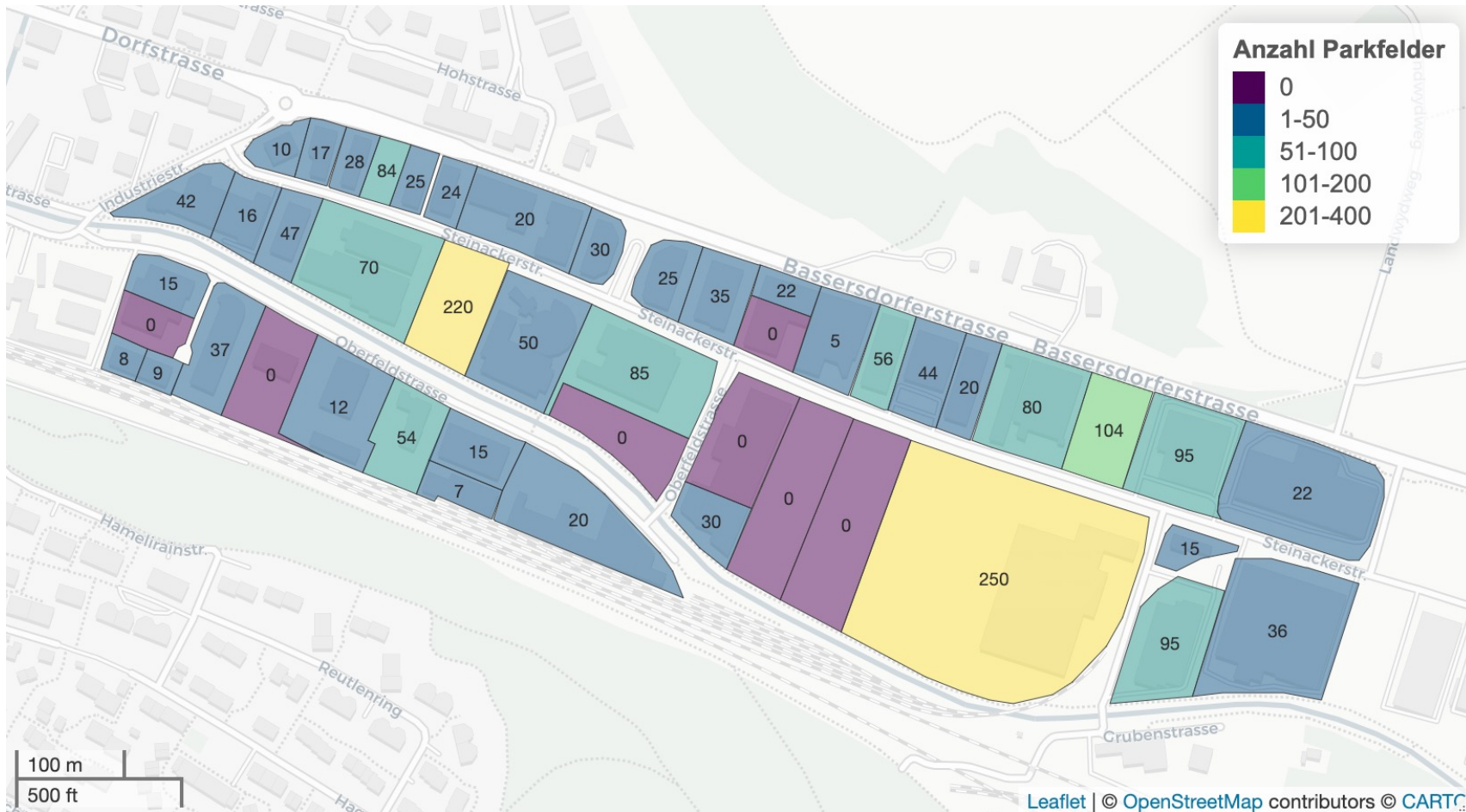
Verkehrliche Fragen

4. Was bewirkt eine **zentrale Parkierung** hinsichtlich des o.g. Verkehrssystems? Liegt ein zentrales Parkierungssystem im öffentlichen Interesse?
5. Wie wird das **neue Verkehrsregime** (Abbiegen, U-turns, Tram, etc.) in der Modellierung berücksichtigt? Was sind die Auswirkungen innerhalb des Steinackers?
6. Wie werden **Zubringer, Besucher, Dienstleister, Taxis** usw. bei einer Zunahme der Wohnbevölkerung um 2000, 5000 und letztlich 7000 Wohnenden berücksichtigt?

Ausgangslage Bestand Parkfelder

- Die Anzahl Parkfelder je Parzelle wurde von der IG Steinacker erhoben
- Die Angaben wurden durch TEAMverkehr anhand des Luftbilds plausibilisiert
- Im Gebiet Steinacker gibt es rund 2'000 Parkfelder
- Fast alle Parzellen haben zwischen 10–100 Parkfeldern
- 2 Parzellen haben mehr als 200 PF, teilweise auf grossen Parkierungsflächen
- 7 Parzellen haben keine Parkfelder

Bestand Parkfelder



Total: 1'880

Frage: Tipping Point

1. Wo liegt der Tipping Point des Verkehrssystems Steinacker / Kloten / Umgebung?

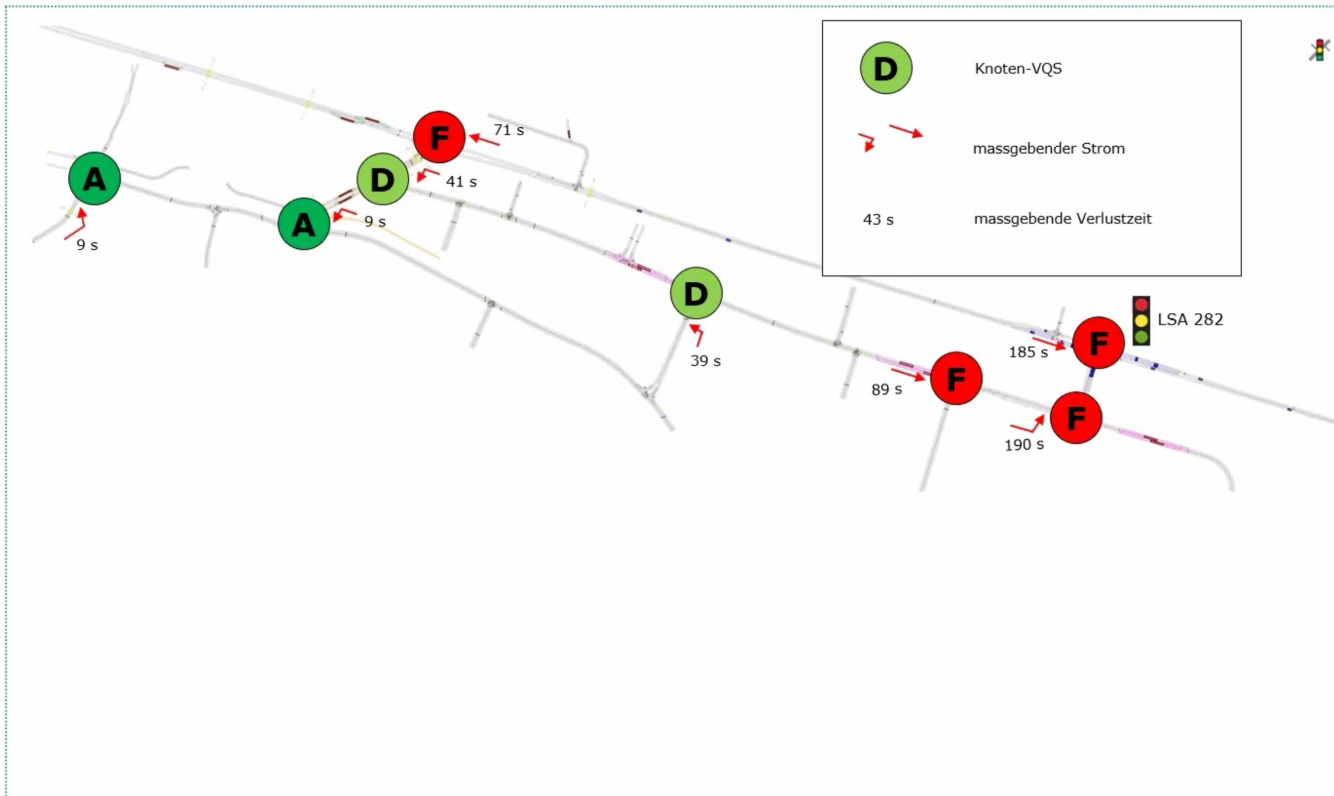
Untersuchung Verkehrssimulation (GTB 2A, Los 3)

- Die verkehrliche Situation bezüglich Verkehrsqualität und -ablauf im Gebiet Steinacker wurde im Rahmen der Glattalbahn-Verlängerung vom Büro RK&P mittels Verkehrssimulation untersucht
- Verschiedene Zustände mit und ohne Glattalbahn

Untersuchung Verkehrssimulation (GTB 2A, Los 3)

GTB 2A, Los 3, Simulation Steinacker Referenzzustand - Knoten-VQS ASP 2018

Seite 13



- Qualitätsstufen A-F
- A: sehr gut
- D: Ausreichend
- E: Mangelhaft
- F: Völlig ungenügend

Rudolf Keller & Partner: Steering-Sitzung Steinacker 07.07.2022
874800G GTB 2A Los 3 Simulation v02-00-00.pptx \ 06.07.2022 \ kiu, lie, ham, zea

RK&P

Präsentation RK&P (07.07.2022)
«GTB 2A, Los 3, Simulation Steinacker»
Folie 13

Untersuchung Verkehrssimulation (GTB 2A, Los 3)

- Erkenntnisse aus der Verkehrssimulation:
 - Praktisch keine Reserven in Strassennetz mit heutigem Verkehrsaufkommen
 - Leistungsfähigkeit der Anschlussknoten wird beibehalten mit Glattalbahn
 - Grund für die Überlastung der Anschlussknoten:
Rückstau aus Bassersdorf und Knoten Wilden Mann in Kloten

Verkehrserzeugung

- Durch Parkplätze erzeugter Verkehr unterscheidet sich zwar nach Nutzungen, insbesondere bzgl. Zu- und Wegfahrten
- Die Anzahl Fahrten während der Spitzenstunde ist jedoch für Gewerbe/Dienstleistungen und Wohnnutzungen ähnlich

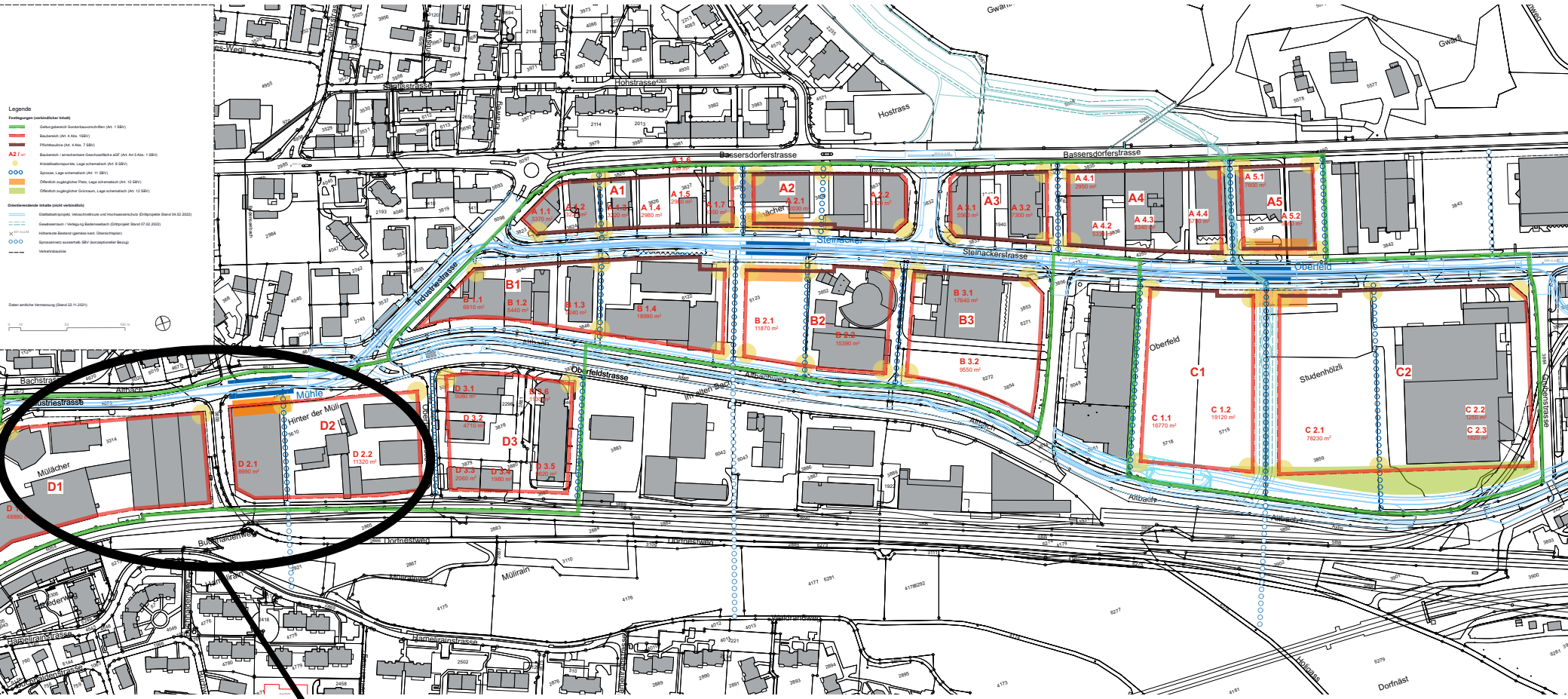
Frage: Tipping Point

1. Wo liegt der Tipping Point des Verkehrssystems Steinacker / Kloten / Umgebung?
 - Für den Motorisierten Individualverkehr ist das System bereits jetzt über dem «Tipping Point»
 - Das heutige Parkplatzangebot (ca. 2000 Parkfelder) kann nicht wesentlich erhöht werden

Frage: Etappierung Transformation

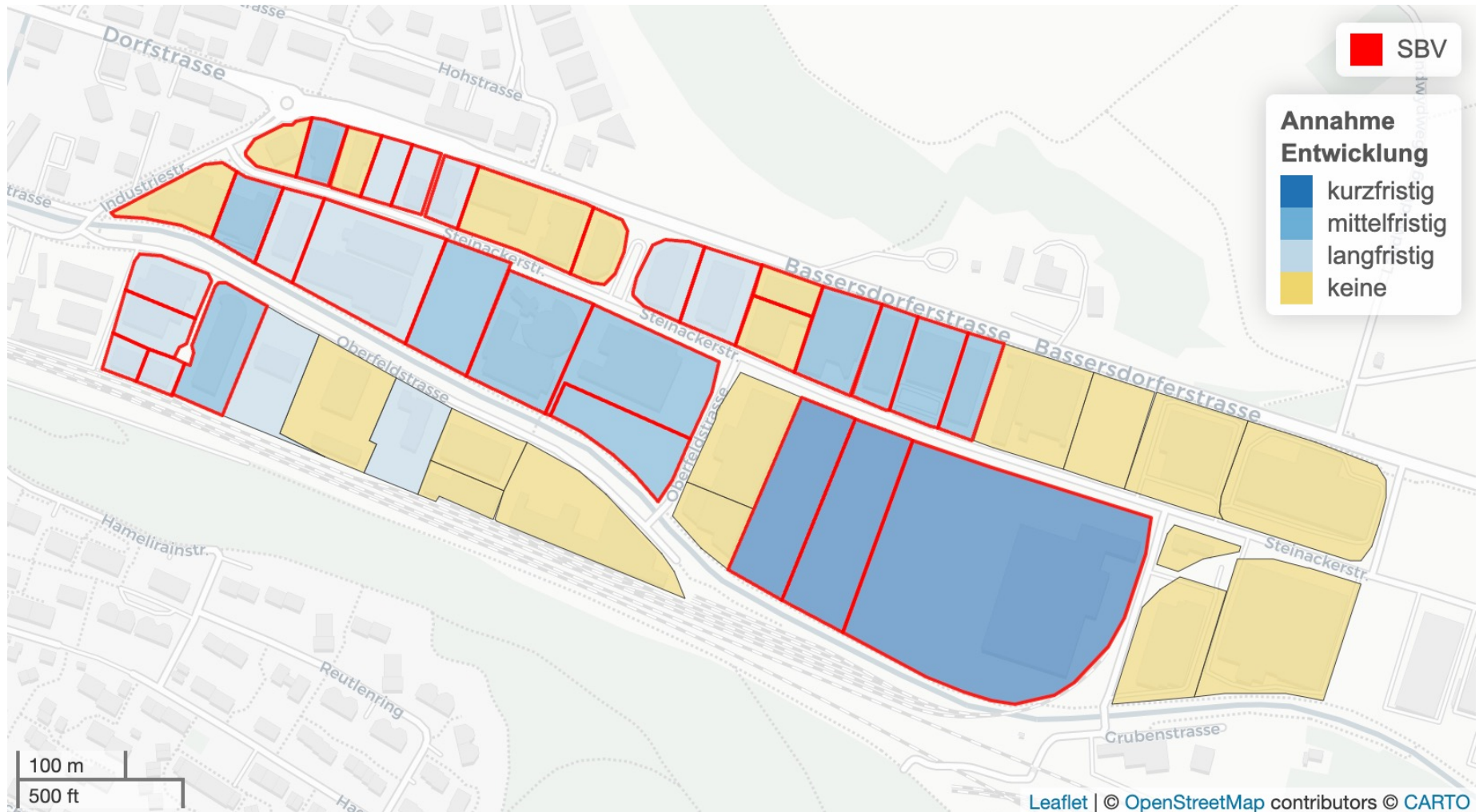
2. Was sagen die Ergebnisse aus über eine mach- und wünschbare Etappierung? Was sagen sie aus über Zwischenstände in der Entwicklung?

Gebiete Sonderbauvorschriften (SBV)

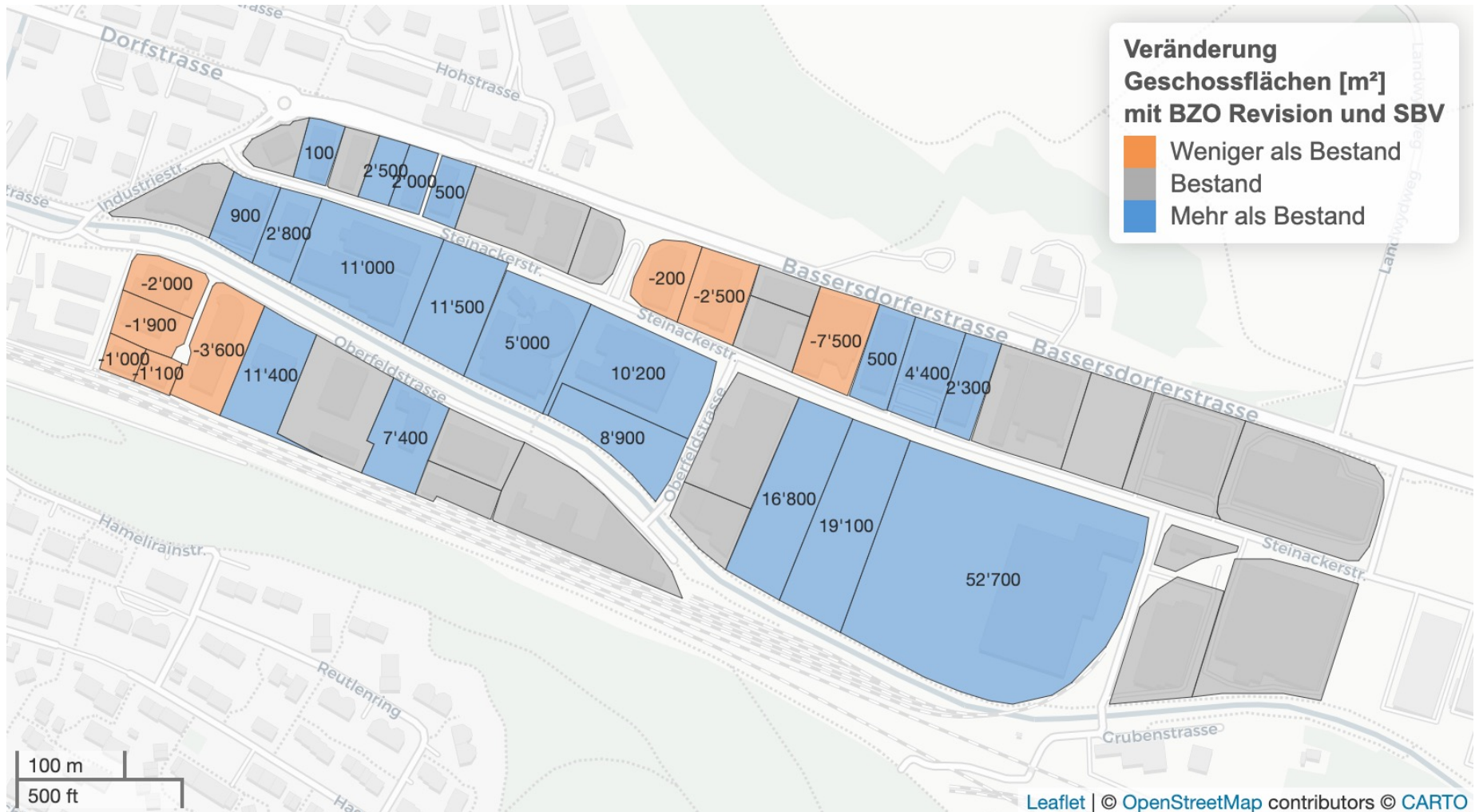


Keine Angaben zu Parkfeldbestand

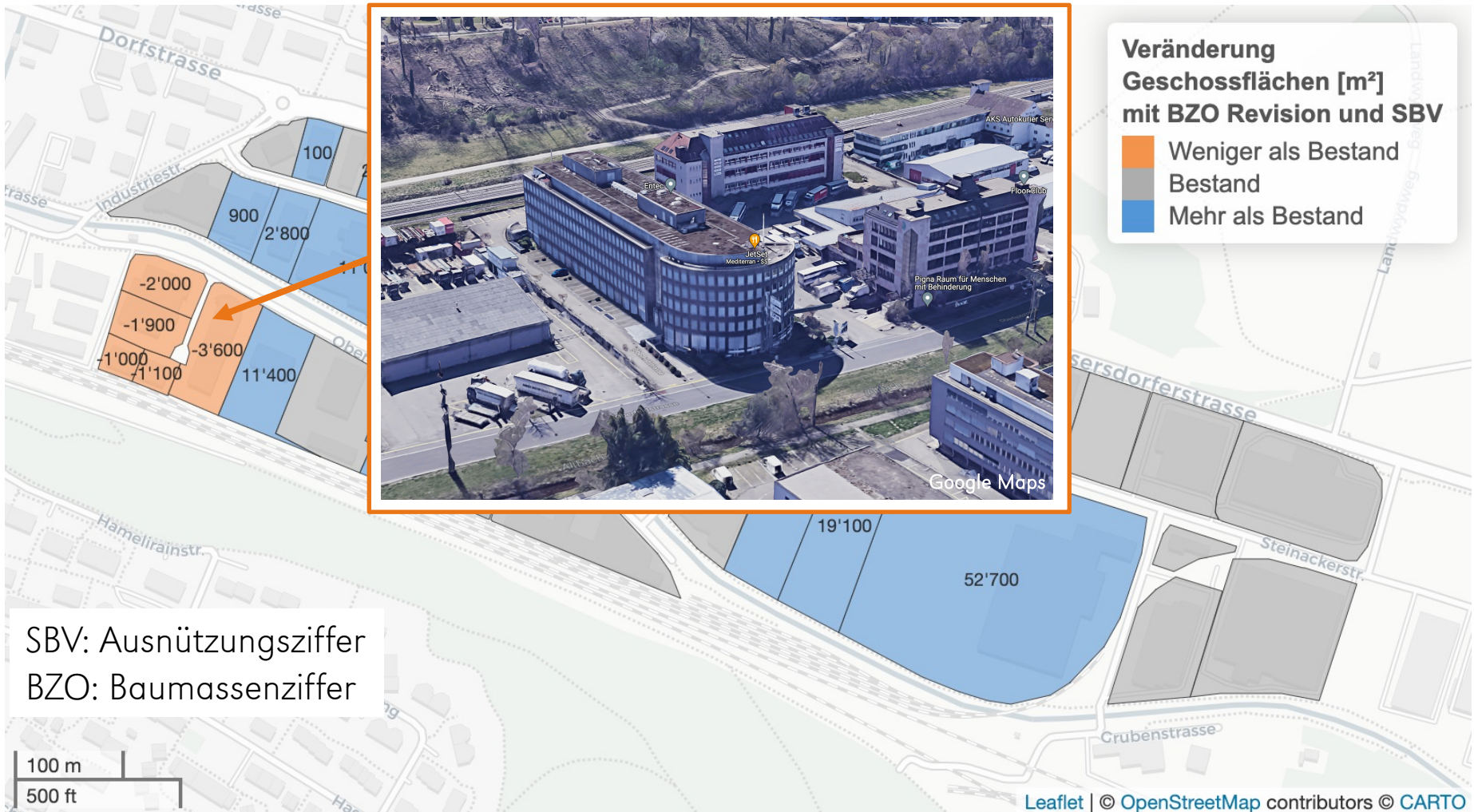
Modellannahmen Entwicklung je Parzelle



Transformation Geschossflächen (BZO-Revision und SBV)



Transformation Geschossflächen (BZO-Revision und SBV)



Transformation Geschossflächen

- Die Berechnung der Nutzflächen in den SBV erfolgt über die Ausnützungsziffer, in der BZO über die Baumassenziffer
- In einzelnen Gebieten sind deshalb mit den SBV weniger Nutzflächen möglich als heute

Entwicklung Parkplatzbedarf SBV

- Nachfolgend wird die Anzahl Parkfelder für verschiedene Entwicklungsszenarien mit Sonderbauvorschriften abgeschätzt
- Der Parkfeldbedarf wurde je Parzelle und Szenario berechnet und für das ganze Gebiet summiert
- Die Szenarien variieren bezüglich:
 - Wohnanteil (Minimum – Maximum nach SBV)
 - Nutzung der verbleibenden Nicht-Wohnflächen als Gewerbe oder Büro
 - Entwicklungshorizont der Parzelle (kurz-, mittel-, langfristig)

Entwicklung Parkplatzbedarf SBV

Variablen		Gesamtanzahl Parkfelder je Entwicklungshorizont					
Wohnanteil	Nutzung restliche Flächen	kurzfristig		mittelfristig		langfristig	
		min.	max.	min.	max.	min.	max.
Minimal	Gewerbe	1820	2000	1430	1760	1170	1620
Minimal	Büro	2160	2570	2060	2800	2020	3040
Maximal	Gewerbe	1800	1860	1370	1490	1070	1230
Maximal	Büro	1990	2390	1720	2430	1550	2470

- Bestand Heute: ca. 2'000 PF
- Hoher Einfluss der Nicht-Wohnnutzungen (Büro oder Gewerbe) auf Parkfeldbedarf
- Minimaler Wohnanteil, Maximaler Büroanteil: PF-Bedarf zu hoch (über Bestand)

Szenarien Mehrwertermittlung Fahrländer & Partner

- Entwicklung der Nutzflächen wurde durch Fahrländer & Partner im Bericht Mehrwertermittlung Steinacker (16. Juni 2022) abgeschätzt
- Zwei Szenarien: Aktuelles Recht und Sonderbauvorschriften
- Die Entwicklung des Parkfeldbedarfs wurde auch anhand dieser Nutzflächen berechnet
- Die Ergebnisse (nächste Folie) liegen in der gleichen Grössenordnung wie bei der Berechnung je Parzelle (vorherige Folie)

Szenarien Mehrwertermittlung Fahrländer & Partner

Szenario aktuelles Recht

Tabelle 28 Mengengerüst, Zeitraum Realisierung im aktuellen Recht

Branchen	Geschoss- höhe m	G1	I1	I2	Total pro Nutzung 40%	
		m² GF	m² GF	m² GF	m² GF	m² GF
Büro einfach	3.5	12'938	13'882	34'891	61'711	24'684
Büro hochwertig	3.5	6'469	6'941	0	13'410	5'364
Verkauf	4.0	1'132	1'215	0	2'347	939
Verkauf (Fachmärkte)	5.0	1'359	8'745	14'654	24'758	9'903
traditionelles Gewerbe	6.0	16'982	20'244	191'317	228'542	91'417
Spitzenindustrie	8.0	7'547	16'195	0	23'743	9'497
Büro einfach	8.0	0	18'220	137'382	155'601	62'241
Total pro Gebiet		46'427	85'442	378'243	510'112	204'045

Fahrländer Partner (16.06.2022):
Mehrwertermittlung Steinacker, Tabellen 28 und 31

2'400 – 4'000 Parkfelder

→ Ohne SBV ist der
Parkfeldbedarf zu hoch

Szenario Sonderbauvorschriften

Tabelle 31 Mengengerüst und Absorption im neuen Recht (Sonderb:

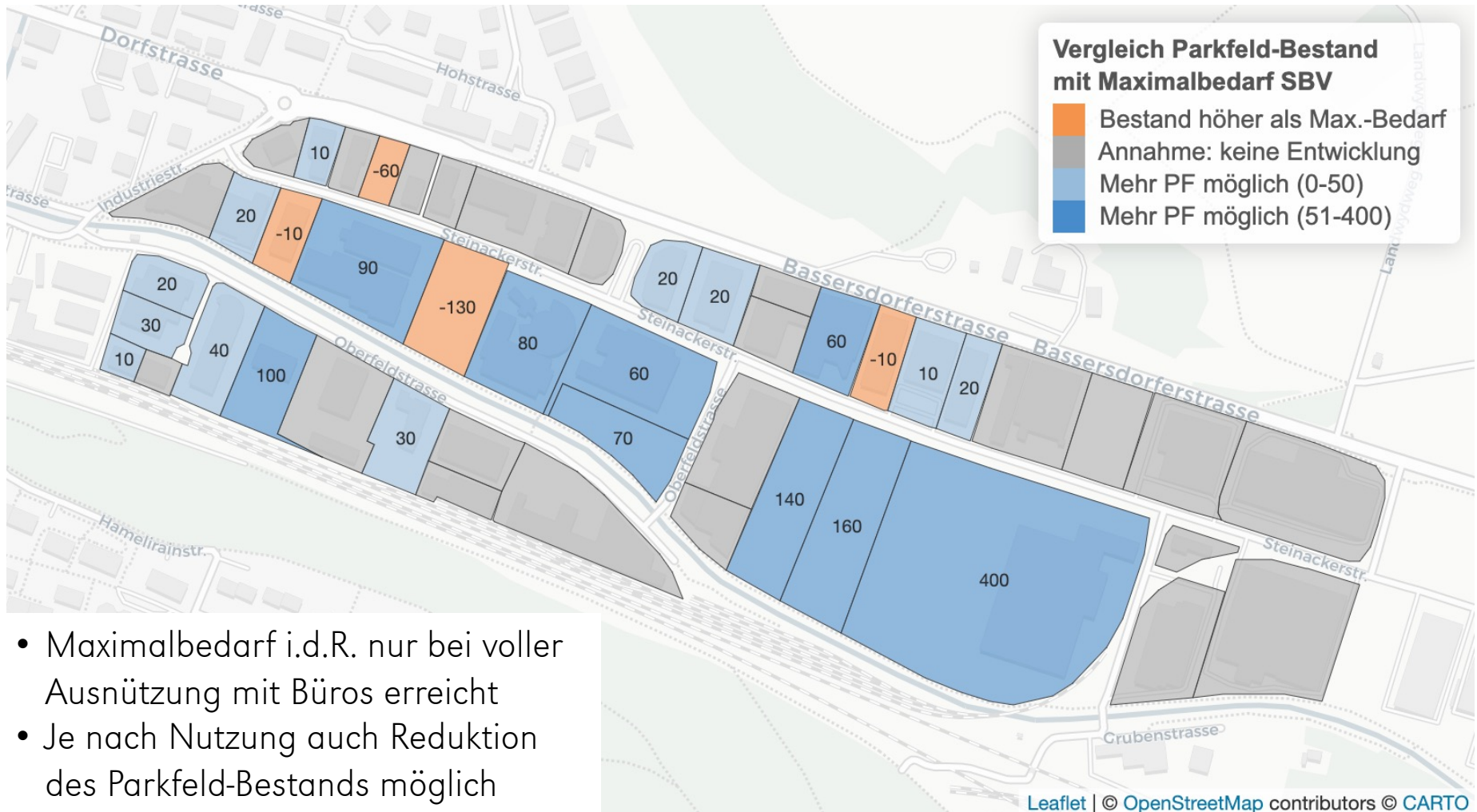
Lagequalität	A		B	C		D	
	40%	50-70%	50-70%	70%	80%	50-70%	80%
Anteil Wohnen	m² GF	m² GF	m² GF	m² GF	m² GF	m² GF	m² GF
Wohnen	24'663	27'467	52'360	57'809	88'623	31'970	29'471
<i>(Anteil effektiv)</i>	40%	61%	62%	70%	80%	65%	80%
<i>(approx. Anzahl WHG)</i>	235	259	493	549	843	303	280
Büro einfach	6'247	4'536	8'479	8'360	11'219	-	-
Büro hochwertig	12'494	-	-	-	-	9'881	3'732
Verkauf / Gastro	6'247	907	1'696	1'672	2'244	4'940	3'732
Kultur / Bildung	12'494	-	-	-	-	2'350	-
Gewerbe	-	5'540	9'403	2'508	8'975	-	-
Spitzenindustrie	-	6'804	12'719	12'540	-	-	-
Lager / Logistik	-	-	0	-	-	-	-
Total pro Lage	62'144	45'255	84'657	82'888	111'061	49'142	36'936

Industriezone Steinacker	m² GF
	19'958
	0
	0
	0
	116'424
	0
	78'586
	214'969

1'000 – 2'600 Parkfelder

→ Parkfeldbedarf liegt im Bereich
des heutigen Bestands

Bestehendes Angebot und künftiger Bedarf



- Maximalbedarf i.d.R. nur bei voller Ausnützung mit Büros erreicht
- Je nach Nutzung auch Reduktion des Parkfeld-Bestands möglich

Frage: Etappierung Transformation

2. Was sagen die Ergebnisse aus über eine mach- und wünschbare Etappierung? Was sagen sie aus über Zwischenstände in der Entwicklung?
- Mit den Sonderbauvorschriften kann der Parkfeldbestand auf Höhe des oder unter dem Tipping Point gehalten werden
 - Je Parzelle ist der Parkfeldbedarf stark von den künftigen Nutzungen abhängig
 - Eine Maximierung des Büroanteils sollte nicht angestrebt werden

Frage: Herausforderung ohne Glattalbahn

3. Welche Herausforderungen bestehen im Szenario, in dem bereits entwickelt ist, ohne aber dass die Bahn fährt?

- Verbesserte ÖV-Erschliessung durch Glattalbahn ist Bedingung für Transformation (ÖV-Güteklasse B)
- Grundsätzlich muss das Verkehrswachstum von ÖV, Fuss- und Veloverkehr aufgenommen werden«
- Neben Verkehrsinfrastruktur (gute ÖV- und Veloverbindungen) sind auch attraktive Nutzungen in Gehdistanz (Einkauf, Arbeit, Freizeit) und ein durchmischtes Stadtquartier Bedingung für die Transformation

Frage: Zentrale Parkierung

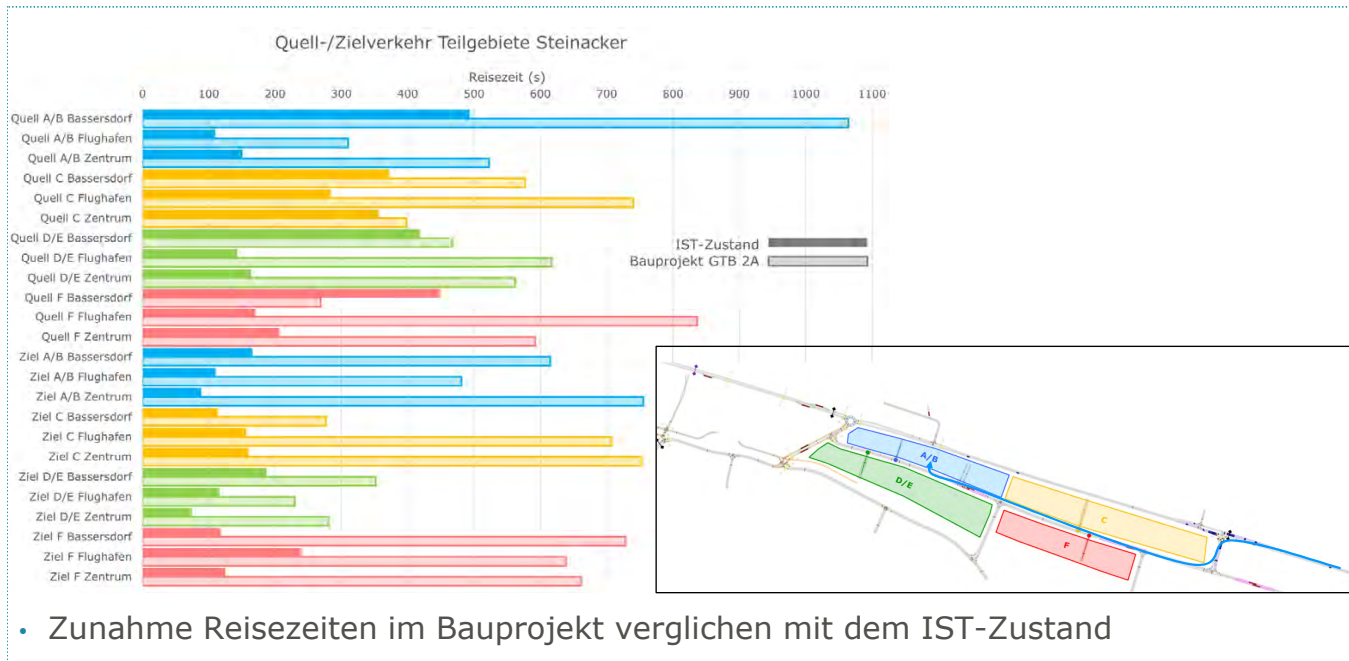
4. Was bewirkt eine zentrale Parkierung hinsichtlich des o.g. Verkehrssystems?
Liegt ein zentrales Parkierungssystem im öffentlichen Interesse?
- Eine zentrale Parkierung kann die Feinerschliessung einzelner Parzellen verbessern und kann Potential für die Aussenraumgestaltung schaffen
 - Verkehrsfluss im Quartier kann u.U. verbessert werden
 - Auf die Verkehrsqualität des übergeordneten Netzes haben zentrale Parkierungsanlagen kaum Auswirkungen, da die sich Zahl der Parkfelder nicht ändert
 - Das Einzugsgebiet einer zentralen Parkierungsanlage ist mit einer ÖV-Haltestelle vergleichbar, es wären also 3-4 Anlagen im Gebiet nötig
 - Umsetzung von zentralen Parkierungsanlagen ist aufgrund der Etappierungen und nötigen privatrechtlichen Vereinbarungen schwierig

Frage: Verkehrsregime im Quartier

5. Wie wird das neue Verkehrsregime (Abbiegen, U-turns, Tram, etc.) in der Modellierung berücksichtigt? Was sind die Auswirkungen innerhalb des Steinackers?

→ Wurde in der Simulation der Glattalbahn-Verlängerung detailliert untersucht

Untersuchung Verkehrssimulation (GTB 2A, Los 3)



- «die Reisezeiten des Schwerverkehrs aus den Teilgebieten Steinacker [...] werden mit dem Projekt zunehmen (hauptsächlich wegen der Verlängerung der Wegstrecken)»
- «Umwege aufgrund Wegfall Linksabbiegebeziehungen»

Frage: Weitere Nutzergruppen

6. Wie werden Zubringer, Besucher, Dienstleister, Taxis usw. bei einer Zunahme der Wohnbevölkerung um 2000, 5000 und letztlich 7000 Wohnenden berücksichtigt?

- Parkfelder für Besuchende sind in Berechnung SBV bzw. BZO berücksichtigt (ebenfalls mit Reduktionsfaktoren)
- Der Anteil des Zubringer-, Dienstleistungs- und Taxiverkehrs ist im Vergleich zum Individualverkehr gering
- Verkehrswachstum wird von ÖV, Fuss- und Veloverkehr aufgenommen: Attraktive Nutzungen in Gehdistanz (Einkauf, Arbeit, Freizeit), gute ÖV- und Veloverbindungen, durchmischtes Stadtquartier