



Stadt Kloten

Mobilitätskonzept Vision Steinacker

1.0

12. April 2021

Bericht-Nr. 2061.210

Änderungsnachweis

Version	Datum	Status/Änderung/Bemerkung	Name
0.9	31.12.2020	Entwurf Massnahmenkatalog	Y. Gasser, S. Angliker
1.0	12.04.2021	Schlussbericht nach Workshop 2	Y. Gasser

Verteiler dieser Version

Firma	Name	Anzahl/Form
Stadt Kloten	Andi Stoll	1/pdf
ewp	Philipp Lenzi	1/pdf
ZHAW	Thomas Sauter-Servaes	1/pdf

Projektleitung und Sachbearbeitung

Name	E-Mail	Telefon
Yves Gasser	yves.gasser@rapp.ch	058 595 78 40
Stefan Angliker	stefan.angliker@rapp.ch	058 595 72 44

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage und Ziele	1
1.1	Ziele des Mobilitätskonzepts	2
2	Analyse der bestehenden Verhältnisse	3
2.1	Nutzung	3
2.2	Erschliessung und heutige Mobilitätssituation	4
2.3	Identität Kloten Steinacker	5
3	Entwicklungskonzept im Steinacker	6
3.1	Nutzungskonzept und Mengengerüst	6
3.2	Verkehrskonzept	7
4	Mobilitätsmassnahmen	8
4.1	Mobilitätsgespräche	8
4.2	Inputs aus dem Workshop vom 20. August 2020	9
4.3	Inputs aus dem Workshop vom 29. März 2021	9
4.4	Themenfelder	11
5	Förderung alternativer Verkehrsträger	12
5.1	Veloinfrastrukturen (Wege, Abstellflächen)	12
5.2	Autoarmes Wohnen	13
5.3	Sharing-Standorte (Auto, Velo) / Mobilitätsabo	14
5.4	Attraktive ÖV-Preisangebote für Anwohner und Arbeitnehmer	15
5.5	Walkability	16
5.6	On-Demand Taxi-Service	17
6	Logistikmanagement	18
6.1	Slotsystem für Zu-/Wegfahrten von Transporten	18
6.2	Befahrbarkeit für grosse Fahrzeuge	19
6.3	Microhubs für Logistikdienstleistungen	20
6.4	Quartier-interne Logistik	21
6.5	Bündelung von Fahrten vom/zum Flughafen	22
6.6	Cargotram Zürich-Flughafen – Steinacker	23
7	Parkraummanagement	24
7.1	Smart Parking	24
7.2	Bewirtschaftung Parkplätze	25
7.3	Parkleitsystem	26
7.4	Mehrzweckparkplätze	27
8	Informationen und Aktionen	28
8.1	Mobility as a Service (MaaS) Plattform für den Steinacker	28
8.2	Informationsbroschüre	29
8.3	Aktionen zum Thema Mobilität	30
8.4	Mobilitätsberatung für Unternehmen und Grundeigentümer	31
9	Fazit und Ausblick	32

1 Ausgangslage und Ziele

Die Stadt Kloten sieht sich aktuell mit verschiedenen Herausforderungen konfrontiert. Zum einen besteht ein Missverhältnis zwischen Arbeitsplätzen und verfügbarem Wohnraum, welches sich mit laufenden Projekten wie der Grossüberbauung «The Circle» am Flughafen noch weiter verschärft. Andererseits sind die Strassenverkehrsachsen in den Hauptverkehrszeiten stark überlastet und Anpassungen am Strassennetz (Glattalautobahn) sind erst längerfristig geplant. Eine Chance zur Entlastung des Strassennetzes bietet die Verlängerung der Glattalbahn (GTB) bis in das Gebiet Steinacker (Kloten) und Grindel (Bassersdorf).

Das Gebiet Steinacker ist ein rund 50 ha grosses Gewerbe- und Industriegebiet im Osten der Stadt Kloten mit strategisch wichtigem Entwicklungspotential für einen gemischt genutzten urbanen Stadtteil. Die projektierte Verlängerung der Glattalbahn nach Kloten verschafft dem Gebiet eine neue, leistungsfähige ÖV-Achse. Damit verbunden ist auch eine neue Velohauptachse Flughafen - Kloten - Bassersdorf.

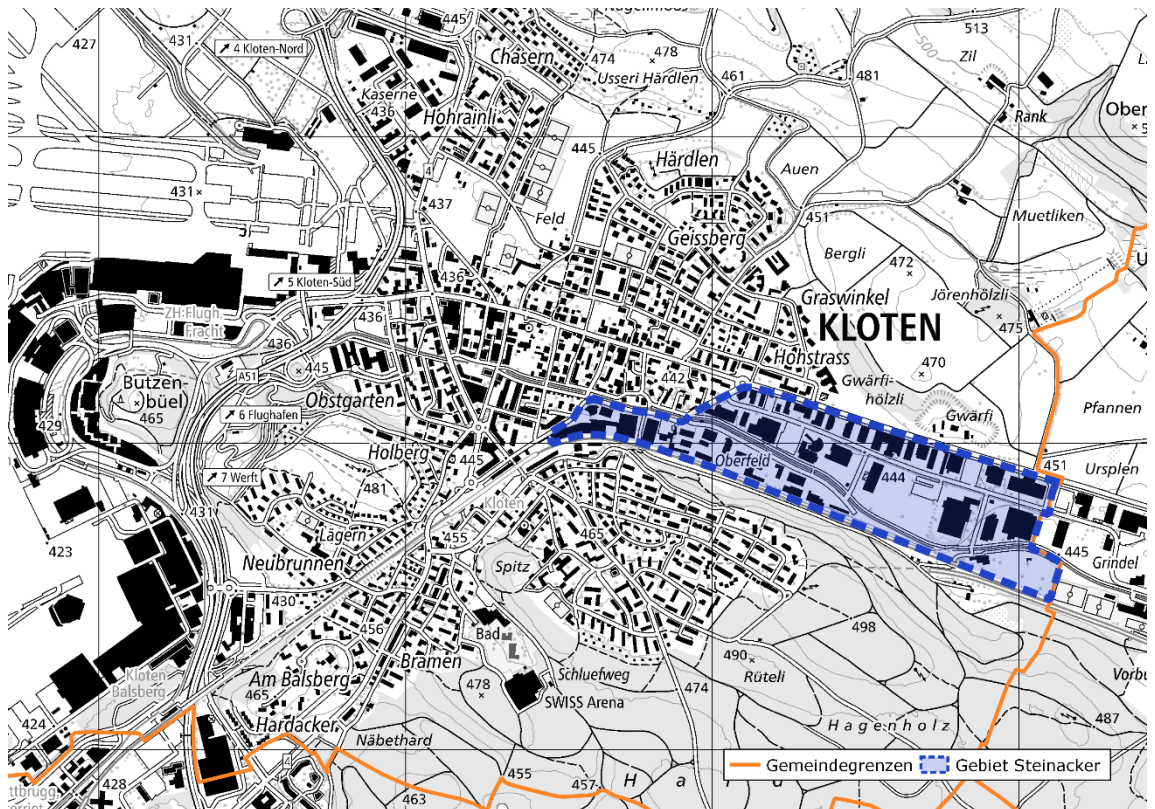


Abbildung 1: Lage des Gebiets Steinacker

Mit den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern wurde eine Vision für die Transformation des Gebiets Steinacker erarbeitet (2018/9). Die Vision Steinacker soll u.a. die Wege zwischen Wohnen und Arbeiten kürzer werden lassen und die Verkehrsüberlastung nicht weiter vorantreiben.

Das Amt für Raumentwicklung des Kantons Zürich (ARE) und die Zürcher Planungsgruppe Glattal (ZPG) erachten eine Transformation des Gebiets Steinacker in ein urbanes Quartier mit durchmischter Nutzung als sinnvoll. Entsprechend ist das Gebiet im regionalen Richtplan als Transformationsgebiet ausgewiesen. Durch die Verlängerung der Glattalbahn entsteht für

die Stadt Kloten die Möglichkeit, das Gebiet Steinacker gezielt für die Wohnnutzung zu öffnen und gleichzeitig den bestehenden Gewerbe- und Industriebetrieben Raum für eine weitere Entwicklung zu bieten. Die Mischnutzung kann sich dabei auch positiv auf den Verkehr im und um das Gebiet Steinacker auswirken.

Die Umsetzung der richtplanerischen Vorgaben in der Bau- und Zonenordnung (BZO) gestaltet die Stadt Kloten in einem dreiphasigen Prozess (Vision, Konzeption, Planungsrecht). Die erste Phase wurde Ende 2019 mit der Vision Steinacker, welche in einem partizipativen Prozess erarbeitet wurde, abgeschlossen.

In der Konzeptionsphase sieht die Stadt Kloten die Bearbeitung des Themas Mobilität - also bevor Verkehr überhaupt entsteht - im Rahmen eines Mobilitätskonzeptes für das Gebiet Steinacker vor. Den Rahmen des Konzeptes gibt die Verlängerung der Glattalbahn vor, welche das künftige Rückgrat der Erschliessung des Gebiets mit dem öffentlichen Verkehr darstellt. Die parallel geplante Velohauptverbindung bringt eine weitere effiziente Längsvernetzung ins Gebiet. Die Erkenntnisse aus der Vision Steinacker und dem parallel im Jahr 2020 weiterlaufenden Planungsprozess dienen als Basis für die Mobilitätsüberlegungen.

Durch die geplante Nutzungsdurchmischung entstehen vielfältige Mobilitätsbedürfnisse, welche möglichst effizient aufeinander abzustimmen sind und Synergien vor Ort entstehen lassen können (kürzere Wege). Zur Entlastung des bestehenden Strassennetzes sind Möglichkeiten zur Förderung der Verkehrsverlagerung und Vermeidung von Neuverkehr zu entwickeln. Dabei werden nebst der Glattalbahn und dem Velo weitere Angebote der neuen Mobilität einbezogen. Ein Augenmerk ist auch auf die Entwicklung im angrenzenden Gebiet Grindel der Gemeinde Bassersdorf zu richten.

Das Mobilitätskonzept Steinacker bildet zum einen die Grundlage für die weiteren Arbeiten in der Phase Planungsrecht und soll zum anderen den Stakeholdern im Gebiet Steinacker als Toolbox bei der stufengerechten Umsetzung von Entwicklungen dienen. Die Parzelleneigentümer mit ihren gewerblichen Nutzungen sind von den Lösungen eines Mobilitätskonzeptes zu überzeugen. Viele der heute im Gebiet Steinacker ansässigen Unternehmen sind nicht nur Mobilitätsnutzer, sondern im weiteren Sinne auch Mobilitätsprovider (Autohandel, Mietwagenfirmen, Nutzfahrzeughandel, Logistikfirmen, Energietechnikanbieter, Parkplatzbetreiber). Diese Chancen der Mobilität für bestehende Gewerbebetriebe werden im Mobilitätskonzept aufgegriffen und für die neuen (Wohn-)nutzungen gewinnbringend mitgedacht.

1.1 Ziele des Mobilitätskonzepts

Ein Mobilitätskonzept verfolgt im Grundsatz die folgenden vier Ziele zum Verkehr:

- Vermeiden
- Verlagern
- Verträglich organisieren
- Vernetzen

Das vorliegende Mobilitätskonzept soll folgende Elemente zur Entwicklung beisteuern:

- a) Gleichviel Mobilität, bei weniger Verkehr (Vermeiden)
- b) Massnahmen, um Verkehrsmittelwahl (Modalsplit) zu verbessern (Verlagern)
- c) Massnahmen, um Spitzenaufkommen zu glätten (Verträglich organisieren)
- d) Massnahmen, um Strassenkapazitäten für Gewerbe frei zu halten (Vernetzen)

Der gemeinschaftliche Aspekt im Gebiet Steinacker hat eine hohe Bedeutung. So sind bereits heute die Grundeigentümer als Verein organisiert und gestalten die Entwicklung aktiv mit. Der Wohnanteil wird mittelfristig im Gewerbegebiet an Bedeutung gewinnen. Die Stadt Kloten plant, neue Schulstandorte und weitere öffentliche Nutzungen im Gebiet anzusiedeln. Diese gesellschaftlichen und sozialen Entwicklungen erfordern eine besonders «menschenfreundliche» Mobilität, ohne den betriebsnotwendigen Verkehr im Steinacker einzuschränken.

2 Analyse der bestehenden Verhältnisse

2.1 Nutzung

Im Gebiet Steinacker sind heute verschiedene Gewerbe- und Industriebetriebe der unterschiedlichsten Branchen mit insgesamt rund 3'600 Beschäftigten in Vollzeitäquivalent ansässig. In Abbildung 2 ist die Klassifizierung der Gebäudearten gemäss der amtlichen Vermessung Kanton Zürich dargestellt. Es zeigt, dass die Mehrheit der Gebäude heute vor allem industriellen Zwecken dient.



Abbildung 2: Gebäudearten im Gebiet Steinacker

Das Spektrum der ansässigen Unternehmen ist sehr breit und umfasst unter anderem Industriebetriebe, Handelsunternehmen und Firmen mit engem Bezug zum nahen Flughafen. Ebenso unterschiedlich sind die Mobilitätsbedürfnisse dieser Unternehmen. Die Spannweite reicht vom Bürogebäude mit der Personenmobilität im Vordergrund, über Produktionsbetriebe mit mehreren Anlieferungen und Abholungen von Gütern pro Tag bis hin zum Transportunternehmen, welches rund um Uhr Spezialtransporte erbringt.

2.2 Erschliessung und heutige Mobilitätssituation

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Das Gebiet Steinacker ist heute auf der Strasse sehr gut erschlossen. Als primäre Erschliessungsachsen dienen die Industrie- und die Steinackerstrasse, welche das Gebiet an das übergeordnete Strassennetz anschliessen. Die nächsten Autobahnanschlüsse sind Glattbrugg (8) und Kloten-Süd (5) an der A51.

Im Bereich der Personenmobilität spielt der MIV eine massgebende Rolle. Parkplätze sind kostengünstig oder gratis und in ausreichender Anzahl vorhanden. Auch ist die Strasseninfrastruktur im Steinacker stark auf den MIV ausgerichtet.

Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Im öffentlichen Verkehr ist das Gebiet mit den Bushaltestellen Mühle, Oberfeld, Grubenstrasse und Grindel erschlossen. Die Haltestelle Mühle wird nur morgens und abends von der Buslinie 766 Kloten – Bassersdorf im 30'-Takt bedient. Die anderen drei Haltestellen werden den ganzen Tag von der Linie 765 Zürich Flughafen – Bassersdorf – Dietlikon bedient, welche Montag-Freitag tagsüber im 15'-Takt und ansonsten im 30'-Takt verkehrt. Der ÖV-Anteil am Modal Split beträgt in gesamten Stadtgebiet von Kloten 36 %, wobei zu bemerken ist, dass dieser vor allem durch die Funktion des Flughafens als grosse ÖV-Drehscheibe zustande kommt. Im Steinacker liegt der ÖV-Anteil heute bei etwa 22 %.

Langsamverkehr (LV)

Für den Langsamverkehr ist das Gebiet Steinacker heute weitgehend unattraktiv. Entlang dem Altbach führt zwar die nationale Veloroute 5, der kombinierte Rad-/Fussweg ist aber eher schmal. Auf den übrigen Strassen im Steinacker sind keine Radstreifen markiert. Für den Fussverkehr ist entlang jeder Strasse mindestens auf einer Seite ein Trottoir vorhanden, es sind jedoch praktisch keine Fussgängerstreifen vorhanden. Auf den Strassen im Steinacker gilt Tempo 60, was für die Attraktivität des Langsamverkehrs ebenfalls nicht förderlich ist. Auch fehlen zeitgemässe Veloinfrastrukturen wie (gedeckte und sichere) Abstellplätze oder weitere infrastrukturelle Massnahmen auf dem Areal wie bspw. eine öffentliche Velopumpe.

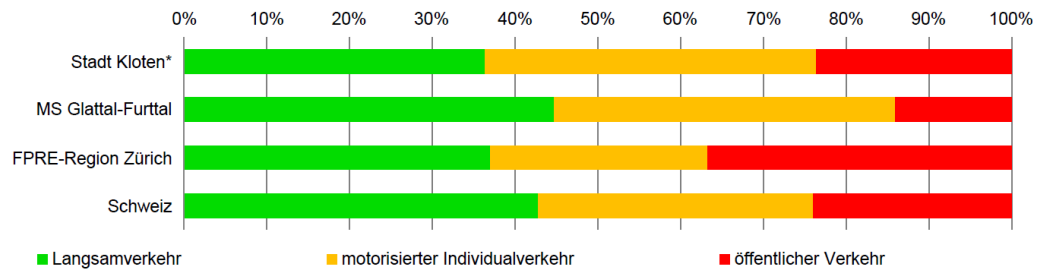
Shared Mobility-Angebote

Im Gebiet Steinacker selbst sind heute keine Shared Mobility-Angebote verfügbar. Der nächste Carsharing-Standort befindet sich am Bahnhof Kloten, die nächste Veloverleih-Station beim Stadthaus. Sonstige Anbieter von Shared Mobility-Diensten sind in Kloten aktuell nicht aktiv. Es sind jedoch ein Taxiunternehmen und eine Leihwagenfirma im Steinacker ansässig.

Modal Split im Pendlerverkehr

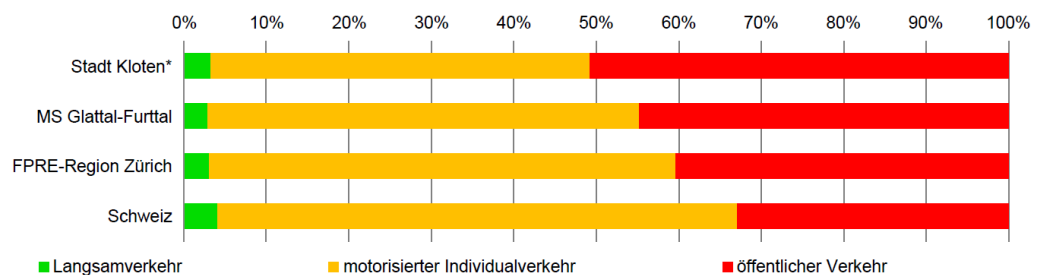
Der Anteil des öffentlichen Verkehrs ist beim Pendlerverkehr über die Stadtgrenze von Stadt Kloten hinweg vergleichsweise hoch. Innerhalb der Stadt Kloten besteht noch ein Potential zur Steigerung der Anteile im öffentlichen Verkehr und im Langsamverkehr (vgl. Grafik). Hierzu kann die Verlängerung der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

Pendler: Modal Split (Arbeitsort in Wohngemeinde)



*Anzahl Beobachtungen: 343. ** Hochrechnung basierend auf Strukturserhebungen 2013 - 2017 (gepoolt).
Quelle: BFS, Modellierungen Fahrländer Partner.

Pendler: Modal Split (Arbeitsort ausserhalb Wohngemeinde)



*Anzahl Beobachtungen: 926. ** Hochrechnung basierend auf Strukturserhebungen 2013 - 2017 (gepoolt).
Quelle: BFS, Modellierungen Fahrländer Partner.

2.3 Identität Kloten Steinacker

Stärken des Gebiets

- Vielfalt der Betriebe aus Logistik, Produktion, Gewerbe, Handel und Dienstleistung
- starke Verwurzelung und Identifikation mit dem Gebiet Steinacker
- Zusammenhalt unter den Betrieben ("man kennt und unterstützt sich gegenseitig")
- Nähe zum Flughafen und somit Teil der Flughafen-Region
- Nähe zur Stadt Zürich bzw. zur Agglomeration Zürich
- weltoffene Atmosphäre
- gute Erschliessung und Anbindung an das übergeordnete Strassennetz
- Nähe zu den Natur- und Erholungsräumen Hardwald und Gerlisberg

Potentiale des Gebiets Steinacker

- ca. 60% Ausnutzungsreserve; Aktuell ist ein «Zeitfenster» vorhanden, um eine Mischnutzung zu ermöglichen
- stärkere Positionierung des Gebiets im regionalen Kontext, kurze Wege zwischen Arbeiten und Wohnen
- Entwicklung aus dem Bestand heraus, Real-Labor um Neues auszuprobieren

- grosse Grundstücke welche Handlungsspielräume ermöglichen, Cluster-Bildung möglich
- ÖV-Erschliessung mit der Verlängerung der Glattalbahn verbessern
- Langsamverkehrsnetz mit dem Ausbau der Velohauptverbindung verbessern
- Altbach naturräumlich und ökologisch aufwerten (inkl. Hochwasserschutz)
- Wegnetz ergänzen, Aufenthaltsräume schaffen

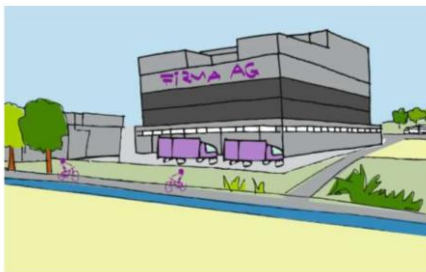
Auf der Basis dieser Stärken und Potentiale werden die Mobilitätsmassnahmen erarbeitet. Beim Areal Steinacker sind insbesondere die Arbeitsplatzvielfalt und die Nähe zum Flughafen als grösste Stärken hervorzuheben. In den Gesprächen mit den Gewerbetrieben fällt zudem auf, dass viele Unternehmen Dienstleistungen der Personenmobilität, der Fahrzeugbranche und des Transportwesens anbieten. Dies birgt die Chance, lokales know-how aus dem Gebiet für die Mobilitätsmassnahmen einzubeziehen.

3 Entwicklungskonzept im Steinacker

In der Vision Steinacker werden unterschiedliche Ziele definiert, welche direkten oder auch indirekten Einfluss auf die Mobilität haben. Das Ziel ist es, dass das Gebiet zukünftig durch das Gewerbe und das Wohnen genutzt wird.

Entwicklung Gewerbe

- Regelbauweise mit Gewerbebonus
- AZ 240%
- 25 m Gebäudehöhe



Entwicklung Wohnen

- Hoher Wohnanteil bedingt hohe Qualität
- AZ 180% (mit Sonderbauvorschriften)
- 25 m Gebäudehöhe

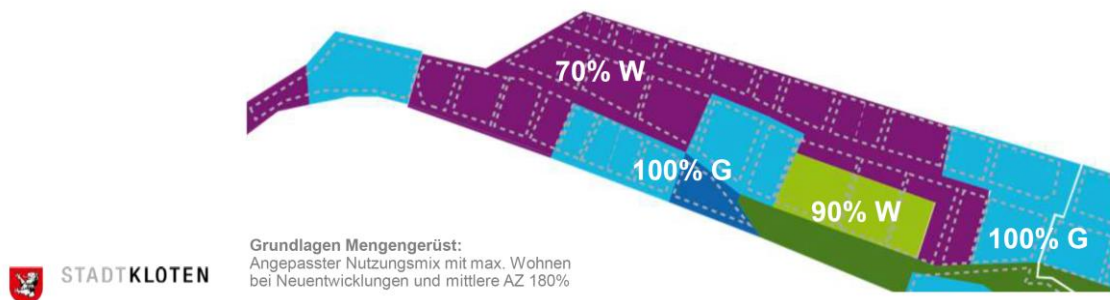


Diese Mischnutzung soll gestapelt aufgebaut sein, wobei Zellen zwischen Längs- und Querachsen gebildet werden sollen, welche Raum für Nutzungen mit vergleichbaren Zielgruppen kombinieren. Dies macht es möglich, Synergien zu nutzen. Mit dem Bau der Glattalbahn, dem Ausbau der Velohauptverbindung und der Renaturierung des Altbachs wird die Längsrichtung des Areals gestärkt. Weiter soll durch neue Fusswege auch die Aufenthaltsqualität des inneren Stadtteils erhöht werden.

3.1 Nutzungskonzept und Mengengerüst

Die geplante Mischnutzung im Gebiet Steinacker bedingt ein funktionierendes Miteinander. Dazu werden Entwicklungszellen über mehrere Grundstücke hinweg zusammengefasst. Ein gemeinsames Konzept unter den jeweils beteiligten Grundeigentümern ermöglicht einen grösseren Handlungsspielraum für Lösungen und beschreibt die etappierte Realisierung (Entwicklungsplan). Über das gesamte Gebiet betrachtet werden folgenden Etappen geschätzt:

Mengengerüst	Beschäftigte	Einwohner	Total
Bestand 2019	3740	40	3780
1. Etappe	4000	3000	7000
2. Etappe	4000	5900	9900
Maximale Kapazität	5600	7300	12900

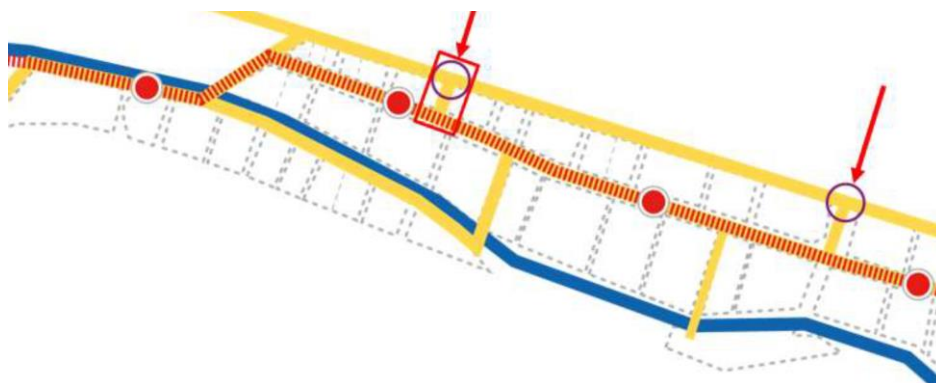


Die Karte zeigt den angestrebten Nutzungsmix mit Wohnanteil (W) und Gewerbeanteil (G).

Die Siedlungsentwicklung lässt sich in zwei Etappen einteilen, einer ersten bis in ca. 5-15 Jahren und einem Zuwachs von ca. 3'000 Bewohnenden sowie einer zweiten Etappe in ca. 15-30 Jahren von fast nochmal der gleichen zusätzlichen Einwohnerzahl. Die Beschäftigten entwickeln sich gegenüber heute in der Menge nur moderat¹.

3.2 Verkehrskonzept

In den nächsten 20-30 Jahren ist kein Strassenausbau für Kapazitätssteigerungen in der Umgebung geplant. Das heutige Strassennetz bildet daher den Rahmen und muss effizient genutzt werden. Es ist eine regionale Verkehrssteuerung vorgesehen, bei welcher die unten bezeichneten Knoten an der Bassersdorferstrasse (Kantonstrasse) gesteuert werden.



Mit dem Bau der Glattalbahn und der verbesserten Buserschliessung wird beim öffentlichen Verkehr ein Quantensprung erreicht, das Gebiet befindet sich neu in der zweitbesten ÖV-Gütekategorie B. Auch der Bau der Velohauptverbindung verbessert die Ausgangslage für den Veloverkehr deutlich. Insgesamt ist ein hoher Modalsplit-Anteil im öffentlichen Verkehr und beim

¹ Grundlagen Mengengerüst: Angepasster Nutzungsmix mit max. Wohnen, bei Neuentwicklungen und mittlere AZ 180%

Fuss- und Veloverkehr nötig und mit den unterstützenden Massnahmen dieses Mobilitätskonzepts auch erreichbar.

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

Bezüglich der Verkehrsentwicklung ist die Verkehrsmittelwahl entscheidend, d.h. mit welchen Verkehrsmitteln die neuen Bewohnenden aber auch die Beschäftigten ihre Mobilitätsbedürfnisse bewerkstelligen. Hierfür sind einerseits limitierende Steuerungsmittel (Push) beim motorisierten Individualverkehr, wie die der Parkraumplanung (z.B. neues Parkplatzreglement mit 0.20 Parkplätze pro Wohnung oder neuer Büroarbeitsplatz) nötig.

Andererseits werden durch attraktive Alternativen und Anreize (Pull) die neuen Angebote des öffentlichen Verkehrs (Glattalbahn und & Buserschliessung) sowie des Fuss- und Veloverkehrs (Bau Velohauptverbindung) gefördert. Weitere Mobilitätsmassnahmen und Sharing Angebote beeinflussen die Verkehrsmittelwahl zusätzlich positiv hinsichtlich des gesteckten Modalsplit-Ziels. Für bestehende Gewerbebetriebe wird damit die freie Fahrt aufrechterhalten.

4 Mobilitätsmassnahmen

In einem halbjährigen Erarbeitungsprozess wurden durch Austausch mit den Planern, interessierten Grundeigentümern und der Stadt Kloten eine Auswahl an Mobilitätsmassnahmen entworfen. Das vorliegende Mobilitätskonzept mit den zugehörigen Mobilitätsmassnahmen unterstützt die Erreichung des gesteckten Modalsplit-Ziels.

4.1 Mobilitätsgespräche

Um einen vertiefteren Einblick in die Mobilitätsbedürfnisse der Stakeholder im Gebiet Steinacker zu erhalten wurden im Oktober und November 2020 mit verschiedenen Akteuren Mobilitätsgespräche durchgeführt. Insgesamt haben sich 8 Grundeigentümer oder Betriebe² für ein Mobilitätsgespräche interessiert. Im Gespräch ging es einerseits darum, sofern relevant, Möglichkeiten im Bereich der Mitarbeitermobilität und Logistik aufzuzeigen und andererseits die zukünftigen Mobilitätsbedürfnisse der Akteure zu eruieren.

Im Rahmen der Gespräche zeigte sich, dass die aktuelle Situation und die Perspektiven der einzelnen Akteure teilweise stark divergieren. Für die Unternehmen im Steinacker ist eine gute Erreichbarkeit für sowohl ihre Mitarbeiter als auch ihre Lieferanten bzw. Kunden zentral. Die geplante Transformation löst daher gewisse Unsicherheiten aus, da die Unternehmen gerne an ihren Standorten im Steinacker festhalten möchten. Gleichzeitig besteht eine Offenheit gegenüber innovativen Lösungen zur Reduktion bzw. Verlagerung der Verkehrsnachfrage. Bei den Grundeigentümern ist die Ausgangslage ebenfalls unterschiedlich. Gewisse

² WISAR AG, Ernst Autotransporte AG, IVECO, Loomis, Eberhard AG, YourMile AG, AMAG, Lagerhausareal

möchten an der aktuellen Nutzung festhalten und bei anderen bestehen bereits konkrete Pläne zur Weiterentwicklung ihrer Areale mit Wohnanteil.

Insgesamt haben die Mobilitätsgespräche einen wertvollen Beitrag zur Entwicklung der Mobilitätsmassnahmen geliefert. Gleichzeitig konnte den Akteuren im Steinacker konkrete Ansätze zum Mobilitätsmanagement aufgezeigt werden.

4.2 Inputs aus dem Workshop vom 20. August 2020

Mit den Grundeigentümern fand ein Auftaktworkshop statt, mit den Themen Nutzung und Verkehrskonzept. Folgende Hinweise mit Bezug zur Mobilität wurden im Plenum eingebracht.

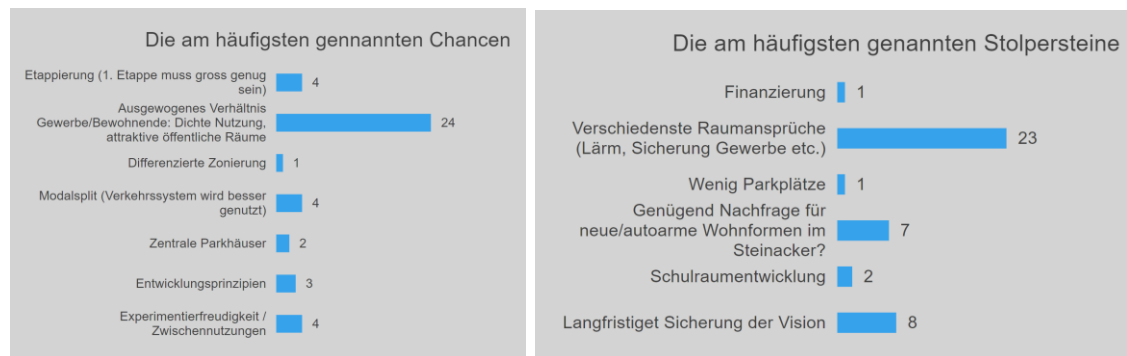
Der Massnahmenkatalog bildet die Anliegen in einer oder mehreren Massnahmen ab:

- Einbindung Bassersdorf - > Schnittstelle berücksichtigt bei ÖV und Veloinfrastruktur
- Alternative / Redundanz bei Sperrung Dorfstrasse - > Verkehrssteuerung vermeidet dies, siehe auch Massnahme Transportrouten
- Verkehrseinschränkungen für Neuzuzüger -> autoarmes Wohnen
- Ruhender Wohn-MIV Verkehr «unter den Boden» -> keine Oberflächenparkierung, siehe Massnahmen Parkraummanagement siehe Kapitel 7
- LW-Zufahrt und -Manövriermöglichkeiten 24/7 sicherstellen, siehe Kapitel 6 Massnahmen Logistikmanagement wie Slotsystem, Manövrierbarkeit
- Verkehrssteuerung Information an IV, Lenkungssystem für Quellverkehr Steinacker
- Priorisierung Langsamverkehr (auf Längsachse der Velohauptroute)
- «Mobilität auf Abruf», On Demand MaaS, ortsunabhängige Mobilität und Sharing-Angebot
- «Walkability»: Sichere Schulwege, Aktionen zur Mobilität, Fusswege und Zugänge, Schulwegkonzept Ost-West zu Schulstandort, Qualitätsmerkmale, Beleuchtung,

4.3 Inputs aus dem Workshop vom 29. März 2021

Am zweiten Workshop, welcher ausgelöst durch die Pandemie digital durchgeführt wurde, waren die Entwicklungsprinzipien das übergeordnete Thema. Im ersten von zwei Workshop-teilen wurden zusammen mit dem vorgesehen Nutzungsmix auch die Mobilität thematisiert. Von Philipp Lenzi (Raumplaner ewp) wurde die Bedeutung einer abgestimmten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung betont (siehe dazu Kapitel 3.2).

Die am häufigsten gewählte Chance einer Konsultationsabstimmung war dann auch das ausgewogene Verhältnis von Gewerbe und Wohnen. Auf die Frage nach möglichen Stolpersteinen wurden die künftig «wenige Parkplätze» kaum genannt.



Die Teilnehmenden Personen aus Grundeigentümerschaft, Planern und Politik sahen in den weiter vertiefenden Gruppendiskussionen die Chancen in der Aufwertung des Gebiets, insbesondere durch die Verlängerung GTB. Auch die begleitenden Sharing Mobility Ideen fanden Anklang.

Der Nutzungsmix Wohnen/Arbeiten ist vielversprechend, doch wer wohnt und arbeitet gleichzeitig im Steinacker? Die Entwicklung geschieht nicht schlagartig, sondern dauert über Jahre.

Da es sich um Neuzuzüger handelt, ist die Wohnsitznahme nahe an den Arbeitsplätzen tatsächlich möglich. Für jene Personen, die nicht im Steinacker Wohnen und nur Arbeiten, ist die GTB ein grosses Plus.

Erste Bewohner sind womöglich junge Klotener, welche ihre erste Wohnung im Steinacker finden. Heute ziehen junge Personen aus Kloten oft weg, in neue Quartiere wie z.B. dem Glattpark. Dies würde für die Stadt Kloten gleichzeitig Verjüngung bedeuten und die Offenheit gegenüber neuen Mobilitätsformen und autoarmem Wohnen fördern.

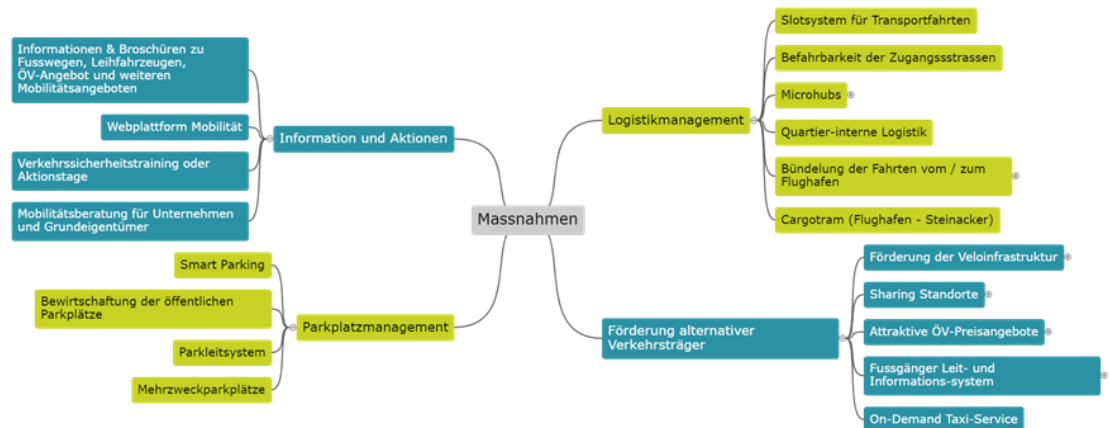
Neue Bewohnende können auch Zuzügler der neuen Berufsgattungen im Steinacker sein, ausgelöst durch Stellenwechsel. Neue Arbeitsplätze ermöglichen im Steinacker auch neue Wohnsitznahme in Kloten.

Entsprechend muss Infrastruktur für junge Bewohner zuerst entstehen. Herausforderungen ist dabei die Entfernung der ersten neuen Wohnstandorte zur Schule/Kindergarten.

Neues Dorfzentrum "Oberdorf" am Altbach aber Klotener Stadtzentrum unverändert, mit neuen öffentlichen Nutzungen (PPP).

Die geringe Anzahl Parkplätze wird sowohl Chance als auch Risiko gesehen, 0.2 PP / WE heute noch wenig vorstellbar, aber Generationenwechsel, übergeordnetem Trend und Glattalbahn richtig.

4.4 Themenfelder



Auf Basis der vorangehenden Kapitel wurden 4 Themenfelder identifiziert, in welchen entsprechende Mobilitätsmassnahmen kategorisiert werden können:

- **Förderung alternativer Verkehrsträger:** Bedingt durch die Überlastung des umliegenden Strassennetzes soll die Transformation im Steinacker möglichst ohne Neuverkehr auf der Strasse erfolgen. Hierzu können Massnahmen zur Förderung der ÖV-Nutzung und des Langsamverkehrs unterstützend wirken.
- **«Logistikmanagement»:** Die bestehenden Unternehmen im Steinacker und die neuen Bewohner sollen ihre Logistikbedürfnisse optimal abdecken können. Gleichzeitig ist der veränderten Nutzung und den beschränkten Verkehrskapazitäten Rechnung zu tragen.
- **Parkplatzmanagement:** Im Zuge der Nutzungstransformation und der inneren Verdichtung verändern sich die Raumbedürfnisse für verschiedene Nutzungen. Für die Parkierungsnutzung stehen künftig weniger Flächen zur Verfügung, weshalb es einer Steuerung über eine Parkplatzreglement (zu Anzahl und Bewirtschaftung) bedarf. Zudem kann damit auch ein Beitrag zur Reduktion des MIV-Aufkommens geleistet werden.
- **Information und Aktionen:** Um die Bekanntheit und Akzeptanz der Massnahmen bei den Stakeholdern und der neuen Bevölkerung im Steinacker zu fördern, sind Informationsmöglichkeiten und vielfältige Aktionen vorzusehen, welche beispielsweise die Vorteile von alternativen Verkehrsträgern aufzeigen.

Als übergeordnetes Themenfeld ist das «Gebiet der kurzen Wege» zu betrachten, welches bei der Entwicklung von Massnahmen aber auch beim Nutzungsmix in den Entwicklungszellen zu berücksichtigen ist. Durch Angebote des täglichen Bedarfs, in der unmittelbaren Nachbarschaft oder im Gebiet Steinacker selbst, lassen sich viele Wege und Fahrten einsparen.

5 Förderung alternativer Verkehrsträger

5.1 Veloinfrastrukturen (Wege, Abstellflächen)

Zielsetzung

Steigerung der Velonutzung durch Verbesserung der Veloinfrastruktur auf dem Areal Steinacker sowie guten Anbindung zu den angrenzenden Quartieren (Grindel) und ans städtische und kantonale Velonetz.

Beschreibung

Eine gute, sichere und komfortable Veloinfrastruktur im Gebiet, aber auch regional stärkt die Velonutzung und verbessert den Modal-Split in Richtung des Veloverkehrs. Diese Förderung bezieht sich einerseits auf die gebietsinterne Infrastruktur an Wegen und Abstellplätzen. Auf privaten Arealen sollen genügend und auch komfortable Abstellplätze (ebenerdig, diebstalsicher und grosszügig für Spezialvelos) insbesondere bei den jeweiligen Wohnungen zur Verfügung stehen. Auch andere Angebote wie gebietsinterne Velopumpstationen oder einer Velowerkstatt fördern die Veloattraktivität und können die Anwohnenden sowie im Gebiet arbeitende Personen für das Velo begeistern.

Neben den gebietsinternen Massnahmen ist auch ein guter Anschluss aller Parzellen ohne Umwege an die künftige Velohauptroute entlang dem Altbach von grosser Bedeutung. Diese ermöglicht eine gute regionale Erschliessung durch sichere, möglichst direkte Velowege. Angebote für den Veloverkehr sollte in der Umgebung weiter ausgebaut werden, damit auch in Nord-Süd Richtung ein direktes, sicheres und gutes Netz entsteht.

Vorteile für die Vision Steinacker

- Erhöhung der Verkehrssicherheit für Veloverkehr, wenn immer möglich getrennt vom übrigen Verkehr (Velowege anstelle von Velostreifen)
- Erhöhung der Attraktivität des Standorts mit guten dezentralen Veloabstellplätzen
- Stetige Verschiebung des Modalsplits in Richtung des Veloverkehrs
- Attraktiver Wohnstandort Steinacker für alltägliche Veloverbindung in Nachbarquartiere/Stadtzentrum

Federführung (unterstrichen) und Beteiligte

- ☒ Stadt Kloten ☐ Verkehrsbetriebe Glattal ☒ Grundeigentümer
☒ Kanton Zürich ☐ IG Steinacker ☐ Weitere:

Auswirkungen auf andere Projekte

- Befahrbarkeit für grosse Fahrzeuge könnte mit Veloführung an Knoten im Konflikt stehen

Profitierende Nutzungen

- ☐ Gewerbe/Produktion ☒ Arbeiten/Dienstleistungen ☒ Wohnen ☒ Freizeit/Einkauf/weitere

Priorität

- ☐ A ☒ B ☐ C

Zielbeitrag

- ☒ A Verkehrsmittelwahl (Modalsplit) ☐ B Spitzenstunde glätten ☐ C Strassenkapazitäten für Gewerbe

Nächste Schritte

Arealinfrastruktur: Velofördernde Massnahmen bei Wohnkonzeptgestaltung integrieren

Velowege: Vom Gebiet aus noch stärker das regionale Veloroutennetz ausbauen (Noren/Süden)

Wirkung- / Kostenschätzung

++ Die Wirkung ist von der Prominenz des Angebots (Veloinfrastruktur) abhängig, kann jedoch sehr gross sein und den Veloverkehr des Gebiet stark fördern

\$\$ Für die **öffentliche Hand** sind mittelgrosse Kosten zu erwarten (Planung und Umgestaltung der neuen Velorouten)

\$ Die Kosten für die **Grundeigentümer** sind nicht sehr gross, da sie direkt beim Bau erstellt werden und nicht viel kosten

Dokumentation

<https://www.zh.ch/de/mobilitaet/veloverkehr/veloinfrastruktur/veloschnellrouten.html>

5.2 Autoarmes Wohnen

Zielsetzung

Erhaltung der Strassenkapazität trotz grosser Anzahl neuer Wohnungen im Areal

Beschreibung

In der Schweiz gibt es laufend mehr Wohnungen oder Areale, in welchen autoarmes Wohnen gefördert wird und die sonst übliche Parkplatzzahl von 1 und mehr Abstellplätzen pro Wohneinheit unterschritten werden. Nach aktuellem Stand werden zwischen 0-0.5 Parkplätze an vergleichbaren Wohnstandorten nachgefragt. Das künftige Reglement sieht 0.2 PP für den Steinacker vor. Insbesondere in dichten und gut mit dem öV und Velonetz erschlossenen Gebieten wie dem künftigen Steinacker ist dies sehr effektiv, wenn Bewohnende freiwillig oder per Mietvertrag auf ein eigenes Auto und Parkplatz verzichten. Die Strassenkapazität wird nicht mehr stärker belastet, während der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr genutzt werden. Beim autofreien Wohnen ist es wichtig, dass das Areal auch in der Mikrolage gut an den öffentlichen Verkehr angeschlossen ist (geringe Distanz zur Haltestelle). Weiter müssen Massnahmen getroffen werden, welche den Langsamverkehr fördern sowie das Car-Sharing einfach ermöglichen.

Beispiele für Massnahmen zur Förderung des Langsamverkehrs: sichere und genügend Veloabstellplätze, Einkaufsmöglichkeiten in unmittelbarer Nähe, (E-)Bike-Sharing-Angebote, Umgebungsgestaltung und Durchwegung inkl. Sitzmöglichkeiten

Beispiele für Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs: Angebotsinformation vor Wohnortwechsel, öV-Abonnement im Mietvertrag, Gutscheine zur Nutzung des öV's beim Einzug

Beispiele für weitere begleitende Massnahmen: Co-Working und Homeoffice Bereiche, Sharingangebote, Paketboxen für Lieferdienste

Vorteile für die Vision Steinacker

- Erhöhung der Verkehrssicherheit für Velo- und Langsamverkehr
- Bei Wegfall Erstellungskosten einer Tiefgarage: Günstigere Investitionen und Risiken bei Wohnobjekten, tiefere Mietpreise für Wohnungen möglich.
- Erhöhung der Attraktivität des Standorts durch weniger Flächenverbrauch von Parkierungsanlagen
- Veränderung des Modalsplits in Richtung öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr

Federführung (unterstrichen) und Beteiligte

- | | | |
|---|--|---|
| ☒ Stadt Kloten | ☐ Verkehrsbetriebe Glattal | ☒ Grundeigentümer |
| ☒ Kanton Zürich | ☒ <u>IG Steinacker</u> | ☐ Weitere: |

Auswirkungen auf andere Projekte

- Mögliche Veränderung der Umgebungsgestaltung

Profitierende Nutzungen

- | | | | |
|--|--|--|---|
| ☒ Gewerbe/Produktion | ☐ Arbeiten/Dienstleistungen | ☒ Wohnen | ☐ Freizeit/Einkauf/weitere |
|--|--|--|---|

Priorität

- | | | |
|---------------------------------------|----------------------------|----------------------------|
| ☒ A | ☐ B | ☐ C |
|---------------------------------------|----------------------------|----------------------------|

Zielbeitrag

- | | | |
|---|---|---|
| ☒ A Verkehrsmittelwahl (Modalsplit) | ☒ B Spitzenstunde glätten | ☒ C Strassenkapazitäten für Gewerbe |
|---|---|---|

Nächste Schritte

Umsetzung Reglement mit 0.2 PP Parkplätze pro Wohnung oder neuer Büroarbeitsplatz.
Vertiefte Planungen in den jeweiligen Wohnbauprojekten durch ein Mobilitätsgutachten

Wirkung- / Kostenschätzung

Insgesamt geringe Kosten, da Baukosten eingespart werden können

Dokumentation

Beispiele für Areale mit autoarmem Wohnen sind:

- Zwicky Süd, Dübendorf
- Belforterstrasse, Basel
- Kronenwiese, Zürich

5.3 Sharing-Standorte (Auto, Velo) / Mobilitätsabo

Zielsetzung

Durch Sharing-Angebote den Besitz von Autos und Velos reduzieren und dadurch Flächeneffizienz gewinnen.

Beschreibung

Sharing-Angebote sind besonders bei der jungen Generation beliebt und erlauben die flexiblere Fahrzeugwahl für das jeweilige Mobilitätsbedürfnis. Sie fördern einerseits das autoarme Wohnen und schaffen zusätzlich mehr Platz im öffentlichen Raum, da weniger Parkplätze benötigt werden. Beim Car-Sharing ist in der Schweiz Mobility führend. Aktuell befindet sich noch kein Mobility-Standort in der Nähe des Gebiets Steinacker. Neben dem konventionellen Car-Sharing bieten auch Mietwagenfirmen wie Europcar im Steinacker eine attraktive Option für vereinzelte Autonutzung für autolose Haushalte. Bei der Tochtergesellschaft mit dem Namen Ubeego sind Kurzzeitmieten oder Angebote für Firmen verfügbar. Die Firma CLYDE bietet noch eine weitere Alternative, um ein Fahrzeug temporär zu nutzen, ohne es zu besitzen. Dabei kann man seine monatlich eingeplanten Fahrzeugkilometer angeben, sein gewünschtes Auto wählen und dieses als Mobilitätsabo abonnieren.

Auf dem Areal sollte auch die Möglichkeit bestehen (E-)Bike-Sharing Angebote zu nutzen. So kann beispielsweise eine für Kloten zusätzliche Züribike-Station installiert werden. Weiter könnten Unternehmen allen voran Cafés o.ä. Cargovelos anbieten, welche sie einerseits für den Eigengebrauch aber auch zum Vermieten anbieten können (Car2Velo). Eine weitere Sharing-Lösung für Unternehmen oder Areale ist Urban Connect. Es bietet Unternehmen Fahrräder, E-Bikes, E-Scooter und auch E-Autos an und übernimmt dabei den gesamten Betrieb. So können Mitarbeiter für Geschäftstermine oder auch ihren Arbeitsweg unterschiedliche vom Arbeitsgeber zur Verfügung gestellte Mobilitätslösungen nutzen. Die Sharing-Angebote könnten dabei auch in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr angeboten werden. Mit Spezialangeboten und gezielter Werbung könnten die Anwohner sowie im Areal arbeitenden Personen auf die Angebote aufmerksam gemacht werden.

Vorteile für die Vision Steinacker

- Einsparung bei Parkflächen und somit Umnutzung
- Veränderung des Modal Splits in Richtung öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr
- Erhaltung der Strassenkapazität trotz grosser Anzahl neuer Wohnungen im Areal

Federführung (unterstrichen) und Beteiligte

- | | | |
|--|---|--|
| ☐ Stadt Kloten | ☐ Verkehrsbetriebe Glattal | ☐ Grundeigentümer |
| ☐ Kanton Zürich | ☒ IG Steinacker | ☒ <u>Mobility, CLYDE, Ubeego, Publibike, Urban Connect</u> |

Auswirkungen auf andere Projekte

- als ergänzende Massnahme zu autoarmem Wohnen zwingend

Profitierende Nutzungen

- | | | | |
|---|---|--|---|
| ☐ Gewerbe/Produktion | ☒ Arbeiten/Dienstleistungen | ☒ Wohnen | ☐ Freizeit/Einkauf/weitere |
|---|---|--|---|

Priorität

- | | | |
|---------------------------------------|----------------------------|----------------------------|
| ☒ A | ☐ B | ☐ C |
|---------------------------------------|----------------------------|----------------------------|

Zielbeitrag

- | | | |
|---|--|---|
| ☒ A Verkehrsmittelwahl (Modalsplit) | ☐ B Spitzenstunde glätten | ☒ C Strassenkapazitäten für Gewerbe |
|---|--|---|

Nächste Schritte

Die Interessensgemeinschaft der Eigentümer im Steinacker, die Stadt Kloten sowie die Unternehmen im Areal sollten bei den zuständigen Unternehmen ihr Interesse bekunden und anschliessend gemeinsam Sharing-Konzepte ausarbeiten lassen.

Wirkung- / Kostenschätzung

- ++ Im Zusammenhang mit autoarmem Wohnen, reduzierten PP bei Unternehmen gross
\$ Die Kosten werden direkt vom Anwender (Privatperson oder Unternehmen) übernommen.

Dokumentation

<https://www.mobility.ch/>, <https://www.clyde.ch/>, <https://www.ubeego.com/de>, <https://www.publibike.ch/de/publibike>, <https://de.urban-connect.ch/>, <https://www.carvelo2go.ch/de/>

5.4 Attraktive ÖV-Preisangebote für Anwohner und Arbeitnehmer

Zielsetzung

Steigerung der Nutzung des öffentlichen Verkehrs durch entsprechende Angebote für Arbeitnehmer sowie Anwohnende des Steinackers, insbesondere Neuzuzüger.

Beschreibung

Die Verkehrsmittelwahl kann sich insbesondere am Anfang einer neuen täglichen Verkehrsbeziehung verändern. Dies ermöglicht eine Lenkung der Verkehrsmittelwahl durch ein gezieltes Informieren oder durch das Anbieten von Spezialangeboten für ein Verkehrsmittel bei Neuzuzüger. Mit der neuen Linie der Glattalbahn verbessert sich das Angebot des öffentlichen Verkehrs stark. Beispielsweise ist der Flughafen Zürich und somit der Bahn-Fernverkehr direkt und in wenigen Minuten erreichbar. Aus diesem Grund ist es wichtig, dass Neuzuziehenden diese gute Erreichbarkeit des öffentlichen Verkehrs aufgezeigt wird. Eine Mehrfahrtenkarte o.ä. als Geschenk für Neuzuziehende kann diesen Entscheidungseffekt weiter stärken. Auch eine direkte Integration des ÖV-Abos in den Mietvertrag wäre eine Lösung, welche bereits in der Schweiz zu Einsatz kommt. Die AMAG erarbeitete in Ebikon ein Mobilitätskonzept, bei welchem jede mietende Person neben der Mietwohnung auch noch das für sie passende Mobilitätsangebot auswählen musste. Dieses bestand aus inkludierten öv-Abos, Sharing-Angeboten und intelligent verwalteten Parkplätzen.

Nicht nur die Grundeigentümer, sondern auch die Unternehmen des Areals könnten den Mitarbeitenden durch Angebote wie bspw. dem ZVV-Bonuspass oder dem Z-BonusPass (Fahrten über die Verbundgrenze des ZVV) attraktive ÖV-Preisangebote bieten und so den öffentlichen Verkehr fördern.

Vorteile für die Vision Steinacker

- Verbesserung des Modal Splits in Richtung öffentlicher Verkehr
- Erhaltung der Strassenkapazität trotz grosser Anzahl neuer Wohnungen im Areal
- Hohe Fahrgastnachfrage auf dem Abschnitt Steinacker bereits bei Inbetriebnahme der Glattalbahn

Federführung (unterstrichen) und Beteiligte

- | | | |
|--|---|--|
| ☐ Stadt Kloten | ☒ <u>Verkehrsbetriebe Glattal</u> | ☒ Grundeigentümer |
| ☐ Kanton Zürich | ☒ IG Steinacker | ☒ Weitere: Zürcher Verkehrsverbund |

Auswirkungen auf andere Projekte

-

Profitierende Nutzungen

- | | | | |
|--|---|--|---|
| ☒ Gewerbe/Produktion | ☒ Arbeiten/Dienstleistungen | ☒ Wohnen | ☐ Freizeit/Einkauf/weitere |
|--|---|--|---|

Priorität

- | | | |
|---------------------------------------|----------------------------|----------------------------|
| ☒ A | ☐ B | ☐ C |
|---------------------------------------|----------------------------|----------------------------|

Zielbeitrag

- | | | |
|---|---|---|
| ☒ A Verkehrsmittelwahl (Modalsplit) | ☒ B Spitzenstunde glätten | ☒ C Strassenkapazitäten für Gewerbe |
|---|---|---|

Nächste Schritte

- Integration von Mobilitätsangeboten durch Unternehmen des Areals direkt möglich
- Prüfung der möglichen und unterschiedlichen Angebote für die Mieter durch Grundeigentümer

Wirkung- / Kostenschätzung

+++ Aufgrund des guten Angebots des öffentlichen Verkehrs sowie den geringen Kosten für die Massnahme kann eine grosse Wirkung generiert werden

\$ Die Kosten sind gegenüber den Ersparnissen sehr gering. Diese können auch beim Grundeigentümer durch die Miete und bei den Unternehmen durch den Lohn quersubventioniert werden.

Dokumentation

<https://www.zvv.ch/zvv/de/abos-und-tickets/abos/bonuspass.html>

<https://www.rontaler.ch/rontal/ebikon/amag-leistet-pionierarbeit-neuartiges-konzept-fuer-sinnvolle-mobilitaet/>

5.5 Walkability

Zielsetzung

Prominenter Fussverkehr durch eine attraktive Gestaltung der Fusswege und sichere Schulwege

Beschreibung

Ortskundige benutzen in städtischen Gebieten oft die längeren, aber attraktiveren Fusswege. Die gefühlte Wegdistanz hat nicht nur mit der Streckenlänge zu tun, sondern auch wie attraktiv und interessant der Weg ist. Dies kann beispielsweise ein Witterungsschutz (Arkaden), abgetrennte und beschattete Wege oder öffentliche Erdgeschossnutzungen sein. Auch die Naherholungsräume Hardwald und Gerlisberg können so mit dem Steinacker besser und gefühlt noch näher verbunden werden. Mit einem Fussgänger-Leitsystem können die Fussgänger dort durchgelenkt werden, wo die höchste Qualität und Sicherheit gegenüber dem motorisierten Verkehr herrscht. Auch ortsunkundige Zufussgehende sollen mit Orientierungsplänen und Wegweisungen über attraktive und sichere Fussverbindungen zu ihren Zielorten (wie Tramhaltestellen oder Schulreinrichtungen) geführt werden.

Vorteile für die Vision Steinacker

- Verbesserung des Modal Splits in Richtung Fuss-Verkehr
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität und der Publikumsfrequenz von Erdgeschossnutzungen
- Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie sozialen Sicherheit

Federführung (unterstrichen) und Beteiligte

- | | | |
|---|---|--|
| ☒ <u>Stadt Kloten</u> | ☐ Verkehrsbetriebe Glattal | ☐ Grundeigentümer |
| ☐ Kanton Zürich | ☒ IG Steinacker | ☒ Weitere: Fussverkehr Schweiz, Kantonspolizei |

Auswirkungen auf andere Projekte

-

Profitierende Nutzungen

- | | | | |
|--|---|--|--|
| ☒ Gewerbe/Produktion | ☒ Arbeiten/Dienstleistungen | ☒ Wohnen | ☒ Freizeit/Einkauf/weitere |
|--|---|--|--|

Priorität

- | | | |
|----------------------------|---------------------------------------|----------------------------|
| ☐ A | ☒ B | ☐ C |
|----------------------------|---------------------------------------|----------------------------|

Zielbeitrag

- | | | |
|---|--|--|
| ☒ A Verkehrsmittelwahl (Modalsplit) | ☐ B Spitzenstunde glätten | ☐ C Strassenkapazitäten für Gewerbe |
|---|--|--|

Nächste Schritte

Planung eines geeigneten Fussgängerleitsystems für die Stadt Kloten inkl. dem Areal Steinacker

Wirkung- / Kostenschätzung

++ Durch die bessere Durchwegung wird das Areal fussgängerfreundlich gestaltet, was die Attraktivität des gesamten Areals für Wohnen verbessert.

\$\$ Die Kosten für ein Fussgängerleitsystem sind klein bis mittel. Die Erstellung benötigt aber einen Planungs- und Realisierungsaufwand. Wartung und Unterhalt wird im Vergleich zum motorisierten Verkehr geringer ausfallen.

Dokumentation

https://www.mobilservice.ch/de/home/news/news-dossiers/das-zufussgehen-foerdern-2261.html?filter-Tag=62&mobilservice_filter_fulltext=leitsystem
<https://www.zvv.ch/zvv/de/service/angebote-fuer-firmen.html>

5.6 On-Demand Taxi-Service

Zielsetzung

Entlastung der Strassenkapazität eine Bündelung der Personenfahrten

Beschreibung

On-Demand Taxis sind ein zukunftsorientiertes Mobilitätsangebot, welche zwischen konventionellen Taxis und fahrplanmässigem ÖV-Betrieb mit fixen Haltestellen liegen. Mit den digitalen Lösungen entstehen Möglichkeiten damit die Fahrten möglichst flexibel und bedarfsgerecht, aber auch gebündelt durchgeführt werden können. Durch das Bündeln der Fahrten wird die Fahrt tendenziell günstiger für den Nutzer und andererseits verringern sich die Anzahl der Fahrten, was der Strassenkapazität dient. Eine Bestellung funktioniert einfach via App oder Telefon. In der Schweiz gibt es zurzeit einige Pilotversuche von On Demand Taxis. In Herzogenbuchsee wurde bspw. 2019 das EBuxi lanciert und konnte bereits im ersten Jahr mehrere 10'000 Fahrten durchführen: Der Pilotversuch war so erfolgreich, dass er auf weitere Gemeinden des Kantons Bern erweitert wurde. Pikmi durch die Stadt Zürcher Verkehrsbetriebe oder auch MOIA (Volkswagen) sind weitere bekannte Beispiele. Das Taxisystem kann eine wichtige Nische ausserhalb der öv-Verkehrszeiten bieten und Fahrten mit höherem Komfort und Servicebedarf (z.B. persönliche Begleitung älterer Personen für Arztbesuche o.ä.) bereitstellen. Ein attraktiver Einheitspreis für Fahrten ins oder aus dem Gebiet Steinacker, ggf. gesponsert durch Unternehmen im Steinacker, können eine Daseinsberechtigung zwischen MIV und ÖV haben. Der Service müsste umweltfreundlich mit emissionsfreiem Antrieb angeboten werden.

Vorteile für die Vision Steinacker

- Erhaltung der Strassenkapazität trotz grosser Anzahl neuer Wohnungen im Areal
- Bündelung von Fahrten aus und in das Areal
- Unternehmen Yourmile im Steinacker ansässig, welche diese Art von Angeboten anbietet

Federführung (unterstrichen) und Beteiligte

- | | | |
|--|---|---|
| ☐ Stadt Kloten | ☐ Verkehrsbetriebe Glattal | ☒ Grundeigentümer |
| ☐ Kanton Zürich | ☒ IG Steinacker | ☒ <u>Taxianbieter oder On-Demand Startups</u> |

Auswirkungen auf andere Projekte

- Darf nicht die ÖV-Nutzung konkurrieren
- ohne Bedienung von ÖV-Haltestellen, ansonsten es einer ÖV-Konzession bedarf

Profitierende Nutzungen

- | | | | |
|--|---|--|--|
| ☒ Gewerbe/Produktion | ☒ Arbeiten/Dienstleistungen | ☒ Wohnen | ☒ Freizeit/Einkauf/weitere |
|--|---|--|--|

Priorität

- | | | |
|---------------------------------------|----------------------------|---------------------------------------|
| ☒ A | ☐ B | ☒ C |
|---------------------------------------|----------------------------|---------------------------------------|

Zielbeitrag

- | | | |
|--|--|---|
| ☐ A Verkehrsmittelwahl (Modalsplit) | ☐ B Spitzenstunde glätten | ☒ C Strassenkapazitäten für Gewerbe |
|--|--|---|

Nächste Schritte

Spezialangebote für Steinacker einholen, Infrastruktur (Standplätze) für Taxiservices mit planen.

Wirkung- / Kostenschätzung

+ Die Wirkung ist abhängig davon, wie stark der Stellenwert des eigenen Autos im Steinacker positioniert wird. Mit hohen Parkgebühren und der guten ÖV-Alternative kann. wird und ob Unternehmen Sharing-Angebote für ihre Mitarbeitenden unterstützen möchten. Die Wirkung wird jedoch zu Beginn noch nicht sehr gross sein. Dies ist erst zu erwarten, wenn grössere Unternehmen Sammeltaxis anbieten.

\$ Die Kosten werden direkt vom Anwender (Privatperson oder Unternehmen) übernommen und für die Infrastruktur werden keine Kosten benötigt

Dokumentation

<https://ebuxi.ch/>

<https://www.yourmile.ch>

6 Logistikmanagement

6.1 Slotsystem für Zu-/Wegfahrten von Transporten

Zielsetzung

Eine bessere zeitliche Verteilung der Transportfahrten reduziert die Spitzen-Strassenauslastung und erhöht die Effizienz für alle Unternehmen mit Warenumsatz im Steinacker.

Beschreibung

Mit einem Slotsystem für Transportfahrten soll eine bessere zeitliche Verteilung dieser Fahrten auf dem Strassennetz im Steinacker erreicht werden. Die Slots sind den Transporteuren bekannt und können in die Tourenplanung integriert werden. Das Slotsystem soll eine Überlast während Spitzenzeiten auf der Strasse vermeiden. Damit wären in jedem Zeitfenster nur eine bestimmte Anzahl an Slots verfügbar. Die ansässigen Unternehmen müssten von Beginn an in den Prozess eingebunden werden und von der Idee überzeugt werden. Dieses System soll diskriminierungsfrei umgesetzt werden. Damit wird garantiert, dass kleinere Unternehmen genauso Anspruch auf die Slots haben wie ein grosser Logistikbetrieb mit vielen Umschlagsrampen. Die Idee wäre, dass jedes Unternehmen je nach Anzahl der Laderampen bzw. je nach Warenumsatzmengen eine Anzahl an Zufahrten pro Zeitfenster zur Verfügung hat.

Fahrzeuge, die ausserhalb ihres Zeitfensters ankommen bzw. keines reserviert haben, muss es ermöglicht werden, vor Ort eine Zufahrt zu lösen. Die Fahrzeuge mit gültigem Zeitfenster werden jedoch priorisiert. Für wartende Fahrzeuge ist ein Warteraum zu schaffen. Mit einem ausgeklügelten Systemkonzept wird der Zugang automatisiert geregelt. Ein der Situation angepasstes Gebührenkonzept ist zu entwickeln, welches es erlauben kann, gegenüber einem Aufpreis kurzfristige Zufahrten während einer Spitzenzeit zu gewähren.

Vorteile für die Vision Steinacker

Transportfahrten erfolgen über den ganzen Tag verteilt und sorgen für eine gleichmässige Auslastung der Strassen im Steinacker. Diese Unternehmen sind von einer effizienten und einfachen Spedition abhängig. Die Erhöhung der Effizienz und der gleichmässigen Rampenauslastung können sind Vorteile für diese Unternehmens.

Federführung (unterstrichen) und Beteiligte

- | | | |
|---|--|--|
| ☒ Stadt Kloten | ☐ Verkehrsbetriebe Glattal | ☒ Grundeigentümer |
| ☒ Kanton Zürich | ☒ <u>IG Steinacker</u> | ☒ Weitere: Unternehmen mit Warenumsatz |

Auswirkungen auf andere Projekte

Die ansässigen Verkehrsbetriebe (VBG) müsste von diesem System ausgeschlossen werden.

Profitierende Nutzungen

- | | | | |
|--|--|---------------------------------|---|
| ☒ Gewerbe/Produktion | ☐ Arbeiten/Dienstleistungen | ☐ Wohnen | ☐ Freizeit/Einkauf/weitere |
|--|--|---------------------------------|---|

Priorität

- | | | |
|----------------------------|---------------------------------------|----------------------------|
| ☐ A | ☒ B | ☐ C |
|----------------------------|---------------------------------------|----------------------------|

Zielbeitrag

- | | | |
|--|---|---|
| ☐ A Verkehrsmittelwahl (Modalsplit) | ☒ B Spitzenstunde glätten | ☒ C Strassenkapazitäten für Gewerbe |
|--|---|---|

Nächste Schritte

Vertiefte Prüfung der Umsetzbarkeit, Prüfung ob auch für Bauphase anwendbar

Wirkung- / Kostenschätzung

+++ hohe Wirkung für Strassenkapazität, Vermeidung teure Wartezeiten Chauffeure, Erhöhung Effizienz des Warenumsatzs

\$\$ Der grösste Kostenpunkt ist der Landerwerb für den Warteraum und der Betrieb des Systems. Das Slot-System selbst kann mit einfacher Planungssoftware kostengünstig erstellt werden

Dokumentation

<https://www.inform-software.de/logistik/zeitfenstermanagement>

<https://start.cargoclix.com/de/slot/>

<https://spotworx.com/de/product/zeitfenstermanagement/>

<https://www.teamoty.io/> (Baulogistik)

6.2 Befahrbarkeit für grosse Fahrzeuge

Zielsetzung

Die Befahrbarkeit für grosse Fahrzeuge (Lastwagen, Sattelschlepper, Ausnahmetransporte) auf den bezeichneten Zugangsstrassen im Steinacker wird zu allen Zeiten sichergestellt.

Beschreibung

Die Erreichbarkeit der Unternehmen im Steinacker mit Transportbedürfnissen ist über kanalisierte Routen dauerhaft zu gewährleisten. Die Strassen müssen für grosse bis sehr grosse Fahrzeuge befahrbar sein. Die Zufahrt zum Quartierschwerpunkt Mobilität & Quartierlogistik sowie die Zufahrten zu den einzelnen Unternehmen mit diesen Transportbedürfnissen wird so definiert, dass die Wege zum übergeordneten Strassennetz kurz sind. Für allfällige Bausituationen ist eine alternative oder redundante Zufahrt zu bedenken. Für diese Zufahrten wird mittels Schleppkurven der Fahrzeuge Kreisel, Abbieger und Kurven den Fahrzeugen angepasst. Es ist sicherzustellen, dass besagte Fahrzeuge auf diesen Zugangsstrassen vom Velo und Fussverkehr räumlich getrennt werden.

Vorteile für die Vision Steinacker

Der Fahrzeugfluss kann gewährleistet werden und erhöht somit die Strassenkapazität. Aufgrund der grossen Schleppkurven der Fahrzeuge sind stellenweise Strassenverbreiterungen notwendig. Diesbezüglich müsste ein Landerwerb stattfinden.

Federführung (unterstrichen) und Beteiligte

- | | | |
|---|---|--|
| ☒ <u>Stadt Kloten</u> | ☐ Verkehrsbetriebe Glattal | ☒ Grundeigentümer |
| ☒ Kanton Zürich | ☒ IG Steinacker | ☒ Weitere: Unternehmen mit Sondertransportfahrzeugen |

Auswirkungen auf andere Projekte

Gestaltung des Strassenraums (Zufahrten, Fussgängerinseln, etc.) im Rahmen der Verlängerung Glattalbahn

Profitierende Nutzungen

- | | | | |
|--|--|---------------------------------|---|
| ☒ Gewerbe/Produktion | ☐ Arbeiten/Dienstleistungen | ☐ Wohnen | ☐ Freizeit/Einkauf/weitere |
|--|--|---------------------------------|---|

Priorität

- | | | |
|----------------------------|---------------------------------------|----------------------------|
| ☐ A | ☒ B | ☐ C |
|----------------------------|---------------------------------------|----------------------------|

Zielbeitrag

- | | | |
|--|--|---|
| ☐ A Verkehrsmittelwahl (Modalsplit) | ☐ B Spitzenstunde glätten | ☒ C Strassenkapazitäten für Gewerbe |
|--|--|---|

Priorität

- | | | |
|---------------------------------------|----------------------------|----------------------------|
| ☒ A | ☐ B | ☐ C |
|---------------------------------------|----------------------------|----------------------------|

Nächste Schritte

Linienführung der Transportrouten bestimmen.

Evaluation der kritischen Orte, wo Fahrzeuge nur erschwert durchkommen.

Ausarbeitung geeigneter Massnahmen

Wirkung- / Kostenschätzung

+++ hohe Wirkung für Strassensicherheit und Erreichbarkeit.

\$ Geringe zusätzliche Kosten für die öffentliche Hand zu erwarten, da die Massnahme in die Zugangsplanung des Quartierschwerpunkts integriert werden kann.

Dokumentation

-

6.3 Microhubs für Logistikdienstleistungen

Zielsetzung

Mit Microhubs für Logistikdienstleister werden An- und Ablieferung an einem zentralen Ort im Quartierschwerpunkt Mobilität & Quartierlogistik gebündelt. Damit wird gebietsintern der Strassenverkehr entlastet.

Beschreibung

Bei Microhubs für Logistiker kann zwischen der Nutzung von Gewerbe / Industrie und von Anwohner unterschieden werden.

Microhubs für Anwohner:

Der Online-Handel wird in der Schweiz immer populärer und wird in naher Zukunft zunehmend Marktanteile des Gesamtdetailhandels hinzugewinnen. Die bestellten Waren werden von KEP-DL (Kurier-, Express- und Paketdienstleister) geliefert und könnten an einem zentralen Standort an einen Microhub übergeben werden. Dieser Microhub muss von jedem KEP-DL Waren empfangen können und gleichzeitig sicherstellen, dass sie dem richtigen Empfänger übergeben werden. Der Empfänger kann nach Eingang der Sendung diese an dem Hub abholen. Das Konzept muss für Retouren beziehungsweise für die Warenübergabe an Dritte ebenfalls funktionieren.

Microhubs für Gewerbe:

Die Hubs funktionieren analog zu denen für Anwohner, müssten davon aber räumlich getrennt erstellt werden. Das Gewerbe hat Sendungen auch von grösseren Dimensionen und arbeiten üblicherweise mit ihren Spediteuren zusammen. Der Microhub muss mit einer Rampe ausgestattet sein und entsprechend den Bedürfnissen der ansässigen Unternehmen konzipiert werden. Wichtig sicherzustellen ist, dass die Warenein- bzw. -ausgänge zeitnah an die entsprechenden Unternehmen bzw. Lieferanten übergeben werden können. Der grosse Vorteil dieses System einer konzentrierten Logistikkannahme und -aufgabe aller interessierter Gewerbebetriebe im Steinacker ist die zeitunabhängige An- und Ablieferung von Gütern und eine Feinverteilung mit effizienten Gefässen (z.B. Elektrofahrzeuge, Cargobikes).

Vorteile für die Vision Steinacker

Die zunehmenden KEP-DL Fahrten für das Gewerbe und Anwohner müssten nicht mehr durch das ganze Quartier fahren und somit werden die Anzahl Fahrten reduziert.

Federführung (unterstrichen) und Beteiligte

- | | | |
|--|---|---|
| ☒ Stadt Kloten | ☐ Verkehrsbetriebe Glattal | ☒ Grundeigentümer |
| ☐ Kanton Zürich | ☒ IG Steinacker | ☒ Weitere: KEP-Dienstleister (Post, DHL, UPS, etc.) |

Auswirkungen auf andere Projekte

Quartierschwerpunkt Logistik (Freihalten von Flächen)

Profitierende Nutzungen

- | | | | |
|--|--|--|---|
| ☒ Gewerbe/Produktion | ☐ Arbeiten/Dienstleistungen | ☒ Wohnen | ☐ Freizeit/Einkauf/weitere |
|--|--|--|---|

Priorität

- | | | |
|----------------------------|---------------------------------------|----------------------------|
| ☐ A | ☒ B | ☐ C |
|----------------------------|---------------------------------------|----------------------------|

Zielbeitrag

- | | | |
|---|--|---|
| ☒ A Verkehrsmittelwahl (Modalsplit) | ☐ B Spitzenstunde glätten | ☒ C Strassenkapazitäten für Gewerbe |
|---|--|---|

Nächste Schritte

Definition der Anforderungen an den Microhub, Auswahl eines geeigneten Standorts, Auswahl eines geeigneten Anbieters / Betreiber des Microhubs

Wirkung- / Kostenschätzung

++ Die Wirkung für das Gewerbe, sowie die Anwohner spiegelt sich in der erhöhten Flexibilität für Sendungen jeglicher Art wider.

\$\$ Für die öffentliche Hand sind Kosten für das Grundstück und die Investition in die Schliessfahanlage zu erwarten. Den Betrieb und Unterhalt wird anschliessend durch Nutzungsgebühren finanziert.

Dokumentation

6.4 Quartier-interne Logistik

Zielsetzung

Gebietsinterne Transporte zentral organisieren, um interne (Leer-)Fahrten zu reduzieren sowie die Zusammenarbeit aller ansässigen Betrieben für die Logistik im Steinacker zu fördern.

Beschreibung

Im Steinacker gibt es bereits heute eine Anzahl gebietsinterner Fahrten. Dies ist grundsätzlich wünschenswert, da die ansässigen Unternehmen von ihren Nachbarn profitieren, nur kurze Wege nötig sind und dabei gleichzeitig die gegenseitige Zusammenarbeit gefördert wird.

Ein quartierinterner Logistikanbieter, spezialisiert auf die Transportbedürfnisse innerhalb operiert als eine Art «Taxidienst für Güter», er kann dies voraussichtlich mit höherer Fahrzeugauslastung erbringen. Mit bereits ansässigen Transportunternehmen wäre dieses Projekt lokal umsetzbar und flexibel adaptierbar. Durch die zentrale Organisation werden Fahrten gebündelt und somit die Strassen entlastet. Von diesem Konzept profitieren nicht nur jene, die ihre quartierinternen Transportbedürfnisse jeweils «just in Time» erledigt haben wollen, sondern auch jene, die dies üblicherweise im Voraus planen. Mit dem Wissen, jederzeit auf einen zentral organisierten, quartierinternen Logistikexpress zurückgreifen zu können, wird die Flexibilität der Unternehmen, die sich auf ihr Kerngeschäft fokussieren können, sowie die Attraktivität des gesamten Areals gesteigert.

Vorteile für die Vision Steinacker

Dieses Konzept würde seinen grössten Nutzen erzielen, wenn es in Kombination mit Microhubs für Logistik erstellt werden würde. Zudem profitieren die ansässigen Unternehmen von gegenseitiger Expertise. Durch Förderung der lokalen Wirtschaftsleistung dürfte dies auch als Stadt/Kanton attraktiv und somit zu fördern sein.

Federführung (unterstrichen) und Beteiligte

- | | | |
|--|---|--|
| ☒ Stadt Kloten | ☐ Verkehrsbetriebe Glattal | ☐ Grundeigentümer |
| ☐ Kanton Zürich | ☒ IG Steinacker | ☒ Weitere: Transportunternehmer als Logistikanbieter |

Auswirkungen auf andere Projekte

Das System wäre erweiterbar, wenn Personenfahrten mit Lieferfahrten kombiniert werden können. Das bedingt jedoch, dass die Sendungen klein genug sind, dass sie mit einem Personenwagen transportiert werden könne.

Profitierende Nutzungen

- | | | | |
|--|---|--|---|
| ☒ Gewerbe/Produktion | ☒ Arbeiten/Dienstleistungen | ☒ Wohnen | ☒ Einkauf |
|--|---|--|---|

Priorität

- | | | |
|----------------------------|---------------------------------------|----------------------------|
| ☐ A | ☒ B | ☐ C |
|----------------------------|---------------------------------------|----------------------------|

Zielbeitrag

- | | | |
|--|--|---|
| ☐ A Verkehrsmittelwahl (Modalsplit) | ☐ B Spitzenstunde glätten | ☒ C Strassenkapazitäten für Gewerbe |
|--|--|---|

Nächste Schritte

Evaluation der Nachfrage nach internen Fahrten, Kontaktaufnahme mit ansässigem Transportunternehmen, Definition der Dispositionsfunktion

Wirkung- / Kostenschätzung

++ Wirkung Entlastung der Strassen, Erhöhung der Flexibilität der Unternehmen sowie die Förderung der Zusammenarbeit

\$ Kosten Kaum Kosten für die öffentliche Hand zu erwarten. Es ist ein geeignetes Tarifkonzept auszuarbeiten, dass dem Logistikanbieter Wirtschaftlichkeit und den Kunden ein vorteilhaftes Angebot erlaubt.

Dokumentation

https://www.rapp.ch/sites/default/files/uploads/2019-11/SKM_urbane_Logistik_2011030-Druck-FINAL.pdf

6.5 Bündelung von Fahrten vom/zum Flughafen

Zielsetzung

Sammeln der Fahrten mit Quelle oder Ziel am Flughafen Zürich beziehungsweise im Steinacker zur Steigerung der Effizienz sowie Reduktion der benötigten Ressourcen und Leerfahrten.

Beschreibung

Das Gebiet Steinacker liegt im lokalen Einzugsgebiet des Flughafen Zürich und viele ansässige Unternehmen haben ihre Geschäftstätigkeiten auf diesen ausgerichtet. Durch diese Tätigkeiten fallen viele Fahrten zwischen dem Flughafen und den örtlichen Unternehmen an. Durch die Bündelung von Fahrten, werden die Anzahl Fahrten sowie der Ressourcenverbrauch reduziert und mit einem guten Flottenmanagement werden Leerfahrten vermieden. Es ist sinnvoll, die Bündelung auf Güter zu fokussieren. Ein Personentransport hat erhöhte Anforderungen und ist bereits mit der Glattalbahn bestens sichergestellt.

Die Bündelung von Waren / Gütern kann jedoch auch komplex sein. Neben einer gegebenenfalls erforderlichen Kühlung / Beheizung des Transports dauert der Umschlag der Waren / Güter um einiges länger. Zusätzlich sind diese Lieferungen oftmals auf einen bestimmten Zeitpunkt erforderlich. Das Betriebskonzept muss auf all diese Anforderungen eine Antwort haben. Ein solches System wird erst genutzt, wenn die Zuverlässigkeit gewährleistet ist und keine zusätzlichen Kosten anfallen.

Vorteile für die Vision Steinacker

Der gebündelte Warentransport könnte den Verkehr reduzieren und somit die Strassen entlasten. Die Bündelung von Personenfahrten steht in Konkurrenz zur Glattalbahn. Ausserhalb der Betriebszeiten des öV wäre es denkbar, diesen Personentransport ebenfalls zum Flughafen anzubieten (sofern nicht schon abgedeckt).

Federführung (unterstrichen) und Beteiligte

- | | | |
|--|--|--|
| ☐ Stadt Kloten | ☒ Verkehrsbetriebe Glattal | ☐ Grundeigentümer |
| ☐ Kanton Zürich | ☒ IG Steinacker | ☒ Weitere: Unternehmen mit Transportbedürfnissen |

Auswirkungen auf andere Projekte

In Kombination mit Microhubs und quartier-interner Logistik könnte mit der Massnahme des gebündelten Warentransports das grösste Potential zur Entlastung des Strassenverkehrs erreicht werden.

Profitierende Nutzungen

- | | | | |
|--|---|---------------------------------|---|
| ☒ Gewerbe/Produktion | ☒ Arbeiten/Dienstleistungen | ☐ Wohnen | ☐ Freizeit/Einkauf/weitere |
|--|---|---------------------------------|---|

Priorität

- | | | |
|----------------------------|---------------------------------------|----------------------------|
| ☐ A | ☒ B | ☐ C |
|----------------------------|---------------------------------------|----------------------------|

Zielbeitrag

- | | | |
|--|---|---|
| ☐ A Verkehrsmittelwahl (Modalsplit) | ☒ B Spitzenstunde glätten | ☒ C Strassenkapazitäten für Gewerbe |
|--|---|---|

Nächste Schritte

Vertiefte Abklärung der Nachfrage / Bedürfnisse / Anforderungen des Personen- / Warentransport zwischen Flughafen und Steinacker. Ausarbeiten eines Pilotbetriebskonzept und anschliessendes testen im alltäglichen Betrieb

Wirkung- / Kostenschätzung

++ Wirkung hängt direkt mit den Gütermengen zusammen, die zwischen den Standorten ausgetauscht werden müssen. Grundsätzlich lassen sich durch gute Planung viele Fahrten vermeiden, was zusätzliche Strassenkapazität freigibt.

\$ Für die Logistik kann sogar mit geringeren Kosten gerechnet werden, da weniger Fahrpersonal und Fahrzeuge benötigt werden. Für den Personentransport können erhöhte Kosten anfallen und es gilt zu regeln, wer diese Kosten zu bezahlen hat.

Dokumentation

Im Gebiet Steinacker sind viele Unternehmen aus dem aviatischen Bereich (Fluggesellschaften, Frachtunternehmen, Catering) ansässig.

6.6 Cargotram Zürich-Flughafen – Steinacker

Zielsetzung

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

Beschreibung

Güter mit einer Strassenbahn zu transportieren ist keine neue Idee. In Dresden kennt man es für Transport von Teilen für den Fahrzeugbau zwischen Logistikzentrum und Manufaktur. In Zürich verkehrt ein Entsorgungs- / Recyclingtram, das der Bevölkerung periodisch in den verschiedenen Quartieren zur Verfügung steht. Als eine Verbindung zwischen Flughafen und Steinacker könnte die Logistik von der Strasse auf die Schiene umgelagert werden und so seinen Beitrag zur Umsetzung der Klimaziele leisten. Der Warenumsatz am Steinacker müsste an einen zentralen Standort stattfinden und dürfte den Trambetrieb der Glattalbahn nicht behindern (z.B. im Nachtbetrieb). Am Flughafen bräuchte es ebenfalls einen Umschlagplatz.

Das Betriebskonzept würde den Unternehmen garantieren, dass ihre Waren pünktlich bei ihren Partnern eintreffen, da das System vom Strassenverkehr getrennt ist und somit nicht von Staus behindert wird. Der Umschlag der Waren könnte über Gütergleisanschluss abgewickelt werden. Denkbar wären ebenso Container, die für den Transport auf das Tram geladen werden. Der Zu- und der Ablauf an diesen Umschlagplätzen bedarf eine sorgfältige Planung und alle Beteiligte müssten darin miteingebunden werden.

Vorteile für die Vision Steinacker

Die Pünktlichkeit der Lieferungen könnte erhöht werden, da der Transport den Verkehrsstau umgeht. Der Warenumsatz am Flughafen bedarf einer Machbarkeitsanalyse, welcher die die Anbindung des Umschlages an die Glattalbahn vertieft untersucht.

Federführung (unterstrichen) und Beteiligte

- | | | |
|---|--|--|
| ☒ Stadt Kloten | ☒ Verkehrsbetriebe Glattal | ☐ Grundeigentümer |
| ☒ Kanton Zürich | ☐ IG Steinacker | ☒ Weitere: Unternehmen mit Transportbedürfnissen |

Auswirkungen auf andere Projekte

Die Trassenverfügbarkeit für den Personenverkehr der Glattalbahn darf dadurch nicht reduziert werden.

Profitierende Nutzungen

- | | | | |
|---|--|---------------------------------|---|
| ☐ Gewerbe/Produktion | ☐ Arbeiten/Dienstleistungen | ☐ Wohnen | ☐ Freizeit/Einkauf/weitere |
|---|--|---------------------------------|---|

Priorität

- | | | |
|----------------------------|----------------------------|---------------------------------------|
| ☐ A | ☐ B | ☒ C |
|----------------------------|----------------------------|---------------------------------------|

Zielbeitrag

- | | | |
|--|--|---|
| ☐ A Verkehrsmittelwahl (Modalsplit) | ☐ B Spitzenstunde glätten | ☒ C Strassenkapazitäten für Gewerbe |
|--|--|---|

Nächste Schritte

Machbarkeitsanalyse Umschlagplatz Flughafen, Evaluation Mengenbedarf der Güter zwischen Steinacker & Flughafen als Basis für die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung. Die Idee kam schon in der Vision auf; wurde aber betrieblich als eher unrealistisch von der VBG eingeschätzt. Aber als Langfristoption offen zu halten.

Wirkung- / Kostenschätzung

+++ Hohe Wirkung, wenn die Logistik auf einem räumlich getrennten System abgewickelt wird. Die Wirtschaftlichkeit bedarf einer genauen Untersuchung.

\$\$\$ Hohe Kosten und lange Amortisationsdauer zu erwarten. Die Finanzierung muss langfristig sichergestellt werden.

Dokumentation

https://www.stadt-zuerich.ch/vbz/de/index/die_vbz/services/cargo_tram_und_etram.html

7 Parkraummanagement

7.1 Smart Parking

Zielsetzung

Erhöhung der Flächeneffizienz und Verringerung der Anwohnerimmission durch einige direkt erschlossene, dezentrale Parkierungsanlagen im Gebiet Steinacker.

Beschreibung

Parkierungsanlagen im Steinacker, welche die digitalen Bedürfnisse der zukünftigen Mobilität erfüllen, können dem Vorhalten von eigenen teuren Parkplätzen auf der Parzelle vorbeugen. Es kann kurzfristig nach Bedarf Parkflächen in den smarten Parkhäusern zugemietet werden. Dafür gibt es Umsetzungsmöglichkeiten, die sich im Innovationsgrad unterscheiden. Das reicht von einer automatischer Nummernschilderfassung mit ticketloser Abbuchung bis zu vollautonomen Parkhäusern, wo die Fahrzeuge am Eingang einem Parkroboter / Warenlift übergeben werden (Valet Parking). Der Park-Prozess wird deutlich vereinfacht. Die aufwendigen Prozesse wie Ticket beziehen, Parkplatz suchen, Parkieren, Ticket suchen, zahlen am Zahlungsautomat, Auto suchen, Ausparkieren, Herausfahren, Ticket suchen und an der Schranke abgeben entfallen. Je nach Innovationsstufe, teilweise bis komplett. Unabhängig von der Innovationsstufe ist die Einbindung von Ladestation für Elektroautos unumgänglich. Eine vorgängige Analyse erlaubt die Bestimmung der benötigten Ladestationen. Diese werden durch ein geeignetes Lademanagement ergänzt und erlaubt gleichzeitig das Monitoring und die Abrechnung.

Vorteile für die Vision Steinacker

- Das Entwicklungsgebiet erhält durch innovatives Parkierungsanlagen zusätzliche Aufmerksamkeit (Leuchtturmprojekt)
- Parkflächen können flächeneffizient (besonders wenn automatisiert) angeboten werden
- Abstellplatzbedarf wird gepoolt und digital nach Bedarf reserviert werden

Federführung (unterstrichen) und Beteiligte

- | | | |
|---|---|---|
| ☒ <u>Stadt Kloten</u> | ☐ Verkehrsbetriebe Glattal | ☒ Grundeigentümer |
| ☒ Kanton Zürich | ☐ IG Steinacker | ☒ <u>Weitere: Parkhausbetreiber</u> |

Auswirkungen auf andere Projekte

Förderung des MIV anstelle des ÖV

Profitierende Nutzungen

- | | | | |
|--|---|--|--|
| ☒ Gewerbe/Produktion | ☒ Arbeiten/Dienstleistungen | ☒ Wohnen | ☒ Freizeit/Einkauf/weitere |
|--|---|--|--|

Priorität

- | | | |
|----------------------------|---------------------------------------|----------------------------|
| ☐ A | ☒ B | ☐ C |
|----------------------------|---------------------------------------|----------------------------|

Zielbeitrag

- | | | |
|--|--|---|
| ☐ A Verkehrsmittelwahl (Modalsplit) | ☐ B Spitzenstunde glätten | ☒ C Strassenkapazitäten für Gewerbe |
|--|--|---|

Nächste Schritte

Vertiefte Prüfung über die verschiedenen Innovationsstufen, Lokalisierung des Parkhauses, Berechnung der benötigten Parkplätze & Ladestationen, Dimensionierung des Parkhauses, Ausarbeitung Zutrittsystem, Gebührenkonzept und Lademanagement

Wirkung- / Kostenschätzung

+++ Die Wirkung dieser Massnahme zeigt sich in der stark erhöhten Flächeneffizienz des Parkhauses, wenn das Parkhaus automatisiert betrieben wird. Bei geringeren Innovationsstufen zeigt sie sich durch schlankere Prozesse und der erhöhten Erreichbarkeit durch Ladestationen für E-Autos

\$\$ Die zusätzlichen Kosten für die Automatisierung können durch die erhöhte Anzahl Parkplätze auf weniger Raum teilweise ausgeglichen werden. Durch den erhöhten Nutzen des Parkhauses und die schlanken Prozesse ist der Benutzer bereit mehr für den Parkplatz zu bezahlen.

Dokumentation

<https://www.bosch-mobility-solutions.com/de/produkte-und-services/pkw-und-leichte-nutzfahrzeuge/automatisiertes-parken/automated-valet-parking/>

7.2 Bewirtschaftung Parkplätze

Zielsetzung

Die Parkplätze im Gebiet Steinacker sollen kostenpflichtig sein.

Beschreibung

Parkplätze sind die Quelle und Ziel des MIV. Werden nur die benötigten Parkplätze angeboten, reduziert sich auch der MIV auf das benötigte Mass. Gesteuert über eine Parkplatzabgabe auf dem ganzen Gebiet des Steinackers kann eine Lenkungswirkung erzielt werden.

Ein kostenfreies Parkieren bei öffentlichen Parkplätzen ist bereits seit längerem nicht mehr üblich. Durch eine Parkplatzabgabe auf privaten Parzellen kann diese Wirkung ausgedehnt werden, so dass nur noch die betrieblich benötigten Plätze vorgehalten werden.

Mit der zukünftig sehr direkten Anbindung des Gebiets an den Flughafen, muss vermieden werden, dass Personen ihre Fahrzeuge dort abstellen, um damit die Parkhäuser des Flughafens umgehen. Demgegenüber muss für die lokalen Unternehmen und zukünftigen Wohnungen die Möglichkeit bestehen, dass sie auch mit dem MIV gut angebunden sind. Deshalb ist eine allgemeine und geregelte Parkordnung für das Gebiet unumgänglich. Ein geeignetes Gebührenkonzept erlaubt es, der Nutzung als Flughafenparkplatz entgegen zu wirken.

Die benötigte Anzahl und die Bepreisung der Parkplätze kann mit einem Parkraumkonzept erzielt werden. Mit entsprechenden Massnahmen, wie der Sicherstellung der ÖV – Erreichbarkeit und entsprechenden Mobilitätsmassnahmen, kann die gesetzlich verordnete Mindestanzahl an Parkplätzen unterschritten werden. Wenn das Konzept und die Parkplätze in Betrieb sind, kann mit einem geeigneten Wirkungscontrolling die Auslastung und Nutzung der Parkplätze überprüft und allfällige Massnahmen zeitnah umgesetzt werden. Zum Controlling werden unter anderem periodische Verkehrsmessungen, statistische Datenauswertungen und diverse Erhebungen vor Ort durchgeführt. Zusammengefasst in einem öffentlichen Raum liefert eine geregelte Parkraumbewirtschaftung die Basis für eine gute Erreichbarkeit des Standorts mit dem MIV für die betriebsnotwendigen Fahrten.

Vorteile für die Vision Steinacker

Durch die Parkraumbewirtschaftung und ggf. -abgabe wird die Anzahl Parkplätze stark reduziert.

Federführung (unterstrichen) und Beteiligte

- | | | |
|--|---|---|
| ☒ Stadt Kloten | ☐ Verkehrsbetriebe Glattal | ☒ Grundeigentümer |
| ☐ Kanton Zürich | ☒ IG Steinacker | ☒ Weitere: Parkhäuser Flughafen |

Auswirkungen auf andere Projekte

Die Einnahmen können über einen Fonds den Mobilitätsmassnahmen im Steinacker wieder zu Gute kommen

Profitierende Nutzungen

- | | | | |
|---|--|---------------------------------|---|
| ☐ Gewerbe/Produktion | ☐ Arbeiten/Dienstleistungen | ☐ Wohnen | ☐ Freizeit/Einkauf/weitere |
|---|--|---------------------------------|---|

Priorität

- | | | |
|---------------------------------------|----------------------------|----------------------------|
| ☒ A | ☐ B | ☐ C |
|---------------------------------------|----------------------------|----------------------------|

Zielbeitrag

- | | | |
|---|--|---|
| ☒ A Verkehrsmittelwahl (Modalsplit) | ☐ B Spitzenstunde glätten | ☒ C Strassenkapazitäten für Gewerbe |
|---|--|---|

Nächste Schritte

Rechtliche Klärung einer Parkplatzabgabe und Studie zur Festlegung der Höhe (vgl. Lugano, 3.5 Fr./Tag)

Wirkung- / Kostenschätzung

++ Eine einheitliche Regelung und Bewirtschaftung der Parkplätze schafft Klarheit für das ganze Areal und kann im Rahmen eines Mobilitätskonzepts für das Areal durchgeführt werden.

\$ Einzig für das Einzeichnen der Parkplätze und Erstellung / Überwachung des Gebührenkonzepts fallen Kosten an, diese werden mit Einnahmen über eine kurze Amortisationsdauer finanziert.

Dokumentation

<https://www.mobilservice.ch/de/home/news/news-dossiers/parkplatzabgabe-tessin-2397.html>

7.3 Parkleitsystem

Zielsetzung

Den Besuchern des Areals Steinacker wird mit einem Parkleitsystem der direkte Weg zu einem freien, geeigneten Parkplatz gezeigt und vermindert somit unnötigen Parksuchverkehr.

Beschreibung

Mit dynamischen Anzeigen wird dem Fahrzeugführer den Weg zu freien Parkplätzen in den verschiedenen Gebieten des Areals gewiesen. Ein modernes Parkleitsystem ist in der Lage, die Anzahl der freien Parkplätze pro Gebiet anzuzeigen. Dies nützt dem MIV Nutzer, da er bei der Einfahrt in das Gebiet nur den Anzeigen folgen muss mit der Gewissheit, am Ziel einen freien Parkplatz vorzufinden. Dazu ist es nötig die Auslastung der Parkplätze in Echtzeit zu bestimmen.

Das Parkleitsystem (PLS) des Steinacker müsste in das Verkehrsleitsystem der Stadt Kloten integriert werden. Die Routenführung zu den Parkplätzen könnte in einem nächsten Schritt ebenfalls in Routing-Apps integriert werden. Das PLS erlaubt eine direkte und gesteuerte Zu- und Wegfahrt. Durch dieses Management müsste im Gegenzug die Erreichbarkeit immer gegeben sein und das Strassennetz entsprechend priorisiert sein.

Vorteile für die Vision Steinacker

Der ungeliebte Parksuchverkehr, der je nach Situation sehr lange dauern kann und unnötige Emissionen verursacht, wird auf ein Minimum reduziert. Zudem ist man mit dem intelligenten System jederzeit über die Auslastung der Parkplätze informiert und hat somit ein sehr starkes Element zum Wirkungscontrolling in der Hand.

Federführung (unterstrichen) und Beteiligte

- | | | |
|---|---|--|
| ☒ Stadt Kloten | ☐ Verkehrsbetriebe Glattal | ☐ Grundeigentümer |
| ☒ Kanton Zürich | ☐ IG Steinacker | ☒ Weitere: Parkhäuser Flughafen Zürich |

Auswirkungen auf andere Projekte

Ein Parkleitsystem ist nur zielführend, wenn es zusammen mit der Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze realisiert wird. Idealerweise wird es mit dem anderen Parkingmassnahmen (SmartParking) kombiniert.

Profitierende Nutzungen

- | | | | |
|--|---|---------------------------------|--|
| ☒ Gewerbe/Produktion | ☒ Arbeiten/Dienstleistungen | ☐ Wohnen | ☒ Freizeit/Einkauf/weitere |
|--|---|---------------------------------|--|

Priorität

- | | | |
|---------------------------------------|----------------------------|----------------------------|
| ☒ A | ☐ B | ☐ C |
|---------------------------------------|----------------------------|----------------------------|

Zielbeitrag

- | | | |
|--|--|---|
| ☐ A Verkehrsmittelwahl (Modalsplit) | ☐ B Spitzenstunde glätten | ☒ C Strassenkapazitäten für Gewerbe |
|--|--|---|

Nächste Schritte

Evaluierung der Standorte der Parkplätze, Installation zur Überwachung der Parkplatzbewegung, Installation des Parkleitsystems

Wirkung- / Kostenschätzung

+++ Die Wirkung für ein Parkleitsystem ist sehr gross, da für die Besucher die Erreichbarkeit des Areals erhöht und die lokalen Strassenkapazitäten nicht unnötig strapaziert wird.

\$\$ Ein Parkleitsystem hat auch seinen Preis für die öffentliche, die vor allem durch die Aufzeichnung der Parkbewegungen und der Installation der Parkleitsignalisation sowie deren Vernetzung verursacht werden. Die Finanzierung über Parkabgaben kann in einem längeren Zeitraum erfolgen.

Dokumentation

7.4 Mehrzweckparkplätze

Zielsetzung

Mit einem einzelnen Parkplatz mehrere Zwecke erfüllen und somit auf die Bedürfnisse der unterschiedlichen Kundengruppen eingehen, um gleichzeitig eine effiziente Flächenbewirtschaftung zu garantieren.

Beschreibung

Das Gewerbe, die Industrie und Einkaufsläden im Steinacker benötigen ihre Parkplätze tagsüber hauptsächlich für ihre Kunden, Mitarbeiter und Geschäftspartner. Die Anwohner benötigen ihre Parkplätze für Besucher und sich selbst hauptsächlich am Abend und während der Nacht. Durch eine Mehrfachnutzung der Parkplätze können Synergien genutzt werden und die Flächeneffizienz gesteigert werden, indem sie tagsüber dem Gewerbe und abends sowie an Wochenenden und Feiertagen den Anwohner zur Verfügung stehen. Alternativ könne Parkräume auch anderen Nutzungen zur Verfügung gestellt werden, wie z.B. Wochenmarkt, Events. Durch die Elektrifizierung der Mobilität wird die Nachfrage nach Ladestationen in den nächsten Jahren stark ansteigen. Durch die Mehrfachnutzung von Parkplatz mit Ladestation profitieren die Nutzer von der erhöhten Erreichbarkeit und die Anbieter können mit geeigneten Lademanagement und Tarifsystem Umsatz generieren. Als weitergehende Massnahme kann angestrebt werden keine neue, übermässige Oberflächenparkierung zu zulassen. Dadurch wird der Flächenverbrauch minimiert und die Grundeigentümer zu wirtschaftlicher Planung von Parkieranlagen angehalten.

Vorteile für die Vision Steinacker

In der Summe könnte eine Mehrfachnutzung der Parkplätze die Gesamtzahl der benötigten Abstellplätze reduziert werden. Die Möglichkeit, während dem Parken das E-Auto aufzuladen erhöht die Erreichbarkeit und Attraktivität des Steinacker und fördert gleichzeitig den Wandel zu einer ressourcenarmen Mobilität.

Federführung (unterstrichen) und Beteiligte

- | | | |
|--|---|---|
| ☒ Stadt Kloten | ☐ Verkehrsbetriebe Glattal | ☒ Grundeigentümer |
| ☐ Kanton Zürich | ☒ IG Steinacker | ☒ Weitere: Unternehmen / Anwohner |

Auswirkungen auf andere Projekte

Diese Massnahme wirkt sich direkt auf die Nutzung des öffentlichen Raumes auswirken.

Profitierende Nutzungen

- | | | | |
|---|--|---------------------------------|---|
| ☐ Gewerbe/Produktion | ☐ Arbeiten/Dienstleistungen | ☐ Wohnen | ☐ Freizeit/Einkauf/weitere |
|---|--|---------------------------------|---|

Priorität

- | | | |
|----------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|
| ☐ A | ☒ B | ☒ C |
|----------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|

Zielbeitrag

- | | | |
|--|--|--|
| ☐ A Verkehrsmittelwahl (Modalsplit) | ☐ B Spitzenstunde glätten | ☐ C Strassenkapazitäten für Gewerbe |
|--|--|--|

Nächste Schritte

Juristisch prüfen, ob die Vorgabe für grössere Parkieranlagen baurechtlich machbar sind: Parkieranlagen, die neu erstellt oder wesentlich erweitert werden, müssen grundsätzlich in mehrgeschossiger Bauweise errichtet werden. Als «grösser» gelten Parkieranlagen mit einer Fläche über 2'000 m² (~ 80 Parkfelder).

Wirkung- / Kostenschätzung

++ Parkplätze mit Mehrfachnutzung erhöhen die Attraktivität und die Erreichbarkeit des Standorts und erlauben gleichzeitig, die Fläche noch für andere Nutzungen zur Verfügung zu stellen.

\$ Für diese Massnahmen sind nur sehr geringe Kosten zu erwarten.

Dokumentation

<https://gesetzessammlungen.ag.ch/frontend/versions/1016>

8 Informationen und Aktionen

8.1 Mobility as a Service (MaaS) Plattform für den Steinacker

Zielsetzung

MaaS Mobilitätsapp/-plattform für die Reiseplanung und Echtzeitinformation in Bezug auf den Gesamtverkehr durch detailliertes Informieren und Buchen. Kernidee von MaaS ist es, die Angebote des konventionellen ÖVs und der neuartigen Verkehrsdienstleistungen nahtlos zu integrieren. So kann bequem und flexibel das für die jeweilige Fahrt am besten geeignete Verkehrsmittel gewählt werden. Morgens zur Arbeit mit dem Tram, am Mittag mit dem geteilten eBike oder eTrotti zum Mittagessen und für das Gewerbe ein Kleinlieferwagen eines Car-sharing-Anbieters für die Expressauslieferung des Spezialauftrages.

Beschreibung

Mit einer MaaS App können alle Informationen und Angebote bezüglich Mobilität zusammenkommen. Die Grösse und Ausprägung dieser Plattform ist anbieterabhängig. Um die Informationen für den Benutzer interessant zu gestalten sollten auch Echtzeitinformationen aufgezeigt werden.

Mögliche Nutzungen wären beispielsweise:

- Informationen über Mobilitätsangebote des Gebiets (Standorte, Kosten etc.)
- Sharingangebote direkt auf der Plattform buchen
- Informationen über Verkehrsmeldungen und ÖV-Abfahrtszeiten
- Anmerkungen für Verbesserungen in Bezug auf das Gebiet und die Mobilität
- integrierte Mitfahrbörse

Wichtig dabei ist, dass die Plattform stets aktualisiert wird und einfach zu bedienen ist. Damit auch die Generation Z direkt angesprochen wird, könnten auch Publikationen und Informationen auf den sozialen Medien wie Instagram, TikTok o.ä. interessant sein.

Vorteile für die Vision Steinacker

- Lenkung der Wahl der Verkehrsart durch gezieltes informieren und vernetzen
- Reduktion des eigenen Fahrzeugbesitzes und damit Flächengewinn im Steinacker
- Identitätsbildung des Areals über die eigenen Mobilitätsangebote des Areals

Federführung (unterstrichen) und Beteiligte

- | | | |
|--|--|--|
| ☒ Stadt Kloten | ☒ Verkehrsbetriebe Glattal | ☐ Grundeigentümer |
| ☐ Kanton Zürich | ☒ IG Steinacker | ☐ Weitere: |

Auswirkungen auf andere Projekte

Mobilitätsplattform und Informationsbroschüren haben einen ähnlichen Zweck

Profitierende Nutzungen

- | | | | |
|--|---|--|---|
| ☒ Gewerbe/Produktion | ☒ Arbeiten/Dienstleistungen | ☒ Wohnen | ☐ Freizeit/Einkauf/weitere |
|--|---|--|---|

Priorität

- | | | |
|----------------------------|----------------------------|---------------------------------------|
| ☐ A | ☐ B | ☒ C |
|----------------------------|----------------------------|---------------------------------------|

Zielbeitrag

- | | | |
|---|---|--|
| ☒ A Verkehrsmittelwahl (Modalsplit) | ☒ B Spitzenstunde glätten | ☐ C Strassenkapazitäten für Gewerbe |
|---|---|--|

Nächste Schritte

Aufbau von kleiner Mobilitätsplattform und anschliessende Integration von weiteren Themen

Wirkung- / Kostenschätzung

++ Die Wirkung steht in Abhängigkeit von der Anzahl Services der App. Bei einer All-In-One Lösung (Buchen von Angeboten, Echtzeitinformationen) besteht wachsende Anzahl (SBB Smartway, ZüriMobil)

\$\$ Die Kosten für eine selbst ausgebaute App-Lösung sind eher hoch.

Dokumentation:

8.2 Informationsbroschüre

Zielsetzung

Informationslücken durch detailliertes informieren mittels Informationsbroschüre

Beschreibung

Informationen über die Erreichbarkeit des Areals mit dem MIV, ÖV und mit dem Langsamverkehr sowie Informationen über die Mobilitätsangebote (Mobilitätsmassnahmen, ÖV-Angebot, Veloparking-Infos, Fussrouten insbesondere Schulwegrouten oder Standorte und Kosten von Angeboten etc.) können in einem Dossier festgehalten werden. Das Dossier dient bei der Vermietung von Wohnungen auch als Hinweis für Steinacker als attraktiver und innovativer Standort. Das Dossier kann ergänzt werden mit Velostadtplänen, öV-Gutscheinen und Fahrplänen etc. Zudem können auf dem Areal arbeitende Unternehmen die Broschüren zu Recruitment Zwecken nutzen.

Vorteile für die Vision Steinacker

- Lenkung der Wahl der Verkehrsart durch gezieltes informieren
- Erhöhung der Verkehrssicherheit durch proaktives informieren

Federführung (unterstrichen) und Beteiligte

- | | | |
|--|---|---|
| ☒ Stadt Kloten | ☐ Verkehrsbetriebe Glattal | ☒ Grundeigentümer |
| ☐ Kanton Zürich | ☒ IG Steinacker | ☐ Weitere: |

Auswirkungen auf andere Projekte

Mobilitätsplattform und Informationsbroschüren haben einen ähnlichen Zweck

Profitierende Nutzungen

- | | | | |
|---|---|--|---|
| ☐ Gewerbe/Produktion | ☒ Arbeiten/Dienstleistungen | ☒ Wohnen | ☐ Freizeit/Einkauf/weitere |
|---|---|--|---|

Priorität

- | | | |
|---------------------------------------|----------------------------|----------------------------|
| ☒ A | ☐ B | ☐ C |
|---------------------------------------|----------------------------|----------------------------|

Zielbeitrag

- | | | |
|---|---|---|
| ☒ A Verkehrsmittelwahl (Modalsplit) | ☒ B Spitzenstunde glätten | ☒ C Strassenkapazitäten für Gewerbe |
|---|---|---|

Nächste Schritte

Planung der zu integrierenden Themen für die Broschüre

Wirkung- / Kostenschätzung

++ Die Wirkung ist insbesondere bei Personen, welche Neuzuziehen oder neu im Areal arbeiten gross, da sie sich somit mit den für sie möglichen Optionen beschäftigen. Dies kann dazu führen, dass Gewohnheiten abgelegt werden und neue Mobilitätslösungen ausprobiert werden.

\$ Geringe Kosten für das Zusammentragen der Informationen sowie für die Implementierung. (Druck der Flyer / Broschüre)

Dokumentation

8.3 Aktionen zum Thema Mobilität

Zielsetzung

Informationslücken durch detailliertes und proaktives Informieren schliessen und das Situationsbewusstsein der Verkehrsteilnehmer stärken

Beschreibung

Einzelne und periodisch wiederkehrende Aktionen zum Thema Mobilität fördern die Wahrnehmung des Velos als Verkehrsmittel für den Arbeitsalltag. Dies sind beispielsweise Events wie Velo-Check-Tage, Velopflege-Kurse oder Informationsstände zu Mobilität und Gesundheit. Weiter kann mit Informationsveranstaltungen die Sicherheit auf dem Arbeitsweg gefördert werden. Wettbewerbe von Drittanbietern (Bike to work, Velo-Mittwoch etc.) schaffen zusätzlich Anreize.

Auch zu Schulbeginn können unterschiedliche Veranstaltungen durchgeführt werden, um den Kindern den Schulweg zu erleichtern und sicherer zu gestalten. So können beispielsweise Infostände zu Schulbeginn durchgeführt werden. Weiter sollte mit den Kindern auch Verkehrssicherheitstraining durchgeführt werden, damit sie wissen wie man sich im Strassenverkehr richtig verhält. Dies ist insbesondere im Gebiet Steinacker von besonderer Wichtigkeit, da dort einige grössere Fahrzeuge unterwegs sind.

Vorteile für die Vision Steinacker

- Lenkung der Wahl der Verkehrsart durch gezieltes informieren
- Erhöhung der Verkehrssicherheit durch proaktives informieren

Federführung (unterstrichen) und Beteiligte

- | | | |
|--|--|--|
| ☒ Stadt Kloten | ☒ Verkehrsbetriebe Glattal | ☐ Grundeigentümer |
| ☐ Kanton Zürich | ☒ <u>IG Steinacker</u> | ☒ Weitere: Kantonspolizei, bfu, SUVA |

Auswirkungen auf andere Projekte

-

Profitierende Nutzungen

- | | | | |
|---|---|--|---|
| ☐ Gewerbe/Produktion | ☒ Arbeiten/Dienstleistungen | ☒ Wohnen | ☐ Freizeit/Einkauf/weitere |
|---|---|--|---|

Priorität

- | | | |
|---------------------------------------|----------------------------|----------------------------|
| ☒ A | ☐ B | ☐ C |
|---------------------------------------|----------------------------|----------------------------|

Zielbeitrag

- | | | |
|---|--|---|
| ☒ A Verkehrsmittelwahl (Modalsplit) | ☐ B Spitzenstunde glätten | ☒ C Strassenkapazitäten für Gewerbe |
|---|--|---|

Nächste Schritte

Planung von Events mit unterschiedlichen Drittanbietern

Wirkung- / Kostenschätzung

++ Die Wirkung von solchen Events birgt für alle Teilnehmenden Vorteile. Aufgrund der tiefen Kosten ist die Wirkung auch sehr gross.

\$ Hinzuziehen und Nutzung der Angebote von Drittanbietern für die Durchführung von Events, so sind keine allzu hohen Kosten zu erwarten.

Dokumentation

8.4 Mobilitätsberatung für Unternehmen und Grundeigentümer

Zielsetzung

Unternehmen gezielt über Mobilitätslösungen aufzeigen

Beschreibung

Durch eine Mobilitätsberatung können den im Gebiet angesiedelten Unternehmen aber auch den Grundeigentümern Mobilitätslösungen bzw. -ideen aufgezeigt werden. Diese können spezifisch auf die Bedürfnisse der Unternehmen zugeschnitten werden und zeigen auf was und insbesondere wie die zukünftigen Herausforderungen der Pendlermobilität zu bewältigen sind. Die Massnahmen an sich können sehr unterschiedlich sein und können ganz einfach sein wie das bessere Informieren der Mitarbeitenden zu den bestehenden Mobilitätslösungen aber auch Poolingfahrten mit einer Webplattform oder die Förderung des Unternehmens für die Nutzung des öffentlichen Verkehrs bzw. des Langsamverkehrs. Bei allen Projekten gilt es, die Mobilitätsmassnahmen so auszuwählen und zu gestalten, dass alle Beteiligten einen Nutzen erkennen und der Pendlerverkehr effizienter abgewickelt werden kann. Der Kanton Zürich bietet Betrieben, Wohnsiedlungen und auch Bauherren, Investoren und Liegenschaftsverwaltern eine kostenlose Basisberatung an.

Vorteile für die Vision Steinacker

- Lenkung der Wahl der Verkehrsart durch gezieltes informieren und fördern

Federführung (unterstrichen) und Beteiligte

- | | | |
|---|---|---|
| ☐ Stadt Kloten | ☐ Verkehrsbetriebe Glattal | ☒ Grundeigentümer |
| ☒ Kanton Zürich | ☒ IG Steinacker | ☒ Weitere: |

Auswirkungen auf andere Projekte

-

Profitierende Nutzungen

- | | | | |
|---|---|---------------------------------|---|
| ☐ Gewerbe/Produktion | ☒ Arbeiten/Dienstleistungen | ☐ Wohnen | ☐ Freizeit/Einkauf/weitere |
|---|---|---------------------------------|---|

Priorität

- | | | |
|---------------------------------------|----------------------------|----------------------------|
| ☒ A | ☐ B | ☐ C |
|---------------------------------------|----------------------------|----------------------------|

Zielbeitrag

- | | | |
|---|---|---|
| ☒ A Verkehrsmittelwahl (Modalsplit) | ☒ B Spitzenstunde glätten | ☒ C Strassenkapazitäten für Gewerbe |
|---|---|---|

Nächste Schritte

Basisberatung für Unternehmen in Anspruch nehmen

Wirkung- / Kostenschätzung

+++ Die Wirkung kann sehr gross sein, da die Massnahmen für das Unternehmen auch wirtschaftlich lohnen können

\$ Die Kosten werden in einem ersten Schritt von der öffentlichen Hand übernommen. Eine detailliertere Prüfung aber auch die Umsetzung der Massnahmen übernimmt im Normalfall das Unternehmen.

Dokumentation

<https://www.zh.ch/de/mobilitaet/mobilitaetsberatung.html>

9 Fazit und Ausblick

Die Vision Steinacker und die heutige Ausgangssituation stellen hohe Anforderungen an die Personenmobilität und den Güterverkehr. Durch die weitsichtige und abgestimmte Planung aller involvierte Akteure (Nutzung, Mobilität und Stadtraum) kann eine Kombination von Gewerbe und Wohnnutzung herbeigeführt werden, ohne das grundlegende Strassennetz zu überlasten und dem Gewerbeverkehr die Kapazität zu entziehen.

Das vorliegende Mobilitätskonzept unterstützt und fördert dieses zwingend zu erreichende Ziel. Mit den aufgeführten Massnahmen werden Chancen und Potentials ist es möglich

Mit unterstützenden Massnahmen dieses Mobilitätskonzepts kann der Personenverkehr und der Güterverkehr optimiert werden. Mit den Modalsplit-Zielen (3.2) 46% ÖV, 36% MIV und 18% Fuss- und Veloverkehr kann die Zielerreichung kontrolliert werden.

In der nächsten Planungsphase «Planungsrecht» muss nun die Verbindlichkeit dieser Modalsplit-Ziele festgeschrieben werden. Das kann über Reglemente wie die kommunale Bau- und Zonenordnung, Bauauflagen und durch Integration der Mobilität in umfassende Planungsprozesse (Mobilitätsgutachten pro Entwicklungszelle) sichergestellt werden. Mit einer Mobilitäts-Charta verpflichten sich Bauwillige zu den Massnahmen, deren Einhaltung sich über ein Wirkungscontrolling (Systeme des Parkraummanagements und Verkehrsdatenerfassung) belegen lassen.

9.1 Zusammenfassung

Die künftige Mobilität im Steinacker kann folgendermassen umschrieben werden:

Die zukünftigen Mobilitätsbedürfnisse können mit weniger motorisiertem Individualverkehr erreicht werden, es werden komfortable und effiziente Alternativen angeboten. (Verlagern)

Durch Informationen und sichtbare Aktionen werden die Menschen im Steinacker sensibilisiert, das Verkehrsverhalten bewusster zu wählen. Digitale Plattformen erleichtern eine flexible und spontane Wahl des gerade richtigen Verkehrsmittels. Damit der Fahrzeugbestand unterproportional zur Siedlungsentwicklung wächst, wird der Bau von neuen privaten Parkplätzen reglementarisch beschränkt und das Parkieren auf öffentlichem Grund bewirtschaftet. Wer auf Fahrzeugtransporte angewiesen ist, findet die nötigen Car- und Ridesharing Angebote vor.

Innovative Mobilitätsangebote und Transportlösungen können aus dem Steinacker heraus angeboten werden: (Verlagern)

Ortsansässige Unternehmen bieten bereits heute neue Mobilitätslösungen an und entwickeln diese weiter. Beispielsweise Taxiunternehmen, Speditionsfirmen und Unternehmen der Automobil- und Nutzfahrzeugbranche, welche am Puls von neuen Entwicklungen und Technologien in der Mobilitätswelt mitwirken. Es sind Angebote geplant, welche für Bewohnende den Besitz eines eigenen Fahrzeuges nicht mehr notwendig machen. Produzierende Gewerbebetriebe können ihre eigenen Flotten klein halten und bei Bedarf auf Transportdienstleistungen aus dem Steinacker zurückgreifen.

**Die öffentlichen Verkehrsinfrastrukturen im Steinacker werden gezielt ausgebaut:
(Verbessern)**

Mit der neuen Glattalbahn kann der Flughafen als Arbeitsort und als Bahnknotenpunkt in die ganze Schweiz rasch und komfortabel aus dem Steinacker erreicht werden.

Mit der neuen Velohauptroute wird die Basis gelegt, Ziele im Zentrum Klotens oder der Nachbargemeinden aus dem Steinacker mit dem (E-)Velo attraktiver erreichen zu können.

Das Zusammenführen von Nutzungsweisen bringt verkehrliche Synergien: (Vernetzen)

Die Personenmobilität der künftigen Nutzungen Wohnen und Arbeiten erfolgt im Tagesverlauf jeweils in die Gegenrichtung und belastet damit die Verkehrsinfrastrukturen gleichmässiger. Ein steuerndes regionales Verkehrsmanagement lenkt dabei den Strassenverkehr.

Durch den Nutzungsmix im Gebiet können vielfältige Aktivitäten (Einkauf, Freizeit, Erholung, Verpflegung) von Bewohnenden aber auch Arbeitstätigen grundsätzlich mit kurzen Wegen erledigt werden.

Gütertransporte des Gewerbes als auch die Ver- und Entsorgungslogistik kann an zentralen Orten gebündelt (Hubs, Depots) erfolgen und damit ökonomisch und ökologisch effizienter werden.

Rapp Trans AG

Yves Gasser
Leiter Verkehrsplanung

Stefan Angliker
Verkehrsplaner

Basel, 12. April 2021 / 2061.210 / GYv