



# Gebietsmanagement Airport-Region

## Ergebnisse

**Beschlossen durch die Behördendelegation  
am 3. April 2017**

## **Impressum**

### *Auftraggeber*

Baudirektion Kanton Zürich, Amt für Raumentwicklung  
Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich, Amt für Verkehr  
Zürcher Planungsgruppe Glattal  
Stadt Kloten  
Stadt Opfikon  
Gemeinde Rümlang  
Stadt Zürich  
Flughafen Zürich AG

### *Redaktion*

Baudirektion Kanton Zürich, Amt für Raumentwicklung  
Zürcher Planungsgruppe Glattal (Kap. 3, Massnahmen 1 und 5)  
Stadt Opfikon (Kap. 2, Kap. 3, Vormerkungen, Massnahmen 2, 3, 4, 6 und 7)

### *Geschäftsstelle*

Baudirektion Kanton Zürich, Amt für Raumentwicklung

# Inhalt

<b>1. Einleitung</b>	<b>4</b>
<b>2. Konzept Entwicklung Airport-City</b>	<b>6</b>
Airport-City	6
Siedlungs- und Verkehrspotenzial	7
Hauptachsen	9
Städtisches Verkehrssystem	10
Aussenraumqualität	13
<b>3. Massnahmen</b>	<b>14</b>
Vorbemerkungen	14
Erschliessung motorisierter Individualverkehr	15
Ertüchtigung öffentlicher Verkehr	18
Ausbau Langsamverkehr	19
Entwicklung im Fluglärm	20
Parkierung	22
Freiraum	26
Arealentwicklung	27
Umsetzung	28

## Anhang

Wimmelbilder: Von der Nowhere-City zur Airport-City, Matthias Gnehm 2016

# 1. Einleitung

Die Airport-Region Zürich ist ein Raum von nationaler Bedeutung in Nähe des Flughafens. Sie erstreckt sich über die Gemeinden Kloten, Opfikon, Rümlang sowie die Stadtkreise 11 und 12 der Stadt Zürich. Die Airport-Region weist eine hohe Dynamik und einen Entwicklungsdruck auf.

Über das Gebietsmanagement 2015/2016 Airport-Region wurde unter Beteiligung von kantonalen Fachstellen, der Planungsgruppe Glattal, den Städten Kloten, Opfikon und Zürich, der Gemeinde Rümlang sowie der Flughafen Zürich AG die im Rahmen der Gebietsplanung bereits etablierte gemeindeübergreifende Zusammenarbeit fortgeführt und intensiviert. Aufgabe des Gebietsmanagements war, eine engere Abstimmung von funktionalen, siedlungsräumlichen und verkehrlichen Entwicklungen in der Airport-Region zu erreichen.

Die aktuelle siedlungs- und verkehrsräumliche Situation weist erhebliche Defizite auf. Der Entwicklungsdruck stellt den Kanton, die Region und die Standortgemeinden vor grosse Herausforderungen:

- **Entwicklungsdruck durch laufende Arealplanungen und Bauvorhaben**  
Die heutigen Bauzonen erlauben die Erstellung von rund 1.2 bis 1.5 Mio. m<sup>2</sup> zusätzlicher Nutzfläche. Grossflächige Arealentwicklungen (Bäuler/Cher und First District) und grössere Bauprojekte stehen in Planung. Gemäss den Parkplatzverordnungen würde dies zu einer erheblichen Ausweitung der Parkplätze und damit verbundenem Mehrverkehr führen.
- **Kapazitätsengpässe auf dem Strassennetz**  
Bereits heute befindet sich das Strassennetz für den MIV an seinen Kapazitätsgrenzen. Die Strassen sind in Spitzenstunden überlastet. Die Fahrplanstabilität der Busse ist nicht mehr gewährleistet. Weitere MIV-Fahrten zu Spitzenzeiten können nicht mehr aufgenommen werden und führen zu Stau.
- **Fluglärm**  
Die Fluglärmbelastung schränkt die Möglichkeiten für das Wohnen stark ein. Mit dem Zürcher Fluglärm-Index ZFI wird die Anzahl von Fluglärm am Tag stark belästigten und in der Nacht stark gestörten Personen erfasst. Diese soll nicht noch weiter erhöht werden. Der so genannte ZFI-Richtwert, den der Regierungsrat 2007 festgelegt hat, ist bereits stark überschritten. Mit der Festlegung der Abgrenzungslinie (AGL) im kantonalen Richtplan (Kap. 4.7.1.2) hat der Kantonsrat einen verlässlichen Rahmen für die Optimierung des Siedlungsgebiets festgelegt. Neue Bauzonen für das Wohnen sind nur noch ausserhalb der AGL möglich. Eine Aufzoning bereits eingezoner und erschlossener Gebiete ist innerhalb der AGL nur möglich, wenn die Überschreitung des IGW ausschliesslich durch den Flugbetrieb der ersten Nachtstunde verursacht wird und weitere Voraussetzungen erfüllt sind. Diese Einschränkung für das Wohnen erschwert die Entwicklung und Positionierung der Airport-Region erheblich. Zum einen wird mit der einseitigen Entwicklung Richtung Arbeitsregion das Ungleichgewicht von Wohnen und Arbeiten verstärkt, was zu einer Zunahme der weiträumigen Pendlerbewegungen und Verschärfung

der Verkehrsproblematik führt. Zum anderen bevorzugen Dienstleistungsbetriebe lebendige städtische Lagen. In reinen Arbeitsplatzgebieten ist die Erzeugung der erforderlichen städtischen Ambiance schwierig. Für die Allokation von Gewerbe sind die Renditeerwartungen bzw. das Preisniveau zu hoch. Inwieweit eine Nachfrage für die Arbeitsflächenpotenziale vorhanden ist, ist offen.

- **Defizite in der Aussenraumqualität und bei den Fuss- und Veloverbindungen**  
Die Erreichbarkeit der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs ist ungenügend. Es fehlen attraktive Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr und Aufenthaltsflächen. Das Potenzial des Glattrahms wird nicht genutzt. Eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens, ein Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr und Langsamverkehr erfordert eine wesentlich höhere Aussenraumqualität.
- **Gemeindegrenzen**  
Die Gemeinden stehen in einem Standortwettbewerb. Restriktionen, z.B. bezüglich Parkierung, Qualitätsanforderungen oder Nutzungen, welche der Entwicklung der Airport-Region insgesamt zuträglich sind, können die Position der einzelnen Gemeinden schwächen. Zur Schaffung gleicher Standortbedingungen und dem Ausgleich von Mehr- und Minderwerten braucht es eine Abstimmung über die Gemeindegrenzen hinweg.

Über die Bearbeitung von Teilprojekten sind die Projektpartner zu folgenden Erkenntnissen gelangt:

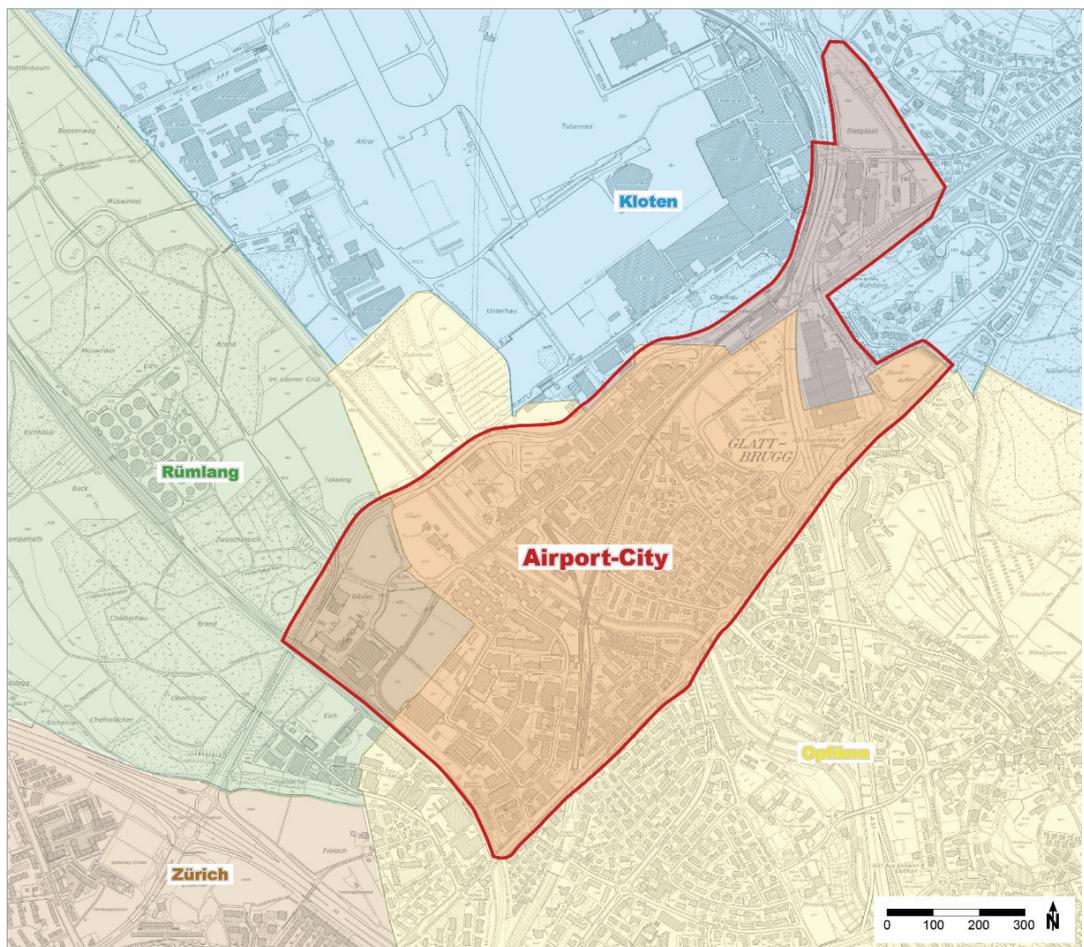
- Eine zukunftsfähige Entwicklung der Airport-Region ist nur möglich, wenn alle Projektpartner einen Beitrag zur Behebung der siedlungs- und verkehrsräumlichen Defizite leisten.
- Geben und Nehmen müssen im Gleichgewicht sein.
- Es braucht eine gemeinsame Vision, die zeigt, dass gemeinsames Handeln mit untereinander abgestimmten Massnahmen allen Beteiligten mehr bringt als „Laisser-faire“.

Aufgrund dieser Erkenntnisse haben die Projektpartner sich geeinigt, das Gebiet Airport-City gemeinsam im Sinne des Konzepts Entwicklung Airport-City (s. Kap. 2) zu entwickeln und die in Kapitel 3 Massnahmen dargelegten Aufgaben anzugehen.

## 2. Konzept Entwicklung Airport-City

### Airport-City

Das Gebiet von Zürich-Seebach bis zum Flughafen Zürich verfügt über ein grosses Entwicklungspotenzial. Trotz der Nähe zur Stadt Zürich und zum internationalen Flughafen fehlt es dem Gebiet an Standortqualität und Identität. Der Begriff Airport-City steht für den zusammenhängenden, über die Gemeindegrenzen hinausgehenden Raum, dessen Perimeter sich von der Autobahn A1 bis zum Balsberg erstreckt und den Bereich zwischen der Birchstrasse/Flughofstrasse und der Schaffhauserstrasse umfasst. Ziel ist es, diesem Gebiet ein Gesicht zu geben, das mit Freiraum- und Aufenthaltsqualität überzeugt und ein vielfältiges und funktionierendes Mobilitätsnetz anbietet und damit seiner guten und zentralen Lage gerecht wird.



Perimeter Airport-City

## **Siedlungs- und Verkehrspotenzial**

Damit die gewünschte Standortqualität in der Airport-City erreicht werden kann, muss eine Lösung gefunden werden, welche die Siedlungsentwicklungspotenziale mit der Verkehrsinfrastruktur abstimmt.

Es bestehen im Perimeter Airport-City Baulandreserven mit Kapazitäten von rund 1.5 Millionen m<sup>2</sup> gemäss den rechtskräftigen Bau- und Zonenordnungen von Kloten, Opfikon und Rümlang. Auf diesen Brachflächen und weiteren Flächen mit Umstrukturierungsbedarf sind bereits verschiedene grössere Bauprojekte in Erstellung bzw. Projektierung. Insbesondere vier Teilgebiete, sogenannte Impulsgebiete, werden die Entwicklung der Airport-City voraussichtlich massgebend beeinflussen und bestimmen:

– **The Circle**

Das Projekt "The Circle" wird als internationales Business- und Lifestyle-Center am Flughafen ein neues Geschäftsviertel eröffnen, spezifische Personengruppen anziehen und vor allem eine weit über die Gemeindegrenze hinausreichende Ausstrahlung haben. "The Circle" liegt ausserhalb des Perimeters Airport-City und ist unabhängig vom Gebietsmanagement Airport-Region entwickelt worden. Mit der geplanten Eröffnung dieses Geschäftsviertels im Jahr 2019 werden der Druck und das Interesse für die unbebauten Flächen in der Airport-City nochmals deutlich gesteigert.

– **First District**

Die Masterplanung "First District" von Priora zeigt auf, wie die grossen Brachflächen rund um den Balsberg zu einem pulsierenden, weltoffenen und modernen Arbeitsplatz- und Dienstleistungsgebiet entwickelt werden sollen. Dieses Impulsgebiet hat durch die grossflächigen, mehrheitlich unbebauten Parzellen ein hohes Entwicklungspotenzial. Mit dessen Überbauung wird die Anzahl der Beschäftigten in der Airport-City massiv zunehmen und gleichzeitig die Aufenthaltsqualität durch urbane Strukturen und Freiräume erhöht werden.

– **Bäuler/Cher**

Geplant ist, dass Besucher der Bauten im Bäuler/Cher, welche bei der Glattalbahnhaltestelle Bäuler aussteigen, künftig ein Multifunktionskomplex erwartet mit einem vielfältigen Nutzungsmix von Arbeiten, Kultur, Event und Einkauf. Das Angebot soll das umliegende Arbeitsplatzgebiet mit weiteren Angeboten ergänzen und gleichzeitig Möglichkeiten anbieten, sich auch nach der Arbeit oder am Wochenende im Impulsgebiet Bäuler/Cher aufzuhalten. Mit dem neuen Europaplatz wird das heutige Brachland zum Treffpunkt.

– **Bahnhöfe Glattbrugg und Opfikon**

Das Zentrum rund um die Bahnhöfe Glattbrugg und Opfikon stellt ein Eingangstor in die Airport-City dar. Als multimodale Drehscheibe soll dieses Impulsgebiet alle Möglichkeiten bieten, um möglichst bequem von einer Mobilitätsform zur anderen zu wechseln. Das Gebiet soll mit kurzen, attraktiven und funktionierenden Wegen sowie städtischer Aussenraumqualität punkten. Die städtebauliche Setzung und Gestaltung der Bauten soll das Impulsgebiet in der Ausübung seiner Funktion unterstützen.

Allein mit der Entwicklung der Impulsgebiete ist im Gebiet Airport-City mit einer stetig steigenden Anzahl Personen und damit mit einer steigenden Anzahl Fahrten zu rechnen. Die Chance, dank neuer moderner und städtischer Strukturen ein verändertes Mobilitätsverhalten (Modalsplitveränderung zugunsten des ÖV und des Langsamverkehrs) hervorzurufen, ist zu nutzen. Durch kurze Wege, flexible Arbeitszeiten, einen guten Nutzungs- und Angebotsmix, attraktive Aufenthaltsflächen und ein vielfältiges und funktionierendes Verkehrsnetz können so die erwarteten hohen Personendichten pro Areal bewältigt werden.

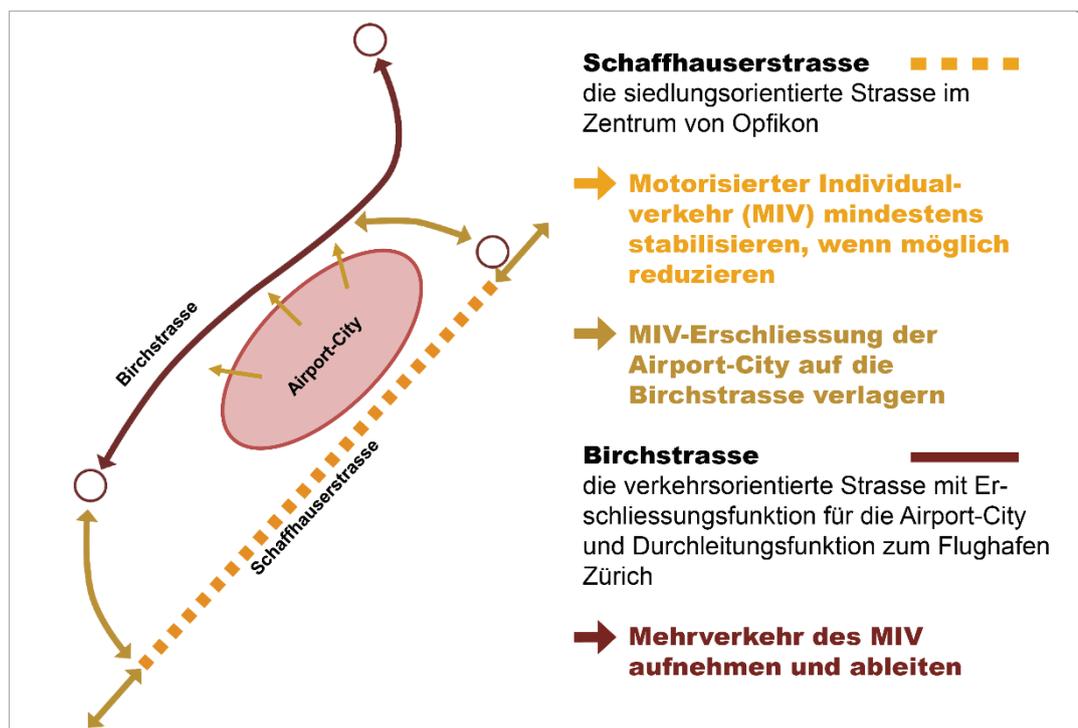


*Entwicklungspotenzial Airport-City, Baulandreserven (gelb), Impulsgebiete (rote Sterne)*

## Hauptachsen

Am Rande der Airport-City befindet sich die Schaffhauserstrasse, welche als siedlungsorientierte Strasse das Bindeglied von Zürich nach Kloten darstellt. Sowohl verkehrlich als auch städtebaulich ist sie von zentraler Bedeutung für die Stadt Opfikon und den Raum des Gebietsmanagements Airport-Region. Die Entwicklung entlang der Schaffhauserstrasse läuft eher schleppend, die Qualitäten des Strassenraums sind mässig und der Strassenzug wenig attraktiv. Es fehlt der Achse an Identität und attraktiven Aufenthaltsflächen. Durch die starke verkehrliche Belastung, mit Stau zu Spitzenzeiten, wird die Qualität für alle Verkehrsteilnehmer zudem weiter verschlechtert.

Entsprechend der Funktion der einzelnen Verkehrsachsen soll das übergeordnete Verkehrsnetz so definiert und angepasst werden, dass der motorisierte Individualverkehr (MIV) geordnet abfliessen kann. Auf der Schaffhauserstrasse, welche als siedlungsorientierte Strasse funktionieren muss, soll der MIV mindestens stabilisiert, wenn möglich reduziert werden. Damit soll erreicht werden, dass der Verkehr inkl. ÖV besser fliesst und dem Strassenraum Spielraum geboten werden kann, um sich identitätsprägend weiterzuentwickeln. Entsprechend muss die MIV-Erschliessung der Airport-City primär über die Birchstrasse erfolgen. Die Birchstrasse wurde als verkehrsorientierte Strasse mit Erschliessungs- und Durchleitungsfunktion gebaut. Diese Funktion soll verstärkt und die Birchstrasse soll damit zur zentralen Achse des übergeordneten Strassennetzes werden. Entsprechend muss sie den Mehrverkehr aus der Entwicklung und von der veränderten Verkehrslenkung zugunsten der siedlungsorientierten Schaffhauserstrasse aufnehmen und auf die weiterführenden, übergeordneten Strassen ableiten können.



Funktion und Hierarchie der Hauptachsen

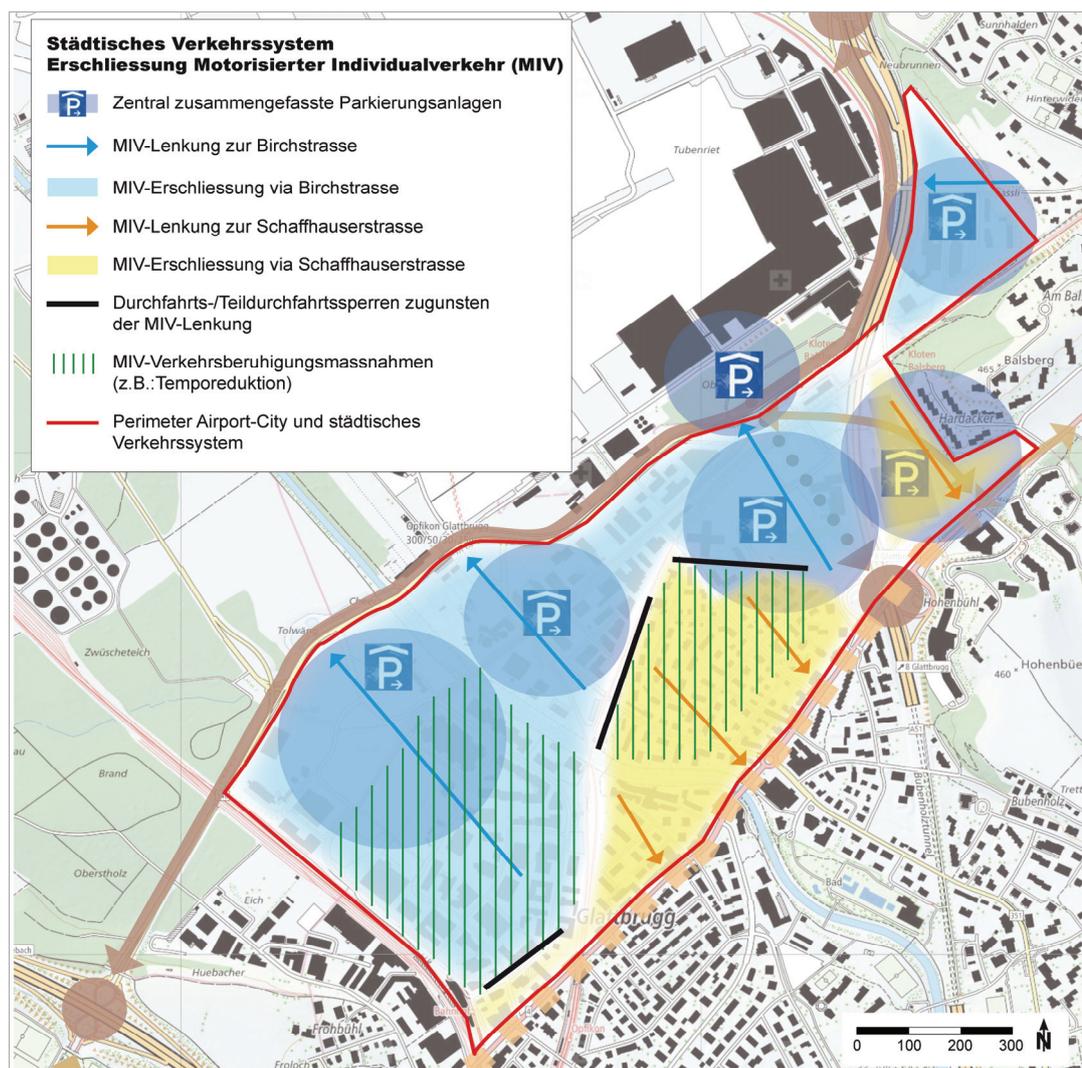
## Städtisches Verkehrssystem

Über die Etablierung eines städtischen Verkehrssystems, das ein modernes, effizientes und städtisches Mobilitätsverhalten fördert, soll der Modalsplit in Richtung ÖV wie auch Langsamverkehr (Fussgänger, Velofahrer, Skater oder ähnliche Fortbewegungsmittel) verschoben werden. Was das für die einzelnen Verkehrsträger bedeutet, wird im Folgenden erläutert.

### Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die Erschliessung des Gebiets Airport-City soll primär über die Birchstrasse erfolgen.

- Zentral zusammengefasste Parkierungsanlagen in der Nähe zur Birchstrasse führen dazu, dass möglichst wenig MIV ins Innere der Airport-City fahren muss.
- Eine konsequente MIV-Lenkung auf die Birchstrasse wird mit Hilfe von flankierenden Massnahmen wie z.B. Teildurchfahrtsperren forciert und umgesetzt.
- Im Innern wird die Qualität der Strassen- und Freiräume durch Temporeduktionen und eine Bevorzugung des Langsamverkehrs für alle verbessert.

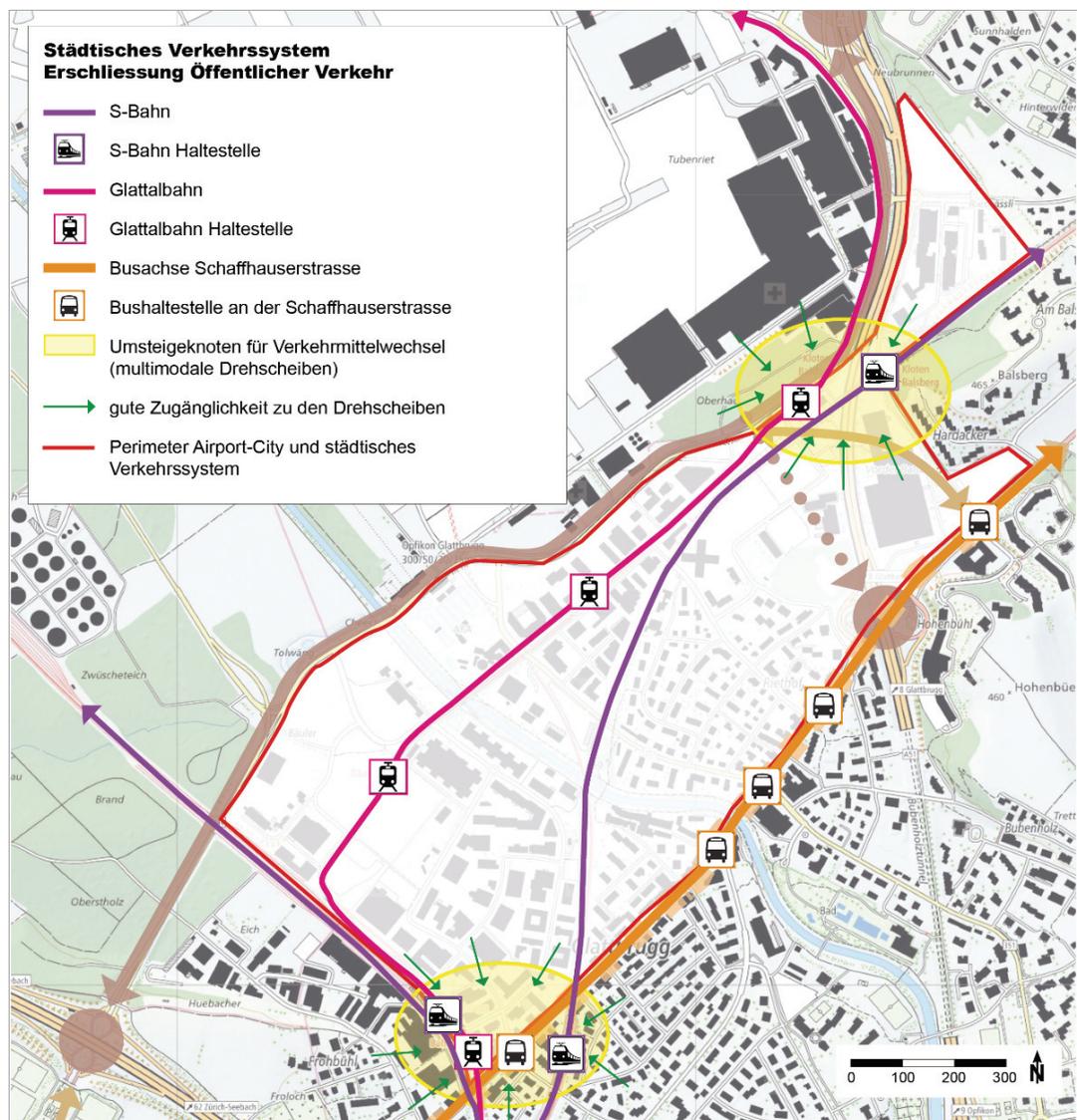


Erschliessung für den motorisierten Individualverkehr

### Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Die Qualität und Quantität des öffentlichen Verkehrsnetzes soll weiter verbessert werden.

- Der bereits gute S-Bahn-Takt in der Airport-City soll entsprechend den Planungen 'S-Bahn 2. Generation' mit einem 15 Minuten-Takt der heutigen S7 vervollständigt werden.
- Die Zugänglichkeit der Drehscheiben Bahnhof Balsberg, Bahnhof Opfikon und Bahnhof Glattbrugg wie auch deren Lage und Qualität sollen verbessert und ausgebaut werden.
- Der ÖV-Takt auf der Schaffhauserstrasse soll entsprechend den Entwicklungen laufend verdichtet werden, um zusätzliche ÖV-Benutzer, welche aufgrund ihres veränderten Mobilitätsverhaltens auf den ÖV umsteigen, aufnehmen zu können.

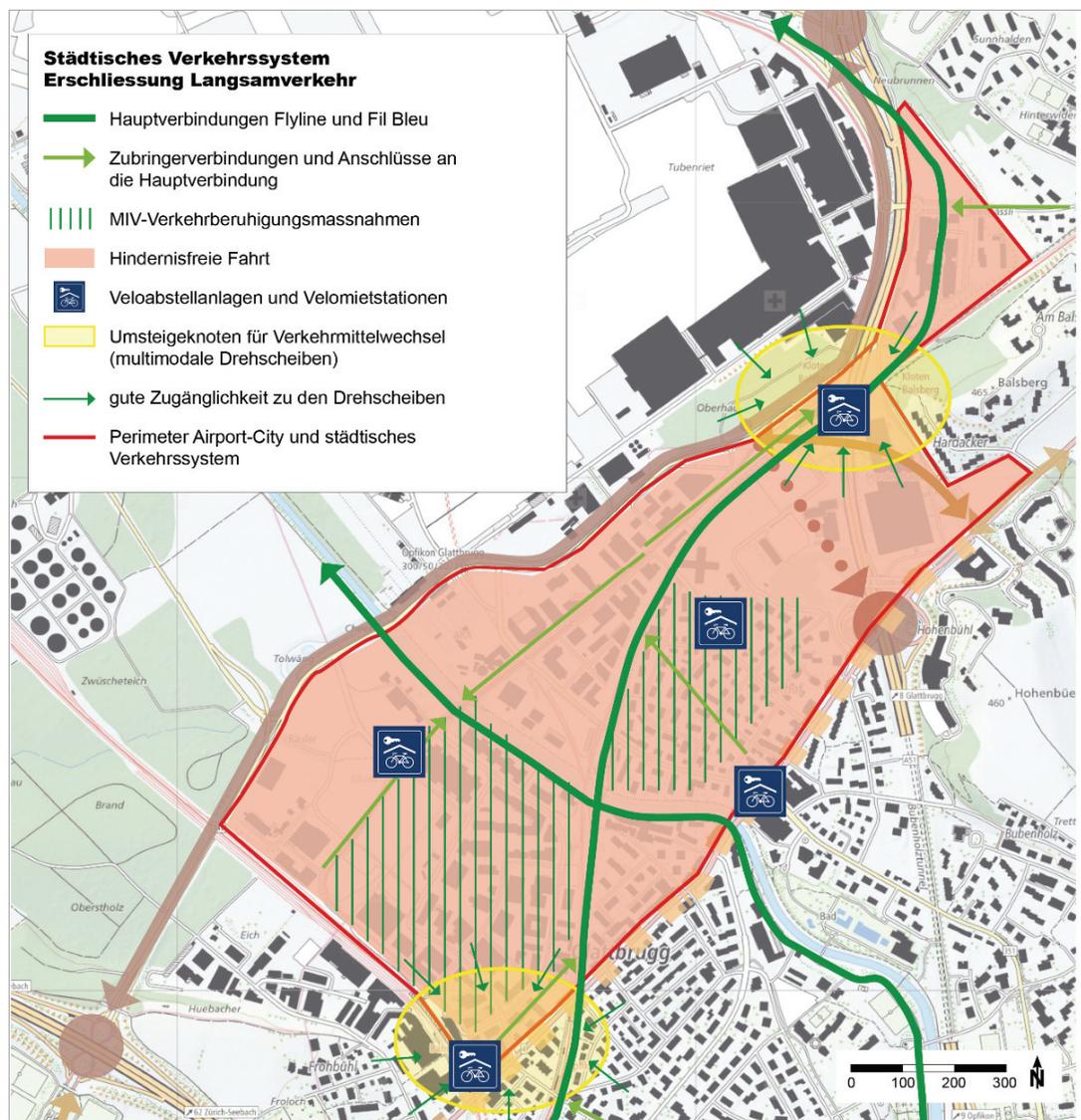


Massnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs

### Langsamverkehr (LV)

Der Langsamverkehr, d.h. Fussgänger, Velofahrer, Skater oder ähnliche Fortbewegungsmittel, soll in der Airport-City an Bedeutung gewinnen.

- Projekte wie die Flyline und der Fil Bleu sind dafür zentral. Diese beiden Hauptverbindungen für den Langsamverkehr, entlang der Glatt und von Zürich-Oerlikon via Bahnhof Opfikon, Bahnhof Balsberg zum Flughafen, bilden attraktive und prägende Elemente im Raum Airport-City.
- Dazu kommen gute Zugänge zu diesen Hauptverbindungen sowie ein flächiges Langsamverkehrsnetz ohne Hindernisse.
- Dank Aufenthaltsqualität, MIV-Lenkung und Temporeduktion wird somit das Zufussgehen und Velofahren für kurze Strecken deutlich attraktiver.
- Gut zugängliche und gut ausgestattete Veloabstellanlagen sowie Velomietstationen fördern die Velonutzung zusätzlich.



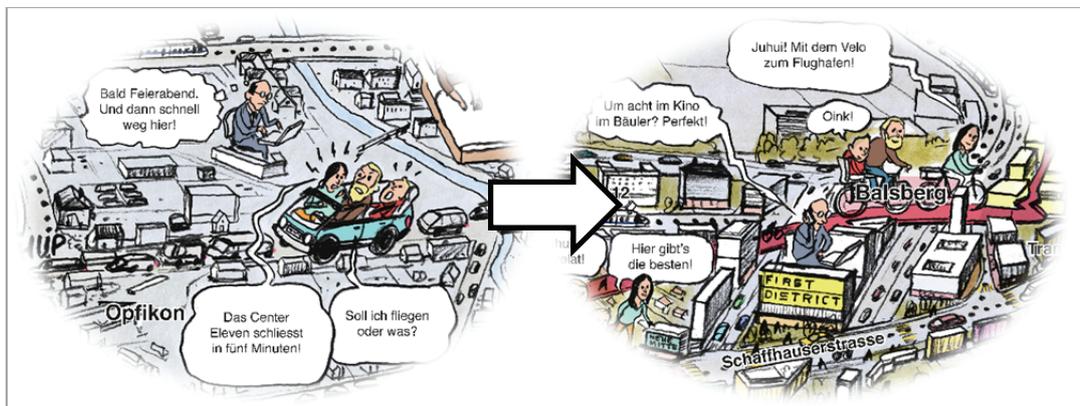
Massnahmen zur Stärkung des Langsamverkehrs

## Aussenraumqualität

Im Zusammenhang mit dem städtischen Verkehrssystem muss auch die Aussenraumqualität durch Massnahmen verbessert werden. Besonders wichtig sind Aufenthaltsflächen, welche den unterschiedlichen Bedürfnissen im Raum Airport-City entsprechen. Kurze Wege, Orientierungshilfen, ansprechende Gestaltung sowie gute Zugänglichkeiten helfen mit, den Weg zum Ziel zu machen. Wenn eine gute Durchlässigkeit mit vielen Verbindungen für den Langsamverkehr geschaffen werden kann, fördert dies wiederum die Benutzung der Aufenthaltsflächen und der Raum gewinnt an Qualität und Identität.

## Von der Nowhere-City zur Airport-City

Mit städtebaulich hochwertiger Architektur und Dichte, attraktiven Aussenräumen, gut genutzten Aufenthaltsflächen und einem funktionierenden vielfältigen Verkehrssystem gewinnt die Airport-City an Identität und Attraktivität. Damit wird die Basis geschaffen, dass aus der heutigen Nowhere-City eine im internationalen Standortwettbewerb gut positionierte und attraktive Airport-City entsteht. Der Comiczeichner und Architekt Matthias Gnehm hat die Potenziale und Herausforderungen dieses Raumes im Auftrag der Gemeinden in pointierten Wimmelbildern festgehalten (s. Bilder im Anhang).



Von der Nowhere-City zur Airport-City, Matthias Gnehm 2016 (Vollbilder s. Anhang)

## 3. Massnahmen

### Vorbemerkungen

Aus dem Gebietsmanagement Airport-Region haben sich verschiedene Planungsansätze und umfangreicher Massnahmenkataloge ergeben. Angesichts der begrenzten Ressourcen und der Komplexität der Thematik können nicht alle Massnahmen zeitgleich angegangen und umgesetzt werden. Deshalb wurden Bearbeitungsschwerpunkte festgelegt und die Umsetzung der Massnahmen nach Prioritäten etappiert. Die Abhängigkeiten zwischen den unterschiedlichen Massnahmen, der Zeit- und Realisierungshorizont sowie die Zuständigkeiten spielten dabei eine zentrale Rolle.

Angesichts der zentralen Bedeutung eines funktionierenden Verkehrsnetzes in der Airport-City zielt die Mehrheit der Massnahmen auf dessen Steuerung, Definition und Implementierung ab. Mit den Massnahmen der 1. Etappe sollen die Umsetzung des städtischen Verkehrssystems sowie die Aufwertung der Aussenraum- und Siedlungsqualität als zentrale Elemente der Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr vorangetrieben werden.

<b>Massnahmen 1. Etappe (2017 / 2018)</b>			
<i>Thema</i>	<i>Nr.</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Lead</i>
Erschliessung motorisierter Individualverkehr	1	Verkehrslenkung und -verlagerung	Amt für Verkehr
Ertüchtigung öffentlicher Verkehr	2	Zugänge Drehscheibe Bahnhöfe Balsberg, Opfikon und Glattbrugg	Gemeinden
Ausbau Langsamverkehr	3	Neue Achse Langsamverkehr	Amt für Verkehr
Entwicklung im Fluglärm	4	Rohr/Platten	Opfikon
	5	Entwicklung Opfikon	Opfikon
Parkierung	6	gemeinsames Parkplatzreglement	Gemeinden
	7	Parkraummanagement	Gemeinden
Freiraum	8	Freiraumkonzept	Gemeinden
Arealentwicklung	9	Bestmögliche Dichteverteilung	Gemeinden
	10	Gestaltungsplanpflicht	Gemeinden

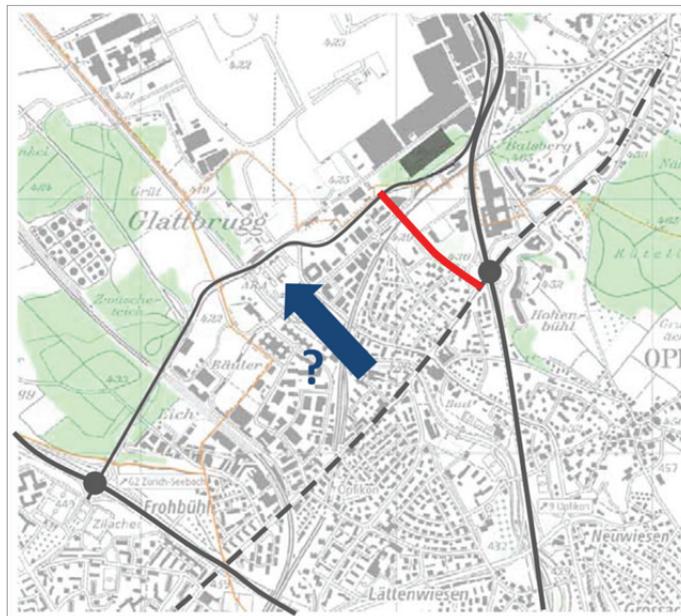
Im Folgenden werden die Massnahmen der ersten Etappe pro Thema erläutert und definiert. Die Erläuterungen haben exemplarischen oder hinweisenden Charakter. Konkret und für die weitere Zusammenarbeit massgebend sind die in den grau hinterlegten Tabellen formulierten Aufträge und Ziele, wie auch das Vorgehen mit Angabe des Leads, der zu involvierenden Stellen und dem Abstimmungsbedarf.

## Erschliessung motorisierter Individualverkehr

Die zukünftigen Impulsgebiete und Entwicklungen im Gebiet der Airport-City generieren Mehrverkehr. Mit dem städtischen Verkehrssystem wird angestrebt, die Voraussetzungen für den Wandel von einem stark durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) geprägten Mobilitätsverhalten hin zu einem städtischen Mobilitätsverhalten mit einem hohen Anteil an öffentlichem sowie Langsamverkehr zu schaffen. Dies wird durch die zukünftigen Dichten und durchmischten Angebote an Nutzungen unterstützt. Durch kurze Wege und attraktive Aussenräume werden der Fuss- und Veloverkehr sowie die Glattalbahn und das Busnetz mit dichten Taktfolgen attraktiv für die An- und Wegreise in die Airport-City und das Unterwegssein innerhalb der Airport-City.

Doch auch mit einem städtischen Mobilitätsverhalten wird durch die Neubauten und Verdichtungen MIV-Mehrverkehr generiert. Dieser sowie der verbleibende MIV-Verkehr müssen entsprechend auf der verkehrsorientierten Hauptachse (Birchstrasse) aufgenommen und weiter ins übergeordnete Strassennetz abgeleitet werden können (s. Kap. 2 Konzept Entwicklung Airport-City, Hauptachsen).

Damit das übergeordnete Verkehrsnetz leistungsfähig optimiert und für die Funktionen der Achsen geeignet ist, wurden im Rahmen des Prozesses verschiedene Überlegungen zu Netzvarianten des Strassennetzes diskutiert. Hierbei stellen sich folgende zentrale Fragen:



### Zu prüfende Netzelemente:

- Entlastungsspanne zwischen Schaffhauser-/ Birchstrasse / „Autobahnanschluss“
- Netzunterbrüche

*Neue Querverbindung zur direkten Anbindung der Birchstrasse an den Autobahnanschluss Glattbrugg*

### Wie kann der Mehrverkehr auf der Birchstrasse aufgenommen werden?

Mit der Festlegung der Funktion der Birchstrasse als Haupterschliessungs- und Durchleitungsachse für den MIV sind im Rahmen der Definition des Strassennetzes die Ausgestaltung und der Betrieb der Birchstrasse zu prüfen, um den Verkehr aus der Airport-City abgestimmt auf die Kapazität der Birchstrasse aufnehmen zu können.

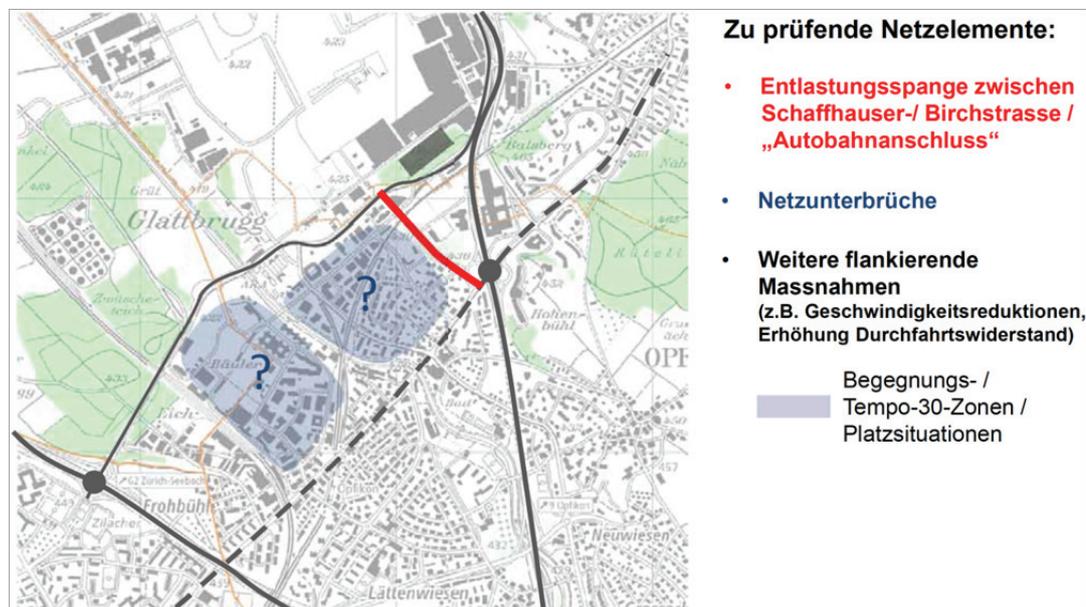
### Wo fliesst der Mehrverkehr von der Birchstrasse ab?

Um die Birchstrasse möglichst direkt auf die nächstgelegenen Autobahnanschlüsse (Seebach und Glattbrugg) auszurichten, wird eine zusätzliche Querverbindung zwischen der Birchstrasse und dem Anschluss Glattbrugg zur Ergänzung des Strassenetzes zur Prüfung vorgeschlagen.

### Wie kann das MIV-Aufkommen auf der Schaffhauserstrasse im Bereich Glattbrugg stabilisiert bzw. reduziert werden?

Die Erschliessung der Airport-City soll künftig primär über die Birchstrasse erfolgen, d.h. ein Anteil des Verkehrs, der heute die Schaffhauserstrasse nutzt, soll auf die Birchstrasse verlagert werden. Damit dies erfolgt, sind nebst genügend Kapazitäten und einer passenden Signalisation auf dem übergeordneten Netz auch Massnahmen im untergeordneten Erschliessungsnetz der Airport-City und auf der Schaffhauserstrasse notwendig.

Mögliche Massnahmen auf dem untergeordneten Netz sind Netzunterbrüche (starre oder dynamische Unterbrüche) sowie Begegnungs- und Tempo-30-Zonen. Bei neuen Gebieten und Entwicklungen ist die Feinerschliessung der Areale via Sammelstrassen möglichst auf die Birchstrasse auszurichten. Entlang der Schaffhauserstrasse soll nur noch der Quell- und Zielverkehr der entlang der Schaffhauserstrasse angeordneten Nutzungen verkehren und siedlungsverträglich abgewickelt werden. Auf diese Weise werden Räume für den Aufenthalt und Platz für Fuss- und Veloverbindungen geschaffen.



Gebiete für flankierende Massnahmen im untergeordneten Verkehrsnetz

Damit das Zusammenspiel einer verkehrsorientierten Birchstrasse als Hapterschliessung der Airport-City mit dem übergeordneten Nationalstrassennetz im Sinne eines funktionierenden Gesamtsystems möglich ist, soll der vom Bund anerkannte Engpass auf dem Nationalstrassennetz zwischen Zürich Nord und dem Flughafen möglichst bald behoben werden. Der Kanton setzt sich beim Bund daher auch weiterhin für den Ausbau der A51 ein.

Diese Überlegungen zum Verkehrsnetz dienen als Grundlage für Massnahme 1 (Verkehrslenkung und Verlagerung).

<b>Massnahme 1: Verkehrslenkung und -verlagerung</b>		
<i>Auftrag</i>	<p>Um die Schaffhauserstrasse vom MIV zu entlasten und das Gebiet Airport-City primär über die Birchstrasse zu erschliessen, ist für das Planungsgebiet ein geeignetes übergeordnetes Verkehrsnetz zu definieren. Dazu wird eine Wirkungsprüfung verschiedener Netzvarianten im kantonalen Verkehrsmodell auf der Basis eines städtischen Verkehrssystems durchgeführt, welche folgende zentrale Fragen beantworten soll:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Wie kann der Mehrverkehr auf der Birchstrasse aufgenommen werden?</li> <li>- Wo fliesst der Mehrverkehr von der Birchstrasse ab?</li> <li>- Wie kann das MIV-Aufkommen auf der Schaffhauserstrasse im Bereich Glattbrugg stabilisiert bzw. reduziert werden?</li> </ul> <p>Der Kanton setzt sich beim Bund für einen zeitnahen Ausbau der A51 ein.</p>	
<i>Ziele</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Definition eines geeigneten übergeordneten Verkehrsnetzes für den MIV basierend auf einem städtischen Verkehrssystem und Prüfung der Zweckmässigkeit einer entlastenden Querverbindung und weiterer Entlastungsmöglichkeiten</li> <li>- Definition von Massnahmen zur Lenkung / Verlagerung des MIV aus und in die Airport-City von der Schaffhauser- auf die Birchstrasse auf dem über- und dem untergeordneten (kommunalen) Strassennetz</li> </ul>	
<i>Lead</i>	<i>Beteiligte</i>	<i>Abstimmungsbedarf</i>
Amt für Verkehr	Stadt Kloten Stadt Opfikon Gemeinde Rümlang Stadt Zürich ASTRA Zürcher Planungsgruppe Glattal	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 Verkehrslenkung und -verlagerung</li> <li>2 Zugänge Drehscheibe Bahnhöfe Balsberg, Opfikon und Glattbrugg</li> <li>3 Neue Achse Langsamverkehr</li> <li>4 Rohr/Platten</li> <li>5 Entwicklung von Opfikon</li> <li>6 Gemeinsames Parkplatzreglement</li> <li>7 Parkraummanagement</li> <li>8 Freiraumkonzept</li> <li>9 Bestmögliche Dichteverteilung</li> <li>10 Gestaltungsplanpflicht</li> </ol>
<i>Vorgehen</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Auftragsdefinition, Detaillierung und Auftragsvergabe der Wirkungsbeurteilung <span style="float: right;">Anfang 2017</span></li> <li>- Definition des übergeordneten Verkehrsnetzes mit Massnahmen anhand der Wirkungsbeurteilung <span style="float: right;">bis Ende 2017</span></li> <li>- Festlegung des Verkehrsnetzes und der Massnahmen in den Planungsinstrumenten (kantonalen Richtplan, regionalen Richtplan, kommunalen Richtplan) <span style="float: right;">bis Ende 2018</span></li> </ul>	

## Ertüchtigung öffentlicher Verkehr

Um die Attraktivität des öffentlichen Verkehrsnetzes weiter zu steigern und Mobilitätsbedürfnisse vermehrt über den öffentlichen Verkehr abzudecken, werden Massnahmen zur Ertüchtigung des öffentlichen Verkehrs angegangen.

Dazu soll sich die Behördendelegation bei den verantwortlichen Verkehrsbetrieben dafür einsetzen, dass auf der Achse Schaffhauserstrasse eine Erhöhung der Beförderungskapazität entsprechend der Entwicklungen in der Airport-City erfolgt und dass durch die Realisation des S-Bahn Doppelspurausbau zwischen Opfikon und der Verzweigung Kloten-Dorfnef die Einführung des 15'-Taks für die S-Bahn-Linie 7 zu ermöglicht wird. Mit der Projektierung des Doppelspurausbau wird das Thema Verschiebung der S-Bahn-Haltestelle Balsberg zur optimalen Ausgestaltung der Drehscheibe konkret geprüft.

Als konkrete Massnahme aufgenommen wird der Auftrag, die Verbesserung der Zugänglichkeit und die qualitative Aufwertung der multimodalen Drehscheiben Balsberg, Opfikon und Glattbrugg anzugehen, damit diese ihrer Funktion als hochfrequentierte Umsteigeknoten gerecht werden.

### Massnahme 2: Zugänge Drehscheibe Bahnhöfe Balsberg, Opfikon und Glattbrugg

**Auftrag** Zur optimalen Ausgestaltung der Drehscheibe Bahnhof Balsberg werden mögliche Massnahmen zu den Themen Anbindung der Entwicklungsgebiete, Zugang Fussgänger, Anbindung Flyline/Zugang Velo und Verknüpfung SBB und Glattalbahn geprüft.

**Ziele**

- Zugänglichkeiten der drei Bahnhöfe verbessern
- Umsteigebeziehungen Bahn - Bus / Tram verbessern
- Qualitative Aufwertung Bahnhof Balsberg
- Bessere Verbindung Bahnhof Glattbrugg und Opfikon

<i>Lead</i>	<i>Beteiligte</i>	<i>Abstimmungsbedarf</i>
Gemeinden Kloten, Opfikon und Rümlang	SBB VBG/ZVV Direkt betroffene Grundeigentümer	1 Verkehrslenkung und -verlagerung 2 Zugänge Drehscheibe Bahnhöfe Balsberg, Opfikon und Glattbrugg 3 Neue Achse Langsamverkehr 4 Rohr/Platten 5 Entwicklung von Opfikon 6 Gemeinsames Parkplatzreglement 7 Parkraummanagement 8 Freiraumkonzept 9 Bestmögliche Dichteverteilung 10 Gestaltungsplanpflicht

**Vorgehen**

- Auftragsdefinition und Detaillierung bis Mitte 2017
- Studie bis Mitte 2018

## Ausbau Langsamverkehr

Als neue Hauptverbindung für den Langsamverkehr soll eine grosszügig ausgestattete und möglichst hindernisfreie Achse von Zürich Oerlikon über die Bahnhöfe Glattbrugg und Opfikon zum Bahnhof Balsberg und weiter bis zum Flughafen entstehen, die im Gebiet Airport-City erhöht geführte sogenannte Flyline. Dank dieser neuen Hauptverbindung und der Realisierung des Fil Bleu (Glattuferweg) erhält das Langsamverkehrsnetz einen Ausbau und gewinnt an Bedeutung. Kurze Wege innerhalb der Airport-City werden dadurch zukünftig primär über die Nutzung des Langsamverkehrs abgedeckt.

<b>Massnahme 3: Neue Achse Langsamverkehr</b>		
<i>Auftrag</i>	<p>Die Flyline wird als kantonales Pilotprojekt "Fuss- und Veloverkehrsrouten" und Hauptachse für weitere Formen von Langsamverkehrsmitteln mit hoher Priorität aufgenommen.</p> <p>Es wird eine Korridorstudie zur konkreten Linienführung, Ausgestaltung und Machbarkeit ausgearbeitet. Diese Massnahme ist mit dem Fil Bleu abzustimmen und zu koordinieren.</p> <p>Der Kanton unterstützt den von der ZPG beantragten regionalen Richtplaneintrag in der nächsten Teilrevision.</p>	
<i>Ziele</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aufnahme als kantonales Pilotprojekt 'Fuss- und Veloverkehrsrouten' mit hoher Priorität</li> <li>- Korridorstudie zur Linienführung, Ausgestaltung und Machbarkeit</li> <li>- Eintrag der neuen Langsamverkehrsachse in den regionalen Richtplan</li> </ul>	
<i>Lead</i>	<i>Beteiligte</i>	<i>Abstimmungsbedarf</i>
Amt für Verkehr	Stadt Opfikon Stadt Kloten Gemeinde Rümlang Stadt Zürich Zürcher Planungsgruppe Glattal ProVelo Zürich Flughafen Zürich AG Interessenvereinigung der Grundeigentümer	1 Verkehrslenkung und -verlagerung 2 Zugänge Drehscheibe Bahnhöfe Balsberg, Opfikon und Glattbrugg 3 Neue Achse Langsamverkehr 4 Rohr/Platten 5 Entwicklung von Opfikon 6 Gemeinsames Parkplatzreglement 7 Parkraummanagement 8 Freiraumkonzept 9 Bestmögliche Dichteverteilung 10 Gestaltungsplanpflicht
<i>Vorgehen</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Korridorstudie gestartet</li> <li>- Korridorstudie abgeschlossen</li> <li>- Gegebenenfalls Anpassung regionaler Richtplan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>bis Mitte 2017</li> <li>bis Ende 2018</li> <li>Teilrevision 2019</li> </ul>

## Entwicklung im Fluglärm

In grossen Teilen der Stadt Opfikon und damit auch der Airport-City wird der Alarmwert oder Immissionsgrenzwert durch den Fluglärm überschritten. Der gesamte Perimeter der Airport-City liegt innerhalb der Abgrenzungslinie (AGL) des Flughafens und untersteht dem Zürcher Fluglärm Index (ZFI). Aufgrund dieser übergeordneten Rahmenbedingungen sind die Entwicklungsmöglichkeiten der Airport-City, aber auch der gesamten Stadt Opfikon stark eingeschränkt und fremdbestimmt. Das betrifft insbesondere die Wohnnutzung. Mehr Wohnen ist kaum möglich.

Anhand zweier Massnahmen sollen die Entwicklungsmöglichkeiten im Fluglärm weiter thematisiert werden. Während die Massnahme Rohr / Platten die Erarbeitung konkreter Szenarien und Umsetzungsinstrumente für einen Pilotprojektperimeter vorsieht, geht es bei der Massnahme Entwicklung von Opfikon um die grundsätzlichen Perspektiven der Stadt unter Einbezug der Einschränkungen bezüglich Wohnen.

### Massnahme 4: Rohr / Platten

**Auftrag** In fluglärmbelasteten Gebieten sind Sanierungen am Gebäudebestand teilweise überfällig. Angesichts dieser Tatsache werden die Ergebnisse aus dem Workshop Zukunft Rohr / Platten aufgegriffen und weiter vertieft. Im Rahmen eines Pilotprojekts werden gemeinsam mit dem Kanton Entwicklungsszenarien und Umsetzungsinstrumente evaluiert und konkretisiert.

**Ziele**

- Entwicklungsszenario Rohr / Platten konkretisieren
- Umsetzungsinstrument definieren

<i>Lead</i>	<i>Beteiligte</i>	<i>Abstimmungsbedarf</i>
Stadt Opfikon	Amt für Raumentwicklung Kanton Zürich Amt für Verkehr Kanton Zürich (Abteilung Flughafen / Luftverkehr)	1 Verkehrslenkung und -verlagerung 2 Zugänge Drehscheibe Bahnhöfe Balsberg, Opfikon und Glattbrugg 3 Neue Achse Langsamverkehr 4 Rohr/Platten 5 Entwicklung von Opfikon 6 Gemeinsames Parkplatzreglement 7 Parkraummanagement 8 Freiraumkonzept 9 Bestmögliche Dichteverteilung 10 Gestaltungsplanpflicht

**Vorgehen**

- Entwicklungsszenario konkretisieren bis Mitte 2017
- Umsetzungsinstrument festlegen bis Ende 2017

<b>Massnahme 5: Entwicklung von Opfikon</b>		
<i>Auftrag</i>	Die Problematik des Wohnens innerhalb der Abgrenzungslinie Flughafen (AGL) und im Alarmwert und dessen Bedeutung für die Stadtentwicklung von Opfikon und die langfristigen Perspektiven der Stadt wird von der Stadt Opfikon in Zusammenarbeit mit dem ARE angegangen. Dazu wird ein Workshop initiiert, bei welchem die Entwicklungsmöglichkeiten der Stadt unter Berücksichtigung der übergeordneten Rahmenbedingungen (ZFI etc.) diskutiert werden. Ziel ist es, eine gemeinsame Haltung über die Entwicklungsmöglichkeiten der Stadt Opfikon zu erreichen.	
<i>Ziel</i>	- Gemeinsame Haltung über die Entwicklung der Stadt Opfikon	
<i>Lead</i>	<i>Beteiligte</i>	<i>Abstimmungsbedarf</i>
Stadt Opfikon	Amt für Raumentwicklung Kanton Zürich Amt für Verkehr Kanton Zürich (Abteilung Flughafen / Luftverkehr)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 Verkehrslenkung und -verlagerung</li> <li>2 Zugänge Drehscheibe Bahnhöfe Balsberg, Opfikon und Glattbrugg</li> <li>3 Neue Achse Langsamverkehr</li> <li>4 Rohr/Platten</li> <li>5 Entwicklung von Opfikon</li> <li>6 Gemeinsames Parkplatzreglement</li> <li>7 Parkraummanagement</li> <li>8 Freiraumkonzept</li> <li>9 Bestmögliche Dichteverteilung</li> <li>10 Gestaltungsplanpflicht</li> </ol>
<i>Vorgehen</i>	- Workshop zur langfristigen Stadtentwicklungsperspektive von Opfikon	bis Ende 2017
	- Commitment über die Perspektiven der Entwicklung der Stadt Opfikon	bis Mitte 2018

## **Parkierung**

Der Umgang mit der Parkierung ist die zentrale Stellschraube, um ein städtisches Verkehrssystem, welches für alle Verkehrsträger funktioniert, zu unterstützen. Da Parkierungsanlagen platzintensiv sind und Verkehr erzeugen respektive anziehen, sind sie angemessen und zweckmässig zu planen, zu bewilligen und zu bewirtschaften. Dies soll unter der Voraussetzung der angestrebten Erhöhung des Anteils an ÖV und Fuss- und Veloverkehr beim Modalsplit geschehen. Durch eine angebotsorientierte Parkraumplanung wird ein wichtiger Grundstein gelegt, um das städtische Verkehrssystem zu etablieren. Eine angebotsorientierte Parkraumplanung basiert auf dem vorhandenen Angebot an Strassenkapazitäten und dient dazu, in Abhängigkeit der Nutzungen und Nutzergruppen sowie der Erschliessungsgüte zweckmässige Parkierungsanlagen und deren Bewirtschaftung zu definieren.

Die Definition des Parkplatzbedarfs bei Neubauten und Umnutzungen wird im Rahmen von Baubewilligungen basierend auf den kommunalen Parkplatzverordnungen / -reglementen bestimmt. In der Regel basieren diese auf der kantonalen Wegleitung oder sind in Anlehnung an die Norm der Vereinigung der Schweizer Strassenfachleute (VSS) verfasst. Der Parkplatzbedarf wird in Abhängigkeit der Erschliessungsgüte durch den ÖV auf den effektiven Bedarf abgemindert.

Aktuell werden nicht in allen drei Gemeinden dieselben Richtwerte angewandt, Opfikon und Rümlang orientieren sich jedoch bereits an den Richtwerten gemäss der kantonalen Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen. Es wird daher empfohlen, die Richtwerte gemäss Wegleitung für die Ermittlung des Grenzbedarfs weiterhin zu verwenden. Die Abminderungsfaktoren für die Reduktionsgebiete, welche angewandt werden, sollen für die Airport-City ebenfalls in Anlehnung an die Wegleitung vereinheitlicht und an die aktuellen ÖV-Güteklassen angepasst werden.

### **Parkplatzreglement**

Es wird ein entsprechend überarbeitetes Parkplatzreglement für den Perimeter Airport-City, unabhängig der Standortgemeinde, angestrebt. In diesem Parkplatzreglement soll neu und ergänzend die dynamische Komponente der Standortqualität, ausgedrückt durch folgende Kriterien, eingeführt werden:

- **Standortqualität bezüglich ÖV-Erschliessung** (momentane und planungsrechtlich gesicherte Situation) in Form der Angebotsqualität (Bahn, S-Bahn, Tram, Bus) sowie Zugänglichkeit der Haltestellen (Direktheit / Attraktivität Fussweg zur nächsten Station)
- **Standortqualität bezüglich Velo-Erschliessung** (momentane und planungsrechtlich gesicherte Situation) in Form von Anbindung an übergeordnete Routen (Direktheit) und Komfort / Sicherheit (Führungsform Veloverkehr)

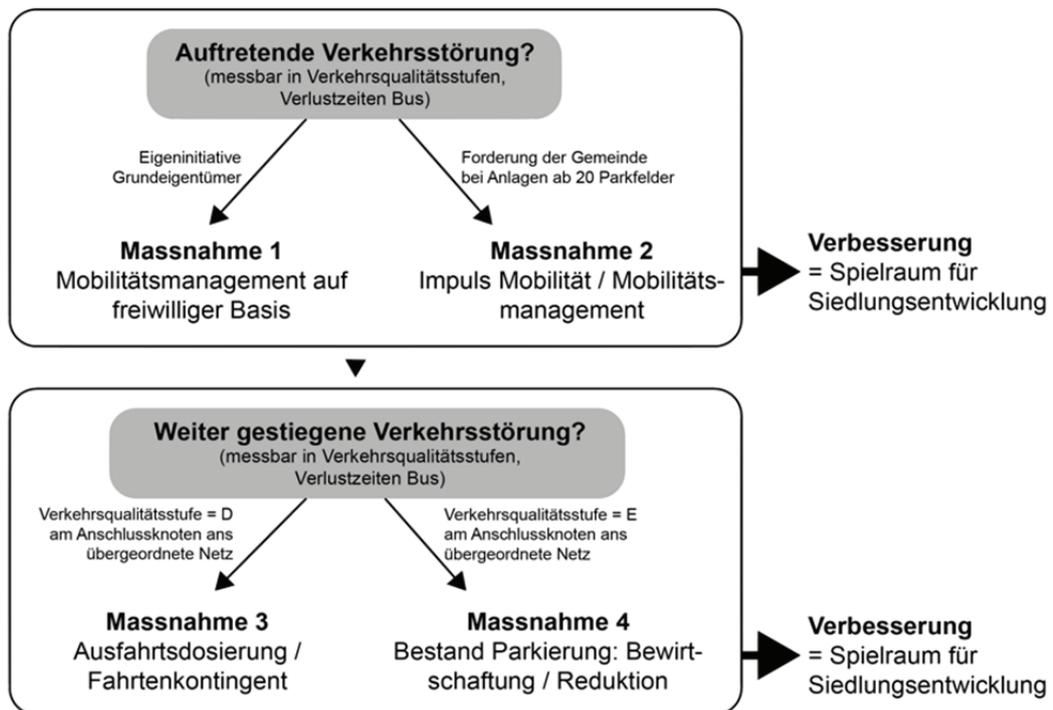
Durch diese beiden Kriterien wird im Rahmen von Planungen und Baubewilligungen eine projektspezifische Beurteilung vorgenommen, welche auf der aktuellen und planungsrechtlich gesicherten Situation basiert. Weiter wird damit ermöglicht, die Qualität der Erschliessung für den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr am entsprechenden Standort angemessen zu berücksichtigen und davon abhängig ein zweckmässiges Angebot an Parkfeldern vorzusehen. Mit der Erstellung von Mobilitätskonzepten kann

zudem die Möglichkeit geschaffen werden, weitere Reduktionen des Parkplatzangebots, beispielsweise von autoarmen Nutzungen oder grösseren gemeinsamen Parkieranlagen für Beschäftigte, geltend zu machen.

### Parkraummanagement

Ein funktionierendes Parkraummanagement für die Airport-City dient als Grundlage, bei neuen Projekten sowie bestehenden Anlagen freie Kapazitäten und optimale Nutzung der Parkieranlagen anzustreben. Durch die Etablierung eines Parkraummanagements kann positiv auf die Verkehrslenkung hingewirkt werden, indem Anlagen an geeigneten Standorten mit guter Anbindung an die Erschliessungsachse zusammengefasst und mit einem Monitoring überprüft werden können.

Im Bestand kann gemäss § 243 Abs. 2 Planungs- und Baugesetz (PBG) bei bestehenden Bauten und Anlagen ohne Zusammenhang mit Änderungen die Schaffung oder Aufhebung von Abstellplätzen verlangt werden, wenn der bisherige Zustand regelmässige Verkehrsstörungen oder andere Übelstände bewirkt oder wenn die Beschäftigtenparkplätze die festgesetzte Gesamtzahl erheblich überschreiten. Zur Definition der Sanierungstatbestände, welche die Übelstände definieren, sollen folgende Richtlinien angewandt und im Rahmen des Parkraummanagements überprüft werden.



### Definition der Sanierungstatbestände und Massnahmen je Tatbestand

Die ersten zwei Massnahmen bei auftretenden Verkehrsstörungen erfolgen aus Eigeninitiative oder durch Forderung der Gemeinde. Dabei kann auf das bestehende kantonale Angebot von „Impuls Mobilität“ für die Mobilitätsberatung zurückgegriffen werden. Greifen diese Massnahmen nicht, wird die Verkehrsqualitätsstufe am Anschlussknoten ans übergeordnete Netz massgebend. Ist diese an der Grenze zur Funktionsfähigkeit, können weitere Massnahmen wie Ausfahrtdosierung oder Fahr-

tenkontingente angeordnet werden. Bei ungenügender Verkehrsqualität soll das bestehende Parkplatzangebot angepasst, bewirtschaftet oder reduziert werden.

Diese Grundsätze ermöglichen den Gemeinden, für die Airport-City ein aktives Parkraummanagement aufzubauen und falls notwendig im Bestand lenkend einzugreifen, um für weitere Entwicklungen Spielraum zu schaffen.

<b>Massnahme 6: Gemeinsames Parkplatzreglement</b>		
<i>Auftrag</i>	Es wird ein gemeinsames Parkplatzreglement für die Airport-City erarbeitet. Die dynamische Parkplatzverordnung soll basierend auf der kantonalen Wegleitung der aktuellen ÖV-Güteklassen für jedes Baugesuch den Parkfeldbedarf ermitteln. Dabei soll neu die Definition der momentanen Standortqualität (ÖV und Velo) die zentrale Rolle spielen. Mittels Mobilitätsmanagementmassnahmen, auch bei bestehenden Anlagen, soll wenn möglich auf Kontingentierungen und Dosierungen verzichtet werden können.	
<i>Ziele</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gemeinsame Parkplatzverordnung für den Perimeter Airport-City</li> <li>- Dynamische Parkplatzverordnung angepasst auf die effektive Standortqualität durch ÖV und Fuss- und Veloverkehr. Definition von Massnahmen des Mobilitätsmanagements, um ein städtisches Verkehrssystem mit einem erhöhten ÖV- und Fuss- und Veloverkehrsanteil am Modalsplit zu erreichen</li> </ul>	
<i>Lead</i>	<i>Beteiligte</i>	<i>Abstimmungsbedarf</i>
Gemeinden Kloten, Opfikon und Rümlang	Zürcher Planungsgruppe Glattal	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 Verkehrslenkung und -verlagerung</li> <li>2 Zugänge Drehscheibe Bahnhöfe Balsberg, Opfikon und Glattbrugg</li> <li>3 Neue Achse Langsamverkehr</li> <li>4 Rohr/Platten</li> <li>5 Entwicklung von Opfikon</li> <li>6 Gemeinsames Parkplatzreglement</li> <li>7 Parkraummanagement</li> <li>8 Freiraumkonzept</li> <li>9 Bestmögliche Dichteverteilung</li> <li>10 Gestaltungsplanpflicht</li> </ol>
<i>Vorgehen</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Auftragsdefinition, Detaillierung und Auftragsvergabe</li> <li>- Parkplatzverordnung für die Airport-City</li> <li>- Überführung der Parkplatzverordnung für die Airport-City in die drei kommunalen Reglemente als Reduktionsgebiet (Teilrevision beim Kanton eingereicht)</li> </ul>	<p>Anfang 2017</p> <p>bis Ende 2017</p> <p>bis Ende 2018</p>

<b>Massnahme 7: Parkraummanagement</b>		
<i>Auftrag</i>	Erarbeitung eines gemeinsamen Parkraummanagements für den Perimeter Airport-City. Dieses beinhaltet ein Bewirtschaftungskonzept, welches die koordinierte Bewirtschaftung von privaten und öffentlichen Parkierungsanlagen, die Konzentration von Parkierungsanlagen an zentralen Standorten und die Umsetzung eines städtischen Mobilitätsverhalten (vermehrte Nutzung öffentlicher und Langsamverkehr) zum Ziel hat. Dabei werden nebst neuen Anlagen auch bestehende Anlagen untersucht.	
<i>Ziele</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Koordiniertes Bewirtschaftungskonzept von privaten und öffentlichen Parkierungsanlagen, damit bei allen Anlagen die gleiche Grundlage zur Anwendung kommt</li> <li>- Parkraummanagement für die Airport-City etablieren mit Berücksichtigung der bestehenden und geplanten Parkierungsanlagen (Lage, Anzahl und Bewirtschaftung), um die Parkierungsanlagen möglichst zweckmässig zu nutzen</li> <li>- Definition von Massnahmen des Mobilitätsmanagements, um ein städtisches Verkehrssystem mit einem erhöhten ÖV- und Fuss- und Veloverkehrsanteil am Modalsplit zu erreichen</li> </ul>	
<i>Lead</i>	<i>Beteiligte</i>	<i>Abstimmungsbedarf</i>
Gemeinden Kloten, Opfikon und Rümlang	Zürcher Planungsgruppe Glattal Interessenvereinigung der Grundeigentümer Amt für Raumentwicklung Kanton Zürich Amt für Verkehr Kanton Zürich	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 Verkehrslenkung und -verlagerung</li> <li>2 Zugänge Drehscheibe Bahnhöfe Balsberg, Opfikon und Glattbrugg</li> <li>3 Neue Achse Langsamverkehr</li> <li>4 Rohr/Platten</li> <li>5 Entwicklung von Opfikon</li> <li>6 Gemeinsames Parkplatzreglement</li> <li>7 Parkraummanagement</li> <li>8 Freiraumkonzept</li> <li>9 Bestmögliche Dichteverteilung</li> <li>10 Gestaltungsplanpflicht</li> </ol>
<i>Vorgehen</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Auftragsdefinition, Detaillierung und Auftragsvergabe</li> <li>- Parkraummanagement mit Vereinbarung für die Airport-City</li> </ul>	<p>Anfang 2017 bis Ende 2017</p>

## Freiraum

Um die Standortqualität und Identität der Airport-City zu fördern, wird ein gesamtheitliches Freiraumkonzept entwickelt. Dank gezielter Projekte und Vorgaben für Grundeigentümer kann die Qualität zunehmen, der Raum als Einheit wahrgenommen und vermarktet werden und der Aussenraum für den Fuss- und Veloverkehr attraktiv gestaltet werden.

<b>Massnahme 8: Freiraumkonzept</b>		
<i>Auftrag</i>	Es wird gemeinsam mit den interessierten Grundeigentümern für die Airport-City ein Freiraumkonzept mit urbanen Qualitäten zur Steigerung der Identität und Qualität der Strassen und Räume erarbeitet. Es soll eine Siedlungsstruktur entwickelt werden, die auf den Freiraumelementen basiert und zur Umsetzung des städtischen Verkehrssystems beiträgt.	
<i>Ziel</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Freiraumkonzept über die gesamte Airport-City</li> <li>- Eigene, städtische Identität mit Orientierungspunkten schaffen</li> </ul>	
<i>Lead</i>	<i>Beteiligte</i>	<i>Abstimmungsbedarf</i>
Gemeinden Kloten, Opfikon und Rümlang	Interessenvereinigung der Grundeigentümer	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 Verkehrslenkung und -verlagerung</li> <li>2 Zugänge Drehscheibe Bahnhöfe Balsberg, Opfikon und Glattbrugg</li> <li>3 Neue Achse Langsamverkehr</li> <li>4 Rohr/Platten</li> <li>5 Entwicklung von Opfikon</li> <li>6 Gemeinsames Parkplatzreglement</li> <li>7 Parkraummanagement</li> <li>8 Freiraumkonzept</li> <li>9 Bestmögliche Dichteverteilung</li> <li>10 Gestaltungsplanpflicht</li> </ol>
<i>Vorgehen</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Inhalts-, Umfangs- und Detaillierungsdefinition</li> <li>- Konzept</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>bis Ende 2017</li> <li>bis Ende 2018</li> </ul>

## Arealentwicklung

Um siedlungsseitig die Qualitäten der Airport-City zu fördern, sollen urbane Strukturen mit komplementären Nutzungen angeordnet werden. Die Volumina und die Setzung der Bauten können viel zur Qualität des Aussenraums und zum Mobilitätsverhalten im Raum beitragen. Deshalb wird diesem Thema mit zwei Massnahmen Rechnung getragen. Um Akzente in der Airport-City zu setzen und die Personenströme zu lenken, soll über eine bestmögliche Dichteverteilung nachgedacht werden. Zur Qualitätssicherung und Umsetzung der Massnahmen aus dem Gebietsmanagement werden zudem weitere Gestaltungsplanpflichtperimeter geprüft.

<b>Massnahme 9: Bestmögliche Dichteverteilung</b>		
<i>Auftrag</i>	Es werden Möglichkeiten geprüft, die gesamthaft zulässige Baumasse innerhalb der Airport-City zu verlagern, um die Impulsgebiete mit urbanen Strukturen zu stärken.	
<i>Ziele</i>	- Baumassenkapazitäten verlagern, um Akzente zu setzen	
<i>Lead</i>	<i>Beteiligte</i>	<i>Abstimmungsbedarf</i>
Städte Kloten und Opfikon	Amt für Raumentwicklung Kanton Zürich Amt für Verkehr Kanton Zürich Interessenvereinigung der Grundeigentümer Gemeinde Rümlang	1 Verkehrslenkung und -verlagerung 2 Zugänge Drehscheibe Bahnhöfe Balsberg, Opfikon und Glattbrugg 3 Neue Achse Langsamverkehr 4 Rohr/Platten 5 Entwicklung von Opfikon 6 Gemeinsames Parkplatzreglement 7 Parkraummanagement 8 Freiraumkonzept 9 Bestmögliche Dichteverteilung 10 Gestaltungsplanpflicht
<i>Vorgehen</i>	- Auftragsdefinition und Umfang	bis Ende 2018

<b>Massnahme 10: Gestaltungsplanpflicht</b>		
<i>Auftrag</i>	Es werden Gestaltungsplanpflicht-Perimeter zur Qualitätssicherung geprüft – und soweit sie sinnvoll sind – festgelegt.	
<i>Ziele</i>	- Qualitätssicherung durch Gestaltungsplanpflicht	
<i>Lead</i>	<i>Beteiligte</i>	<i>Abstimmungsbedarf</i>
Gemeinden Kloten, Opfikon und Rümlang	Amt für Raumentwicklung Kanton Zürich Amt für Verkehr Kanton Zürich	1 Verkehrslenkung und -verlagerung 2 Zugänge Drehscheibe Bahnhöfe Balsberg, Opfikon und Glattbrugg 3 Neue Achse Langsamverkehr 4 Rohr/Platten 5 Entwicklung von Opfikon 6 Gemeinsames Parkplatzreglement 7 Parkraummanagement 8 Freiraumkonzept 9 Bestmögliche Dichteverteilung 10 Gestaltungsplanpflicht
<i>Vorgehen</i>	- Bei Bedarf	Ab Anfang 2017

## Umsetzung

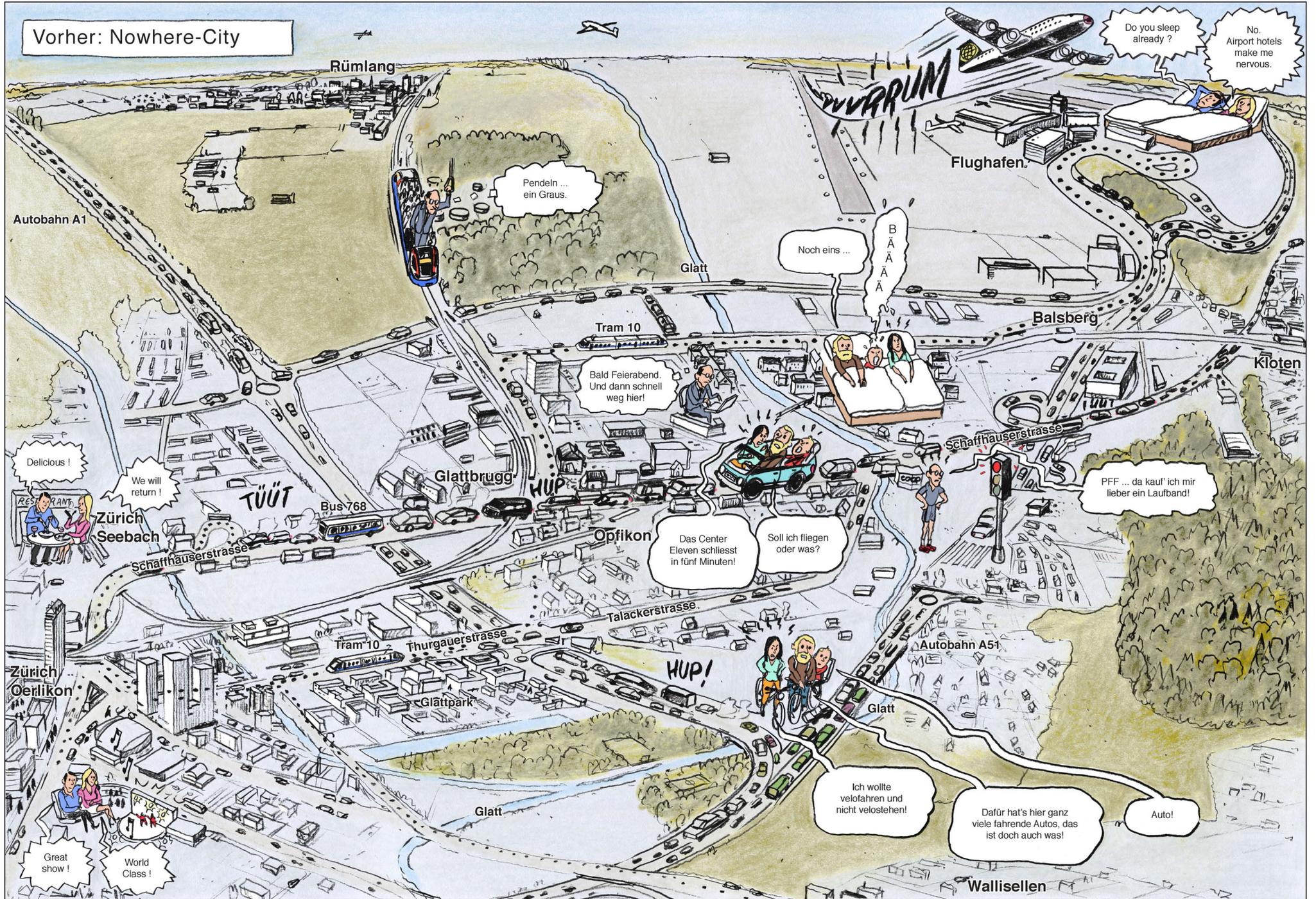
Die Umsetzung dieser zehn Massnahmen erfolgt 2017 und 2018 unter der jeweils festgelegten Federführung des Kantons Zürich und der Gemeinden Kloten, Opfikon und Rümlang. Die Organisation des zukünftigen Prozesses ist im Bericht 'Organisation ab 2017' dargelegt.

*(Hinweis der Redaktion: Dieser Abschnitt wird nach der Sitzung der Behördendelegation vom 3. April 2017 gegebenenfalls ersetzt oder ergänzt)*

## **Anhang**

Wimmelbilder: Von der Nowhere-City zur Airport-City, Matthias Gnehm 2016

Vorher: Nowhere-City



Rümlang

Autobahn A1

Flughafen.

Do you sleep already?  
No. Airport hotels make me nervous.

Pendeln ... ein Graus.

Glatt

Noch eins ...  
BÄÄÄÄ

Tram 10

Balsberg

Kloten

Bald Feierabend. Und dann schnell weg hier!

Delicious!

We will return!

Zürich Seebach

Glattbrugg

HUP!

Das Center Eleven schliesst in fünf Minuten!

Soll ich fliegen oder was?

PFF ... da kauf' ich mir lieber ein Laufband!

Schaffhäuserstrasse

Bus 768

Opfikon

Talackerstrasse

Autobahn A5

Zürich Oerlikon

Tram 10

Thurgauerstrasse

HUP!

Glattpark

Glatt

Great show!

World Class!

Glatt

Ich wollte velofahren und nicht velostehen!

Dafür hat's hier ganz viele fahrende Autos, das ist doch auch was!

Auto!

Wallisellen

# Nachher: Airport-City

