

**Argumente** betreffend das Geschäft Stadtplanung, Revision Stadtentwicklungskonzept, Gesamtverkehrskonzept und **kommunale Richtplanung** (Nr. 85-2024):

Der kommunale Richtplan bildet die Grundlage für die Teilrevision der Bau- und Zonenordnung (BZO) Steinacker. Das Bürgerkomitee empfiehlt, diesen aus folgenden Gründen abzulehnen:

→ **Der kommunale Richtplan widerspricht der übergeordneten kantonalen Richtplanung, da in dieser das Gebiet Steinacker nicht als Zentrumsgebiet festgelegt ist.**

Der kantonale Richtplan und auch das kantonale Bau- und Planungsgesetz verlangen, dass Zentrumszonen in Stadt-, Orts- und Quartierzentren ausgeschieden werden. Es geht darum, eine Verdichtung bei grossen Knoten des öffentlichen Verkehrs zu schaffen. Der Steinacker liegt jedoch in peripherer Lage und nicht im Zentrum. Der geplante Bau der Glattalbahnen in den Steinacker (der noch nicht gesichert ist) ändert daran nichts.

→ **Eine Zentrumszone im Steinacker müsste zunächst im Kantonalen Richtplan festgelegt werden, da sie massive überregionale Auswirkungen hat.**

Schon heute stösst die Verkehrskapazität im Gebiet an ihre Grenzen. Eine Zentrumszone im Steinacker mit ca. 9'000 Mehrnutzern hätte erhebliche Auswirkungen auf den Verkehr, insbesondere auch auf den motorisierten Individual- und Gewerbeverkehr. Betroffen davon wären nicht nur das Quartier selbst, sondern auch das Zentrum von Kloten und alle umliegenden Gemeinden. Die Absicht, dies durch eine Minimierung der Parkplatzzahl wirksam zu verhindern, ist illusorisch. Da die ganze Region von negativen Auswirkungen betroffen sein wird, überschreitet die Stadt Kloten ihre Zuständigkeit.

→ **Die Verlängerung der Glattalbahnen in den Steinacker und nach Bassersdorf ist noch nicht gesichert (73 Einsprachen).**

Bei Annahme der kommunalen Richtplanung könnten über die parallel aufgelegte Teilrevision der Bau- und Zonenordnung dennoch 9'000 Mehrnutzer angesiedelt werden. Sie müssten unter Umständen ohne Glattalbahnen mit dem bereits ausgereizten Verkehrssystem zurechtkommen.

→ **Der Parallelbetrieb mit Bussen erzeugt eine unnötige Verkehrsbelastung und ist zu teuer.**

Bis zu einer allfälligen Verlängerung der Glattalbahnen zum Bahnhof Bassersdorf verkehren parallel zum Tram weiterhin die Buslinien 765 und 766 durch den Steinacker. Ob und wann eine Verlängerung erfolgt, ist noch völlig unklar. Bis dahin verkehren Busse und Trams parallel und führen zu einer unnötigen Doppelbelastung. Der Nutzen des kurzen, gekappten Bahnstücks steht in keinem Verhältnis zu den hohen Baukosten und den negativen Einflüssen auf das Gewerbe, die Grundeigentümer und die Bevölkerung.

→ **Die geplante Linienführung der Glattalbahnen spaltet Kloten und bindet den Bahnhof Kloten nicht an.**

Die geplante Trassenführung des Trams durchquert das Klotener Stadtzentrum und spaltet ruhige Wohnquartiere. Indem der Bahnhof Kloten nicht angebunden wird, verbessert das Bahnprojekt die ÖV-Vernetzung zu wenig. Die Klotener Bevölkerung und das Stadtzentrum dürfen durch eine solche Linienführung nicht gespalten werden, die Trasse-Führung ist neu zu planen.

→ **Die grüne Lunge Klotens wird durch die Glattalbahnen vernichtet**

Der sehr langjährige und ökologisch sehr wertvolle Baumbestand entlang des Altbachs im Zentrum belebt die stark verstädterte Stadt Kloten und bildet eine wichtige Grünfläche für die Bevölkerung und gewisse Tierarten. Zudem wirkt sie der städtischen Hitzebildung entgegen. Die heutige grüne Lunge wird durch ein breites Tramtrasse vernichtet werden. Eine Ausgleichsgrünfläche ist im Zentrum nicht vorgesehen.

**2x** zum masslosen Richtplan und  
**NEIN** zur schädlichen Umzonung.

