



PROTOKOLL GEMEINDERAT KLOTEN

11. Sitzung der 12. Legislaturperiode vom 06.10.2015

Vorsitz	Ratspräsidentin	Sigrun Sommer
Anwesend	Gemeinderat	30 Ratsmitglieder
	Stadtpräsident Stadtrat	René Huber Max Eberhard Roger Isler Gaby Kuratli Mark Wisskirchen
	Verwaltungsdirektor Stv.	Marc Osterwalder
Protokoll	Ratssekretariat	Rebekka Schütz
Entschuldigt abwesend	Gemeinderat	Sven Heinzelmann Peter Nabholz
	Stadtrat	Regula Kaeser-Stöckli Priska Seiler Graf
	Verwaltungsdirektor	Thomas Peter
Ort	Stadtsaal Zentrum Schluefweg	
Dauer	18:00 Uhr – 19:00 Uhr	

Traktandenliste

- 1 Protokollgenehmigung
- 2 Mitteilungen
- 3 Tina Kasper (SVP); Motion Ausgabenstopp - Überdachung Ausseneisfeld Schluefweg
Ergänzungsbericht
- 4 Gestaltungsplan Waldeggweg 2 (Schaffhauserstrasse), Kat.-Nr. 3031
- 5 Silvan Eberhard (SVP); Motion Vorlegung des "Mobilitätskonzept in der Verwaltung" in den Gemeinderat
als Vorlage
Motion und Antrag Testphase
- 6 Wahlbüro; Ersatzwahlen für den Rest der Amtsdauer 2014-18

Die Ratspräsidentin begrüsst zwei Gäste: Einerseits den Alt-Ratspräsidenten Hans-Peter Ruosch und andererseits Marcel Schmid, der eine Anfrage an die Ratsleitung gestellt hat, auf die später noch eingegangen wird.

Die Ratspräsidentin stellt fest, dass die Unterlagen fristgerecht versandt wurden und die Aktenaufgabe ordnungsgemäss erfolgt ist.

Reto Schindler wird aus Gründen der Befangenheit beim Traktandum 5 als Angestellter der Stadtverwaltung in den Ausstand treten.

Gegen die vorliegende Traktandenliste liegen keine Einwände vor.

1 Protokollgenehmigung

Gegen das Protokoll Nr. 10 vom 7. Juli 2015 sind in der vorgegebenen Zeit keine Einwände eingegangen. Das Protokoll ist somit genehmigt.

2

Mitteilungen

Aus der Ratsleitung

Marcel Schmid, ein stimmberechtigter Einwohner Klotens, hat eine Anfrage an die Ratsleitung gestellt, ob unsere Gemeindeordnung ergänzt werden könnte. Es geht um den Artikel 10 über Initiativen, konkret Absatz 5. Herr Schmid hat angeregt, diesen Artikel mit dem Zusatz zu ergänzen, der die abschliessende Behandlung einer eingereichten Initiative regelt, wenn die geforderten 300 Unterschriften nicht zusammen gekommen sind. Die Ratsleitung hat beschlossen, diese Anfrage an der nächsten Ratsleitungssitzung zu prüfen und anschliessend über das weitere Vorgehen zu befinden.

Neben den vielen Berichten über die tollen sportlichen Leistungen, die von Klotenern in letzter Zeit erbracht worden sind, habe ich im Zürcher Unterländer unter anderem einen Artikel gesehen, den ich gerne erwähnen möchte: Unsere Sekundarschule Nägelimoos hat die Auszeichnung „European Computer Driving Licence ECDL“ bekommen. Durch Walter Fehr von ECDL (European Computer Driving Licence) Switzerland wurde sie zertifiziert und darf sich seit dem 1. September 2015 somit ECDL-Testcenter nennen. Das Schulhaus Nägelimoos ist das erste ECDL-Testcenter in Kloten. Mit der Berufswahlschule Kloten und der Sekundarschule Spitz hat Kloten zudem zwei Ableger, die in Zukunft ebenfalls ECDL-Kurse anbieten und ECDL-Prüfungen abnehmen dürfen. Mit dem international anerkannten Zertifikat sichern Unternehmen und Organisationen ihren Mitarbeitern solide Kenntnisse für den täglichen Umgang mit den gängigsten Office-Programmen, Betriebssystemen und Internet-Anwendungen. Aktuell stehen 14 Module zur Verfügung. Nicht nur die Schülerinnen und Schüler von Kloten können profitieren, sondern es können auch Kurse für auswärtige Teilnehmer angeboten werden. Man sieht also, wenn man in die Bildung investiert, kann auch ein direkter Ertrag daraus resultieren.

Aus dem Gemeinderat

Die Ratspräsidentin muss leider zwei traurige Mitteilungen überbringen:

Am 11. August 2015 ist unser ehemaliger Ratskollege Thomas Zollinger verstorben. Thomas Zollinger wurde 2002 als SD-Mitglied gewählt und hat dann während der laufenden Legislatur zu der EVP gewechselt. Thomas hat als ruhiger und engagierter Politiker die EVP bis 2006 kompetent vertreten. Seine grosse Leidenschaft hat er aber zum Beruf gemacht, er war passionierter Lokomotivführer bei der SBB.

Am 12. September 2015 ist unsere liebe Sylvia Ruosch, unser aktives Bürgerrechts-Kommissions-Mitglied und Ehefrau unseres Alt-Ratspräsidenten Hanspeter Ruosch, verstorben. Sylvia war seit vielen Jahren ein sehr aktives Mitglied der Klotener SVP und war von 2001 bis 2007 in der Bezirksschulpflege. Davon in den letzten zwei Jahren im Büro und in der Rekurskommission. Als im Jahr 2007 die Bezirksschulpflege aufgehoben worden ist, hat sie sich weiter engagiert und ist im Jahr 2010 verdientermassen in die Bürgerrechtskommission gewählt worden. Als Behördenmitglied war sie auch Mitglied der SVP-Fraktion. Sie hat fast keine Sitzung ausgelassen und hat sich immer sehr aktiv bei allen Themen eingebracht.

Den Angehörigen von beiden Verstorbenen sprechen wir unser herzlichstes Beileid aus und wünschen viel Kraft, um die schreckliche Zeit zur überstehen.

Die Ratspräsidentin bittet alle aufzustehen, um den beiden Verstorbenen mit einer Schweigeminute die Ehre erweisen.

Aus dem Stadtrat

Sanierung Alte Landstrasse; Genehmigung Bauabrechnung

Mit Beschluss vom 4. Februar 2014 genehmigte der Stadtrat das Projekt über die Sanierung der Alten Landstrasse. Gleichzeitig bewilligte der Stadtrat den hierfür erforderlichen Bruttokredit in der Höhe von total Fr. 557'150.40 (inkl. MWST).

Beschluss:

1. Die Bauabrechnung Sanierung Alte Landstrasse wird in der Höhe von Fr. 449'116.35 (inkl. MWST) genehmigt.
2. Von der begründeten Kostenunterschreitung in der Höhe von total Fr. 94'885.15 wird Kenntnis genommen.

Die detaillierte Bauabrechnung wurde per Mail an alle Gemeinderäte versandt und war in der Aktenauflage.

3

Tina Kasper (SVP); Motion Ausgabenstopp - Überdachung Ausseneisfeld Schluefweg Ergänzungsbericht

Mit Datum vom 4. November 2014 reichte GR Tina Kasper und 11 Mitunterzeichnende eine Motion mit folgendem Wortlaut ein:

Der Stadtrat wird beauftragt, alle geplanten Ausgaben, welche im Zusammenhang mit der Überdachung des Ausseneisfeldes stehen, per sofort einzustellen und keine weiteren diesbezüglichen Ausgaben mehr zu bewilligen.

Am 29. Januar 2008 hat der Stadtrat beschlossen, Fr. 2'000'000 in der Investitionsplanung 2008-2012 für eine Überdachung des Ausseneisfeldes einzurechnen. Im Voranschlag 2008 waren dafür bereits Fr. 500'000 budgetiert. Für den Ideenwettbewerb wurden Fr. 55'000 aufgewendet. Weiter wurde für dieses Vorhaben am 1. Juli 2014 erneut Fr. 70'000 für ein Projektierungskredit gesprochen in welchem unter anderem Möglichkeiten für eine Überdachung des Ausseneisfeldes geprüft werden sollen. Für das 1. Quartal 2015 wird in diesem Zusammenhang Fr. 500'000 in der Investitionsrechnung aufgeführt.

Die angespannte finanzielle Lage der Stadt Kloten erlaubt es zurzeit nicht solche Projekte weiterzuverfolgen. Im Zentrum der Investitionen sollen nur dringende und notwendige Ausgaben stehen. Eine Überdachung des Ausseneisfeldes soll erst wieder geprüft werden, wenn der Haushalt der Stadt Kloten insofern stabil ist, dass solche Investitionen das Budget nicht weiter belasten und keinen Beitrag dazu leisten, dass dafür Steuererhöhungen notwendig sind. Dringende Sanierungsmassnahmen, welche im Rahmen dieses Kredites enthalten sind, sollen jedoch vorgenommen werden. Es dürfen keine unnötigen Risiken mit einer Aufschiebung solcher Sanierungen eingegangen werden.

Mit Beschluss vom 17.11.2014 hat Ratsleitung im Rahmen ihrer Prüfungspflicht, gemäss Art. 5 lit. c des Geschäftsreglements GR, die Motion als unzulässig befunden und folgerichtig beschlossen diese nicht auf die Traktandenliste des Gemeinderats zu setzen. Trotzdem wurde die Motion vom Gemeinderat an seiner Sitzung vom 2. Dezember 2014 auf Antrag der SVP Fraktion dem Stadtrat zur Stellungnahme überwiesen.

Der Stadtrat hat mit Beschluss vom 17.3.2015 die Auffassung der Ratsleitung, dass die Motion unzulässig sei, geteilt und diese in eine Interpellation umgewandelt, um zumindest zur Sache ausführlich Stellung nehmen zu können und das offensichtliche Informationsbedürfnis des Gemeinderats zu befriedigen.

An seiner Sitzung vom 5.5.2015 hat der Gemeinderat die formelle Behandlung des Motion Kasper intensiv diskutiert und letztendlich auf Antrag der SVP Fraktion beschlossen, den Stadtrat zu beauftragen, einen Ergänzungsbericht vorzulegen, mit welchem die folgenden Fragen beantwortet werden sollen:

- *Wie beurteilt das Gemeindeamt die rechtliche Zulässigkeit der Motion von Tina Kasper, Ausgabenstopp – Überdachung Ausseneisfeld Schluefweg?*
- *Ist das Vorgehen des Stadtrates, die Motion ohne Rücksprache mit der Motionärin in eine Interpellation umzuwandeln, zulässig?*
- *Wie wäre das richtige Vorgehen gewesen? Gibt es weitere Empfehlungen?*

Mit Schreiben vom 12.5.2015 hat der Stadtrat das Gemeindeamt des Kantons Zürich, Abteilung Gemeinderecht, um die schriftliche Beantwortung dieser Fragen gebeten.

Das Gemeindeamt hat am 15. Juni 2015 schriftlich geantwortet und zu den einzelnen Fragen ausführlich Stellung genommen. Da sich die Beurteilung des Gemeindeamtes mit der bisherigen Rechtsauffassung des Stadtrats und der Ratsleitung deckt sei hier nur die zusammenfassende Stellungnahme wortwörtlich zitiert:

„Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass der eingangs genannte Motionsgegenstand aus Sicht des Gemeindeamtes unzulässig ist. Das im Nachgang zur Überweisung der Motion vom Stadtrat gewählte Vorgehen – die ungültige Motion als Interpellation entgegenzunehmen – erweist sich in der vorliegenden Angelegenheit als rechtskonform und angemessen.“

Zur Frage der Befugnis, die Motionsfähigkeit festzustellen, äussert das Gemeindeamt, dass die von der Ratsleitung beschlossene und auf Art. 5 lit. c GO abgestützte Nichtentgegennahme der Motion aus aufsichtsrechtlicher Sicht korrekt war. Im Sinne einer Empfehlung regt das Gemeindeamt an, bei einer künftigen Revision der Geschäftsordnung des Gemeinderates die entsprechende Bestimmung präziser zu formulieren, so dass klar ist, ob die Ratsleitung die Ablehnung einer Motion beschliessen kann, ohne diese an das Parlament weiterzuleiten.

Aufgrund der Eindeutigkeit der Antwort des Gemeindeamtes und im Sinne der Verwaltungsökonomie verzichtet der Stadtrat auf weitere Erwägungen und hofft, dass der materiellen Behandlung der „Motion“ Kasper nun nichts mehr im Wege steht.

Der Stadtrat beantragt dem Gemeinderat, diesen Ergänzungsbericht zur Antwort des Stadtrats vom 17.3.2015 zur Kenntnis zu nehmen und das Geschäft als erledigt abzuschreiben.

Stellungnahme der Motionärin:

Tina Kasper, SVP:

Der Ergänzungsbericht hat das bestätigt, was davor schon ein paar mal gesagt worden ist. Ein paar Personen werden sicher sagen, das haben wir ja von Anfang an gesagt. Mag sein, jetzt haben wir es schriftlich. Das Gemeindeamt hat uns bestätigt, dass die Ratsleitung richtig gehandelt hat, die Motion zurück zu weisen und der Stadtrat hat ebenfalls richtig gehandelt, als er sie in eine Interpellation umgewandelt hat. Uns ist es darum gegangen, dass wir das jetzt schriftlich haben. Und wir haben auch etwas dazu gelernt, wir müssen jetzt nämlich unsere Gemeindeordnung überarbeiten und das dort auch noch hinein nehmen. Nichts desto trotz und wichtig, dies auch noch einmal zu erwähnen und betonen, ist: Uns geht es darum, dass wir diese Eishalle nicht wollen, diese Überdachung wollen wir nicht. Es ist jetzt nur noch um das Technische gegangen. Ich möchte es einfach nochmals erwähnen, dass wir keine Überdachung des Ausseneisfeldes wollen und das wollen wir auch jetzt noch nicht. Wir wollen auch in Zukunft keine solchen Planungskredite und Investitionen sehen, nicht so lange es wichtigere Sachen auf dem Plan hat. Das ist alles und in diesem Sinne können wir diese Motion so abschreiben.

Keine Wortmeldungen aus dem Rat.

Keine Wortmeldungen aus dem Stadtrat

Abstimmung zur Abschreibung der Motion:

Einstimmig angenommen

Beschluss:

1. Der Gemeinderat hat die Motion abgeschrieben.

Der Perimeter des Gestaltungsplans umfasst einzig das Grundstück Kat.-Nr. 3031 mit einer Fläche von 3'619 m². Die Bebaubarkeit des Grundstücks ist auf der Süd- und Ostseite durch Waldabstandslinien und auf der Nord- und Westseite durch Baulinien eingeschränkt. Weiter ist das Grundstück durch den Verkehr auf der Schaffhauserstrasse stark mit Lärm belastet. Das Grundstück gehört gemäss gültiger Bau- und Zonenordnung zur Wohn- / Gewerbezone 4 (WG 4), mit einer Ausnutzungsziffer von 1,0. Das heutige Gebäude entspricht somit nicht den Vorschriften der Bau- und Zonenordnung. Es ist baurechtswidrig.

Städtebauliche Situation

Die Schaffhauserstrasse ist die wichtigste Zugangsachse für Kloten aus Süden bzw. aus der Stadt Zürich. Ihre bauliche Heterogenität ist bezeichnend für die zunehmende Verstädterung der Agglomeration. Die Grenze zwischen den Gemeinden Kloten und Opfikon-Glattbrugg ist nicht mehr klar ablesbar - sie verschwimmt aufgrund der städtebaulichen Defizite. Aufgrund der wichtigen Lage am Ortseingang Kloten soll mit einem markanten Bau die städtebauliche Situation im Sinne der Entwicklungsstrategie der Stadt Kloten verbessert werden. Zu beachten ist auch, dass das Grundstück aus der Sicht der Stadt Kloten heute zwar peripher liegt, in Bezug auf die geplanten Entwicklungen des Arbeitsplatzgebietes „First District“ aber in einigen Jahren angrenzend an einen neuen, sehr urban geprägten Stadtteil auf den Gemeindegebieten Kloten und Opfikon zu liegen kommt (vgl. auch <http://www.first-district.ch>).

Die geplante Verdichtung und Akzentuierung an der als städtebaulich empfindlich eingestuftten Lage soll erhöhte qualitative Anforderungen erfüllen, welche mit dem vorliegenden Gestaltungsplan gesichert werden.

Bau- und Waldabstandslinien

Die Baulinien entlang der beiden Strassen und der Waldabstand schränken die Bebaubarkeit der Parzelle stark ein. Aus diesem Grund wurden vor der Lancierung des Verfahrens mit den zuständigen kantonalen Ämtern Kontakt aufgenommen. Aus den Gesprächen ergab sich, dass die Strassenbaulinie und auch die Waldabstandslinie mit dem Gestaltungsplan unterschritten werden können. Dies ergibt für die Platzierung des Gebäudes einen erheblich grösseren Spielraum. Insbesondere die Stellung des Gebäudes nahe an der Strasse ist städtebaulich erwünscht, weil dadurch die Wirkung des Gebäudes und der öffentliche Charakter des Sockelgeschosses gestärkt werden können. Um den Strassenraum besser fassen zu können, dürfen die Obergeschosse ab einer Höhe von 4,8 m sogar über die Baulinie der Schaffhauserstrasse auskragen. Dies führt zu einer attraktiven Arkadensituation, welche auch für die geplante Bushaltestelle genutzt werden kann.

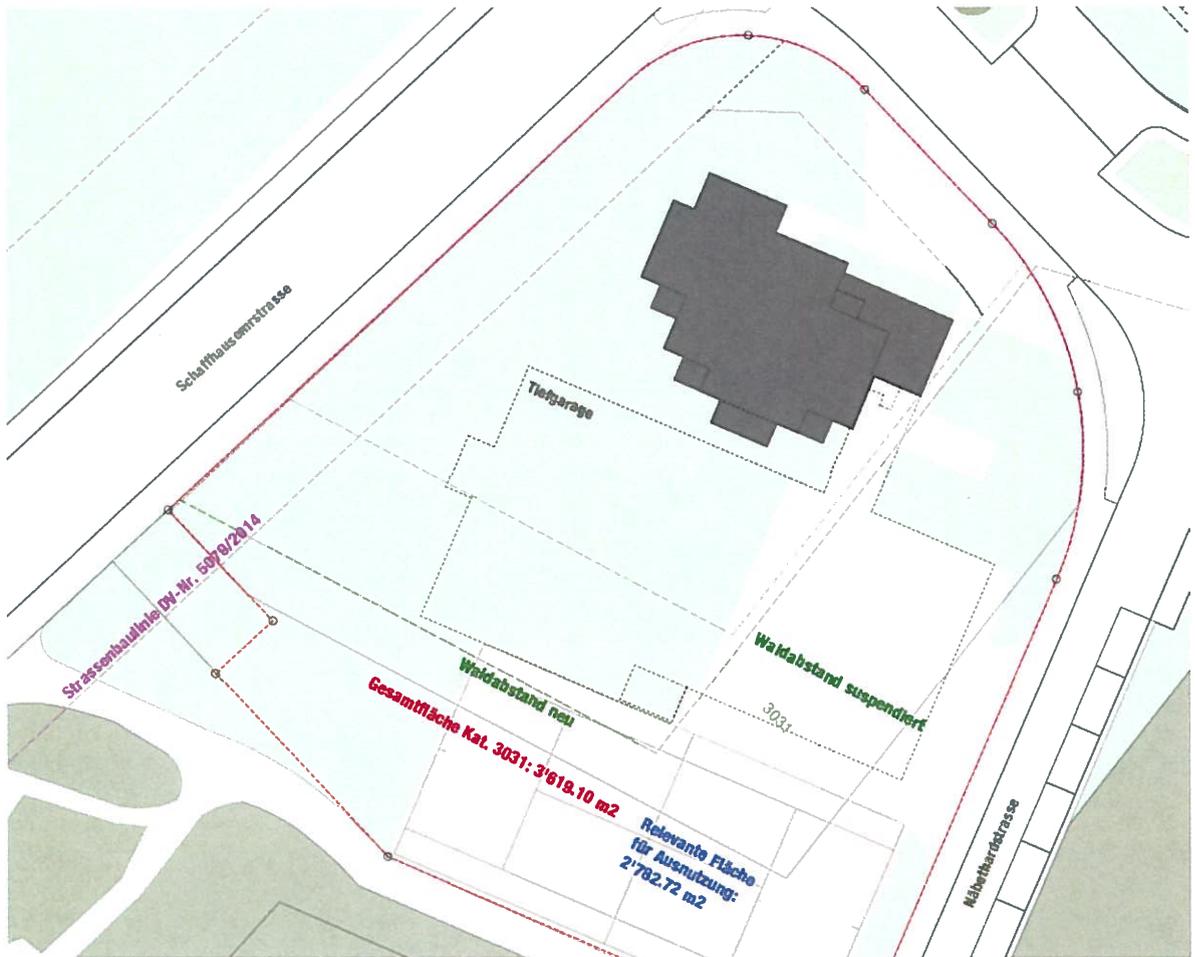


Abbildung: Dank dem Entgegenkommen der Kantonalen Fachstellen kann ein bedeutend besser nutzbares Baufeld ausgeschieden werden.

Richtprojekt

Das Richtprojekt umfasst insgesamt acht Geschosse, bleibt aber aufgrund der Einschränkungen des Sicherheitszonenplans (Sicherheit Flughafen Zürich) und aufgrund wirtschaftlicher Überlegungen unterhalb der Hochhausgrenze vom 25 m. Um die Belichtung und lärmgeschützte Belüftung des kompakten Baukörpers zu gewährleisten, wird das Gebäude mit einem Atrium (Innenhof) versehen. Dieses muss gemäss Vorschriften mindestens eine Fläche von 324 m² aufweisen.



Abbildung: Schnitt durch das Gebäude mit Atrium und Arkade zur Schaffhauerstrasse.

Für die Bebauung wird eine maximal anrechenbare Geschossfläche von 8'200 m² definiert. Dies entspricht einer approximativen Ausnutzungsziffer von rund 2,2 (unter Berücksichtigung der neuen Waldabstandslinie). Das Richtprojekt sieht im Erdgeschoss zur Schaffhauerstrasse zweigeschossige Gewerberäume, im Mittelteil eine (private) Fitness- und Wellnessanlage und zum Wald zugewandt eine Pflegeabteilung und/oder Seniorenwohngemeinschaften vor. Diese würden insbesondere von der schön gestalteten Umgebung zwischen Wald und Gebäude profitieren. In den darüber liegenden Geschossen sind altersgerechte Wohnungen geplant. Auch das Flachdach soll für attraktive Terrassen und „Urban Gardening“ genutzt werden können. Insgesamt sind rund 60 Wohnungen (1 ½ bis 3 ½-Zimmer) im Richtprojekt ausgewiesen. Selbstverständlich bleibt die Weiterentwicklung des Projektes und damit allfällige Änderungen im Wohnungsmix und in den Nutzungen vorbehalten. Entsprechender Spielraum ist in den Gestaltungsplanvorschriften enthalten.



Abbildung: Visualisierung des Gebäudes, von Opfikon-Glattbrugg her kommend.



Abbildung: Blick auf den der Schaffhauserstrasse abgewandte Grünraum.



Abbildung: Blick Richtung Glattbrugg.

Das Gebäude weist eine Parkgarage auf, welche rückwärtig über den Waldegweg und die Näbethardstrasse (Waldseite) erschlossen wird. Das Richtprojekt weist 41 Parkplätze aus (vgl. auch Ausführungen im Kapitel „Energie, Umwelt“). Genügend oberirdische Besucher- und Gewerbeparkplätze werden zudem in die Umgebungsgestaltung integriert.

Das Richtprojekt hat für die Beurteilung der erforderlichen Qualität im Baubewilligungsverfahren wegweisenden Charakter. Der Gestaltungsplan enthält aber genügend Spielraum, um das Projekt falls notwendig noch weiter zu entwickeln.

Energie, Umwelt

Das Postulat für einen haushälterischen Umgang mit dem Boden wird aufgrund der Verdichtung sehr gut umgesetzt. Mit dem Gestaltungsplan wird zudem eine rationelle Energieverwendung angestrebt. Es ist beabsichtigt, die Anforderungen des SIA-Energieeffizienzpfades „Energie SIA 2040“ ** zu erfüllen. Im Minimum ist aber der Minergie-Standard zu erfüllen. Somit bietet das Projekt Gewähr dafür, dass die Grundsätze der „2000-Watt-Gesellschaft“ hoch gehalten werden.

** Die Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft werden für das Gebäude nach dem Effizienzpfad Energie beurteilt. Dieser bezieht sich auf das Etappenziel 2050 zur 2000-Watt-Gesellschaft. Beurteilt werden der Bedarf an nicht erneuerbarer Primärenergie MJ/m² und die Treibhausgasemissionen kg/m² jeweils bezogen auf die Energiebezugsfläche. Im Gegensatz zu einem Energielabel (wie z.B. Minergie, welches nur Anforderungen zur Gebäudehülle prüft) werden Richtwerte in den Kategorien Erstellung, Betrieb und Mobilität – somit gesamthaft – beurteilt.

Um das Ziel einer ökologisch nachhaltigen Bebauung zu erreichen, soll für den Wohnanteil der Bebauung autoarmes Wohnen realisiert werden. Aus diesem Grund wird im Richtprojekt nur die minimale Anzahl Pflichtparkplätze gemäss dem Parkierungsreglement der Stadt Kloten aufgezeigt. Dies ist möglich, da ergänzend zu der guten ÖV-Anbindung ein Carsharing-Konzept für Wohnüberbauungen realisiert werden soll. Damit steht allen Bewohnerinnen und Bewohnern eine ausreichende Anzahl an Fahrzeugen zur Verfügung, ohne dass sie eigene Parkplätze beanspruchen müssen. Die Parkplätze für das Gewerbe und die Besucher sind davon nicht betroffen.

Betreffend Nachhaltigkeit und Energie wird auf den Anhang zum Planungsbericht (Bericht Energiekonzepte AG) verwiesen.

Lärmschutz

Eine grosse Herausforderung stellt die Einhaltung der Lärmgrenzwerte dar. Die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte (Empfindlichkeitsstufe III) wird mit architektonischen und planerischen Lösungen (keine Lüftungsfenster zur Schaffhauserstrasse, Atrium) bis auf wenige Ausnahmen erreicht. Das Richtprojekt wurde bereits mit einem Lärmgutachten untersucht (vgl. Anhang zum Planungsbericht) und mit der Fachstelle Lärmschutz nach der ersten Vorprüfung optimiert.

Verfahren

Der Gestaltungsplan wurde gemäss § 7 Planungs- und Baugesetz im Mai bis Juni 2014 öffentlich aufgelegt. Es sind keine Einwendungen eingegangen. Die Zürcher Planungsgruppe (ZPG) hat dem Gestaltungsplan zugestimmt. Aufgrund einer ersten Vorprüfung durch die kantonalen Stellen musste das Richtprojekt und der Gestaltungsplan insbesondere hinsichtlich des Lärmschutzes überarbeitet werden. Eine nochmalige Auflage des angepassten Gestaltungsplanes erübrigt sich, da die Änderungen für die Öffentlichkeit nicht wesentlich sind.

Wertung

Im Zusammenhang mit den Bebauungsabsichten der Priora Gruppe („First District“ als global business Area Zürich) und den Bemühungen weiterer Investoren, die Baulücken am Balsberg zu füllen, wird das Gebiet in den nächsten Jahren stark verändert und sich so zu einem dichter bebauten, städtischen, gut durchmischten Raum entwickeln. Mit dem vorliegenden Gestaltungsplan kann ein erster wichtiger Schritt in diese Richtung getan und der Übergang dieser Entwicklungsgebiete zu den bereits bestehenden (Wohn-)Gebieten an der Schaffhauserstrasse gestaltet werden.

Zurzeit liegt das Grundstück zwar noch an der Peripherie von Kloten. Wenn die Entwicklungsgebiete aber überbaut und verdichtet werden, wird sich am Fusse des Balsberges ein neuer städtischer Ortsteil entwickeln,

der neben Wohnnutzungen auch Platz für bis zu 10'000 Arbeitsplätze bietet. Unter Berücksichtigung dieses Aspektes wird sich das Gebäude bald mitten in einem neuen, pulsierenden Ortsteil befinden. Mit der Platzierung einer zusätzlichen Bus-Haltestelle kann aber auch die Anbindung an das Stadtzentrum von Kloten erheblich verbessert und dem Gebäude mit den geplanten Nutzungen im Erdgeschoss einen öffentlichen Charakter verliehen werden.

Die angestrebte Ausnützung ist städtisch und somit diesem Ort in der Schnittmenge zwischen Opfikon-Glattbrugg, Kloten, Arbeitsplatz- und Wohngebieten, Wald und Verkehrsanlagen angemessen. Der Stadtrat empfiehlt dem Gemeinderat, den Gestaltungsplan zu genehmigen.

Antrag des Stadtrats:

1. Der Stadtrat nimmt den Privaten Gestaltungsplan „Waldeggweg 2“ vom 25. Februar 2015 zustimmend zur Kenntnis und verabschiedet den Gestaltungsplan zur Festsetzung an den Gemeinderat.
2. Der Stadtrat beantragt dem Gemeinderat, dass er Änderungen am Gestaltungsplan als Folge von Rechtsmittel- und/oder Genehmigungsentscheiden in eigener Kompetenz vornehmen kann

H. Brändli; Referent der GRPK:

Die GRPK hat den Gestaltungsplan Waldeggweg 2 geprüft und hatte diverse Fragen an die Stadt. Herzlichen Dank Marc, für die wie immer schnelle und kompetente Beantwortung. Es mag komisch erscheinen, dass ein Gebäude, das erst 1973 erstellt wurde, jetzt schon wieder abgerissen und durch einen Neubau ersetzt werden soll. Dieses Gebäude ist – ihr kennt es wahrscheinlich – erstens nicht wahnsinnig schön und vor allem sehr sanierungsbedürftig. Zudem lässt die Bau- und Zonenordnung dort auch eine andere und dichtere Nutzung zu. Es ist sicher zu begrüßen, dass die wichtigste Zufahrtsstrasse nach Kloten qualitativ hochstehend bebaut wird. Fragen innerhalb der GRPK sind vor allem entstanden wegen dem Waldabstand, betreffend der eingezeichneten Busstationen sowie der Anzahl Parkplätze. Gerade letzteres ist sehr interessant, weil eine tiefere Anzahl Parkplätze realisiert werden soll, dafür wird ein sogenanntes Carsharing-Konzept für die Wohnüberbauung realisiert. Das hat gewisse Diskussionen gegeben, aber die Antworten, die wir erhalten haben, waren sehr zufriedenstellend und absolut einleuchtend.

Die GRPK empfiehlt einstimmig, diesen Gestaltungsplan zu genehmigen.

Keine weiteren Wortmeldungen aus der GRPK.

Wortmeldungen aus dem Rat:

Marco Vollenweider, FDP:

Bei der Durchsicht des Gestaltungsplans Waldeggweg 2 hat die FDP-Fraktion festgestellt, dass die geplante Anzahl Parkplätze nicht dem Parkplatzreglement entspricht. Auf Grund dessen hat die GRPK diesen Umstand abgeklärt. Dieser wurde durch Marc Osterwalder wie folgt beantwortet: Die Bauherrschaft beabsichtigt autoarmes Wohnen, Carsharing und einen Mobility-Standort und darum wird die Anzahl Parkplätze gemäss Reglement unterschritten. Für die FDP-Fraktion ist es allerdings fraglich, ob das Mobility-Angebot der SBB als Begründung ausreicht, um die Kürzung der Parkplätze zu rechtfertigen. Da es sich um einen privaten Gestaltungsplan handelt, kann man sich in dem Fall damit begnügen, dass der Eigentümer das Risiko trägt, dass er genügend Senioren ohne Auto findet. Die Fraktion spricht sich trotzdem für die Genehmigung dieses Gestaltungsplanes aus, wird aber in Zukunft ein Auge darauf werfen und die Parkplatzsituation kritisch im Auge behalten.

Reto Schindler, Grüne:

Seit dem Inkrafttreten der neuen BZO ist Verdichten das Schlagwort in unserer Stadt. In den letzten paar Jahren zeigt sich immer mehr, dass Kloten eben zu einer Stadt wird. Das nicht nur aufgrund der Einwohnerzahlen, sondern auch in der Manifestation von Bauten von grosser Kubatur. Der Gestaltungsplan Waldeggweg 2 wird sich mit seinen geplanten 60 Wohnungen diesem Trend anschliessen. Auch sind in den letzten Jahren viele Bauten realisiert worden, in denen altersgerechtes Wohnen sowie Pflegestationen vorhanden sind. Viele Klotenerinnen und Klotener beobachten diese Entwicklung auch mit gemischten Gefühlen. Das gewohnte Bild in unserer Stadt verändert sich rasant. Man fragt sich, ob es so viele Wohnungen für Senioren braucht und wie es dereinst aussieht, wenn alles verdichtet ist. Ich persönlich werde als Gemeinderat oft darauf angesprochen, ob dies wirklich notwendig ist. Für einen haushälterischen Umgang mit dem wertvollen Gut Boden ist es von grosser Wichtigkeit, verdichtet zu bauen. Wenn wir auch in Zukunft unsere Freizeit im Grünen verbringen möchten, ist dies der einzig gangbare Weg. Wenn wir so weiterverfahen würden, wie bis anhin, wäre vom Bodensee bis zum Genfersee alles mit Einfamilienhäusern verbaut. Darum spricht nichts dagegen, dass im vorliegenden Projekt ein bedeutend besser nutzbares Bau Feld ausgeschieden worden ist. Erfreulich ist aus unserer Sicht auch, dass für den Wohnanteil autoarmes Wohnen realisiert wird und die Mobilität durch ein Carsharing-Konzept und eine hervorragende ÖV-Anbindung sichergestellt werden soll. Zudem soll mindestens im Minergie-Standard gebaut werden. Das ist unerlässlich für die Umsetzung der Energiewende und den Schritt in eine nachhaltige Zukunft. Sehr zeitgerecht ist auch die Nutzung des Flachdaches für „Urban Gardening“ und als Terrasse. Wir Grüne empfehlen den Gestaltungsplan Waldeggweg 2 somit zur Annahme bzw. zur Festsetzung. Zum Schluss ist zu hoffen, dass in den nächsten Jahren auch vermehrt wieder bezahlbare Wohnungen für Familien geplant und gebaut werden und dadurch eine vielfältige Bevölkerungsstruktur auch in Zukunft erhalten werden kann. Alterswohnungen werden natürlich noch mehr Berechtigung erlangen, hoffentlich sind sie aber auch für kleinere Budgets erschwinglich.

Mathias Rieder, GLP:

Als ich das Ganze so durchgeschaut habe und als wir das in der GLP besprochen haben, ist mir das altersgerechte Bauen nach SIA 500 und der Aussenbereich nach SN 521500 ins Auge gestochen. Am 16. September konnte man an einer Veranstaltung dabei sein, an der es eben um dieses altersgerechte Bauen ging. Dort ist festgestellt worden, dass das altersgerechte Bauen nicht so eine Wahnsinnsache ist, das macht man heute allgemein so. Natürlich muss man sich an die Sachen halten. Das Wesentliche ist aber, dass man im Laufe der Zeit beginnt, Kontakte zu knüpfen, damit man im Alter je nachdem in der Wohnung bleiben kann und dass man dort dann so quasi ins Alter hinein wachsen kann. Nun frage ich mich bei dem Bau, sind jetzt die Alten schon in dem Bau oder nicht, höchstwahrscheinlich nicht. Und das ist bei mir nun vielleicht etwas komisch, dass man dort ein altersgerechtes Bauen macht, es ist eher so etwas ein Blenden von mir aus gesehen, weil ob dort draussen das altersgerechte Bauen gut ist, das frage ich mich. Wenn man da unten neben dem Gemeindehaus ist, dann sind die Alten oder die Senioren integriert. Dort draussen weiss ich jetzt nicht, ob das so gut ankommt. Aber höchstwahrscheinlich ja schon, weil die ÖVs ja anscheinend gleich vor der Türe sind. Weiter geht es mit diesem Carsharing: Ob jetzt die Senioren dieses Carsharing so brauchen können, weiss ich nicht. Aber vielleicht geht man davon aus, dass sie nicht mehr mit dem Auto herumfahren und dann braucht man diese Parkplätze auch nicht. Es geht dann weiter – und da hatte ich von der GLP natürlich Freude – mit Kloten als wegweisende Energiestadt seit 2009. Da verpflichtet sich die Bauherrschaft bzw. der Eigentümer nach ökonomischen Normen zu bauen, das wäre dann Minergie. Was mich sehr freut, ist, dass man auch dort schaut, was man alles hinein nehmen könnte, was für Systeme man hinein nehmen könnte. Und das, was jetzt entschieden worden ist mit der Rückgewinnung mit im Sommer kühlen und im Winter heizen mit Kollektoren, mit Solarenergie, mit Solarthermie und mit Photovoltaik, das finde ich sehr gut. Nun hat man die Fläche auf dem Dach dreimal verkauft, nämlich einmal für „Urban Gardening“, einmal für Photovoltaik und einmal für Solarthermie. Jetzt müsste man sich wohl langsam entscheiden was man möchte, weil alles ist nicht so praktisch. Und ich muss sagen, wir haben das „Urban Gardening“ schon lange auf

unserem Radar und dieses steht und fällt mit dem Unterhalt dort oben. Wenn man das nicht richtig angeht verfällt es und dann ist es der Unterhalt, den man machen muss. Ich habe das Gefühl, das ist fast etwas Augenwischerei, dort oben die drei Sachen zu machen. Aber vielleicht müsste man das dann etwas näher definieren, wie man da vorgehen soll. Es ist hoffentlich dann eine durchdachte Sache, was dort oben gemacht wird. Zum Schluss ist mir nicht ganz klar, warum die Förderbeiträge verdoppelt werden müssen. Vielleicht hat man da auch Antworten drauf, wir sind eben nicht in der GRPK und darum haben wir diese Antworten nicht, vielleicht bekommen wir sie dann mal noch. Das wäre alles. Wir sind von dem her von dem Bau, so wie er daherkommt, eigentlich überzeugt, dass es eine gute und durchdachte Sache ist. Vielleicht sind es noch kleine Stellschrauben, die man noch stellen könnte. Aber das sind Sachen, die man nachher noch machen kann und wir von der GLP befürworten das Projekt auf jeden Fall.

Keine Wortmeldungen aus dem Stadtrat.

Abstimmung im Rat:

Die Vorlage wird einstimmig angenommen.

Beschluss:

1. Der Gemeinderat setzt den Gestaltungsplan fest.
2. Der Gemeinderat erteilt dem Stadtrat die Kompetenz, dass er Änderungen am Gestaltungsplan als Folge von Rechtsmittel- und/oder Genehmigungsentscheiden in eigener Kompetenz vornehmen kann.

5

**Vorlegung des "Mobilitätskonzept in der Verwaltung" in den Gemeinderat als Vorlage;
Antrag um Genehmigung einer dreijährigen Testphase, Kreditantrag**

Ausgangslage

Die Stadtverwaltung Kloten verfügt heute über kein Mobilitätskonzept für ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Gemäss Art. 6 Ziff. 8 der Verordnung über das Anstellungsverhältnis der Mitarbeiterinnen und der Mitarbeiter der Stadt Kloten (MaVo) fördert die Stadt das umweltbewusste Verhalten am Arbeitsplatz durch Anreize und Hilfestellung. Art. 24 der Vollzugsbestimmungen zur MaVo konkretisiert diese Vorgabe und bestimmt, dass im Sinne der Nachhaltigkeit und aus ökologischen Gründen Anreize für die Benützung des öffentlichen Verkehrs geschaffen werden sollen.

Bis anhin wurde diesem Anspruch im Bereich der Mobilität wenig genüge getan. Aus diesem Grund wurde ein Mobilitätskonzept entworfen, welches die Einführung eines vergünstigten Abonnements für die öffentlichen Verkehrsmittel, den ZVV-Bonus Pass, für die Mitarbeitenden der Stadtverwaltung Kloten beinhaltet. Nebst dem verantwortungsvollen Umgang mit unseren Ressourcen bedeutet die Einführung des ZVV-Bonus Passes im Besonderen auch eine Aufwertung der Stadtverwaltung Kloten als modernen und attraktiven Arbeitgeber. Silvan Eberhard und Mitunterzeichnende haben am 20. August 2014 verlangt, dass das Mobilitätskonzept der Stadtverwaltung dem Gemeinderat vorzulegen ist. Mit Beschluss 152-2014 vom 30. September 2014 wurde die Motion zur Beantwortung bis am 30. Juni 2015 entgegengenommen.

Silvan Eberhard
 Amselweg 12
 8302 Kloten
 Tel. 076 420 05 14
 silvan@eberhard.ch

STADT KLOTEN		<i>p</i>
Gesch.-Nr.	Archiv-Nr.	
Eingang 04. SEP. 2014		
Erladigung → Orig.		Kenntrnisnahme → Kop.
	Stadtrat	X
	VDir	
	F + L	X
	E + S	
	L + S	
	B + K	
	F + S	
	G + A	
<i>PAG</i>	<i>D</i>	<i>GR</i>
T-akt		Bemerk
Kloten, 20. August 2014		

Gemeinderat Kloten
 Präsident, Ueli Streuli
 Postfach
 8302 Kloten

Motion: Vorlegung des „Verkehrskonzept in der Verwaltung“ als Gemeinderatsvorlage

Sehr geehrter Herr Präsident

Der Stadtrat wird beauftragt das „Verkehrskonzept in der Verwaltung“ dem Gemeinderat als Vorlage vorzulegen.

Begründung:

In den letzten zwei Jahren wurde die Position ZVV-Bonuspass bereits aus dem Budget gestrichen. Dies jeweils mit der Begründung es sei ungenügend darüber informiert worden. Nun erhielt der Gemeinderat die Informationen. Aus heutiger Sicht wird der Meinung, dass sich Kloten in der aktuell angespannten finanziellen Situation nicht sämtliche im Konzept aufgelisteten Ausgaben leisten kann.

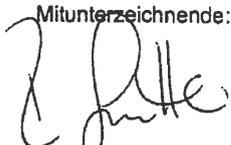
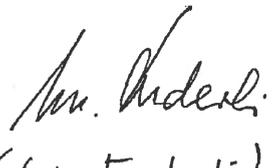
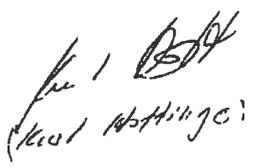
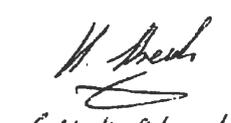
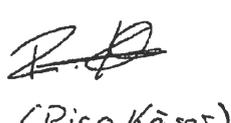
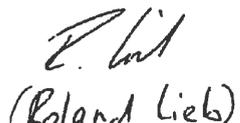
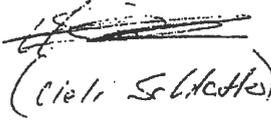
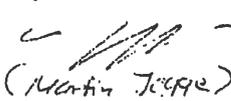
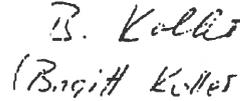
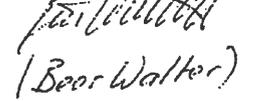
Gewissen Positionen aus dem vorgestellten Konzept sind jedoch auch in unserem Sinne, weshalb wir das Konzept im Gemeinderat diskutieren und verabschieden möchten. Des Weiteren übersteigen die im Konzept geplanten, jährlich wiederkehrenden Ausgaben die stadträtliche Befugnis von Fr. 50'0000.00 gemäss Art. 33 lit. e der Gemeindeordnung ganz klar.

Mit freundlichen Grüssen



Silvan Eberhard

Mitunterzeichnende:

 (Rachel Grütter)	 (Tina Käyser)	 (Ueli Enderli)	 (Ueli Stettin)
 (Ueli Streuli)	 (Rico Käser)	 (Roland Lieb)	 (Ueli Schädler)
 (Martin Jäger)	 (Ueli Jäggi)	 (Brigitta Keller)	 (Beat Walter)

Mobilitätskonzept

Das Konzept baut auf dem Prinzip der kombinierten Mobilität auf, wonach das für den konkreten Fall angemessenste und zugleich umweltfreundlichste Verkehrsmittel genutzt werden soll. Damit dies funktioniert, muss ein genügendes Angebot an den unterschiedlichen Mobilitätsmöglichkeiten vorhanden sein und Anreize für die Verwendung der jeweils sinnvollsten und umweltfreundlichsten Fortbewegungsart geschaffen werden.

Das Konzept baut auf folgenden fünf Säulen auf:

• ZVV-BonusPass	
• E-Bikes und Stadtvelos	
• Mobilitypässe	
• Poolfahrzeuge	
• Parkgebühren	

Mitarbeiterbefragung

In einer Mitarbeiterumfrage wurde das Mobilitätsverhalten der Arbeitnehmenden der Stadtverwaltung Kloten am Beispiel des Stadthauses erhoben. Insgesamt haben 89 Personen an der Befragung teilgenommen was einer ausserordentlich hohen Teilnehmerquote von 85% entspricht.

Eine Analyse der Arbeitswege der Angestellten der Stadt Kloten hat ergeben, dass hierfür jährlich mehr als eine Million Kilometer zurückgelegt werden. Laut Mitarbeiterbefragung nutzen heute 58% das private Auto für den Arbeitsweg, was bedeutet, dass jährlich mehr als 650'000 km in privaten Personenwagen zurückgelegt werden. Für Dienstfahrten werden gemäss Erhebungen der verrechneten Fahrzeugkilometer jährlich zudem rund 43'000 km mit privaten Personenwagen durchgeführt. Hinzu kommen hier die nicht als Spesen abgerechneten Dienstfahrten. Aus der Mitarbeiterbefragung geht hervor, dass rund 70% zumindest ab und zu ein Dienstfahrzeug benötigen. Die meisten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter würden den öffentlichen Verkehr für Dienstfahrten (29%) bevorzugen. Danach folgt das Elektrofahrzeug (21%) und ein klassischer PW mit Verbrennungsmotor (19%) gleichauf mit Velo oder Elektrovelos (19%).

Gegenwärtig besitzen 25% der Belegschaft des Stadthauses ein Abo für die öffentlichen Verkehrsmittel, an der Einführung des ZVV-BonusPass sind 51% der Pendler grundsätzlich interessiert. 24% der Befragten geben an, dass sie auf Ihren PW nicht verzichten können, realistisch kann somit davon ausgegangen werden, dass ca. 1/3 der Belegschaft einen ZVV-BonusPass beantragen würden.

Insgesamt kann so abgeschätzt werden, dass durch die Einführung des ZVV BonusPass in Kombination mit genügend attraktiven alternativen Transportmöglichkeiten jährlich über 100'000 km Fahrten in Personenwagen mit Verbrennungsmotoren eingespart würden. Dies entspräche immerhin einer Reduktion von knapp 15% des CO₂ Ausstosses für Arbeitswege und Dienstfahrten.

Massnahmenpaket

Das Mobilitätskonzept sieht zur Erreichung dieser Ziele folgende Massnahmen vor:

- Umsteigen auf die öffentlichen Verkehrsmittel: Einführung des ZVV-Bonus Passes
Alle Beteiligten tragen einen Teil zum Erfolg des Bonus Passes bei: Der Arbeitgeber leistet einen Beitrag und gibt den Bonus Pass den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zu einem Spezialpreis ab. Der ZVV sorgt dafür, dass der ZVV-Bonus Pass nicht nur auf der Pendelstrecke zur Arbeit (Wohnort nach Kloten und zurück), sondern für das ganze ZVV-Gebiet gilt. Auch Mitarbeitende, die in angrenzenden Kantonen wohnen, profitieren vom Z-Bonus Pass. Dieser gilt für das gesamte ZVV-Gebiet sowie für den gewählten Nachbartarifverbund.
- Der typischen Rahmen für die Umstellung auf den Bonus Pass bei Verwaltungen liegt bei ca. 1/4 öV-Nutzern vor und 1/3 öV-Nutzern nach Einführung des ZVV Bonus Pass'. Konkrete Erfahrungswerte aus der Stadtverwaltung Opfikon haben ergeben, dass 23% der Belegschaft ein ZVV Abo besaßen und 33% den 2012 eingeführten ZVV Bonus Pass (Vergünstigung 50%) beantragten.
- Aus der Mitarbeiterumfrage geht hervor, dass heute 58% der Belegschaft mit dem privaten PW zur Arbeit kommt. 32% nutzen bereits zumindest teilweise die öffentlichen Verkehrsmittel, 10% unternehmen den Arbeitsweg zu Fuss oder mit dem Fahrrad. Ähnlich wie in anderen Städten und Gemeinden besitzen 25% bereits ein ZVV Abo. Es liegt also nahe, dass auch in Kloten bei der Einführung eines Bonus Passes ähnlich wie an vergleichbaren Arbeitsstätten ca. 33% der Belegschaft von dem Angebot profitieren wird.

Folgende verschiedenen Finanzierungsmodelle bei einer Teilnehmerate von 33% der Mitarbeitenden sind für die Stadtverwaltung Kloten denkbar:

- Vergünstigung ZVV Bonus Pass von 35%, jährliche Kosten Stadt Kloten ca. Fr. 49'843.00
- Vergünstigung ZVV Bonus Pass von 50%, jährliche Kosten Stadt Kloten ca. Fr. 88'628.00

Je höher der Beitrag der Stadt Kloten, desto grösser ist die Wirksamkeit des Mobilitätskonzeptes. Entsprechend der Erfahrung in anderen Firmen und Stadtverwaltungen wird eine Vergünstigung von 50% vorgeschlagen. Bei den Kosten handelt es sich um jährlich wiederkehrende Kosten.

Rechnungsbeispiele (bei Variante 50%)	Wohnort Kloten	Wohnort Winterthur	Wohnort Wald
Kosten ZVV-Abo 2. Klasse (notwendige Zonen)	Fr. 450.00	Fr. 1'476.00	Fr. 2'160.00
Beitrag Mitarbeiter/in (reduzierter Beitrag)	Fr. 370.00	Fr. 738.00	Fr. 1'080.00
Wert des ZVV Bonus Pass' (alle Zonen ZVV, inkl. Schiffe)	Fr. 2'160.00	Fr. 2'160.00	Fr. 2'160.00
Anteil Stadt Kloten **	Fr. 780.00	Fr. 780.00	Fr. 780.00
Anteil ZVV	Fr. 1'010.00	Fr. 642.00	Fr. 300.00
Vorteil Mitarbeiter/in	Fr. 1'790.00	Fr. 1'422.00	Fr. 1'080.00

** pro Benutzer/in pauschal bei 50% / bei 35% wären es Fr. 546.00

- Mobility Pässe für Mitarbeitende

In einigen Situationen sind Dienstfahrten mit dem öffentlichen Verkehr nicht sinnvoll oder gar nicht möglich (z.B. Unterhalt städtische Liegenschaft in Gerlisberg). Für diese Situationen sollen Mobility-Fahrzeuge eingesetzt werden können.

Übertragbare Mobilitypässe können von allen Mitarbeiter/-innen genutzt werden. Dadurch stehen der Stadtverwaltung Schweizweit über 2'600 Fahrzeuge 24-h zur Verfügung. Der erste Mobilitypass kostet Fr. 250.00, jeder weitere zusätzlich Fr. 150.00. Der Kilometerpreis beläuft sich je nach Fahrzeug und Nutzung im Bereich um Fr. 1.00. Somit dürften die Fahrtkosten mit dem Mobility in etwa Kostenneutral zu den bisher verrechneten Spesen durch die Nutzung von privaten Fahrzeugen ausfallen.

- Bereitstellung von E-Bikes und Stadtvelos

Mit der Anschaffung von fünf E-Bikes und fünf weiteren Velos, verteilt auf die Standorte Stadthaus, Spitz und Schluefweg, kann den Mitarbeitenden ein gutes Angebot für Kurz- bis Mitteldistanzen geboten werden. Mit der Forcierung dieser Fortbewegungsart wird zudem auch etwas zur Gesundheitsförderung beigetragen.

Anschaffungskosten E-Bikes Fr. 12'500.00 (5 x 2'500.00)

Betriebskosten E-Bikes rund Fr. 1'625.00 (5 x 325.00) pro Jahr

Anschaffungskosten Bikes Fr. 5'000.00 (5 x 1'000.00)

Betriebskosten Bikes rund Fr. 500 pro Jahr

- Anschaffung von Elektroautofahrzeugen

Es sollen ein Renault Twizy (2 Plätze) und ein Renault Zoe (4 Plätze) angeschafft werden, welche für Dienstfahrten eingesetzt werden können. Zugleich kann auch das „Weibelfahrzeug“ (Gasfahrzeug) zumindest am Nachmittag in den Bewirtschaftungspool aufgenommen werden.

Anschaffungskosten Twizy Fr. 10'250.00

Betriebskosten Pro Jahr Twizy Fr. 5'929.00 pro Jahr (inkl. Stromverbrauch, Versicherung etc.)

Anschaffungskosten Zoe Fr. 20'200.00

Betriebskosten pro Jahr Zoe Fr. 8'053.00 (inkl. Stromverbrauch, Versicherung etc.)

Batterien und Ladestation: im Kaufpreis inbegriffen

Finanzierung

Um eine hohe Wirkung zu erreichen, ist das Angebot sowohl auf den geschäftlichen wie auch privaten Gebrauch auszurichten. Eine alleinige Kostentragung durch die Stadt ist deshalb nicht zielgerichtet. Mittels eines geeigneten Splits zwischen Erhöhung des (privaten) Nutzens, einer Kostenbeteiligung der Mitarbeitenden sowie einer Förderung durch den Arbeitgeber soll eine hohe Akzeptanz erreicht und damit ein Beitrag zum ökologischen Verhalten geleistet werden. Durch den Arbeitgeber wird das Angebot zur Verfügung gestellt.

- Erhöhung Parkgebühren

In der Migros-Passage werden im Durchschnitt 87 Plätze durch die Stadtverwaltung genutzt. Künftig sollen die Parkgebühren von heute Fr. 50.00 pro Monat auf Fr. 100.00 pro Monat erhöht werden. Für Personen mit sehr häufigen Aussenkontakten, welche auf ein eigenes Fahrzeug angewiesen sind, werden Dienstparkkarten eingeführt. Somit entstehen Mehreinnahmen von rund Fr. 34'164.00 pro Jahr. Die Parkgebühren von Fr. 30.00 pro Monat für die Aussenparkplätze (Schluefweg, Spitz, Dorfnest, Schulen) sollen hingegen nicht angepasst werden, weil dieser Preis als angemessen qualifiziert wird und zudem Betriebe mit anderen Mobilitätsbedürfnissen (Schichtarbeit, Schulbetrieb) betroffen sind. Eine Anpassung müsste zudem gleichzeitig mit einer Anpassung der Zonenpreise für die blauen Zonen erfolgen.

- Reduktion des Spesenaufwands Dienstfahrten

Mitarbeitende der Stadtverwaltung nutzen jährlich ihr privates Fahrzeug für 40'000 bis 45'000 km sowie öffentliche Verkehrsmittel für Dienstfahrten. Hierfür vergütet die Stadtverwaltung rund 43'000.00 pro Jahr. Die Vergütung von Fahrspesen für Privat-Fahrzeuge soll nicht verboten, aber künftig restriktiv erfolgen. Durch die Einführung des Mobilitätskonzeptes wird erwartet, dass der Anteil an Spesenauslagen privater Fahrzeuge um mindestens 50% sinken. Somit kann hier eine Einsparung von rund Fr. 21'500.00 erwartet werden. Ebenfalls wird durch die Einführung des Bonus Pass, welcher für den ganzen Kanton gilt, eine Halbierung der Spesen für Bahnfahrten (2014 ca. Fr. 3'000.00 pro Jahr) und somit eine Entlastung von 1'500.00 erwartet werden.

Kostenübersicht

Massnahme	Kosten wiederkehrend / a; ZVV Rabatt 50%	Kosten wiederkehrend / a; ZVV Rabatt 35%	Kosten einmalig
ZVV-Bonus Pass (33% Teilnehmer)	Fr. 129'285	Fr. 90'500	
Übertragbare Mobility Pässe (2)	Fr. 400	Fr. 400	
5 E-Bikes	Fr. 1'625	Fr. 1'625	Fr. 12'500.00
5 Bikes	Fr. 500	Fr. 500	Fr. 5'000.00
Renault Twizy	** Fr. 5'929	** Fr. 5'929	Fr. 10'250.00
Renault Zoe	** Fr. 8'053	** Fr. 8'053	Fr. 20'200.00
Total Massnahmen	Fr. 145'792	Fr. 107'007	Fr. 47'950.00
Ertrag Parkplätze à 100.- (8% Umsteiger)	Fr. -34'164	Fr. -34'164	
Einsparungen PW Spesen (Ziel 50%)	Fr. -21'500	Fr. -21'500	
Einsparung öV Spesen	Fr. -1'500	Fr. -1'500	
Total Einsparungen	Fr. -57'164	Fr. -57'164	
Total Kosten	Fr. 88'628	Fr. 49'843	Fr. 47'950.00

Anmerkung: Kostenschätzungen basieren auf den Resultaten der Mobilitätsumfrage und auf Erfahrungswerten (ca. 33% der Belegschaft wird einen Bonus Pass beantragen).

** inkl. Kosten Elektrizität

Im Rahmen der Voranschläge 2014 und 2015 wurden die notwendigen Mittel für die Umsetzung eines jährigen Testbetriebes für den ZVV Bonus Pass (noch ohne Anschaffung von weiteren Fahrzeugen) jeweils dem Gemeinderat beantragt, schlussendlich aber aus dem Voranschlag gestrichen. Nachdem die Motion das Vorlegen des gesamten Mobilitätskonzeptes verlangt, soll der Testbetrieb neu auf drei Jahre angelegt werden, um die Auswirkungen zu erproben. Nach Ablauf und Dokumentation der drei Jahre Testbetrieb kann definitiv über die Einführung des Mobilitätskonzeptes beschlossen werden.

Somit soll ein dreijähriger Testbetrieb durchgeführt und mit einem Rahmenkredit 2016 bis 2018 finanziert werden.

Kosten ZVV-Pass	Fr.	129'285.00
Kosten Mobility Pässe	Fr.	400.00
Kosten E-Bikes	Fr.	14'125.00
Kosten Bikes	Fr.	5'500.00
Kosten Fahrzeuge	Fr.	<u>44'432.00</u>
Kosten 1. Jahr	Fr.	193'742.00
Kosten 2. Jahr	Fr.	145'792.00
Kosten 3. Jahr	Fr.	<u>145'792.00</u>
Total Brutto-Rahmenkredit	Fr.	485'326.00

Die Nettokosten für die Testphase betragen voraussichtlich rund Fr. 313'834.00.

Zuständigkeiten

Gemäss Art. 19 Abs. 1 lit. d der Gemeindeordnung beschliesst der Gemeinderat abschliessend über einmalige Ausgaben bis zu einem Betrag von Fr. 1'000'000.00. Die Einführung des Mobilitätskonzeptes ist auf den 1. Januar 2016 geplant, so dass die notwendigen Mittel – die Zustimmung des Gemeinderates vorausgesetzt – mit den Voranschlägen 2016 bis 2018 budgetiert werden können.

Fazit

Der Stadtrat Kloten unterstützt das Mobilitätskonzept mit dem Modell ZVV 50% Rabatt und empfiehlt dem Gemeinderat das Mobilitätskonzept im Sinne einer modernen und ökologisch verantwortungsvollen Entwicklung der Stadtverwaltung Kloten zu unterstützen.

Die Einführung eines Mobilitätskonzeptes mit Bonus Pässen ist sowohl in der Privatwirtschaft als auch bei öffentlichen Arbeitgebern weit verbreitet. So haben zum Beispiel die Städte Zürich und Opfikon, aber auch grosse Unternehmen wie die Zürich Versicherung, die Züricher Kantonalbank, die Swiss Re oder die Axel Springer Schweiz den Bonus Pass eingeführt.

(vollständige Referenzenliste vgl. https://vbz.netcetera.ch/vbz_opencms/opencms/vbz/deutsch/Tickets/ZVV-BonusPass/Partnerfirmen/)

Der Stadtrat beantragt dem Gemeinderat:

1. Für die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes im Sinne der Erwägungen werden für die Jahre 2016 bis 2018 ein Rahmenkredit im Umfang von Fr. 485'326.00 (inkl. MWST) genehmigt. Es wird mit einem Nettoaufwand im Umfang von Fr. 313'834.00 (inkl. MWST) gerechnet.
2. Nach Ablauf der dreijährigen Versuchsphase hat der Stadtrat im Rahmen des Voranschlages 2019 dem Gemeinderat Bericht zu erstatten und über eine allfällig definitive Einführung Antrag zu stellen.

Kurt Hottinger, Referent der GRPK:

Die GRPK hat sich Zeit genommen das Geschäft bzw. den Vorschlag anzuschauen, hatte mehrere Sitzungen, um das zu diskutieren. Wir haben mehrere Änderungsvorschläge zusammen angeschaut. Wir haben viele Fragen gestellt, wie: Darf man in einer Zeit, in der die Energiewende in aller Munde ist, eine solche Vorlage ablehnen? Aber gleichzeitig die Frage: Steht der finanzielle Aufwand dieses Konzepts in einem gesunden Verhältnis zum ökologischen Ertrag der herauschaut? Soll die Stadt Kloten als Energiestadt Vorbild sein? Aber darf ein Konzept, das von privaten Unternehmen erfolgreich eingeführt worden ist und auch von privaten Unternehmen bezahlt worden ist, auch von der Stadt eingeführt werden, wo es durch Steuerzahler bezahlt wird? Sollen die Mitarbeiter einer Stadt erleben dürfen, was es heisst, in einer Energiestadt zu arbeiten? Aber dürfen wir solche Ausgaben bewilligen, die eigentlich mehrheitlich Nicht-Klotenern zu Gute kommen (und das nach einem Jahr, in dem man die Steuern erhöht hat)? Dürfen wir in einer Periode des Sparens, die noch anhalten wird, das wissen wir alle, in einer Periode, in der wir im Budget Geschäfte streichen müssen, die uns schmerzen, dürfen wir in einer solchen Periode ein solches Konzept bewilligen? Können wir das Konzept aufteilen? Ihr seht, wir hatten einen Haufen Fragen. Am Schluss hat die GRPK mehrheitlich beschlossen, euch zu empfehlen, diese Vorlage abzulehnen.

Wortmeldungen aus der GRPK:

Christoph Fischbach, SP:

Kurt hat es auf den Punkt gebracht, eine Mehrheit hat sich zu diesem Nein durchgerungen. Aber die Minderheit der GRPK sieht das etwas anders. Weil, wir sind der Meinung, dass eine Chance vertan wurde, dass man ein Vorbild sein kann. Es geht nicht um nichts. Klar, der finanzielle Kernpunkt dieser Vorlage ist der ZVV-Bonuspass. Aber das Ziel dahinter, hinter all diesen Massnahmen, ist, dass man etwa 100'000 Kilometer weniger mit dem Auto zurück legt. Das ist die Frage, ob es einem das Wert ist. Es geht nicht nur um die Angestellten, die durch weniger fahren weniger Stau haben, sondern da profitiert auch jeder Einwohner von Kloten, wenn es weniger Verkehr in Kloten hat. Es ist klar, das kostet etwas. Aber das ist sinnvoll investiertes Geld. Es geht auch nicht darum, den Angestellten nur etwas zu geben, unter anderem müssen sie das „Goodie“, das sie bekommen, auch versteuern und zum Beispiel würden auch die Parkplätze verteuert werden – die einen müssten also sogar etwas geben. Aus Sicht von uns würde das Kosten-Nutzen-Verhältnis stimmen, weil das Ziel, weniger Verkehr auf den Strassen, das müssen wir alle anstreben. Weil ansonsten alle unter dem Kollaps, den es geben wird, leiden werden. Also nicht nur die Angestellten sondern auch die Klotener Bevölkerung. Eigentlich hat das Kurt richtig gesagt: Es gibt viele private Arbeitgeber, die das ihren Mitarbeitern ermöglichen, einen solchen Bonus-Pass. In meinen Augen wäre das erst recht eine Vorbildfunktion, wenn die Stadt als grosser Arbeitgeber dies auch machen würde, das sollte es auch Wert sein. Nochmals zum Abschluss: Im Sinne aller wäre es sinnvoll, wenn man das einführen würde und nicht einfach nein sagt.

Wortmeldungen aus dem Rat:

Silvan Eberhard, SVP:

Ich habe damals die Motion eingereicht, der Stadtrat soll uns bitte das Mobilitätskonzept als Geschäft vorlegen. Ich möchte dem Stadtrat für die Ausarbeitung und das Vorlegen dieses Konzeptes herzlich danken. Das Konzept hat in der SVP-Fraktion zu heftigen Debatten geführt. Eines war aber relativ schnell klar: Der ZVV-Bonuspass ist irgendwie störend und den können wir so nicht unterstützen. Die Finanzaussichten für die nächsten Jahre werden nicht besser und bald werden wir uns wieder um einige 1'000 Fränkli im Budget streiten. Daher sind wir der Meinung, dass wir uns einen ZVV-Bonuspass für gut Fr. 120'000.-- pro Jahr nicht leisten können und dürfen. Argumente waren, dass Mitarbeiter, die in Kloten Wohnen und in Kloten Steuern zahlen, am wenigsten profitieren, das haben wir auch schon gehört. Gemäss einer Schätzung des Stadtrates würde etwa ein Drittel den Bonuspass nutzen, was einer Steigerung von 8% der Belegschaft entsprechen würde, die auf den ÖV umsteigt (bis jetzt kommen bereits 25% mit den ÖVs). Bei aktuell zirka 300 Angestellten der Stadt Kloten würden also etwa 24 auf die Bahn umsteigen. Wenn man dies mit den gut Fr. 120'000.-- ins Verhältnis setzt, würde jeder, der umsteigt, den Steuerzahler gut Fr. 5300.-- kosten. Dies ist eindeutig zu viel und daher konnten wir dieses Anliegen auch mit einer geringeren Kostenbeteiligung der Stadt nicht unterstützen. Von den Kosten her war der Bonuspass mit fast drei Vierteln der grosse Kostenträger in diesem Konzept und daher ist auch die berechtigte Frage aufgekommen, ob man den Rest noch als Konzept betrachten kann und ob man dem so zustimmen kann. Die Fraktion kam zum Schluss, dass dies nicht der Fall ist und das Konzept daher als Ganzes abzulehnen ist, auch wenn viele mit den restlichen Massnahmen einverstanden waren. Diese liegen jedoch finanziell in der Kompetenz des Stadtrates und der Stadtrat kann diese Massnahmen auch in Eigenregie beschliessen. Daher werden wir das Konzept als Ganzes ablehnen.

Pascal Walt, CVP:

Das Meiste ist schon gesagt. Die Diskussion war auch bei uns: Was darf das kosten? Da scheiden sich die Meinungen auch bei uns. Die CVP-Fraktion hat sich durchgerungen, das Konzept zu unterstützen.

Heiri Brändli, EVP:

Wir sind ganz klar für dieses Konzept, auch wenn uns auch klar ist, dass wir sparen müssen, dass wir auf das Geld schauen müssen. Es gibt aber wirklich auch zwei ganz andere Aspekte in diesem Konzept, bei denen es nicht nur um das Geld oder die Gabe an die Mitarbeiter oder eine versteckte Lohnerhöhung geht, dass sie jetzt plötzlich gratis oder fast gratis mit dem ÖV fahren können. Der eine Aspekt ist sicher, dass man als Arbeitgeber attraktiv sein und bleiben sollte und künftig noch besser werden sollte, damit man überhaupt zu guten Fachpersonen kommt. Das ist auch etwas hypothetisch natürlich, ob dies dank dem ZVV-Bonuspass und den anderen Massnahmen wirklich eintreffen würde. Das andere – und das scheint mir viel wichtiger und Christoph Fischbach hat das auch schon erwähnt, aber wir haben uns nicht abgesprochen – ist der Verkehrsaspekt. Wenn es uns gelingen würde, mit diesem Konzept, die „nur“ zusätzlichen 8% der Mitarbeiter zum ÖV zu bringen, sind das wohl nur 30 bis 40 Mitarbeiter. Wenn man das umrechnet, was da an Kilometer gefahren wird in Kloten und im ganzen Kanton (die meisten kommen von weiter her), sind das umgerechnet etwa 1'600 Autofahrten im Jahr und tatsächlich mehr als 100'000 Kilometer. Wenn ich dann schaue, was der Strassenunterhalt pro gefahrenen Kilometer kostet – natürlich betrifft dies nicht nur die Kasse der Stadt Kloten – so sind eigentlich die Fr. 120'000.- im Jahr in keiner Relation. So wäre es sogar eigentlich betriebswirtschaftlich interessant. Natürlich sind diese Zahlen alle schwierig zu errechnen und zu verstehen. Ich hätte einen Tadel an den Stadtrat und die Verwaltung: Vielleicht hätte diese Vorlage viel eine grössere Chance gehabt, wenn man den Bonuspass gebracht hätte im Sinne einer Lösung für die verkehrlichen Probleme, die wir haben hier in Kloten, nicht unbedingt als Goodie für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Vielleicht wäre die Diskussion von Anfang an anders gelaufen, als sie jetzt gelaufen ist. Ich finde es schade, weil es wird eine Chance vertan, wenn wir dies jetzt ablehnen. Ich hoffe, dass der Stadtrat diejenigen

Massnahmen umsetzt, die er in eigener Kompetenz umsetzen darf. Wir sind dafür, dass man die Vorlage annimmt, wie sie vorliegt und vielleicht ja der eine oder andere bürgerliche Kandidat auch.

Fabienne Kühnis, Grüne:

Ich kann mich meinen Vorredner nur anschliessen. Aber dass wir Grünen zu diesem Thema etwas sagen, liegt auf der Hand. Mit diesem Mobilitätskonzept leistet die Stadt einen grossen Beitrag für nachhaltige Entwicklung. Diese ist übrigens keine freiwillige Angelegenheit. In der Bundesverfassung ist sie sogar als Staatsaufgabe drin und fordert Bund und Kantone auf, ich zitiere: „... ein auf Dauer ausgewogenes Verhältnis zwischen der Natur und ihrer Erneuerungsfähigkeit einerseits und ihrer Beanspruchung durch den Menschen andererseits ...“ anzustreben. Mit dem Mobilitätskonzept setzt der Stadtrat die Bundesverfassung um. Sie denken global und handeln lokal. Es ist Zeit, dass wir unsere Verantwortung wahrnehmen und mit unseren endlichen Ressourcen haushälterisch umgehen. Schliesslich wollen zukünftige Generationen auch noch etwas davon haben. Ich bitte euch, dem Rahmenkredit zuzustimmen, auch wenn die einen von euch mit dem Auto gekommen sind.

Roman Walt, glp:

Danke Heiri, danke Fabienne: Voll auf eurer Linie. Wir würden das Mobilitätskonzept in der so vorliegenden Form gerne unterstützen, da es die Stadt als Arbeitgeber stärkt, die Arbeitnehmer zu nachhaltigerem Pendeln animiert und Kapazitäten für das lokale Gewerbe freisetzen würde, nämlich mehr freie Parkplätze, weniger Verkehr also freiere Strassen und mehr verfügbares Einkommen unserer Einwohner „zum ausgeben“. Trotzdem möchten wir auf einzelne Punkte hinweisen: Es ist eigentlich spannend, dass der Bonuspass jetzt hier wieder so prominent ist. Dieser ist, soweit ich informiert bin, schon relativ häufig hier behandelt worden. Aus unserer Sicht gibt es dazu nicht mehr viel zu sagen: Es ist eine gute Sache, es ist bewährt und es profitieren doch insbesondere die Klotener Angestellten der Stadtverwaltung davon und die Attraktivität der Stadt als Arbeitgeber wird stark erhöht, wenn bei den Personalkosten kein Spielraum besteht. Die glp war jeweils gegen eine Streichung dieses Postens aus den Voranschlägen und befürwortet auch heute die Einführung des Bonuspasses in der 50%-Variante aber auch in der 30%-Variante. Spannender war für uns die Beschaffung von Velos, E-Bikes und Elektrofahrzeuge. Hier haben wir noch ein paar Fragezeichen dahinter. Hier erschliesst sich uns der genaue Nutzen noch nicht so ganz. Wir hätten es begrüsst, aufgrund von Fallstudien, oder neudeutsch „Use Cases“, die geplante Verwendung aufgezeigt zu bekommen. Ja, da gibt es eine Steigung vom Stadthaus zum Schluelfweg, aber braucht es dafür ein Elektrovelo, um diese zu überbrücken? Und was ist bei schlechtem Wetter? Wird da das Velo genutzt oder ein geschlossenes Fahrzeug? Mit dem Renault Twizy nach Gerlisberg. Hat da überhaupt das ganze benötigte Material im Fahrzeug Platz? Von welchem Modell sprechen wir eigentlich? Oder dann nicht besser die kurze Fahrt mit dem Mobility-Fahrzeug, wie im Konzept beschrieben? Wofür dann die Elektrofahrzeuge, welche mit 50-70km Reichweite doch noch relativ beschränkt im Einsatzradius sind? Dann haben wir den finanziellen Aspekt bei den Elektrofahrzeugen: Es sind relativ tiefe Anschaffungskosten, wie aus dem Konzept hervorgeht aber relativ hohe Unterhaltskosten. Wie wir bemerkt haben, wird die Batterie der Fahrzeuge gar nicht mit verkauft, sondern sie wird gemietet, es wird ein monatlicher Beitrag bezahlt. Es stellt sich die Frage, ob nicht für die Dauer des Testbetriebs die Fahrzeuge komplett gemietet werden sollten. Dies wären tiefere Kosten. Man könnte sogar etwas Werbung anbieten und hätte im Falle einer Einstellung des Testbetriebs keine Folgekosten – sofern der Vertrag richtig ausgehandelt wurde.

Wenn wir das Konzept durchbringen, würden wir vom Stadtrat erwarten, dass er im Sinne einer nachhaltigen Finanzpolitik handelt und für die zeitlich begrenzte Testdauer das optimalste Angebot berücksichtigt und er nicht den gesamten Rahmenkredit auszugeben braucht. Und wir erwarten in der Berichterstattung eine ausführliche Darstellung, wie die verschiedensten Fahrzeuge genutzt wurden und noch werden sollen, und wo das Zusammenspiel der fünf Säulen funktioniert. Zusammengefasst: Im Sinne einer Stärkung der Stadt als attraktiver Arbeitgeber, im Sinne einer Verbesserung der Verkehrssituation auf Klotens Strassen, im Sinne

einer nachhaltigen Stadtentwicklung und mit Blick auf eine transparente Berichterstattung hinsichtlich aller offenen Fragen unterstützt die glp das vorliegende Mobilitätskonzept und den entsprechenden Rahmenkredit.

René Roser, SP:

Heutzutage ist vieles erlaubt. Man kann

- 50 Jahre alte Leute entlassen, niemand muss sie einstellen, irgendwann schaut die Gemeinde ja schon dafür.
 - Geld mit Geld zu machen, das man gar nicht hat und dann davon noch Strafen bezahlen, kann man auch.
 - die Erziehung der Kinder der Schule und dem Staat zu überlassen, kein Problem.
 - mit Abgaswerten zu beschmeissen ist nur ein Problem, wenn es dann herauskommt.
- etc. etc. etc.

Es soll aber nicht erlaubt sein, dass der Stadtrat mit gutem Beispiel vorangeht und mit einem sinnvollen und günstigen Konzept die Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen dazu anspricht, auf den ÖV umzusteigen und in der Gemeinde mehrheitlich nur noch mit Elektrofahrzeugen zu fahren. Einige grosse Firmen machen dies bereits, aber noch nicht alle. In diesem Falle werden aber nicht einige bevorzugt, sondern der Stadtrat geht seiner Pflicht nach, eine gute Vorbildfunktion für ganz Kloten zu sein. Der Umwelt ist es nicht egal, dass sich das Klima verändert, jeder Ansatz zählt darum. Eine Vorbildfunktion, welcher der Stadtrat eigentlich auch weiter tragen sollte. Das heisst, er sollte alle Firmen dazu animieren, diesem guten Beispiel zu folgen und sie, wenn nötig, auch logistisch dabei zu unterstützen. Ich rufe den Stadtrat darum an dieser Stelle dringend auf, die Wirkung seiner guten Absichten zu verstärken und bei den Mitarbeitern auch ständig dafür zu sorgen, dass dies in Erinnerung bleibt. Wir von der SP rufen alle Ratsmitglieder, welche das Mobilitätskonzept der Verwaltung heute ablehnen, dazu auf, nochmals über die Bücher zu gehen und die Bemühungen des Stadtrates direkt zu unterstützen ohne den Umweg über eine Vorlage. Dies würde auch viel Zeit und Steuergelder sparen und die Verwaltung von unnötigem Schreibkram entlasten. Der Stadtrat hat auch die Informationslücken in seiner Beantwortung der Motion genügend ausgefüllt. Seine finanziellen Befugnisse werden auch nicht überschritten. Da haben wir vollstes Vertrauen in den Stadtrat. Der deutsche Politikwissenschaftler und christliche Sozialethiker, Bernhard Sutor, hat in seinem Buch „Kleine politische Ethik“ einen bemerkenswerten Satz geschrieben: „Der Gedanke des wohlverstandenen Interesses führt über die enge Fixierung allein über das Eigeninteresse hinaus. Es engt die Neigung zu seiner rücksichtslosen Durchsetzung ein, aus der Einsicht, dass es angesichts der Verflochtenheit von Interessen“ in diesem Fall Umweltschutz „vorteilhafter ist, auf die anderen Rücksicht zu nehmen und einen Interessenausgleich im Rahmen gegenseitig anerkannten Regeln zu suchen.“

Beat Vorburger, FDP:

Es wird euch nicht überraschen, dass die FDP heute Abend in dieser Frage nicht umfallen wird, wie es von anderer Seite gewünscht worden wäre. Es ist ganz klar für uns: Wir haben uns von Anfang an immer ganz konsequent gegen dieses Geschäft ausgesprochen, insbesondere gegen den ZVV-Bonuspass. In jeder Budgetdebatte, in der das bereits Thema war, haben wir das aus Überzeugung gemacht. Wir haben auch aus Überzeugung als einzige Fraktion die Motion damals nicht unterstützt zur Überweisung. Nichts desto trotz finde ich es positiv, haben wir die Vorlage nun so vorliegen. Wir sind bestens informiert, was da Sache ist und können einschätzen, dass es da schöne Geschichten drin hat, die gut tönen. Aber man darf auch keine Augenwischerei machen. Wir retten heute Abend die Welt nicht, ob wir jetzt ja oder nein sagen zum Mobilitätskonzept. Schlussendlich ist die entscheidende Frage, leisten wir uns den ZVV-Bonuspass oder nicht. Für den ganzen Rest hat der Stadtrat – das wissen wir – die Kompetenz. Wir können dann im Budget über die eine oder anderer Position streiten. Auch das Verkehrsproblem von Kloten werden wir damit nicht lösen. Es geht nicht um Strasse gegen ÖV sondern wir brauchen ein Miteinander. Die heutige Infrastruktur ist so gut ausgelastet und in Spitzenzeiten überlastet. Es braucht ein vernünftiges Miteinander von ÖV und auch von motorisiertem Individualverkehr. Und wenn man sich schon den grünen Hut aufsetzen will, dann muss doch

das Ziel sein, dass möglichst viele Mitarbeiter in Kloten selbst wohnen – in unserer wunderschönen Stadt – so dass sie gar nicht erst pendeln müssen. Das muss das Ziel sein. Aber logisch, man hat die Wahlfreiheit, wo man wohnt. Und da gehört halt auch dazu, dass derjenige der in der hintersten Ecke des Kantons wohnt, der soll mit dem Auto kommen können und da finde ich es ehrlich gesagt etwas ungerecht, dass derjenige plötzlich das Doppelte bezahlen soll für einen Parkplatz. Das ist für uns etwas unausgewogen, die ganze Geschichte. Darum möchte ich nicht länger werden: Wir werden das Konzept ablehnen.

Rachel Grütter, SVP:

Wir haben es am Anfang von Silvan gehört, die SVP-Fraktion hat sich wirklich schwer getan mit dem Entscheid zu dieser Vorlage. Zu gerne hätten wir ja gesagt zu einer grünen Vorlage. Zu gerne hätte ich ja gesagt, wenn ich jeden Abend an der Schaffhauserstrasse stehe und denke: Hätte es doch nur etwas weniger Autos und mehr Personen würden den ÖV benutzen. Nur müssen wir ehrlich sein: Wenn wir die Fr. 300'000.--, die wir da sprechen wollen, tatsächlich ausgeben, ist die Schaffhauserstrasse und der Wilde Mann jeden Abend genau gleich verstopft. Sind wir doch ehrlich, der Entscheid, mit dem Auto oder dem Zug zu gehen, hängt von ganz anderen Sachen ab und nicht davon, ob man einen ZVV-Bonuspass bekommt. Denn jetzt schon weiss jeder, der mit dem Auto fährt, dass dies teurer ist, als mit dem Zug zu fahren. Aber der Faktor Zeit ist immer noch ein grosser Faktor. Und wenn jemand eine halbe oder gar eine ganze Stunde länger hat mit dem ÖV als mit dem Auto, oder wenn der Bahnhof oder die Bushaltestelle nicht gleich vor der Türe ist, wird er auch nicht umsteigen, wenn er den ZVV-Bonuspass erhält. Für uns ist einfach da der Kosten-Nutzen-Ertrag in keinem Verhältnis. Sympathie hatten wir mit den Parkplätzen und dies ist nun ein Auftrag an den Stadtrat: Wir sind klar der Meinung, alle Parkplätze müssen zum Selbstkostenpreis und nicht tiefer an die Mitarbeiter vermietet werden. Dass man hier eine solche Erhöhung macht, da sind wir klar dafür, aber dafür benötigt man nicht ein solches Konzept. Und dafür müssen wir auch nicht Fr. 300'000.-- ausgeben. Die Frage ist auch, braucht es überhaupt E-Bikes? Braucht es die zusätzlichen Fahrzeuge? Reichen nicht auch 2 oder 3 normale Velos – so steil ist es in Kloten auch nicht. Und ich glaube nicht, dass man täglich nach Gerlisberg oder ins Nägelimoos muss und sonst hat man gleich noch den täglichen Sport erledigt. Parkplätze erhöhen: ja. Der Rest: wäre nett. Und wenn wir bedenken, was für Kosten bevorstehen, die wir ausgeben müssen – wir denken nur schon an die Schulhäuser – dann können wir uns diese Fr. 300'000.-- schlicht und einfach nicht leisten. Es wäre schön. Es wäre „nice to have“. Aber wir können es uns nicht leisten. Ich bin sicher, es gibt andere Möglichkeiten und günstigere Möglichkeiten oder auch lukrativere Möglichkeiten, dass die Leute vermehrt dort wohnen, wo sie arbeiten oder sonst mit dem ÖV kommen. Darum sind wir klar der Meinung und nach langen Diskussionen voll überzeugt, dass wir das Konzept ablehnen.

Ueli Enderli, SVP:

Mir geht es noch um einen Aspekt, den ich euch noch mitteilen möchte und der ist mir wirklich ein Anliegen. Und zwar nicht von der SVP und nicht von der GRPK. Mich hat die ganze Zeit gestört, dass man sagt, dass die Stadt Kloten ein attraktiver Arbeitgeber sein soll. Man hat gesagt, es gibt diverse Unternehmen, die den ZVV-Bonuspass bereits eingeführt haben. Man hat die Zürich Versicherung, die ZKB genannt und diverse andere, unter anderem auch die Stadt Kloten. Was ist mit den KMUs? Die Betriebe, die genannt worden sind, das sind Dienstleister. Wenn die Kosten einer Dienstleistung höher sind, dann ist das relativ einfach, dann erhöht man einfach irgendwelche Gebühren wie Kontoführung oder Steuern oder sonst irgendetwas auf das nächste Jahr. Was ist mit den KMUs? Es ist kein Problem, ich kann unseren 60 Angestellten das anbieten und sagen, ihr bekommt einen ZVV-Bonuspass. Das kostet uns, sagen wir, Fr. 50'000.--. Diese Kosten müssen irgendwo abgewälzt werden, die können wir nur über ein Produkt abwälzen. Wenn wir nicht mehr konkurrenzfähig sind, dann bestellt niemand bei uns ein Produkt. Also können wir sie schlussendlich nicht abwälzen. Darum finde ich es einfach nicht korrekt in der Aussage, dass man sagt, ein modernes, zukunftsgerichtetes Unternehmen sollte das haben. Ein Dienstleistungsunternehmen kann diese Kosten abwälzen, ein KMU kann das nicht, sonst existiert es irgendwann nicht mehr. René besten Dank für die älteren

Mitarbeiter – auch diese werden entlassen, wenn das KMU nicht mehr existiert. Darum denke ich und das ist auch noch wichtig: Die Stadt Kloten ist dato sehr ein attraktiver Arbeitgeber. Ich bin nicht ganz sicher, wie viel attraktiver er noch werden soll. Aber wir sollten an die ganze Stadt denken, auch an die, die Steuern bezahlen. Diese müssen auch existieren können, müssen auch konkurrenzfähig sein können. Die müssen auch Arbeitnehmer rekrutieren können. Dies scheint mir ein wesentlicher Bestandteil. Ich persönlich wäre noch der Meinung, man kann die E-Bikes und E-Fahrzeuge anschaffen im Zusammenhang oder im Konsens mit der Erhöhung der Parkplätze. Aber einfach nur Goodies ausschenken, damit der eine oder andere umsteigt, Goodies, die nur ein Dienstleister abwälzen kann in dem er z.B. die Steuern erhöht, das finde ich nicht gerecht, das sind nicht gleich lange Spiesse. Und darum muss ich zum Schluss das Ganze als solches als Unternehmer auch ablehnen.

Wortmeldungen aus dem Stadtrat:

René Huber, Stadtpräsident:

Der Stadtrat ist natürlich nicht erfreut über den Ablehnungsantrag der GRPK. Ich möchte nicht nochmals alles wiederholen, es ist eigentlich alles gesagt worden. Ich möchte nur nochmals das Gewicht auf Eines legen, vielleicht eine Stufe höher und nochmals den Verkehr betonen. Wir alle wissen, der Verkehr ist in Kloten und Umgebung wirklich ein Ärgernis, Rachel Grütter hat es etwas angetönt. Vor allem ein Ärgernis für das Gewerbe und die Wirtschaft. Das Gewerbe ist wirklich auf das Auto angewiesen, da sind wir uns alle einig. Man kann nicht zu den Kunden mit Malerkübeln, mit Eisen, mit Holzbalken, mit Montagekasten mit den ÖV, da braucht man das Auto. Und das Gewerbe soll das Auto auch gebrauchen können. Und das Gewerbe profitiert von jedem Auto, das von der Strasse weg geht. Und die Idee mit dem ZVV-Bonuspass angereichert durch die anderen Massnahmen, das ist einfach eine Massnahme, um Autos von der Strasse weg zu bringen. Das alleine fegt unsere Strassen nicht leer, das ist auch dem Stadtrat bewusst. Aber es ist ein Beitrag, ein Beitrag wie auch die Mineralölsteuer am Flughafen, in den Einkaufszentren, es ist ein Beitrag, wie die Beschränkung des Parkplatzangebots (das zum Teil – wir haben es heute beim Gestaltungsplan gehört – sogar von Privaten angedacht wird). Und all das zusammen ergibt hoffentlich eine Entlastung der Strassen, von der wir alle und vor allem das Gewerbe profitieren. Aus dieser Sicht hätte ich mir erhofft, man hätte dem zugestimmt. Ich bin mir aber bewusst, beziehungsweise der Stadtrat ist sich bewusst, es ist ein grosser Betrag. Ein Betrag um zu merken, wirkt dieses Instrument. Vielleicht hätte man – und das wäre meine Erwartung gewesen, aber vielleicht ist es dazu zu spät – das Instrument einführen sollen mit einer 35%-Verbilligung, um zumindest zu sehen, wie diese Mechanismen funktionieren. In dem Sinne wäre der Stadtrat froh gewesen um eine Befürwortung des Antrags wie er formuliert ist. Man hätte aber auch mit der zweitbesten Variante mit nur 35% leben können. Mit der kompletten Ablehnung ist eine Chance vertan, aber dies gilt es schlussendlich zu akzeptieren.

Abstimmung im Rat:

Die Vorlage wird mit 17 zu 12 Stimmen abgelehnt.

Beschluss:

1. Der Gemeinderat lehnt die Vorlage „Mobilitätskonzept in der Verwaltung“ ab.

6

Wahlbüro; Ersatzwahlen für den Rest der Amtsdauer 2014 - 18

Reto Schindler – Fabienne Kühnis, Grüne

Christoph Fischbach, IFK-Präsident:

Reto Schindler (Grüne) tritt aus dem Wahlbüro zurück. Die IFK schlägt auf Antrag der Grünen Fabienne Kühnis, Schaffhauserstrasse 89, 8302 Kloten, als seine Nachfolgerin im Wahlbüro vor.

Der Wahlvorschlag wird nicht vermehrt oder geändert.

Der Wahlvorschlag wird stillschweigend genehmigt.

Beschluss:

1. Als neues Mitglied des Wahlbüros für die restliche Amtsdauer 2014-18 wird Frau Fabienne Kühnis, Schaffhauserstrasse 89, 8302 Kloten gewählt.

Die Ratspräsidentin erteilt das Wort Mark Wisskirchen, Ressortvorstand Gesundheit + Ressourcen: Rebekka Schütz hat heute geschätzte 20 Kilogramm Zahlen hier in den Schluelfweg geschleppt und diese möchten wir euch gerne noch verteilen. Und zwar ist es so, dass die GRPK gestern durch mich über das Budget informiert worden ist. Die Medienmitteilung ist noch nicht fertig, diese wird morgen Vormittag entsprechend versendet werden. Wir möchten euch gerne den Voranschlag 2016 abgeben. Aber ich werde noch keine Stellungnahme an den Gemeinderat abgeben und auch nicht an die Presse. Dies würde vor der offiziellen Medienmitteilung einer internen Information entsprechen und ich bitte darum um Verständnis.

Es werden keine Einwände gegen die Sitzungsführung eingebracht. Die 11. Sitzung der 12. Legislaturperiode vom 6.10.2015 ist somit geschlossen.

Schluss der Sitzung: 19:00 Uhr

Geprüft und genehmigt:
Kloten,

GEMEINDERAT KLOTEN



Sigi Sommer
Präsidentin



Irina Bannwart
1. Vizepräsidentin



Walter Beer
2. Vizepräsident