



PROTOKOLL STADTRAT KLOTEN

20. Juni 2017 · Beschluss 130-2017

0.5.4 Parlamentarische Vorstösse

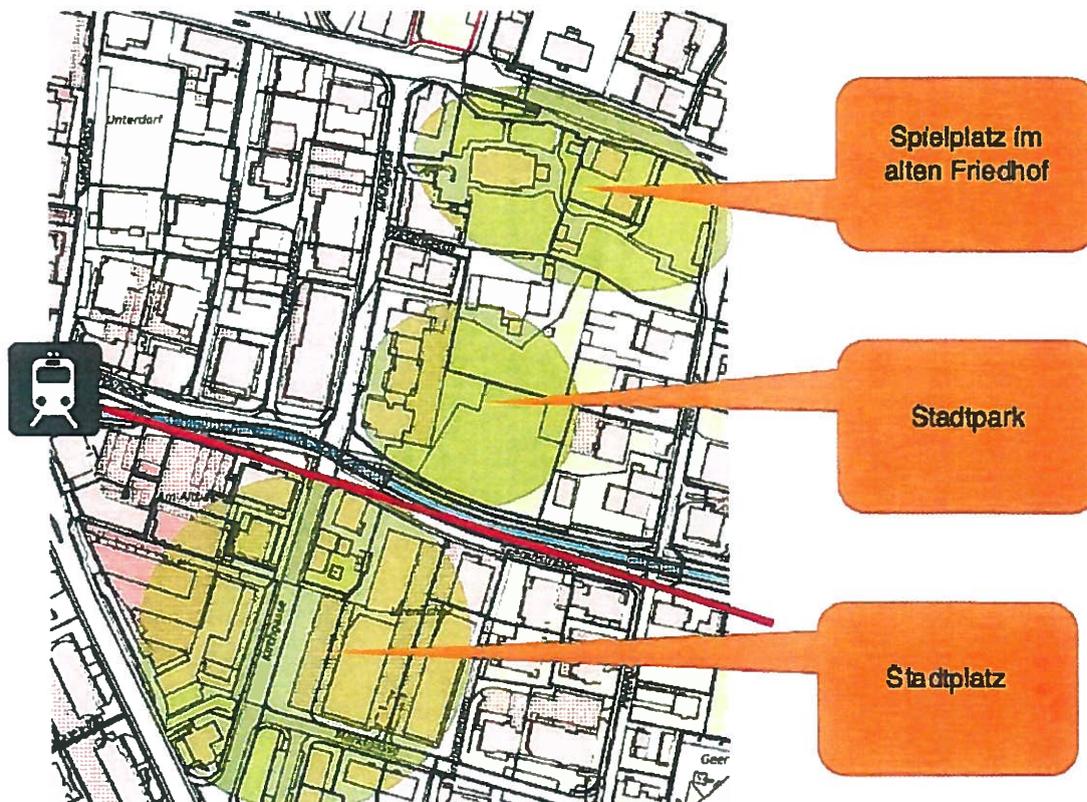
Interpellation; Heiri Brändli (EVP); Verkehrsfreies Zentrum Stadt Kloten; Beantwortung

Interpellationstext

Am 21. April 2017 reichten Heinrich Brändli und Tania Woodhatch folgende Interpellation ein:

An der letzten Gemeinderatssitzung wurden wir über diverse konzeptionellen, planerischen aber auch bereits baulichen Massnahmen informiert, welche im Zentrum der Stadt Kloten in den nächsten Jahren umgesetzt werden könnten. Im gleichen Gremium haben wir vor geraumer Zeit den öffentlichen Gestaltungsplan „am Stadtplatz“ verabschiedet. Alle Massnahmen haben grossen Einfluss auf das Stadtzentrum – ob nun rein gestalterisch, ob punkte Fussgängerströme oder ganz allgemein dem anfallenden Verkehr.

Alle Massnahmen haben allerdings auch gemeinsame Nenner: nämlich das Stadtzentrum um das heutige Stadthaus, dem Stadtplatz, Square, etc. attraktiver zu machen. Ob dies allerdings mit den heute bekannten Massnahmen genügt, erscheint uns zumindest fraglich.



Die diversen Ausbaumassnahmen mit zusätzlichen Wohnungen und Geschäfts-/Gewerbeflächen wird auch den Verkehr massiv zunehmen lassen. Ebenso wird die Verlängerung der Glattalbahn das Gesicht um das heutige Stadtzentrum massiv verändern.

Im weiteren hoffen wir nach wie vor, dass demnächst der Stadtpark realisiert werden kann. Ausgeschrieben wurde bereits das Baugesuch für einen Naturspielplatz im ehemaligen alten Friedhof durch die reformierte Kirche.

Eine Verbindung zwischen diesen Grünzonen ist zwar über den Umweg der Petergasse oder der Kirchgasse vorhanden, ebenso ist eine direktere Verbindung im Masterplan öffentlicher Raum vorgesehen. Letzteres wird aber kaum in nächster Zukunft realisiert werden können.

Wir stellen uns daher die Frage, ob nicht mittels einer möglichst weitgehenden verkehrsfreien Zone im Stadtzentrum die Attraktivität massiv gesteigert werden könnte. Natürlich ist uns dabei bewusst, dass die Zufahrt zu den diversen Tiefgaragen, die Anlieferung zu den Geschäften, aber auch das Ein-/Aussteigen für Passanten/Anwohner, etc auf geeignete Art und Weise gewährleistet werden muss. Wie das gelöst werden kann, dafür gibt es genügend gute Beispiele in anderen Schweizer Städten.



Wir fragen daher den Stadtrat:

1. Wie beurteilt der Stadtrat die verkehrliche Situation im Stadtzentrum nach der Realisation von Glattalbahnhof und der diversen Gestaltungsplänen?
2. Wie beurteilt der Stadtrat die geplante direkte Verbindung zwischen Stadtpark und Kirchenpark gemäss Masterplan öffentlicher Raum bzgl. seiner Realisierbarkeit?
3. Wie steht der Stadtrat einer möglichen Verkehrsberuhigung oder -befreiung von Teilen des Zentrums gegenüber und ist er bereit, parallel zur Realisation des Gestaltungsplan „am Stadtplatz“ sowie den geplanten Ausbaumassnahmen um den heutigen Migros auch solche Ideen aufzugreifen und zu verfolgen?

Beantwortung

Stadtentwicklungskonzept, Gesamtverkehrskonzept und Masterplan öffentliche Räume:

Die Entwicklung im Stadtzentrum gründet auf dem Stadtentwicklungskonzept, dem kommunalen Gesamtverkehrskonzept und dem Masterplan öffentliche Räume. Diese Planungsinstrumente werden inzwischen seit Jahren angewendet und helfen mit, dass sämtliche Massnahmen in unserem Stadtzentrum einem „roten Faden“ folgen. Zusammengefasst werden bei der Planung folgende Prämissen berücksichtigt:

- Erneuerung und Verdichtung im Zentrum, Glattalbahh als Rückgrat



Abbildung: Stadtentwicklungskonzept

Das Stadtentwicklungskonzept zeigt die dynamischen (rot, orange) und statischen (grau, braun) Gebiete. Das Zentrum soll dabei erneuert und stark verdichtet werden, um der Gastronomie, dem Gewerbe und dem Einzelhandel eine genügende Lebensbasis zu bieten. Auch soll dem grossen Bedürfnis nach zentralem Wohnraum nachgekommen werden. Die Rahmenbedingungen für die Verdichtung wurden mit der Bau- und Zonenordnung im Jahre 2012 und diversen Entwicklungskonzepten und darauf basierenden Gestaltungsplänen geschaffen. Die Entwicklung steht aber erst am Anfang und wird mindestens noch die nächsten zehn Jahre andauern müssen, um die gewünschte Wirkung zu entfalten.

Diese Entwicklung kann die dafür notwendige Qualität aber nur entfalten, wenn mit der Hochbautätigkeit auch der öffentliche Raum einer Erneuerung unterzogen wird. Dadurch kann erreicht werden, dass die immer dichteren und damit anspruchsvolleren Wohnverhältnisse einen Gegenpol erhalten. Dies kann mit der Aufwertung und Attraktivierung des öffentlichen Raumes erreicht werden. Zu diesem Themenkreis wird auch auf die Beantwortung des Postulates Fischbach, Zeitplan Stadtpark, verwiesen.



Abbildung: Mit dem verkehrsfreien Stadtplatz wurde eine erste Etappe umgesetzt

Als verkehrliches Rückgrat dieser Entwicklung fungiert die verlängerte Glattalbahn und verbesserte Langsamverkehrsbeziehungen. Mit der Glattalbahn wird der direkte und staufreie Anschluss an den Flughafen mit Flughafenbahnhof sichergestellt und ein hoher Modal-Split erreicht. Der kantonale Richtplan definiert, dass mindestens 50% des Mehrverkehrs in Entwicklungsgebieten durch den öffentlichen Verkehr abgewickelt werden müssen.

Mit dem Gesamtverkehrskonzept wurden Zielbilder für die unterschiedlichen Mobilitätsformen definiert.

Fussverkehr:

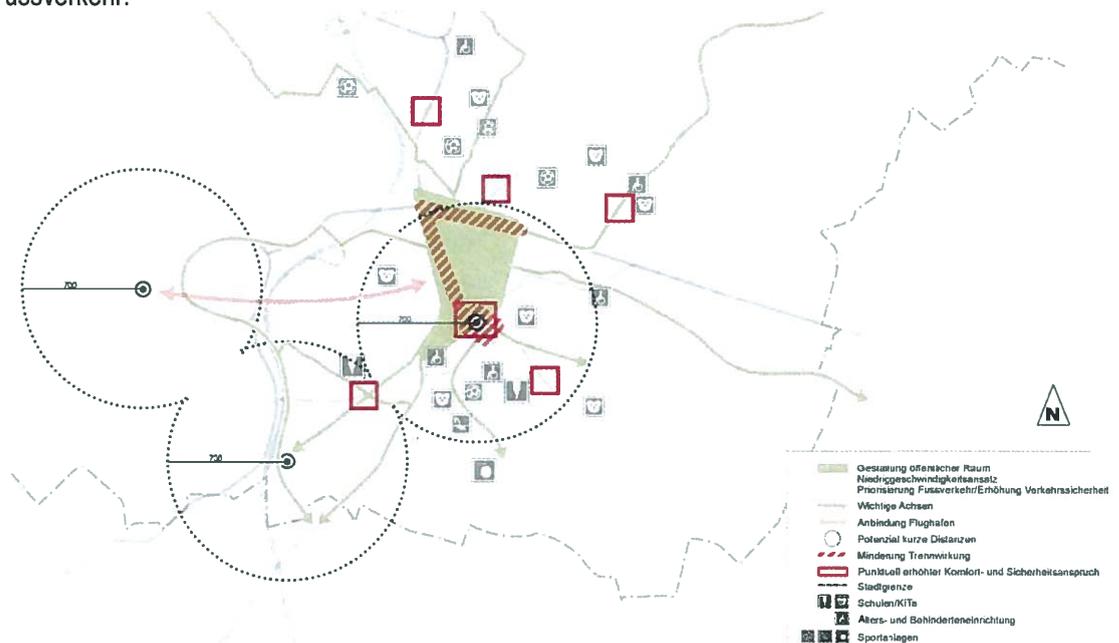


Abbildung: Das Zielbild Fussverkehr sieht für das Zentrum ein hochwertig gestalteter öffentlicher Raum mit einem Niedriggeschwindigkeitsansatz vor. Die Trennwirkung der Schaffhauser- und Dorfstrasse soll gemindert werden.

Veloverkehr:

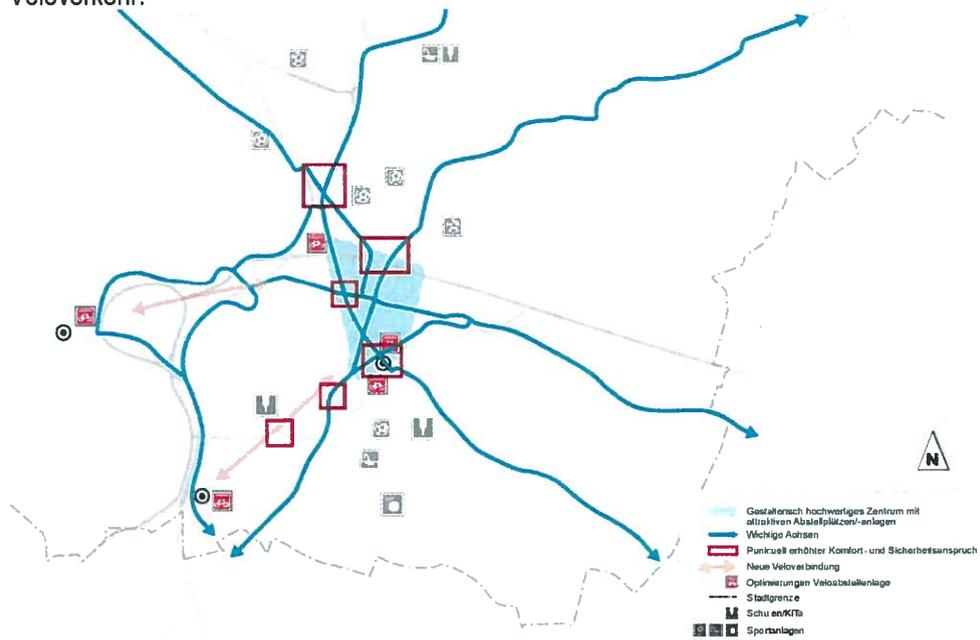


Abbildung: Das Zielbild Veloverkehr zeigt die wichtigsten Verbindungen und deren Komfort- und Sicherheitsanspruch

Öffentlicher Verkehr:

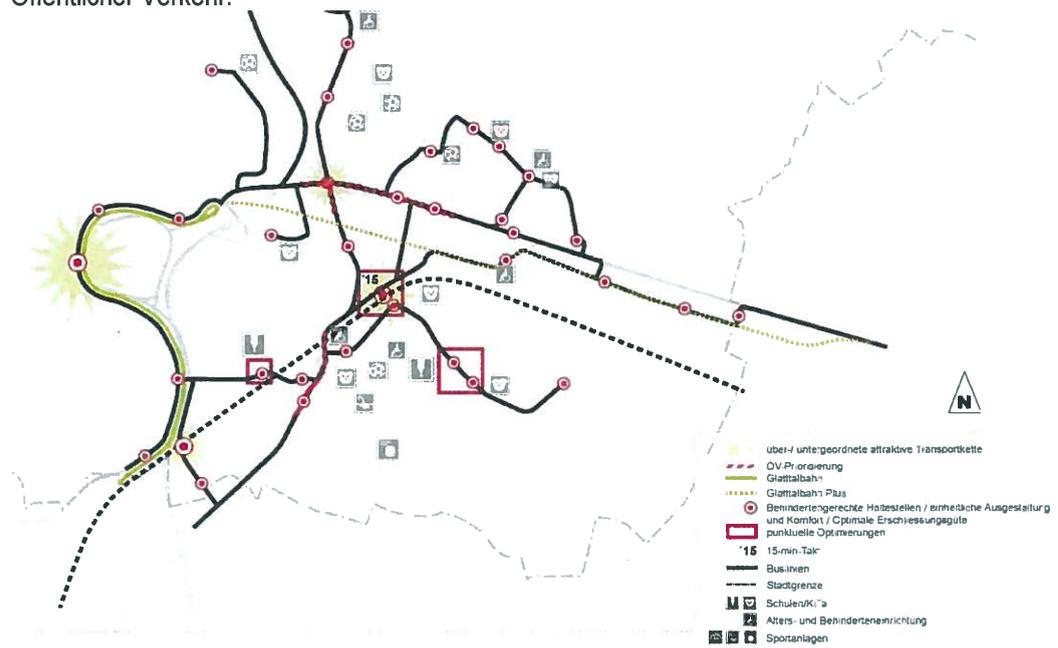


Abbildung: Das Zielbild öffentlicher Verkehr zeigt die Wichtigkeit der quer verlaufenden Glattalbahnachse

Motorisierter Individualverkehr (MIV):

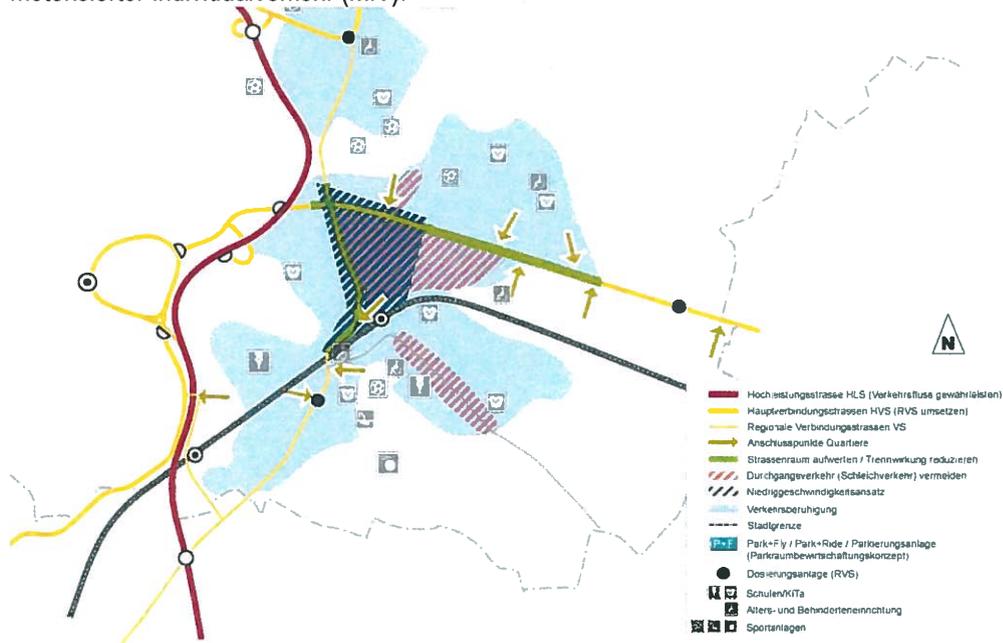


Abbildung: Das Zielbild für den MIV zeigt für das Zentrum ebenfalls den Niedriggeschwindigkeitsansatz und definiert das Ziel, dass Durchgangsverkehr vermieden werden soll.

Frage 1:

Die Bauarbeiten für die Glattalbahn sollen gemäss Richtplan und Agglomerationsprogramm bis spätestens 2023 aufgenommen werden, so dass die Glattalbahn voraussichtlich ab 2025 ihren Betrieb in Kloten aufnehmen kann. Aktuell wurden Planungen zur genauen Linienführung und zur Platzierung der Haltestellen aufgenommen. Dabei werden Diskussionen darüber zu führen sein, wie die Glattalbahn die Schaffhauserstrasse quert (Schrankensystem, Lichtsignalanlage?) und wie genau der Anschluss der Migros-Tiefgarage an die Bachstrasse gewährleistet wird. Weiter werden mit der Betreiberin der Glattalbahn Gespräche zu führen sein, in welchen Abschnitten ein Eigentrassée möglich und sinnvoll ist und wo ein Mischverkehrssystem zur Anwendung kommen kann. Hinzu kommt, dass erst im Frühjahr 2018 Klarheit darüber besteht, welche baulichen Massnahmen für den Hochwasserschutz am Altbach und Bedenseebach umgesetzt werden müssen. Bevor diese Parameter nicht bekannt sind, können auch die Auswirkungen der Glattalbahn auf den Verkehr im Zentrum nicht seriös aufgearbeitet und noch keine Lösungen aufgezeigt werden.

Wie aus den Zielbildern ersichtlich ist, wird im Stadtzentrum ein Langsamverkehrsansatz verfolgt. Dies bedeutet aber nicht zwingend, dass Temporeduktionen (z.B. Begegnungszone oder Tempo-30) eingeführt werden. Vielmehr liegt das Augenmerk darauf, dass die Strassen, Wege und öffentlichen Plätze so gestaltet werden, dass eine Koexistenz zwischen den verschiedenen Verkehrsarten entstehen kann. Je attraktiver die Infrastruktur für Fussgänger, Radfahrer und Benutzer des öffentlichen Verkehrs gestaltet wird, desto kleiner fallen die Einschränkungen und Auswirkungen auf das Verkehrsnetz des motorisierten Individualverkehrs (MIV) aus. Der MIV wird aber zweifellos auch in Zukunft eine wichtige Rolle im Stadtzentrum spielen, müssen doch die Parkgaragen der Migros, des Square und der zukünftigen Coop-Bebauung „Am Stadtplatz“ sowie viele Kurzzeitparkplätze vor den Geschäften und Restaurants erschlossen werden.

Frage 2:

Der Stadtrat erachtet die Verbindung zwischen Stadtpark und „Kirchendistrikt“ als wichtig. Die Verbindung muss sogar in einem grösseren Kontext verstanden werden, da sie eine attraktive und sehr direkte Achse zwischen Dorfstrasse und Bahnhof bilden soll. Dafür wurden in den bisherigen Verfahren die notwendigen Verbindungspunkte gesichert (GP Lirenächerweg, GP Am Stadtplatz). Da ein Teil der Verbindung über privates Eigentum führt, ist die zeitliche Machbarkeit aber auch von Drittpersonen abhängig.

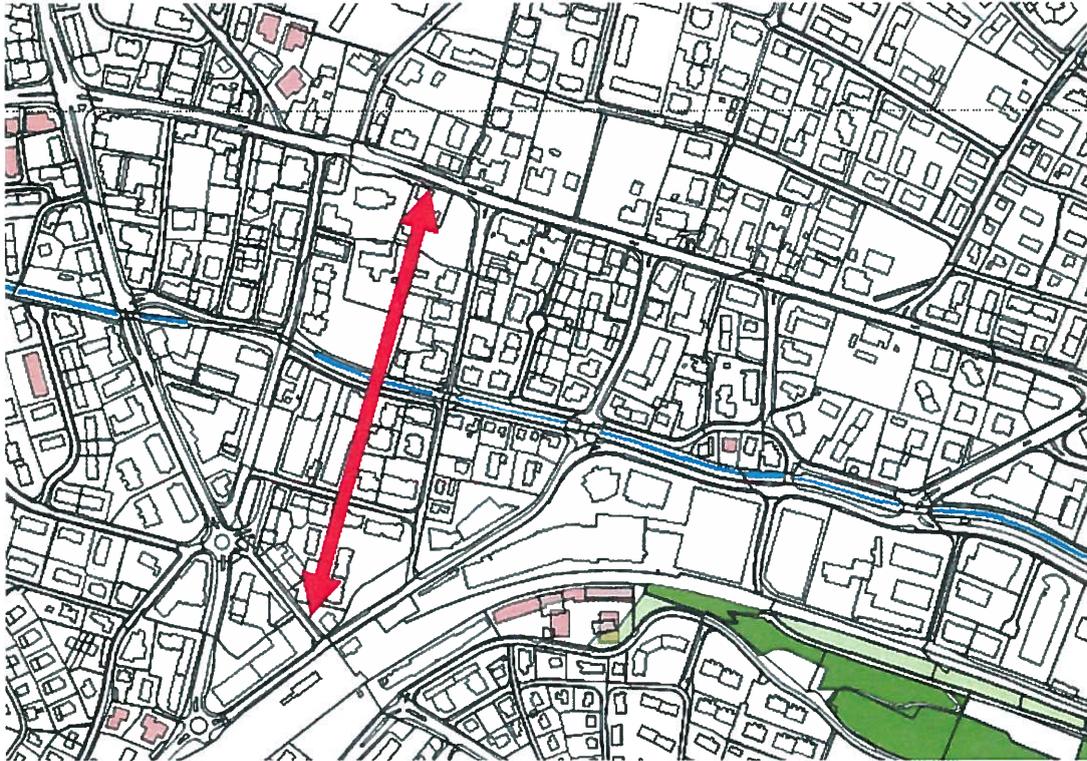


Abbildung: Die direkte Verbindung zwischen Bahnhof und Dorfstrasse ist attraktiv.

Frage 3:

Wie erwähnt, verfolgt der Stadtrat im Stadtzentrum bereits einen Niedriggeschwindigkeitsansatz. Davon zeugen der bereits umgesetzte verkehrsfreie Stadtplatz sowie das Betriebs- und Gestaltungskonzept der Schaffhauserstrasse und der Kirchgasse. Entscheidend für das Verkehrsregime muss aber schlussendlich die Maxime sein, welche Massnahme für das Klotener Stadtzentrum die beste Wirkung erzielt. Der Stadtrat hat sich zum Ziel gesetzt, ein kleines, aber attraktives Stadtzentrum zu gestalten, welches von der Bevölkerung und dem Gewerbe auch als solches wahr- und angenommen wird.

Unter diesem Aspekt erachtet der Stadtrat ein vollständig verkehrsfreies Zentrum aufgrund der zu niedrigen Fussgängerfrequenzen als unrealistisch. Vielmehr ist der Koexistenz der unterschiedlichen Verkehrsträger und -bedürfnisse Rechnung zu tragen. Sobald die Parameter der Glattalbahn und des Hochwasserschutzes bekannt sind, wird der Stadtrat seine bisherigen Überlegungen diesen Rahmenbedingungen anpassen und entsprechende Konzepte präsentieren können.

Mitteilungen an:

- Heinrich Brändli, Hårdlenstrasse 19, 8302 Kloten
- Sekretariat Gemeinderat
- Ressortvorsteherin Sicherheit
- Ressortvorsteher Raum + Umwelt
- BL L+S

Für Rückfragen ist zuständig: Marc Osterwalder, Leiter Bereich Lebensraum + Sicherheit, Tel. 044/815 12 33,
marc.osterwalder@kloten.ch

STADTRAT KLOTEN



René Huber
Präsident



Thomas Peter
Verwaltungsdirektor

Versandt: 21. Juni 2017