



PROTOKOLL GEMEINDERAT KLOTEN

11.05.2021 Beschluss Nr. 91-2021 Interpellation 7745; Sabrina Manhart, SVP; Öffnung Quartierstrasse;
Beantwortung / Stellungnahme
0.5.4 Parlamentarische Vorstösse

Interpellation; Sabrina Manhart, SVP; Öffnung Quartierstrasse; Beantwortung / Stellungnahme

Sabrina Manhart und Mitunterzeichnende haben am 2. Februar 2021 die Interpellation 7745; "Öffnung Quartierstrasse", mit folgendem Inhalt eingereicht

Das Verkehrsaufkommen in Kloten ist in den letzten Jahren gestiegen. Unsere Hauptachse am Wilden Mann ist stark belastet. Es ist nur noch eine Frage der Zeit, wann unser Strassennetz nicht mehr ausreichen wird. Besonders seit vermehrter Schliessung des Eigentals und dem Ausbau der Autobahn am Brüttisellerkreuz, welche öfters zu Stau führte, ist eine vermehrte Befahrung der Gerlisbergstrasse spürbar. Mit dem Schulhaus ist dies eine sensible Wegstrecke. Der Strassenabschnitt vor dem Schulhaus ist immer wieder auch durch Elterntaxis belastet, die ihre Kinder abholen. Auch unser Weiler Gerlisberg ist von diesem Verkehrsaufkommen mehr betroffen. Mit der Tempolimite vom 30 km/h und dem vermehrten Aufstellen des Radargerätes, versucht die Stadt Kloten diesen beiden Strecken mehr Sicherheit zu geben. Jedoch vermuten wir, dass durch den zusätzlichen Wohnraum, welcher an der Ackerstrasse, Im Gässli und Haldenstrasse/Geissberstrasse entsteht, zusätzliches Verkehrsaufkommen entsteht.

Wir bitten den Stadtrat um Klärung der folgenden Fragen:

- *Wie sieht dies der Stadtrat?*
- *Was wird bezüglich erhöhtem Verkehrsaufkommen in Kloten gemacht? Speziell an der Gerlisbergstrasse?*
- *Wie können wir unseren Anwohnern in den genannten Quartieren die Heimreise erleichtern? So dass sie nicht im Stau stehen müssen?*
- *Wie können wir den Schleichverkehr über Gerlisberg eindämmen?*
- *Wie steht der Stadtrat zu einer Öffnung der Geissbergstrasse für Anwohner?*
- *Kann beim Schulhaus Dorf/Feld ein Halteverbot eingeführt werden?*
- *Wie steht der Stadtrat zu einer Ein- und Zufahrt bei "Im Gässli" auf die Dorfstrasse für Anwohner?*

Verkehr in Kloten

Das Verkehrsaufkommen in Kloten wird durch verschiedene Faktoren beeinflusst. Der Ort mit der grössten Anziehungskraft ist dabei der Flughafen, der aufgrund seiner nahezu 30'000 Arbeitsplätze, der ÖV-Verkehrsdrehscheiben-Funktion und einem grossen Shopping-/Freizeit-Komplex sehr viel Verkehr verursacht. Dies zeigt sich zum Beispiel in der Pendlerstatistik, welche ausweist, dass mehr Arbeitsnehmende nach Kloten zu- als wegendeln.

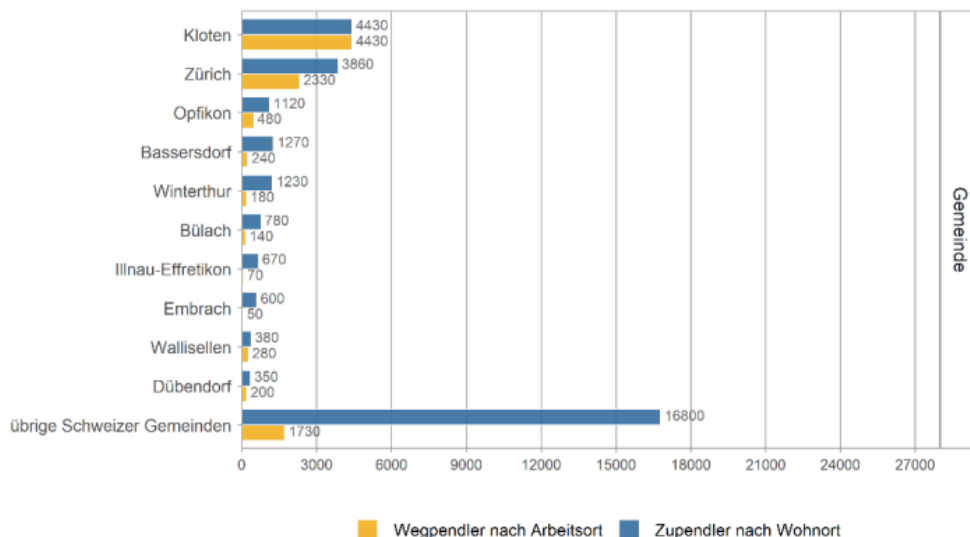


Abbildung 1: Pendlerstatistik 2014, Monitoring Stadt Kloten, EBP 12.11.2020

Weiter tragen selbstverständlich auch die (zumindest vor Corona) steigenden Flugpassagier-Zahlen zum Verkehrsaufkommen auf den Strassen bei. Im 2019 benutzten über 22 Millionen Lokal-Passagiere den Flughafen Zürich-Kloten. Der gesamte Modal-Split betrug 2019 56% Individualverkehr und 44% öffentlicher Verkehr, was zwar einen sehr guten Wert darstellt, aber dennoch das Verkehrssystem belastet.

Zusätzlicher Verkehr wird zudem auch durch das starke Wachstum der letzten Jahre in den umliegenden Gemeinden ausgelöst. Das nachstehende Diagramm zeigt das Bevölkerungswachstum der wichtigsten Zupendlergemeinden (vgl. Abbildung 1) in den letzten fünf Jahre.

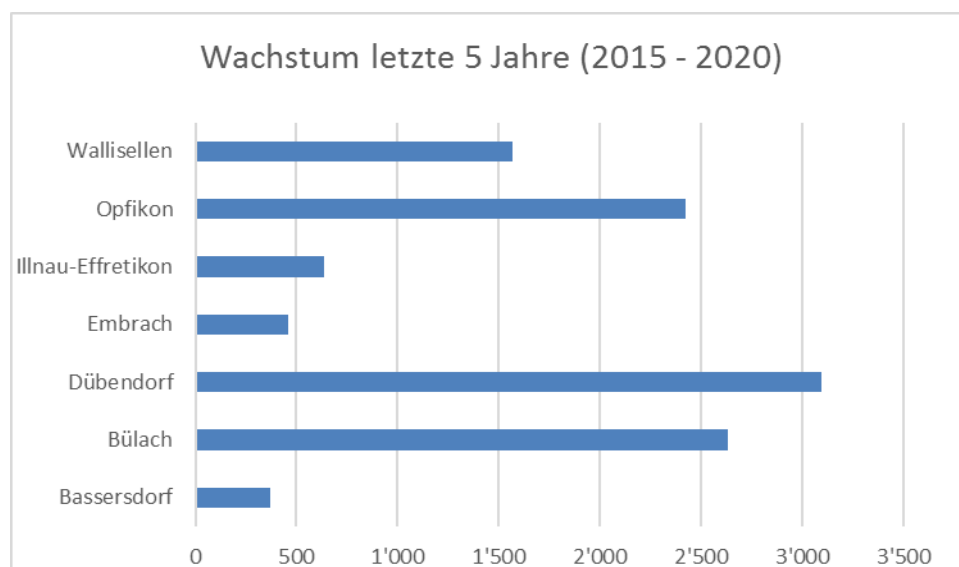


Abbildung 2: Wachstum 2015 – 2020 der wichtigsten Zupendlergemeinden (ohne Kernstädte Zürich und Winterthur); Quelle: Statistisches Amt Zürich

All dies zeigt sich in einem steigenden Verkehrsaufkommen. So verkehrten auf der Dorfstrasse 2016 im Durchschnitt 20'600 Fahrzeuge pro Tag, 2011 betrug der durchschnittliche tägliche Verkehr noch 18'900 Fahrzeuge. Bis 2030 wird der Verkehr voraussichtlich auf über 24'000 ansteigen. Diese Zahlen zeigen eindrücklich, wie sich die Mobilität in den letzten Jahren entwickelt hat.

Verkehrssysteme sind sehr komplex und beeinflussen sich gegenseitig. Die Verkehrssysteme sind in den Sach- und Richtplänen der verschiedenen Stufen (Bund – Kanton – Region – Gemeinde) abgebildet. Diejenigen Strassen, welche im regionalen und kantonalen Richtplan bezeichnet sind, gelten als "Kantonsstrassen". Sie dienen dem übergeordneten Verkehr und die Zuständigkeit liegt deshalb bei den kantonalen Stellen (Amt für Mobilität und Tiefbauamt des Kantons Zürich). Die direkte Erschliessung einer Bauparzelle über eine Kantonsstrasse ist grundsätzlich nicht zulässig, sondern muss rückwärtig erfolgen, um den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit möglichst nicht negativ zu beeinflussen (vgl. auch nachstehend Ziffer 1).

In den kommunalen Richtplänen werden die Bedeutung und Aufgaben der Kommunalstrassen weiter unterteilt. So werden "Sammelstrassen" und "Erschliessungsstrassen" unterschieden. Die Sammelstrassen stellen dabei die Verbindung zwischen den einzelnen Quartieren, die Groberschliessung der Quartiere und die Erschliessung zu den öffentlichen Nutzungen sicher. Sie kanalisieren den Verkehr aus dem Siedlungsgebiet und leiten ihn auf die Kantonsstrassen. Die Erschliessungsstrassen dienen hingegen der Erschliessung der Quartiere und münden oftmals zunächst in eine Sammelstrasse.

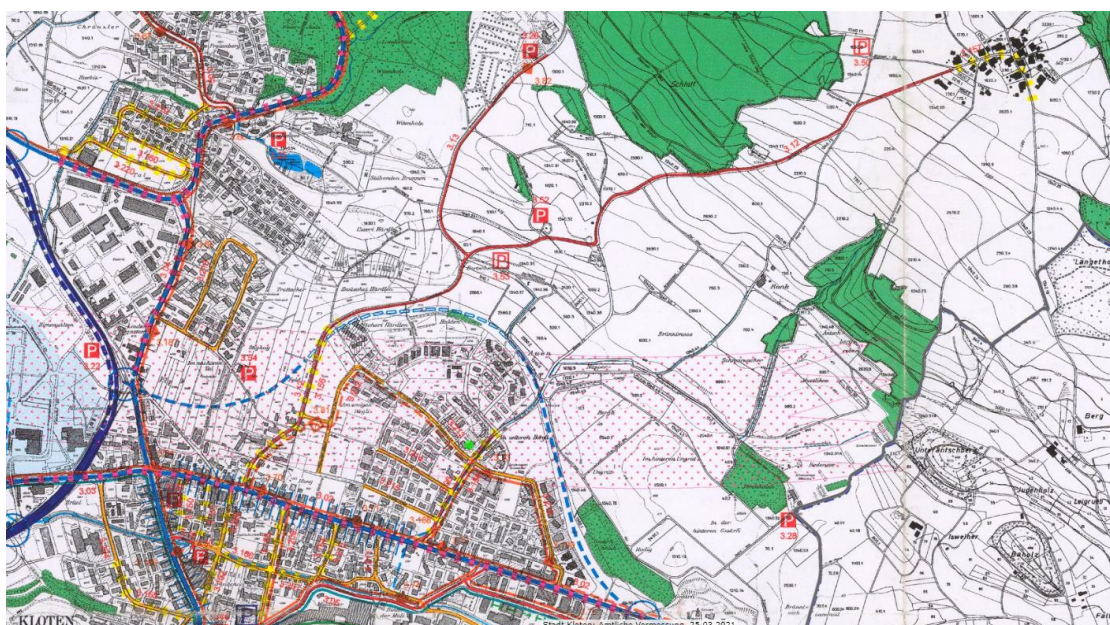


Abbildung 3: Verkehrsrichtplan Stadt Kloten: Die roten Strassenzüge sind Sammelstrassen (z.B. Gerlisbergstrasse), die gelben Strassenzüge sind Erschliessungsstrassen. Die blauen Strassen sind übergeordnete Kantonsstrassen.

Beantwortung

Im Zusammenhang mit der Umsetzung der Überbauung "Arrivo-Kloten" (Privater Gestaltungsplan "Im Gässli", genehmigt vom Gemeinderat am 30. Oktober 2018) liess die Stadt Kloten eine Erschliessungsstudie für das nachstehend abgebildete Gebiet erstellen. Dabei wurde untersucht, wie sich die vorgesehene Quartierentwicklung auf das Verkehrssystem auswirkt und ob es im Vergleich zum heutigen Verkehrsregime bessere Lösungen geben würde. Ein Grossteil der nachfolgenden Antworten stützt sich deshalb auf die Studie der ewp AG vom 14. Januar 2020.

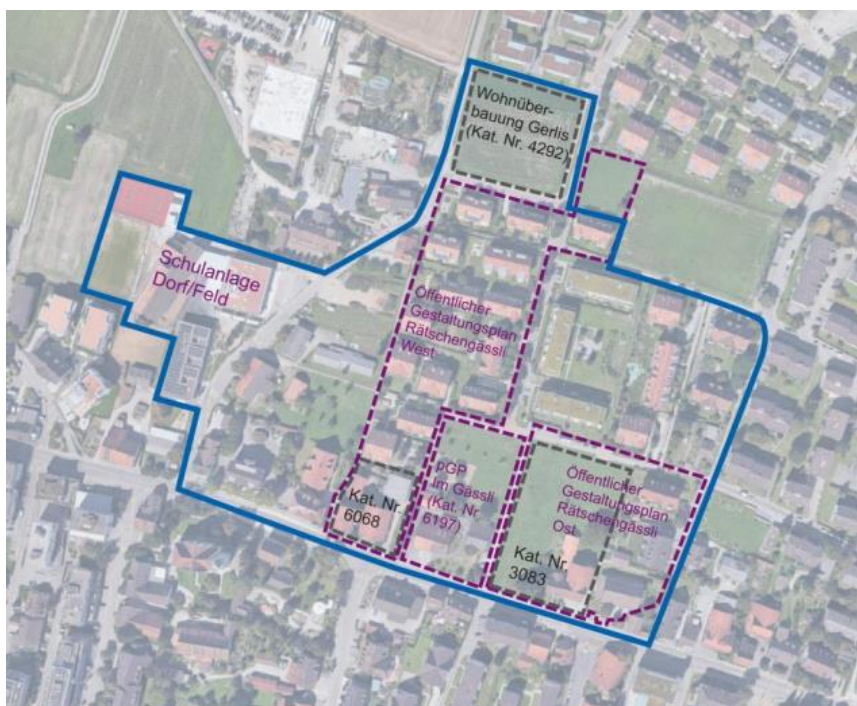


Abbildung 4: Studienperimeter der Untersuchungen ewp AG, 14. Januar 2020

Die Interpellation betrifft vielfältige Themen, weshalb sich der Stadtrat erlaubt hat, diese thematisch in drei Antwortblöcke (Themenkreise "Gesamtverkehr und Gerlisbergstrasse", "Weiler Gerlisberg" und "Halteverbot Dorf/Feld") zusammenzufassen, damit die Antworten möglichst gut verständlich sind.

1. Themenkreis Gesamtverkehr und Entlastung Gerlisbergstrasse

Wie sieht dies der Stadtrat? Was wird bezüglich erhöhtem Verkehrsaufkommen in Kloten gemacht? Speziell an der Gerlisbergstrasse? Wie können wir unseren Anwohnern in den genannten Quartieren die Heimreise erleichtern? So dass sie nicht im Stau stehen müssen? Wie steht der Stadtrat zu einer Öffnung der Geissbergstrasse für Anwohner? Wie steht der Stadtrat zu einer Ein- und Zufahrt bei "Im Gässli" auf die Dorfstrasse für Anwohner?

Dass der lokale bzw. regionale Verkehr durch die vorstehend skizzierte Entwicklung mit einem attraktiven Arbeitsplatzgebiet und Flughafen im Sinne einer multifunktionalen Nutzung zugenommen hat und vermutlich auch in Zukunft zunehmen wird, ist nachvollziehbar und hängt schlussendlich nicht oder nur in einem sehr kleinen Mass von kleineren lokalen Entwicklungen oder gar mit der temporären Sperrung des Eigentals zusammen, wie in der Interpellation angemerkt wird. Das Verkehrsproblem wird vielmehr durch Entwicklungen ausserhalb von Kloten, aber auch durch gesellschaftliche Entwicklungen (Mobilitätsansprüche), verschärft. Daraus folgt auch, dass das Problem schlicht nicht durch die Stadt Kloten alleine gelöst werden kann.

Als einzig grössere Individualverkehr-Infrastrukturprojekte im Raum Kloten sind lediglich der Sechsspurausbau der A51 und die Glattalautobahn (Entlastung der A1; Tunnel von Baltenswil bis Zürich-Seebach) in den nächsten Jahren geplant. Beide Projekte dürften aber realistischweise nicht in den nächsten 20 Jahren umgesetzt werden. Daraus folgt, dass die Stadt Kloten und die Region in den nächsten Jahrzehnten mit den bestehenden Verkehrskapazitäten auskommen müssen. Dies wird nur möglich sein, wenn sich das Verkehrsverhalten aller – auch der Klotenerinnen und Klotener – verändert und neue Regeln (z.B. Verschärfung Parkplatzverordnung) und wenn möglich Anreize (Mobilitätskonzepte) bei neuen Überbauungen geschaffen werden. Dies wird insbesondere bei Gestaltungsplanverfahren in der Stadt Kloten bereits praktiziert, indem weniger Parkplätze als nach Parkplatzverordnung erlaubt, zugelassen werden.

Um solche Entwicklungen zu unterstützen, setzt der Stadtrat auf ein städtisches Verkehrssystem mit guten ÖV-Verbindungen (15'-Takt S7 mit Anpassung Ortsbussystem sowie Glattalbahn-Verlängerung) und einer Velohauptverbindung als neue "Veloautobahn" zum Arbeitsplatzgebiet Flughafen (vgl. www.glattalbahn.ch). Der Stadtrat verfolgt damit das Ziel, dass die Verkehrskapazitäten möglichst denjenigen zugutekommen, welche auf den Individualverkehr angewiesen sind (z.B. Gewerbebetriebe).

Eine weitere Möglichkeit ist die Steuerung des Verkehrs. Damit kann zumindest beeinflusst werden, wo sich der Stau bilden soll. Damit kann zwar das Verkehrsaufkommen nur untergeordnet beeinflusst werden, immerhin ermöglichen solche Konzepte aber, den öffentlichen Verkehr zu verflüssigen. Wichtig ist dem Stadtrat in diesem Zusammenhang, dass die Wohngebiete möglichst von Durchgangsverkehr verschont bleiben. Dafür wurden und werden attraktive Schleichrouten möglichst unterbunden und in Wohnquartieren im Zusammenhang mit Sanierungsarbeiten Tempo-30 eingeführt.

Im 2019, also noch vor den Einwirkungen der Pandemie, wurden in der Morgenspitzenstunde an der Gerlisbergstrasse Verkehrszählungen durchgeführt. Die Verkehrsfrequenzen der Fahrzeuge und Fussgänger können der Abbildung 5 entnommen werden.



Abbildung 5: Verkehrssituation 2019 (Messungen fanden am 12.09.2019 und am 17.09.2019 statt); Verkehrszahlen in der Spitzenstunde am Morgen.

Zugleich wurden auch die Geschwindigkeiten gemessen. In der Morgenspitzenstunde fahren rund 85% aller Fahrzeuge ("V85") vor der Schulanlage Feld langsamer als 28 km/h, was ein sehr tiefer Wert für eine Tempo-30-Zone ist. Die Bundesverordnung verlangt, dass der "V85" in einer Tempo-30-Zone nicht höher als 35 km/h sein sollte.

Die Belastungen auf der Gerlisbergstrasse sind für eine kommunale Sammelstrasse nicht aussergewöhnlich, dies auch im Vergleich mit anderen Sammelstrassen in Kloten. Bei der Dietiker- und Wertstrasse betragen die durchschnittlichen Verkehrswerte zwischen 4'000 und 5'000 Fahrzeuge pro Tag. Auf der Gerlisbergstrasse betragen die täglichen Verkehrswerte zwischen 3'000 und 4'000 Fahrzeuge. Insofern muss festgehalten werden, dass die Gerlisbergstrasse für eine solche Verkehrsbelastung ausgebaut und aufgrund der Richtplanung auch ausgelegt ist.

Dies im Gegensatz zur Geissberg-, Acker- und Hårdlenstrasse, bei welchen es sich um Erschliessungsstrassen handelt, welche nicht für die Funktion "Durchleiten" (wie "Sammelstrassen") erstellt wurden. Eine Öffnung des Quartiers für den Durchgangsverkehr wäre deshalb nur mit immensen baulichen Massnahmen möglich, weil die Strassen entsprechend ausgebaut und bauliche Hindernisse entfernt werden müssten. Eine Umleitung des Verkehrs von einer Durchgangsstrasse in ein Wohnquartier würde auch den Grundsätzen der Umweltschutzgesetzgebung widersprechen, weil dadurch viel mehr Personen betroffen wären, als bei der heutigen peripheren Routenführung.

Eine Öffnung "nur" für Bewohner*innen ist rechtlich nicht bewilligungsfähig, weil das betroffene Gebiet viel zu gross ist, um es mit einem Fahrverbot mit Zubringerdienst zu versehen. Ein solches Regime wäre schlicht nicht durchsetzbar und würde dazu führen, dass faktisch jeder Verkehrsteilnehmer durch das Quartier fahren könnte.

Auch der Schaffung einer neuen Verbindung "Im Gässli" steht der Stadtrat kritisch gegenüber. § 240 Abs. 3 Planungs- und Baugesetz (PBG) bestimmt, dass Erschliessungen im Grundsatz rückwärtig zu erfolgen haben. Der Stadtrat geht davon aus, dass eine direkte Erschliessung vom Rätchengässli an die Dorfstrasse (Kantonsstrasse) nicht genehmigungsfähig wäre, weil das heutige Strassensystem gut ausgebaut ist und funktioniert. Der Vorteil einer neuen Verbindung würde zwar darin bestehen, dass ein Teil des Verkehrs aus dem Quartier nicht mehr über die Acker- und Gerlisbergstrasse verkehren würde. Hingegen würden auch Tür und Tor für Umfahrvverkehr geöffnet, weil auch hier keine exklusive Anwohner*innen-Zufahrt zulässig wäre. Aufgrund dieser Ausgangslage erachtet es der Stadtrat als nicht sinnvoll, eine zusätzliche Verbindung "Im Gässli" zu schaffen.

2. *Themenkreis Weiler Gerlisberg*

Wie können wir den Schleichverkehr über Gerlisberg eindämmen?

Der Verkehr über den Weiler Gerlisberg kann nur nachhaltig eingedämmt werden, wenn die Verbindung zwischen der Eigentalsstrasse und Gerlisberg (Birchwilerstrasse) aufgehoben würde. Dies wurde bereits im Rahmen des Gesamtverkehrskonzeptes Kloten (2013) diskutiert, aber wieder verworfen.

Begründet wurde dies insbesondere damit, dass der Weiler Obholz nicht mehr über Klotener Gemeindegebiet erschlossen wäre und auch die in Gerlisberg Wohnenden den Umweg über das Klotener Zentrum auf sich nehmen müssten, wenn Sie in Richtung Winterthur fahren möchten. Zudem haben sich die angrenzenden Gemeinden Nürensdorf und Bassersdorf gegen eine Schliessung ausgesprochen.

Als Folge des Gesamtverkehrskonzeptes wurde in Gerlisberg immerhin eine Tempe-30 eingeführt, welche den Durchfahrtswiderstand etwas erhöht hat. Im Zusammenhang mit der Erstellung eines Trottoirs werden in den nächsten Jahren zudem weitere bauliche Massnahmen geprüft.

3. *Kann beim Schulhaus Dorf/Feld ein Halteverbot eingeführt werden?*

Die Missstände auf den Strassen vor den Schulhäusern beschäftigt die Stadt und die Schule Kloten seit längerer Zeit. Bereits 2007 wurde auf Klotener Initiative im Kantonsrat ein Postulat über Halteverbote bei Schulhäusern eingereicht. Der Regierungsrat beantwortete das Postulat insofern, dass die Gemeinden auf Präventionsmassnahmen setzen müssten, weil den Eltern lediglich Empfehlungen zur Bewältigung des Schulweges ihrer Kinder abgegeben werden könnten. Die Installation eines dauernden Halteverbotes sei nur als letzte Massnahme denkbar, wenn alle anderen Möglichkeiten zu keinem Ergebnis geführt hätten.

Die Stadt Kloten verschickt seit Jahren Briefe an die Eltern, klärt mit Plakaten auf, hat die Kontrollen erhöht und letztendlich auch ein temporäres Halteverbot an der Gerlisbergstrasse getestet. Die Erfahrungen sind durchzogen und nicht befriedigend.

Aufgrund dieser Ausgangslage genehmigte der Stadtrat an seiner Sitzung vom 6. April 2021 einen erneuten Antrag an die Kantonspolizei, mit welchem ein permanentes Halteverbot beim Schulhaus Hinterwiden beantragt wird.

Mit diesem Antrag sollen die signalisationstechnischen Möglichkeiten bei der Kantonspolizei abgeklärt werden. Wenn der Antrag und die Testphase erfolgreich verlaufen, werden ähnliche Massnahmen auch bei den anderen Schulanlagen geprüft und beantragt werden können.

Antrag Stadtrat:

Der Stadtrat beantragt dem Gemeinderat folgenden Beschluss:

1. Die Antwort des Stadtrats betreffend Interpellation; Sabrina Manhart, SVP; Öffnung Quartierstrasse wird zur Kenntnis genommen und die Interpellation gilt als erledigt.

Beschluss:

1. Die Antwort des Stadtrats betreffend Interpellation; Sabrina Manhart, SVP; Öffnung Quartierstrasse wird zur Kenntnis genommen und die Interpellation gilt als erledigt.

Mitteilung an:

- Sabrina Mannhart, SVP
- Gemeinderat
- Stadtrat
- Ressortvorstand Sicherheit
- Ressortvorstand Raum + Umwelt
- Bereichsleiter Lebensraum

Versandt: 11. Mai 2021

Für getreuen Auszug:


Jacqueline Tanner
Ratssekretärin