



## PROTOKOLL STADTRAT KLOTEN

05. November 2013: Beschluss 162-2013

B3.3 Gemeinderat // B3.3.4 Parlamentarische Vorstösse generell sas

**Peter Nabholz (FDP); Interpellation Parkplatzproblematik im Zentrum Kloten; Beantwortung**

### 1. Interpellation

Am 17. September 2013 reichte Gemeinderat Peter Nabholz eine Interpellation betreffend „Parkplatzproblematik im Zentrum Kloten“ ein:

Die kürzlich vom Gemeinderat beschlossene Bau- und Zonenordnung hat zum Ziel, deutlich mehr Steuersubstrat – gerade auch im Zentrum von Kloten – anzuziehen.

Es fällt auf, dass sich die Anzahl der Parkplätze bei kürzlich erlassenen Gestaltungsplänen im Zentrumsgebiet stets am unteren Limit des Parkplatzreglements bewegt.

Mit der möglichen Ausführung der weiteren Zentrumsplanung werden bestehende oberirdische Parkplätze aufgelöst und in absehbar tieferer Anzahl ersetzt (z.B. Wegfall Parkplatz Stadthauspassage und Parkplätze beim Café Fleischli). Die weitere Verdichtung der Bahnhofstrasse, bei der ein grosses Detailhandelsunternehmen Interesse zeigt, wird durch die Ankernutzung zu steigenden Besucher- und Verkehrsfrequenzen führen.

Aufgrund der geplanten Linienführung der Glattalbahn durch das Zentrum und der Aufwertung des Altbaches als Freiraum, Fuss- und Radverkehrsachse sind weitere Parkplätze gefährdet.

Im Zusammenhang mit obigen Sachverhalten bitte ich den Stadtrat um Beantwortung folgender Fragen:

- A. Wie stellt sich der Stadtrat zum Argument, dass alleine schon der verminderte Suchverkehr und die bessere Lufthygiene keine Einschränkungen für den Bau von neuen Parkplätzen rechtfertigen sollten?
- B. Wie viele Parkplätze (öffentliche und private) befinden sich aktuell im zentrumsnahen Gebiet (gem. PP-Reglement, Seite 8, Legende I)?
- C. Wie teilen sich diese Parkplätze im Mix auf für die Anwohner, für andere Dauermieter (z.B. Personal, Pendler), für die Kunden von Gewerbetreibenden und Dienstleistungsanbietern sowie für weiteres Publikum (z.B. Besucher von Veranstaltungen) auf?
- D. Wie stark sind diese Kunden- und Publikumsparkplätze während der Öffnungszeiten durchschnittlich ausgelastet:
  - a. unter der Woche von 08.00 – 20.00 Uhr;
  - b. an Samstagen von 08.00 – 18.00 Uhr;
  - c. während einer Veranstaltung in der Kolping-Arena;
  - d. ausserhalb dieser Spitzenzeiten?
- E. Wie beurteilt der Stadtrat das quantitative Parkplatzangebot sowie die Frage eines möglichen Parkplatzmangels im Kontext mit dem Auslastungsgrad aus Frage D während der Öffnungszeiten

bzw. während einer Veranstaltung in der Kolping-Arena?

- F. Wird das Parkhaus Stadthauspassage zukünftig auch nach 22.00 Uhr geöffnet sein?
- G. Sieht der Stadtrat aufgrund der Komplexität der Parkplatzsituation in ganz Kloten (Zentrum und Südseite Bahnhof [in Auftrag gegebener Masterplan Verkehrskonzept per 8.8.2013]) und durch Anwendung des Fahrtenmodells die Eignungskriterien als gegeben an (gem. PP-Reglement, Art. 12 und 13), ein neues Grossangebot von Parkplätzen, z.B. ein Parkhaus, zu schaffen?
- H. Können die Ersatzabgaben und der Parkplatzfonds von total CHF 426'000.00 in der Rechnung der Stadt Kloten als Beitrag für zukünftige Investitionen in diesem Bereich benützt werden?
- I. Wie viele öffentliche Parkplätze würden sich nach der Umsetzung des aktuell geplanten Projektes „Stadtplatz Nord“ und „Stadtpark, Etappe 1“ sowie unter Einbezug der mutmasslichen Linienführung der Glattalbahn im zentrum-nahen Gebiet (gleicher Perimeter wie in Frage B) befinden?

Gerade im zentrumsnahen Gebiet sollte die Parkplatzproblematik einer geeigneten, nachhaltigen Lösung zugeführt werden, um einen echten Mehrwert für die Kunden von Gewerbetreibenden und Dienstleistungsanbietern, für die Anwohner und für die Besucher von Veranstaltungen zu generieren. Ein bedürfnisgerechtes Parkplatzangebot minimiert nicht zuletzt auch den Suchverkehr und hilft die damit einhergehende Schadstoffemission einzudämmen.

## 2. Rahmenbedingungen der Beantwortung

Die nachfolgenden Antworten stützen sich auf folgende Erlasse und Rahmenbedingungen ab:

- Bau- und Zonenordnung, vom Gemeinderat am 6. Dezember 2012 festgesetzt;
- Parkplatzreglement der Stadt Kloten vom 1. Oktober 2010, festgesetzt am 2. Oktober 2007;
- Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen der Baudirektion Kanton Zürich;
- Masterplan „Öffentliche Räume“ vom 16. Mai 2013;
- Verordnung über das unbeschränkte Parkieren in Blauen Zonen (Parkkartenverordnung) vom 6. Dezember 2013.

## 3. Beantwortung

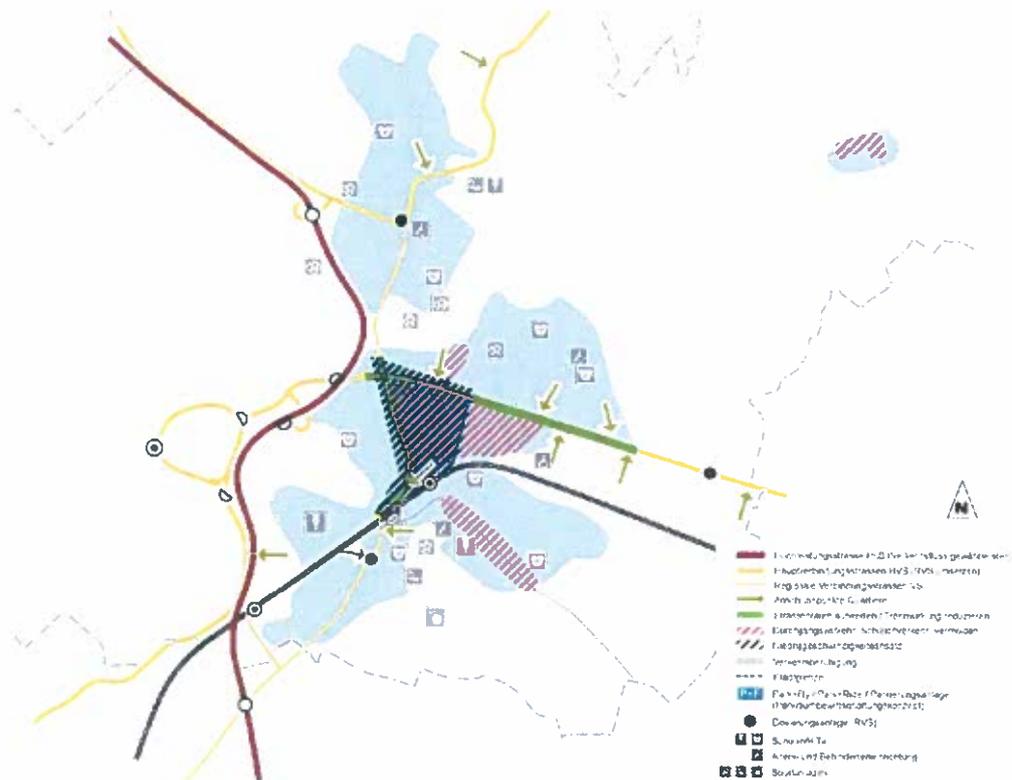
- A. *Wie stellt sich der Stadtrat zum Argument, dass alleine schon der verminderte Suchverkehr und die bessere Lufthygiene keine Einschränkungen für den Bau von neuen Parkplätzen rechtfertigen sollten?*

Diese These trifft in ihrer Absolutheit nicht zu. Das Verhältnis „Suchverkehr“ und „Anzahl Parkplätze“ muss differenzierter betrachtet werden. Die Beschränkung von Parkplätzen in Gebieten mit hoher ÖV-Dichte soll in erster Linie eine Lenkungswirkung entfalten und das Mobilitätsverhalten beeinflussen. Aus der Sicht der Lufthygiene und der Belastung des Verkehrssystems ist es vielmehr anzustreben, dass möglichst viele Personen den öffentlichen Verkehr benützen. Der Stadtrat setzt in dieser Thematik allerdings nicht auf eine radikale Strategie wie z.B. die Stadt Zürich das seit Jahren macht. Er setzt vielmehr darauf, dass je nach Situation, Anlass und Angebot das sinnvollste und bedürfnisgerechteste Verkehrsmittel eingesetzt werden soll und somit eine Abwägung der unterschiedlichen Interessen und Bedürfnisse im Einzelfall möglich bleibt.

Im aktuell aufliegenden Gesamtverkehrskonzept hat der Stadtrat folgendes Zielbild für den motorisierten Individualverkehr formuliert.

## Motorisierter Verkehr

Aufgrund der verkehrlichen Entwicklung werden die Kapazitätsansprüche an die Verkehrsinfrastruktur in Kloten steigen. Grossräumige Infrastrukturausbauten (z.B. Nordumfahrung, Glattalautobahn) stellen dabei aufgrund des grossen Ziel- und Quellverkehrsanteils, der hohen Kosten und der zu lösenden Konflikte kurz- bis mittelfristig keine zweckmässigen Lösungsansätze dar. Insofern ist es von grosser Bedeutung, dass die regionalen Ströme mit Hilfe eines effektiven Verkehrsmanagements (Verkehrlenkung, FlaMa) auf die gewünschten Routen geführt werden. Eine störungsfreie und zuverlässige Verkehrsabwicklung auf den Hauptachsen ist eine der Hauptzielsetzungen der kantonalen Gesamtverkehrskonzeption. Es gilt einerseits durch geeignete Massnahmen, die künftigen Verkehrsströme so zu lenken, dass die bestehenden Angebote möglichst homogen ausgelastet werden können und der Druck nach neuen Infrastrukturen somit eingedämmt werden kann. Andererseits ist im Hinblick auf die steigenden Verkehrsmengen eine siedlungs- und umfeldverträgliche Verkehrsabwicklung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Steigerung der Attraktivität in den Wohnquartieren und im Zentrum zu fördern.



Die Forderung nach weniger individueller Mobilität ist nur schon deshalb unumgänglich, weil das Strassennetz, insbesondere die Hauptverkehrsachsen, bereits heute an ihren Belastungsgrenzen angelangt sind. Nimmt der Verkehr im gleichen Mass wie in den letzten Jahren weiterhin zu, wird das Verkehrsnetz in Kloten in den nächsten 3 bis 5 Jahren an exponierten Stellen kollabieren. So ist z.B. die Kreuzung „Wilder Mann“ in den Stosszeiten heute zu mehr als 100% ausgelastet und funktioniert nur noch dank den perfekt aufeinander abgestimmten Lichtsignalanlagen eingemessen. Zusätzlicher Verkehr würde dieses System aber zum Zusammenbruch bringen.

Suchverkehr findet in Kloten aufgrund des grossen Angebots an Parkplätzen praktisch nur während Grossveranstaltungen in der Kolping-Arena und an schönen Tagen während der Badesaison im Umfeld des Schluefweges statt. Da dies zeitlich überschaubare Zeitfenster sind, ist der damit zusammenhängende Suchverkehr aus lufthygienischer Sicht (nicht aber aus verkehrstechnischer und immissionsrechtlicher Sicht!) vernachlässigbar. Vielmehr steht bei solchen Anlässen der Schutz der Anwohner/innen im Fokus.

B. *Wie viele Parkplätze (öffentliche und private) befinden sich aktuell im zentrumsnahen Gebiet?*

Private Parkplätze

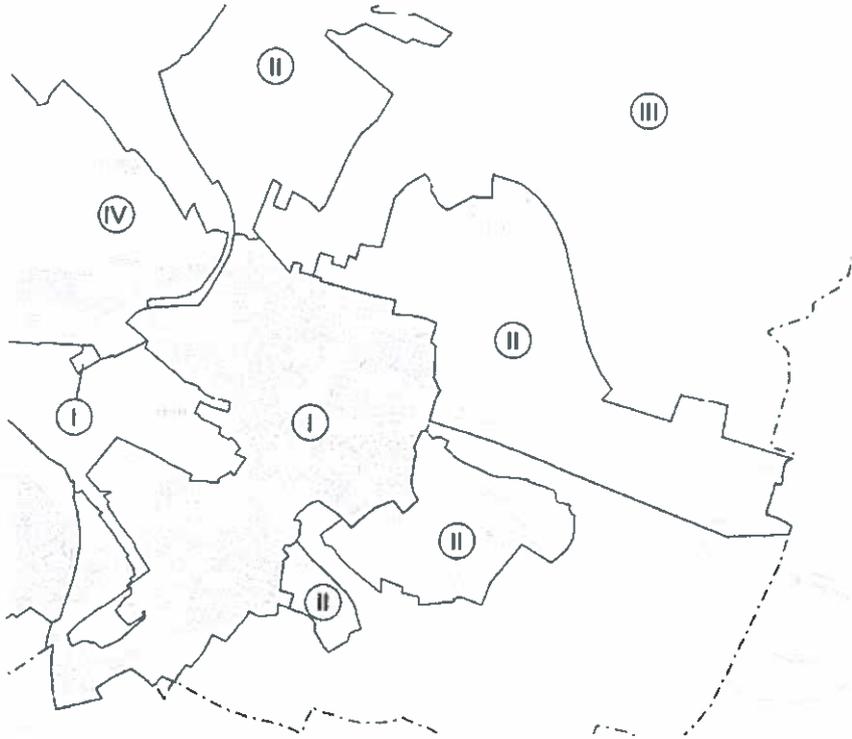
Es bestehen keine Aufzeichnungen und Statistiken über private Parkplätze im zentrumsnahen Gebiet. Die Parkplatzsituation wird von der Baupolizei im Zeitpunkt von grösseren baulichen Veränderungen oder offensichtlichen Verkehrsstörungen im Sinne von § 243 Abs. 2 Planungs- und Baugesetz (PBG) jeweils geprüft. Es ist zu beachten, dass ein Grossteil der Klotener Bebauungen noch vor dem Inkrafttreten von Parkplatzvorschriften erstellt wurden und deshalb von früheren oder aktuellen Parkplatzregelungen auch keine verlässlichen Hochrechnungen gemacht werden können. Eine Erhebung mit einer Begehung vor Ort würde den Rahmen dieser Beantwortung sprengen und ist aufgrund der im Grundsatz gut funktionierenden Parkplatzsituation nach Auffassung des Stadtrates auch nicht notwendig.

Die aktuellen Entwicklungen (Sensibilisierung auf Umweltthemen, teurer Treibstoff, verstopfte Strassen, veränderte Gesellschaft) zeigen, dass die Nachfrage nach Parkplätzen für Bewohner/innen an zentraler Lage stark zurückgeht. Viele Parkplätze im städtisch geprägten Umfeld können deshalb nicht mehr vermietet werden. Dies führt sogar dazu, dass diese für Bewohner/innen vorgesehenen Parkplätze zweckentfremdet und z.B. als Off-Airport-Parking fremdvermietet werden, was unbedingt verhindert werden muss, damit die umweltrelevanten Zielsetzungen und die Bemühungen des Flughafens, den Modalsplit positiv zu beeinflussen, greifen. Die Situation hat sich in den letzten Monaten so stark verändert, dass Investoren im Zentrum teilweise nicht einmal mehr die minimal vorgeschriebenen Parkplätze gemäss Parkplatzverordnung erstellen wollen.

Anders sieht es in „ländlicheren“ Quartieren in Kloten aus. In weniger gut mit öffentlichem Verkehr erschlossenen, peripher gelegenen Gebieten ist die Nachfrage grösser. Diese Nachfrage kann aber mit den Regelungen der aktuellen Parkplatzverordnung problemlos abgedeckt werden.

#### Öffentliche Parkplätze

Innerhalb des „zentrumsnahen Gebietes“ (Gebiet röm. I) gemäss Parkplatzreglement finden sich 1'556 öffentliche Parkplätze (398 blaue Zone, 910 weisse Parkplätze und 248 Parkplätze mit Gebühren). Auf dem gesamten Stadtgebiet sind übrigens 3'166 öffentliche Parkplätze vorhanden (1'049 blaue Zone, 1'500 weisse Parkplätze und 617 Parkplätze mit Parkuhren). Im Oktober 2013 wurden auf dem gesamten Stadtgebiet Kloten 638 blaue-Zone-Karten ausgestellt.



Im Stadtzentrum bestehen zudem die beiden öffentlich nutzbaren, aber privaten Tiefgaragen „Stadthauspassage“ und „Square“. Diese verfügen mit 273 (davon 38 oberirdische) bzw. 110 öffentliche Parkplätze über ein stattliches Angebot, welches zurzeit weit über der Nachfrage liegt (vgl. Frage D).

- c. *Wie teilen sich diese Parkplätze im Mix auf für Anwohner, für andere Dauermieter (z.B. Personal, Pendler), für die Kunden von Gewerbetreibenden und Dienstleistungsanbietern sowie für weiteres Publikum (z.B. Besucher von Veranstaltungen) auf?*

Grundsätzlich wird auf die Ausführungen zur Frage B verwiesen. Bei der Beurteilung von aktuellen Projekten wird zwischen Abstellplätze für „Bewohner und Beschäftigte“ (Langzeit) und Abstellplätze für „Besucher und Kunden“ (Kurzzeit) unterschieden. Die Verhältnisse dieser beiden Kategorien unterscheiden sich je nach Nutzungsart. Im Bereich „Wohnen“ beträgt das Verhältnis zwischen Langzeit- und Kurzzeitparking in der Regel 4 zu 1 (1 Parkplatz für Bewohner pro Wohnung zu 1 Parkplatz für Besucher pro 4 Wohnungen).

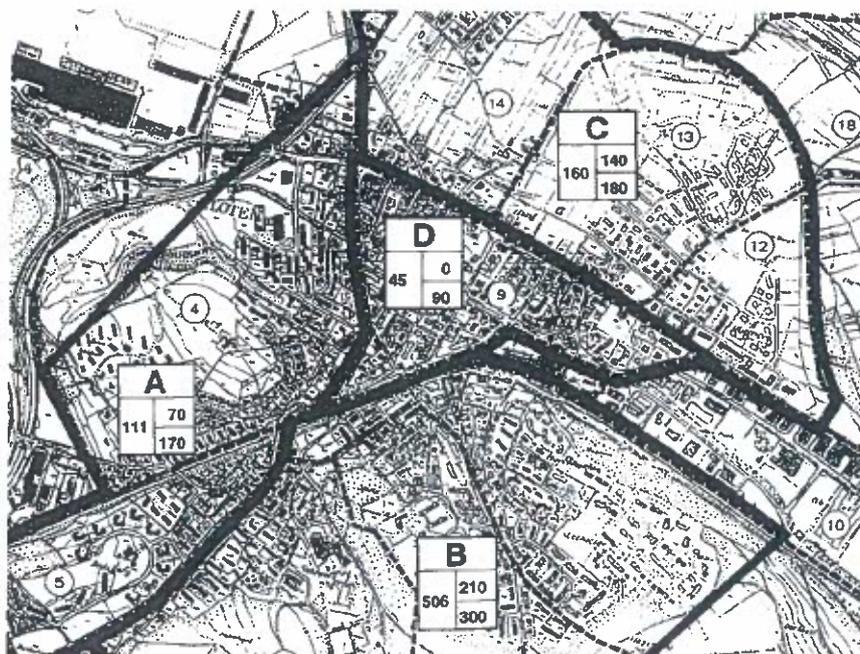
Art. 9 Berechnung des Normbedarfs an Autoabstellplätzen

| Nutzungsart   | Abstellplätze für Bewohner und Beschäftigte                               | Abstellplätze für Besucher und Kunden <sup>1</sup> |
|---|---|--|
| <b>Wohnen</b>                                       |   |  |
| Mehrfamilienhauser                                  | 1 pro 80 m <sup>2</sup> Wohnfläche <sup>2</sup><br>mind 1 pro Wohneinheit | 1 pro 4 Wohneinheiten                              |
| Einfamilien-, Doppel-,<br>ReihenEFH                 | 2 pro Wohneinheit   |  |
| <b>Gastgewerbe</b>                                  |   |  |
| Restaurant, Tea Rooms                               |   |  |
| Café  | 1 pro 40 Sitzplätze   | 1 pro 6 Sitzplätze                                 |
| Konferenzräume                                      |   | 1 pro 10 Sitzplätze                                |
| Hotel   | 1 pro 7 Gästezimmer   | 1 pro 2 Gästezimmer                                |
| Motel   | 1 pro 7 Gästezimmer   | 1 pro 1 Gästezimmer                                |
| <b>Verkaufsläden ohne<br/>Einkaufszentren</b>       |   |  |
| Lebensmittel/ Drogerie                              | 1 pro 100 m <sup>2</sup> Arbeitsfläche <sup>3</sup>                       | 1 pro 40 m <sup>2</sup> Arbeitsfläche              |
| Nicht-Lebensmittel                                  | 1 pro 100 m <sup>2</sup> Arbeitsfläche                                    | 1 pro 100 m <sup>2</sup> Arbeitsfläche             |
| <b>Dienstleistungen und<br/>Gewerbe</b>             |   |  |
| Publikumsintensiv (Schalterbetriebe wie Bank, Post) | 1 pro 50 m <sup>2</sup> Arbeitsfläche<br>mind 1 pro 2 Arbeitsplätze       | 1 pro 50 m <sup>2</sup> Arbeitsfläche              |
| Publikumsorientiert<br>(Praxen, Anseur)             | 1 pro 50 m <sup>2</sup> Arbeitsfläche<br>mind 1 pro 2 Arbeitsplätze       | 1 pro 100 m <sup>2</sup> Arbeitsfläche             |
| Nicht publikumsorientiert<br>(reine Büroflächen)    | 1 pro 50 m <sup>2</sup> Arbeitsfläche<br>mind 1 pro 2 Arbeitsplätze       | 1 pro 300 m <sup>2</sup> Arbeitsfläche             |
| Gewerbelagerfläche                                  | 1 pro 300 m <sup>2</sup> Lagerfläche                                      |  |
| Industrielle Fabrikation                            | 1 pro 150 m <sup>2</sup> Arbeitsfläche<br>mind 1 pro 2 Arbeitsplätze      | Von Fall zu Fall nach<br>SN 640 261                |
| Lagerhäuser   | 1 pro 300 m <sup>2</sup> Lagerfläche                                      |  |

Abbildung: Art. 9 des Parkplatzreglementes bestimmt den Normbedarf an Autoabstellplätzen. Der Normbedarf ist entsprechend der Standortgunst (Art. 10) nach oben oder unten anzupassen.

- D. *Wie stark sind diese Kunden- und Publikumsparkplätze während der Öffnungszeiten durchschnittlich ausgelastet?*

Grundsätzlich ist zu beobachten, dass die oberirdischen Parkplätze im Stadtzentrum sehr gut ausgelastet sind. Dies gilt nicht nur für Kurzzeitparkplätze, sondern auch für Parkplätze der Blauen Zone, welche von Anwohnern längere Zeit benutzt werden können und insbesondere günstiger als die Miete eines Tiefgaragenparkplatzes sind. Im Bereich „D“ der Blauen-Zonen-Karte sind 45 blaue Zone-Parkplätze vorhanden. Verkauft wurden für Oktober 2013 deren 72 Parkkarten.



Die Tiefgaragenplätze werden hingegen bedeutend weniger frequentiert und weisen noch ein grosses ungenutztes Potential auf. Grundsätzlich ist das Mieten von Tiefgaragenparkplätzen rund 4 bis 5 Mal teurer als das Parkieren in der blauen Zone.

September 2013  
Durchschnittliche Parkhausbelegung in %

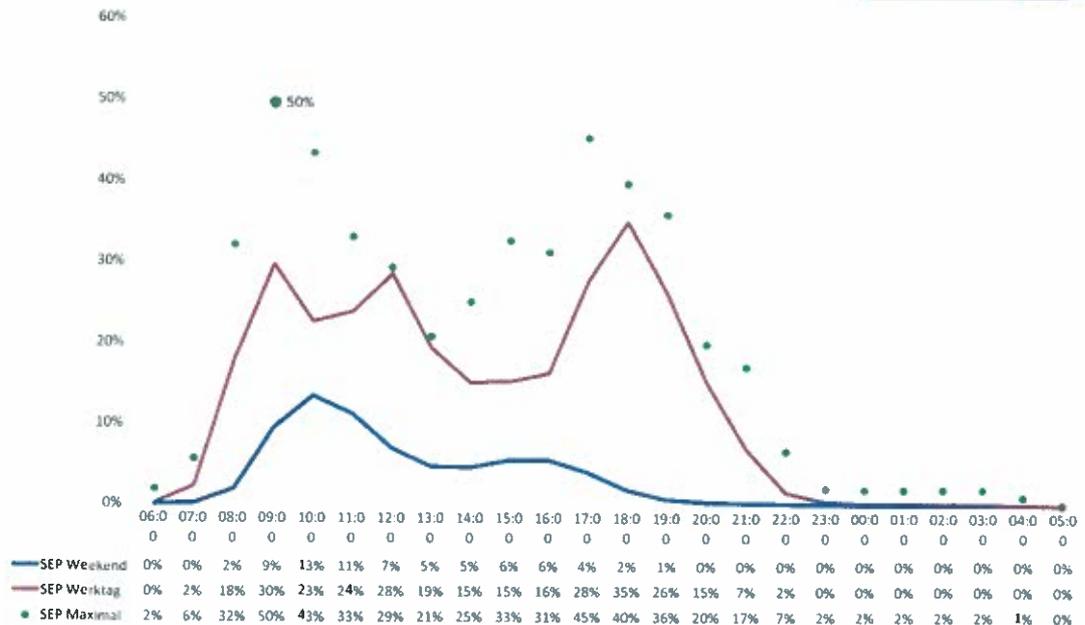


Abbildung: Parkhausbelegung „Square“ im Monat September 2013. Selbst bei der Spitzenauslastung werden nur selten 50% erreicht.

Für die Stadthauspassage sind leider keine Statistiken betreffend Auslastung erhältlich. Die Stadthauspassage AG hat zur Auslastungsfrage wie folgt Stellung genommen:

*„Eine Statistik betreffend Auslastung der Parkgarage ist nicht vorhanden. Mieter der Migros-Liegenschaft haben einen festen Platz im 2. UG. Seit einigen Jahren ist die Garage nicht mehr voll ausgelastet, d.h. die Einfahrt ist während der Ladenöffnungszeiten gewährleistet. Die Aussenparkplätze sind fast immer voll ausgelastet.“*

In der zweigeschossigen Tiefgarage sind 273 Parkplätze für die Öffentlichkeit zugänglich, wobei rund 110 Parkplätze vermietet sind, ohne dass ein fester Parkplatz örtlich zugewiesen wäre (z.B. Mitarbeiter Stadt Kloten und UBS). Die frei öffentlich zugänglichen Parkplätze belaufen sich somit auf 163 Stück.

- E. *Wie beurteilt der Stadtrat das quantitative Parkplatzangebot sowie die Frage eines möglichen Parkplatzmangels im Kontext mit dem Auslastungsgrad aus Frage D während der Öffnungszeiten bzw. während einer Veranstaltung in der Kolping-Arena?*

Während einer grösseren Veranstaltung in der Kolping-Arena, welche in der Regel am Abend oder am Wochenende stattfindet, besteht in den Parkhäusern im Zentrum noch grosses Potential. Dies insbesondere deshalb, weil die Anlagen nur gerade 900 Laufmeter von der Kolping-Arena entfernt liegen und damit gut zu Fuss erreichbar sind.

Die Parkhäuser „Square“, „ZKB“ und „Post“ sind deshalb bereits in das Verkehrskonzept der Kloten Flyers eingebunden worden. Damit kann der drohende Verlust des „Hardacker-Parkplatzes“ voraussichtlich kompensiert werden. Die laufende Saison wird dies zeigen.



Übersicht Parkplätze

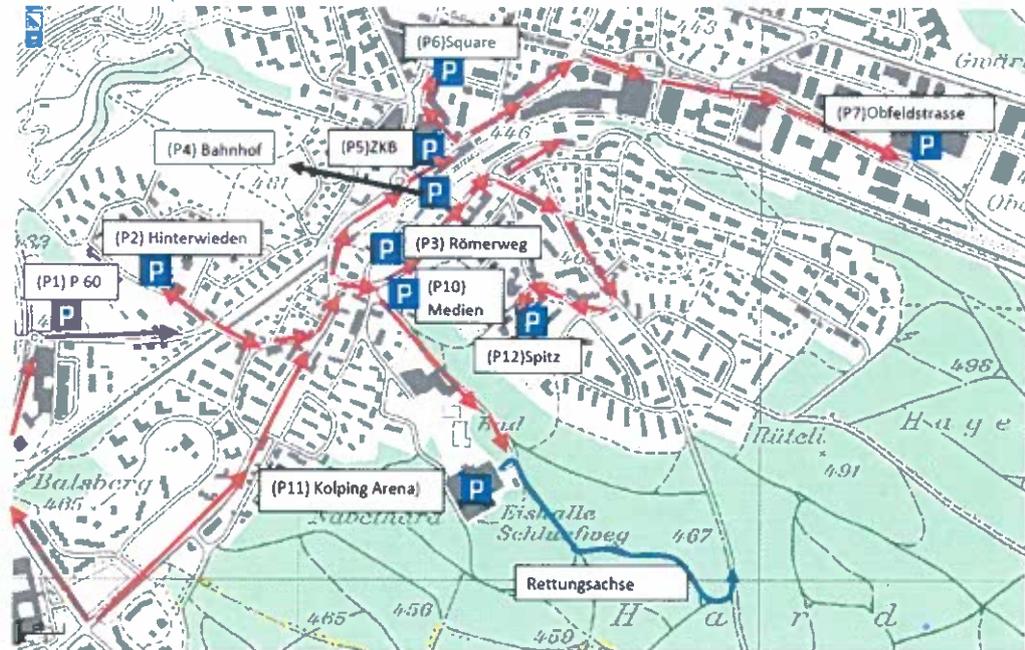


Abbildung: Parkplatzregime EHC Kloten

- F. Wird das Parkhaus Stadthauspassage zukünftig auch nach 22.00 Uhr geöffnet sein?

Das ist zurzeit nicht vorgesehen, im Bedarfsfall sind aber Gespräche mit der Stadthauspassage AG vorgesehen.

- G. Sieht der Stadtrat aufgrund der Komplexität der Parkplatzsituation in ganz Kloten (Zentrum und Südseite Bahnhof) und durch Anwendung des Fahrtenmodells die Eignungskriterien als gegeben an, ein neues Grossangebot von Parkplätzen, z.B. ein Parkhaus, zu schaffen?

Das Fahrtenmodell ist als Option im Parkplatzreglement enthalten, wurde in Kloten aber noch nie angewendet. Eine Anwendung setzt das Einverständnis des beantragenden Eigentümers/Betreibers voraus. Das Fahrtenmodell hat mit der gestellten Frage nichts zu tun.

Der Stadtrat ist der Auffassung, dass das heute bestehende Angebot an Parkplätzen im Grossen und Ganzen erhalten werden soll. Bei einer Nachverdichtung sind für die zusätzlichen Nutzungen ebenfalls genügend Parkplätze zu erstellen. Für Grossanlässe hat sich die Kombination aus Verkehrslenkung und dem vorhandenen Parkplatzangebot gut bewährt.

Ein Parkhaus ist nur finanzier- und damit umsetzbar, wenn es gut frequentiert wird und so genügend Gebühren einbringt. Wie die obigen Ausführungen und Statistiken zeigen, besteht im Alltag kein Bedarf an einem zusätzlichen Parkhaus. Für Grossanlässe wird die Erstellung eines Parkhauses als Ersatz der Oberflächenparkplätze am Römerweg/Schluefweg zurzeit im Rahmen des „Masterplans Bahnhof“ beleuchtet und geprüft. Zu beachten ist, dass bei Erstellungskosten pro Tiefgaragen-Parkplatz von Fr. 35'000.00 bis 45'000.00 eine sehr gute Auslastung erreicht werden muss, damit nur schon die Unterhalts- und Betriebskosten gedeckt werden könnten.

- H. Können die Ersatzabgaben und der Parkplatzfonds von total CHF 426'000.00 in der Rechnung der Stadt Kloten als Beitrag für zukünftige Investitionen in diesem Bereich benützt werden?

Ja, eine zweckgebundene Verwendung dieser Mittel ist möglich. Ein solcher Betrag reicht aber nur gerade für die Erstellung von rund 10 bis 15 Tiefgaragenparkplätze. Denkbar wäre auch die Investition in ein ausgereiftes Verkehrsleitsystem.

- I. Wie viele öffentliche Parkplätze würden sich nach der Umsetzung des aktuell geplanten Projektes „Stadtplatz Nord“ und „Stadtspark, Etappe 1“ sowie unter Einbezug der mutmasslichen Linienführung der Glattalbahn im zentrumsnahen Gebiet befinden?

Mit der Umsetzung der ersten Etappe Stadtplatz und -park werden keine Parkplätze aufgehoben, sondern am Kopfende des Square an der Marktgasse sogar zusätzliche Parkplätze (Ziel: 7 bis 10 Kurzzeitparkplätze für das Gewerbe) geschaffen.

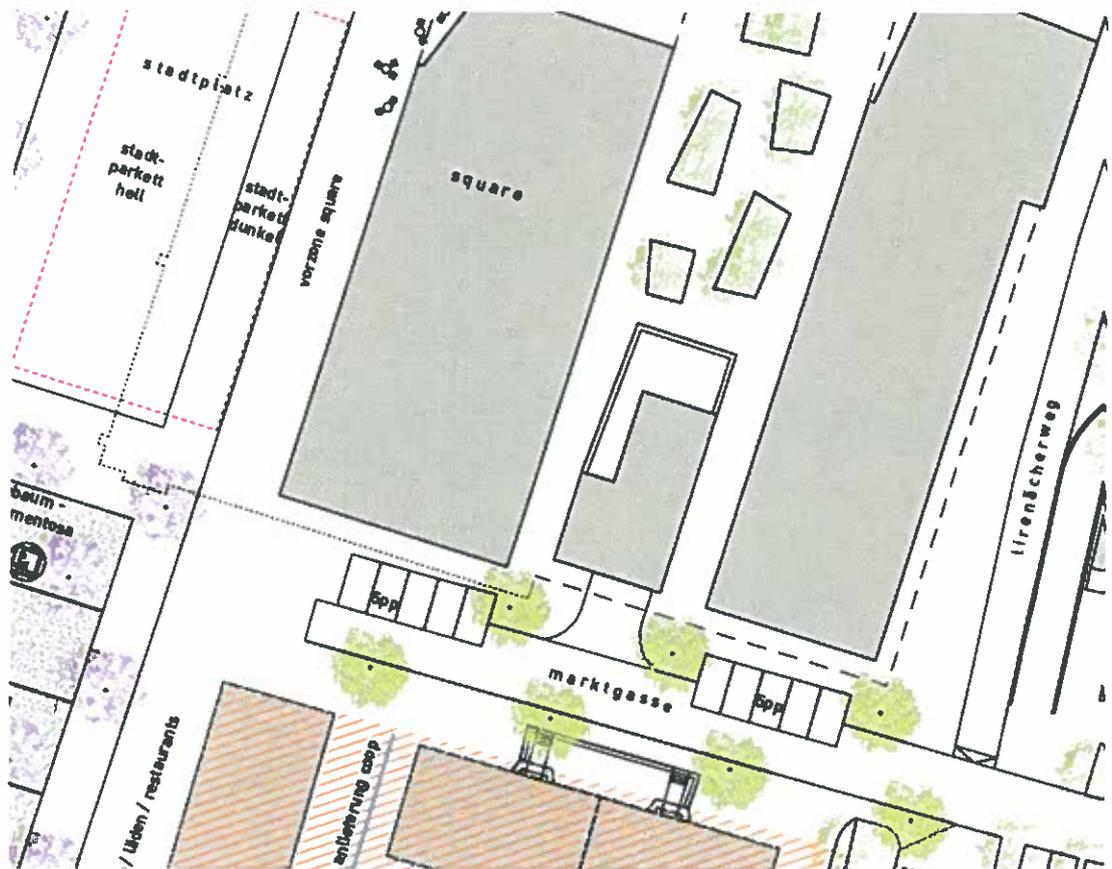


Abbildung: Zusätzliche Parkplätze beim Square für Kurzzeitparking.

Wie viele öffentliche Parkplätze mit der Erweiterung der Glattalbahn entfallen werden, ist zurzeit noch nicht abschätzbar. Voraussichtlich wird es nicht mehr möglich sein, in der Geerenstrasse Parkplätze auf der Strasse anzubieten. Somit werden an der Geerenstrasse rund 18 Parkplätze entfallen. Andererseits werden mit der Überbauung Lirenächerweg / Geerenstrasse / Petergasse (Gestaltungsplan Lirenächerweg) zwischen 40 und 50 neue Parkplätze geschaffen.



Abbildung: Die Tiefgarage „Square“ wird über den Lirenächerweg hinweg erweitert.

Weiter ist darauf hinzuweisen, dass mit der Umsetzung der neuen Wohn-/Gewerbeüberbauung an der Marktgasse/Bahnhofstrasse eine dritte grosse Tiefgarage im Zentrum in der Grössenordnung „Square“ entstehen wird. Ebenso wird zurzeit geprüft, ob die Tiefgarage der Stadthauspassage im Zusammenhang mit den Ausbauplänen der Migros und der angedachten Nachverdichtung ebenfalls vergrössert werden kann.

Zusammenfassend verfolgt der Stadtrat das Ziel, das Angebot an Parkplätzen trotz Nachverdichtung im Zentrum im gleichen Rahmen zu erhalten.

#### **Beschluss:**

Der Stadtrat bittet den Interpellanten und den Gemeinderat um Kenntnisnahme.

#### Mitteilungen an:

- Peter Nabholz, Rankstrasse 10, 8302 Kloten
- Mitglieder des Gemeinderates (per E-Mail/Web)
- Büro Gemeinderat
- Ressortvorstand Raum + Umwelt
- Marc Osterwalder, Bereichsleiter L+S

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

STADTRAT KLOTEN



René Huber  
Präsident



Thomas Peter  
Verwaltungsdirektor

**Versandt: - 7. Nov. 2013**