



PROTOKOLL STADTRAT KLOTEN

01. Februar 2022 · Beschluss 14-2022

0.5.4 Parlamentarische Vorstösse

Interpellation; Kim Mishra, glp; Strategische Planung für die Anbindung und Erweiterung des Klotener Velobahnnetzes bis 2030; Beantwortung

Am 5. November 2021 reichte GR Kim Mishra (GLP) eine Interpellation ein, welche mit Beschluss-Nr. 121-2021 vom 7. Dezember 2021 durch den Gemeinderat dem Stadtrat zur Beantwortung überwiesen wurde.

Inhalt Interpellation

Velos bieten eine ökologischere, platzsparendere, lärmemissionsärmere und gesündere Alternative zum MIV und ÖV im Nahverkehr. Velofahren hilft folglich nicht nur gegen die Volkskrankheit Nummer 1 in westlichen Staaten, dem Übergewicht, sondern entlastet zudem den Strassenverkehr und die Umwelt. Leider wurden Velobahnen in der Schweiz in den vergangenen Jahrzehnten vernachlässigt und marginalisiert. Kloten bildet hier keine Ausnahme: Fährt man die Schaffhauserstrasse vom Bramenring in Richtung Bahnhof entlang, muss man erstaunt feststellen, dass der Velostreifen ein abruptes Ende findet nach dem Kino Claudia und man sich mit den Autofahrern ein Kopf an Kopf Rennen leistet. Auch bei den Veloparkplätzen wird die stiefmütterliche Behandlung des Velos ersichtlich: Am Bahnhof Kloten, bei der Stadthauspassage und beim Schluefweg stehen die PKW Parkplätze im Vordergrund und die Veloparkplätze im Hintergrund.

Auf kantonaler Ebene weht ein anderer Wind. Im kantonalen Gesamtverkehrskonzept sollen bis 2030 rund 8 Prozent aller Wegetappen mit dem Velo zurückgelegt werden. Die jährlichen Investitionen zur Behebung der rund 1'200 Schwachstellen im kantonalen Velowegnetz werden von 15 auf 20 Millionen CHF erhöht. Diese Massnahmen haben keine Wirkung, wenn wir auf kommunaler Ebene nicht mitziehen.

Auch die infrastrukturellen Entwicklungen rund um und in Kloten lassen eine Vernachlässigung des Velobahnnetzes nicht länger zu. Die geplante Führung der Glattalbahn durch Kloten bietet eine grosse Chance für einen Ausbau und eine Anbindung des Klotener Velobahnnetzes an das kantonale Velobahnnetz. Die Velowege in den Quartieren müssen so angelegt werden, dass möglichst schnell und sicher auf die geplanten Veloschnellrouten geradelt werden kann. Um dies rechtzeitig bewerkstelligen zu können muss der Stadtrat jetzt handeln und bei Strassensanierungen konsequent Velowege bauen. In Anbetracht dieser Entwicklungen möchte die glp Fraktion folgende Fragen an den Stadtrat stellen:

1. Was ist der Status Quo des Klotener Velobahnnetzes? Welche Massnahmen aus dem Gesamtverkehrskonzept vom 5. September 2013 durch die ewp AG, die zur Verbesserung des Velobahnnetzes ausgearbeitet wurden, sind bis dato umgesetzt worden? Welche nicht und wieso nicht?
2. Gibt es ein Veloparkierungskonzept auf kommunaler Ebene? Wenn nein, wieso nicht?
3. Gibt es eine Analyse der Velonetzschwachstellen in Kloten und ein Massnahmenpaket zu deren Behebung?
4. Welche Massnahmen werden von der Stadt Kloten bereits ergriffen, um die Benützung des Velos im Nahverkehr attraktiver zu machen? Wo bestehen zusätzliche Handlungsfelder?
5. Wie möchte der Stadtrat das Klotener Velonetz entwickeln, um eine optimale Anbindung an die geplante Schnellroute (Glattalbahn) zu garantieren?

Beantwortung

Für die Stadt Kloten sind in Bezug auf den Veloverkehr verschiedenste Erlasse und Planungswerke zu berücksichtigen. So enthalten die regionalen Richtpläne diejenigen übergeordneten Velorouten, für welche der Kanton zuständig ist (vgl. www.zpg.ch). Der Kantonsrat hat 2009 das Veloförderprogramm zur Förderung des Veloverkehrs beschlossen, welches ein umfangreiches Massnahmenpaket beinhaltet. Im Rahmen dessen wurde der Velonetzplan erarbeitet und 2016 beschlossen. Er wird zukünftig periodisch und in Abstimmung mit den regionalen Richtplänen angepasst.

⇒ Velonetzplan: <https://www.zh.ch/de/mobilitaet/veloverkehr/veloinfrastruktur/velonetzplanung.html>

Die kommunalen Veloverbindungen sind hingegen im kommunalen Richtplan abgebildet. Der kommunale Richtplan der Stadt Kloten datiert aus dem Jahre 1999 und wird aktuell im Zusammenhang mit den Entwicklungen im Steinacker-Quartier für die gesamte Stadt Kloten revidiert. Grundlage für die Revision des Verkehrsrichtplanes bildet dabei das Gesamtverkehrskonzept von 2013, welches zurzeit ebenfalls à jour gebracht wird. Betreffend Massnahmen ist zu beachten, dass es meistens nicht notwendig (und in vielen Fällen auch gar nicht zulässig) ist, alle Veloverbindungen auf kommunalen Strassen mit einem Velostreifen oder gar einem eigenständigen Veloweg auszubauen. Das Gebot der Stunde lautet vielmehr "Koexistenz", d.h. die kommunalen Quartierstrassen sollen von allen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer (Zufussgehende, Velofahrende, Autofahrende) sicher benutzt werden können. Eines der wichtigsten Mittel, um den Veloverkehr in den Quartieren zu fördern (aber auch schwächere Verkehrsteilnehmende zu schützen) ist deshalb die Einführung von Tempo-30-Zonen, welche diese Voraussetzungen für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer oftmals gut erfüllt.

Aufgrund der unterschiedlichen Planungshierarchien sind bei der Planung des Velonetzes deshalb auch immer die Zuständigkeiten zu beachten. Der Kanton zeichnet insbesondere für die Massnahmen auf den Staatstrassen (u.A. Schaffhauserstrasse, Dorfstrasse, Flughafenstrasse, Lufingerstrasse) verantwortlich. Die Stadt Kloten hingegen ist für die anderen Strassenabschnitte zuständig. Damit ein durchgängiges, attraktives Velonetz entsteht, ist deshalb eine Koordination zwischen den verschiedenen Massnahmenträgern notwendig. Zudem erfolgt die Planung in den seltensten Fällen nur isoliert für eine einzelne Verkehrsart. Vielmehr sind integrale Lösungen zu suchen, wobei jeweils eine Abwägung zwischen den unterschiedlichen, teilweise auch widerstrebenden Interessen erfolgen muss. Grössere Projekte lassen sich zudem finanziell nur im Rahmen einer Gesamtanierung einer Strasse umsetzen. So ist zum Beispiel auf das "Betriebs- und Gestaltungskonzept Schaffhauserstrasse" hinzuweisen, welches einen siedlungsorientierten Umbau zwischen dem Wilden Mann und dem Puck-Kreisel vorsieht. Das Konzept wurde bereits 2015 abgeschlossen, die Umsetzung ist wegen der Koordination mit dem Glattalbahnprojekt aber ins Stocken geraten.

Die grosse Schwierigkeit besteht generell darin, dass die grössten Schwachpunkte des Velonetzes meistens im Umfeld der übergeordneten Verkehrsstrassen zu finden sind. Die vielbefahrenen Hauptstrassen durchziehen Kloten von Nord nach Süd und von Ost nach West und bilden für Velofahrende (aber auch Fussgängerinnen und Fussgänger) Hindernisse. Weil diese Strassen aber vielen Bedürfnissen gerecht werden müssen und die Stadt Kloten auch nicht autonom agieren kann, werden diese Hemmnisse nicht einfach so aus dem Weg geräumt werden können. Vielfach fehlt ganz einfach der Platz, um nur schon einen Velostreifen zu markieren. Dies trifft zum Beispiel, wie vom Interpellanten angemerkt, auf der Schaffhauserstrasse nach der Claudia-Kreuzung zu. Mit der Sanierung der SBB-Brücke wird sich der Stadtrat dafür einsetzen, dass auch Radstreifen integriert werden können.

1. Was ist der Status Quo des Klotener Velobahnnetzes? Welche Massnahmen aus dem Gesamtverkehrskonzept vom 5. September 2013 durch die ewp AG, die zur Verbesserung des Velobahnnetzes ausgearbeitet wurden, sind bis dato umgesetzt worden? Welche nicht und wieso nicht?

Der Plan im Anhang zeigt, welche Massnahmen aus dem Gesamtverkehrskonzept bis Dato umgesetzt worden sind. Die entsprechenden Massnahmen sind grün auf dem Plan eingefärbt. Folgende Massnahmen betreffen (auch) den Veloverkehr:

- Nr. 6 (Signalisation Velounterführung Autobahn)
- Nr. 18 (Verkehrssicherheit Parkplatz Stighag/Sportweg)
- Nr. 25 (Velofurt Lindengartenweg/Lufingerstrasse)
- Nr. 27 (Querung Egetswiler/Lufingerstrasse)
- Nr. 29 (Thalwisenstrasse Tempo 30)
- Nr. 30 (Veloführung Lufinger-/Buhalmstrasse)
- Nr. 40 (Veloparking Flughafen – Circle)
- Nr. 42 (Veloverbindung Kreisel Werftstrasse)

Es ist zu beachten, dass die Massnahmen aus dem GVK wenn möglich mit Strassensanierungen verknüpft werden. Damit können Synergien geschaffen und Kosten gesenkt werden. Seit 2013 wurde zudem in vielen Quartieren ein Tempo-30-Regime eingeführt. Wie bereits ausgeführt wurde, erhöhen Temporeduktionen auch die Sicherheit für Velofahrende – zumindest bis sie an die Hauptachsen stossen.

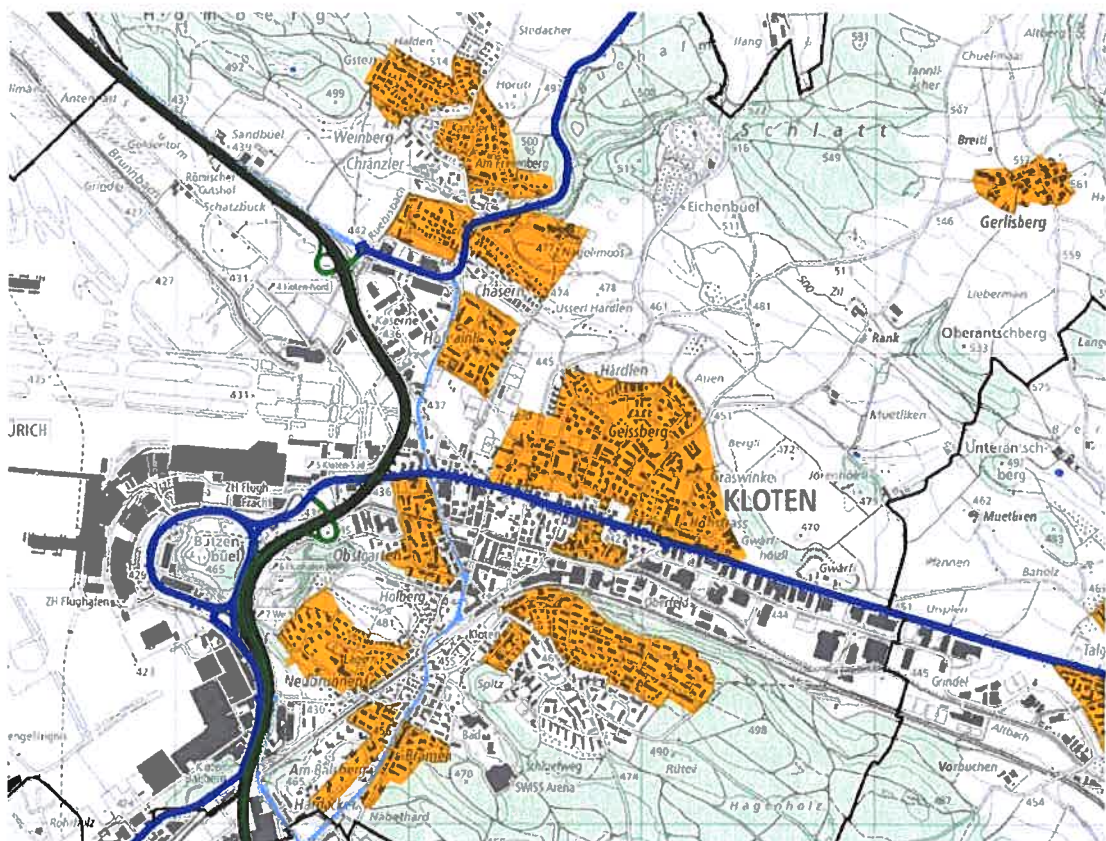


Abbildung: Stand der Umsetzung von Tempo-30-Zonen in Kloten (Stand Januar 2022, Quelle: GIS-Browser Kanton Zürich)

Auf eine Auflistung von noch nicht umgesetzten Massnahmen wird im Detail verzichtet, weil das in Überarbeitung stehende Gesamtverkehrskonzept als Grundlage für die Richtplanung erst im Entwurf vorliegt.

2. Gibt es ein Veloparkierungskonzept auf kommunaler Ebene? Wenn nein, wieso nicht?

Es gibt kein separates Veloparkierungskonzept für Kloten. Der Regionale Richtplan weist (öffentliche) Veloparkplätze am Flughafen (umgesetzt) und am Bahnhof Kloten (umgesetzt) sowie am Wilden Mann (nicht umgesetzt) aus. Leider muss festgestellt werden, dass zum Beispiel die vorhandenen Veloparkplätze am Bahnhof eher schlecht genutzt werden. Dies im Gegensatz zum Flughafen, welcher mit dem Circle nun aber weitere attraktive Parkplätze zur Verfügung stellt. Um die Attraktivität am Bahnhof Kloten zu erhöhen, wurde in Zusammenarbeit mit der Firma V-Locker ein Veloparkturn umgesetzt. Damit soll getestet werden, ob ein solches Angebot mehr Leute anspricht. Mit dem Umbau des Bahnhofs Kloten wird selbstverständlich eine attraktive und stark vergrössere Parkierungsanlage für Velos entstehen.

Veloparkplätze müssen dort geschaffen werden, wo mögliche Ziele für die Velofahrerinnen und Velofahrer vorhanden sind. Gestützt auf die Parkierungsverordnung der Stadt Kloten wird bereits seit 2010 bei privaten Bauten die entsprechenden Veloparkplätze (für Besuchende, Arbeitnehmende und Wohnende) verlangt und auch erstellt. Insofern besteht auf dem Stadtgebiet von Kloten eine genügende Anzahl an Parkplätzen, weil in den letzten Jahren tausende von Veloparkplätzen erstellt worden sind. So werden nur schon bei der neuen Überbauung "Am Stadtplatz" 92 Kurzzeit-Veloparkplätze und 229 Langzeit-Veloparkplätze für die Nutzerinnen und Nutzer der Überbauung in verschiedenen Qualitätsklassen (Aussenparkplätze, Aussenparkplätze gedeckt, Innenparkplätze) angeboten. Die öffentlichen Veloparkierungsanlagen können im kantonalen Geoinformationssystem eingesehen werden.

<https://maps.zh.ch/s/ojy5xs2z>.

Das Velo hat als Verkehrsmittel seine Stärken im Alltag insbesondere bei kürzeren Strecken von 2 bis 4 km. Das Klotener Siedlungsgebiet ist so kompakt, dass innerhalb von 1,5 bis 3 km das Zentrum mit Bahnhof oder der Flughafen gut erreichbar sind. Dieselben Ziel- und Quellorte werden aber praktisch vollständig auch durch Buslinien abgedeckt, welche das Velo als Verkehrsmittel durchaus konkurrenzieren.

3. Gibt es eine Analyse der Velonetzschwachstellen in Kloten und ein Massnahmenpaket zu deren Behebung?

Das Gesamtverkehrskonzept weist Schwachstellen und auch fehlende Verbindungen aus. Das Gesamtverkehrskonzept verfügt auch über einen Massnahmenplan. Bestehende, aber auch fehlende Verbindungen werden zudem in den kommunalen Richtplan aufgenommen. Im revidierten Gesamtverkehrskonzept wird zudem ein neues Massnahmenblatt eingeführt, mit welchem folgendes Ziel (Text im Entwurf) erreicht werden soll:

Das Ziel besteht insbesondere darin, auf kommunaler Ebene das Netz zu verdichten und Verbindungen für die kommunalen Bedürfnisse zu schaffen. Beim Aufbau von Velonetzen sind in einem ersten Schritt die Ziel-/Quellorte zu identifizieren. Diese werden anschliessend auf direktestem Weg mit einander verbunden (Wunschlinien). Die Wunschlinien werden auf das vorhandene Strassen- und Wegenetz umgemünzt und bei unverhältnismässig grossen Umwegen werden neue Verbindungen geschaffen. Sobald diese Netzstruktur gebildet wurde, werden die Verbindungen priorisiert und vor Ort Schwachstellen identifiziert. Zum Schluss werden Massnahmen und ein Umsetzungsprogramm zur Behebung der Schwachstellen erstellt.

4. Welche Massnahmen werden von der Stadt Kloten bereits ergriffen, um die Benützung des Velos im Nahverkehr attraktiver zu machen? Wo bestehen zusätzliche Handlungsfelder?

Gestützt auf die vorhandenen Grundlagen werden, wo immer möglich und sinnvoll, Schwachstellen behoben und mit Fokus auf integrale Verkehrslösungen Massnahmen umgesetzt. Weiter setzt sich die Stadt Kloten bei den kantonalen Stellen dafür ein, dass die Hauptverkehrsachsen möglichst siedlungsorientiert und fuss- und velofreundlich gestaltet werden. Dies erfolgt in verschiedenen Projektorganisationen (Projekt Sanierung Schaffhauserstrasse "Süd", Betriebs- und Gestaltungskonzept Schaffhauserstrasse, Projekt Sanierung Dorfstrasse, Projekt Glattalbahnverlängerung mit Velohauptverbindung). So werden zum Beispiel seit einigen Wochen an der Dorfstrasse (Einmündung Rankstrasse) in Zusammenarbeit mit den kantonalen Stellen bessere Querungs-Bedingungen für Velofahrende erprobt und ausgewertet. Auch die sicherere Querung der Kreuzung Wilder Mann steht im Fokus und soll mit innovativen Massnahmen verbessert werden. Seit 2019 ist Kloten zudem am Veloverleihsystem der Stadt Zürich angeschlossen. Zurzeit wird eine Verlängerung dieser Massnahme und Erweiterung der Stationen in Kloten geprüft.

Wichtig ist auch die sinnvolle und attraktive Platzierung von Veloabstellplätzen an Zielpunkten (insbesondere Zentrumsüberbauungen). Die Baubehörde achtet sehr darauf, dass ein gutes Angebot an Parkplätzen zur Verfügung steht.

5. Wie möchte der Stadtrat das Klotener Velonetz entwickeln, um eine optimale Anbindung an die geplante Schnellroute (Glattalbahn) zu garantieren?

Die Veloverbindung in Ost-West-Richtung ist im Klotener Verkehrssystem nicht neu. Sie wird anstelle der bestehenden Veloverbindung aber neu als Velohauptverbindung ausgebaut und aufgewertet. Insofern sind viele der Verbindungen bereits auf diese Achse ausgerichtet. Das Entwicklungsgebiet Steinacker verfügt hingegen noch über keine Infrastruktur zur Einbindung dieser wertvollen und direkten Verbindung. Aus diesem Grund wird ein "Sprossensystem" vorgeschlagen, welches eine möglichst rasche Erreichbarkeit der "Velohauptstrasse" ermöglicht. Vorderhand wird schwerpunktmässig an diesem Sprossensystem gearbeitet, um die dannzumal mehr als 5'000 Einwohnerinnen und Einwohner und 4'000 Arbeitnehmende zum Velofahren zu bewegen, den Modalsplit möglichst zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs zu verbessern und damit die Hauptachsen zu entlasten.



Abbildung: Sprossenprinzip (Quelle: Gestaltungshandbuch Glattalbahn und Altbachkorridor, Stand Januar 2022)

Beschluss:

Der Interpellant wird eingeladen, die Antwort des Stadtrats im Sinne der Erwägungen zur Kenntnis zu nehmen.

Mitteilungen an:

- GR Kim Mishra (GLP)
- Gemeinderat, Ratsleitung
- Gemeinderat
- Stadtrat
- BL L+S

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

STADTRAT KLOTEN


René Huber
Präsident


Thomas Peter
Verwaltungsdirektor

Versandt: -3. Feb. 2022

