

PROTOKOLL GEMEINDERAT KLOTEN

15. Sitzung des Gemeinderats Sitzung der 14. Legislaturperiode vom 05.03.2024

Vorsitz	Ratspräsident	Silvan Eberhard
Anwesend	Gemeinderat	30 Ratsmitglieder
	Stadtpräsident	René Huber
	Stadtrat	Christoph Fischbach Kurt Hottinger Roger Isler Regula Kaeser-Stöckli Gaby Kuratli Mark Wisskirchen
	Verwaltungsdirektor	Thomas Peter
Protokoll	Ratssekretariat	Jacqueline Tanner
Entschuldigt abwesend	Gemeinderat	Jennifer Murati, Die Mitte Fabienne Kühnis, Grüne
	Stadtrat	--
Ort	Stadtsaal Zentrum Schluefweg	
Dauer	18:00 Uhr – 18:55 Uhr	

Eröffnung

Parlamentspräsident Marc Denzler eröffnet die 15. Sitzung des Gemeinderats Sitzung der 14. Legislaturperiode vom 05.03.2024 und stellt die Anwesenheit von 28 Mitgliedern fest. Der Gemeinderat ist somit beschlussfähig.

Besonders begrüsst wird Erkam Dagli, FDP, welcher heute seine erste GR-Sitzung hat.

Traktandenliste

Die Traktandenliste mit den Unterlagen ist rechtzeitig zugestellt worden. Zur Traktandenreihenfolge erfolgen keine Wortmeldungen, die Geschäfte werden wie vorgesehen behandelt.

- 1 Protokollgenehmigung
- 2 Mitteilungen des Gemeinderats
- 3 Interpellation 9253; Brian Dieng, GLP; Umbenennung Bushaltestelle Wohnheim; Begründung
- 4 Interpellation 9332; Sandra Eberhard, SVP; Teilstrecke cargo sous terrain; Hub und Verkehrsaufkommen; Begründung
- 5 Postulat 9350; Max Töpfer, SP; Tempo 30 auf der Dietliker- und Wallisellerstrasse; Begründung / Überweisung
- 6 Vorlage 8518; Gemeindeordnung; Teilrevision 2023; Genehmigung zuhanden Urnenabstimmung
- 7 Ersatzwahlen Legislatur 2022-2026; Mitglied Wahlbüro; Nicolas Illi, SVP, ab 01.02.2024

Protokoll

Die Protokolle der 12., 13. und 14. Gemeinderatssitzung der 14. Legislaturperiode wurden allen Gemeinderätinnen und Gemeinderäten rechtzeitig zugestellt. Das Protokoll vom 05.12.2024 ist leider nur ein Beschlussprotokoll, da das Aufnahmegerät während der Sitzung ausgestiegen ist. Es gab keine Rückmeldungen oder Änderungswünsche. Die Protokolle werden stillschweigend genehmigt und verdankt.

0.5.1 Versammlungen / Sitzungen

Mitteilungen des Gemeinderats; 05.03.2023

Folgende Vorlagen und politische Vorstösse wurden dem Gemeinderat zugestellt:

- Vorlage 8515; Gemeindeordnung; Teilrevision 2023; Antrag an den Gemeinderat zuhanden Urnenabstimmung
- Interpellation 9253; Brian Dieng, GLP; Umbenennung Bushaltestelle Wohnheim
- Vorlage 7972; Stadtplanung, Revision Stadtentwicklungskonzept, Gesamtverkehrskonzept und kommunale Richtplanung; Festsetzung
- Vorlage 9202; Zentrum Schluefweg - Sanierung und Erweiterung Hallenbad; Genehmigung Planungskredit
- Vorlage 7975; Teilrevision Bau- und Zonenordnung (BZO) 2021, Steinacker; Festsetzung
- Interpellation 9332; Sandra Eberhard, SVP betreffend Teilstrecke cargo sous terrain; Hub und Verkehrsaufkommen
- Vorlage 3548; Revision Privater Gestaltungsplan Balsberg; Aufhebung Gemeinderatsbeschluss 42-2023 (Vorlage 3548); Festsetzung
- Postulat 9350; Max Töpfer, SP; Tempo 30 auf der Dietliker- und Wallisellerstrasse

Folgende Informationen wurden dem Gemeinderat zugestellt

- Zur Kenntnis; StR-Beschluss 323-2023 vom 19. Dezember 2023, Ersatzwahl Legislatur 2022 - 2026, Energiekommission, Vertretung aus dem GR, FDP
- Zur Kenntnis; StR-Beschluss 330-2023 vom 19.12.2023; kommunale Abstimmungsvorlage vom 3.3.2024, Wahlenordnung und Genehmigung Abstimmungsweisung
- Zur Kenntnis; StR-Beschluss 336-2023; 19.12.2023, Sanierung Lüftung, Schluefweg, Genehmigung Projekt und Baukredit
- Protokolle der GRPK-Sitzungen vom 15.01.2024, 23.01.2024, 06.02.2024, 13.02.2024, 20.02.2024, 27.02.2024
- Protokoll der Ratsleitungssitzung vom 19.02.2024
- 1. Beitrag der Infoserie zur Stadtentwicklung

Die Stadt Kloten versendete folgende Medienmitteilungen:

- Grundstückserwerb für preisgünstigen Wohnraum und Alterswohnungen
- «SolarButterfly» macht Halt auf dem Stadtplatz Kloten

05.03.2024 Beschluss Nr. 68-2024 Interpellation 9253; Brian Dieng, GLP; Umbenennung Bushaltestelle Wohnheim; Begründung

0.5.4 Parlamentarische Vorstösse

Interpellation 9253; Brian Dieng, GLP; Umbenennung Bushaltestelle Wohnheim; Begründung

Am 5. Dezember 2023 reichte GR Brian Dieng, GLP und Mitunterzeichnende die Interpellation mit folgendem Wortlaut ein:

Mit der Stiftung Pigna verfügt die Stadt Kloten über ein Aushängeschild in Sachen Inklusion. Zwei der drei Standorte der Stiftung befinden sich auf Klotener Boden, zum einen die Werkstatt Müliwies im Oberfeld und zum anderen das Graswinkelareal mit dem dazugehörigen Restaurant Hans im Glück. Zweiteres ist durch den Linienbus 733 bestens an den ÖV angebunden. Der Name der Bushaltestelle «Wohnheim», wirkt jedoch aus der Zeit gefallen. Die Menschen mit Beeinträchtigungen verschiedenster Art und Ausprägung sehen sich selbst als Individuen, welche nach ihren Möglichkeiten aktiv am Leben und Geschehen in unserer Gemeinde teilnehmen. Sie lehnen die Vorstellung ab, dass sie in einem Heim abseits der Gesellschaft «versorgt» sind.

Da ich mich in meinem Beruf mit einigen Personen unterhielt, welche in Wohngemeinschaften im Graswinkelareal wohnen, konnte ich feststellen, dass das Bedürfnis zur Umbenennung der Bushaltestelle real ist. Da Inklusion momentan von Kanton Zürich mit dem neuen System SEBE (Selbstbestimmt entscheiden) forciert wird, ist jetzt der richtige Zeitpunkt bekommen um auch als Stadt Kloten ein Zeichen für Inklusion und Teilhabe zu setzen. Es geht somit auch darum, Personen eine politische Stimme zu geben, welche selbst keine haben oder erschwerte Voraussetzungen haben, um für ihre Anliegen zu weibeln.

Ich bitte den Stadtrat darum folgendes zu beantworten:

- 1. Was waren die ursprünglichen Überlegungen bei der Namensgebung dieser Bushaltestelle?*
- 2. Welche Massnahmen und Aktionen sieht die Stadt Kloten aktuell und in Zukunft rund um das Thema Inklusion vor?*
- 3. Wäre es möglich, diese Bushaltestelle in «Kloten Pigna», «Kloten Hans im Glück» oder «Kloten Bergli» umzubenennen?*

Besten Dank für die Beantwortung meiner Fragen.

Um diese Interpellation möglichst vielen Personen zugänglich zu machen, wird sie folgend in leichte Sprache auf Niveau A2 nach UNO-Behindertenrechtskonvention übersetzt:

Die Stiftung Pigna hat 3 Stand-orte. 2 Stand-orte sind in Kloten.

1 Stand-ort ist im Gras-winkel-areal, dort ist auch das Restaurant Hans im Glück.

Die Bus-halte-stelle dort heisst Wohnheim.

Dieser Name ist alt und unschön.

Menschen mit Beeinträchtigung wollen am Leben in Kloten teil-haben. Menschen, die im Gras-winkel-areal wohnen, sind nicht in einem Heim versorgt.

Ich habe mit vielen Menschen vom Gras-winkel-areal gesprochen.

Sie wollen, dass die Bus-halte-stelle einen neuen Namen bekommt.

Der Kanton Zürich macht mit SEBE (Selbst-bestimmt entscheiden) viel für die Inklusion.

Jetzt ist Zeit, dass die Stadt Kloten auch etwas für die Inklusion macht.

Menschen mit Beeinträchtigung können oft nicht selbst politisch aktiv sein.

Darum ist es wichtig, dass Kloten da etwas macht.

Ich stelle dem Stadt-rat diese Fragen:

1. Als die Bus-halte-stelle ge-macht wurde, was hat man wegen dem Namen ge-dacht?
2. Was macht Kloten jetzt und später für die Inklusion?
3. 3 Vorschläge Kloten Pigna, Kloten Hans im Glück oder Kloten Bergli. Kann die Bus-halte-stelle in eines davon ge-ändert werden?

Danke für die Be-antwortung meiner Fragen.

Beschluss:

1. Die Begründung wird zur Kenntnis genommen. Der Stadtrat beantwortet die Interpellation ausnahmsweise bis spätestens z.H. der Gemeinderatssitzung vom 02.04.2024 schriftlich.

Wortmeldungen:

GLP-Fraktion, Brian Dieng: Gerne begründe ich in den folgenden Worten meine eingereichte Interpellation zur Umbenennung der Bushaltestelle Wohnheim. In den vergangenen sechs Monate habe ich beruflich unzählige schöne, lehrreiche und zum Nachdenken anregende Begegnungen mit Menschen mit geistiger, körperlicher oder psychischer Beeinträchtigung erleben dürfen. Dabei handelte es sich um Menschen, die in Kloten arbeiten und oftmals auch wohnen. Ganz speziell in Erinnerung ist mir eine Unterhaltung mit einem jungen Mann mit einer Hirnverletzung geblieben. Er hat mir erklärt, dass er seinen Arbeitsweg vom Graswinkel ins Oberfeld täglich selbständig mit dem E-Rollstuhl bestreitet und dass er am Arbeitsplatz als Delegierter seiner Gruppe mehrmals jährlich mit der Bereichsleiterin zusammensitzt und Themen rund um Inklusion und Sichtbar-machen von Menschen mit Beeinträchtigung und deren Anliegen diskutiert. Darüber hinaus hat er mir von einem Anliegen erzählt, welches sich nicht an seinem Arbeitsplatz, sondern an seinem Wohnort befindet. Er hat mir mitgeteilt, dass die Bushaltestelle vor den Wohngemeinschaften, wovon er selbst eine bewohnt, einen sehr unglücklichen Namen trägt. Er hat diese Thematik für mich weiter ausgeführt und ich konnte auch erkennen, dass diese Auffassung einige Bewohnenden der Pigna mit ihm teilen. Er hat mich somit für sein Anliegen gewinnen können und ich schrieb eine Interpellation, welche sein Anliegen aufgreift. Diese habe ich in zwei Ausführungen, ihr habt es gesehen, so dass er und andere Personen diese auch lesen können. Seine und meine Überlegungen dazu, weshalb die Haltestellenbezeichnung «Wohnheim» eben genau unpassend ist, können im Interpellationstext nachgelesen werden. Auch habe ich mich auf Anfrage der Lokalmedien nochmals ausführend dazu äussern können. Ich verzichte hier deshalb bewusst darauf, dies alles nochmals herunterzurattern. Jetzt mögen sich in diesem Raum vielleicht einige Personen fragen, weshalb ich das politische Instrument der Interpellation gewählt habe. Gern führe ich aus, dass damit genau angestrebt wurde, den Bewohnenden von Pigna in Kloten eine politische Stimme zu geben und in der Bevölkerung auf deren Themen und was sie beschäftigt aufmerksam zu machen. Auch hatte ich mit der Interpellation noch die Möglichkeit dazu, die Frage zu stellen, was die Stadt Kloten abgesehen von der Haltestellenthematik noch für die Inklusion von Menschen mit Beeinträchtigung machen kann. Auch wenn mir die Antwort der Stadt noch nicht vorliegt, stimmt mich jedoch die Ankündigung des Aktionstags Inklusion am 25. Mai 2024 bereits positiv. Wichtig ist mir auch, dass dieses Thema nach der Beantwortung der Interpellation nicht versandet, sondern in den Köpfen der Klotener Bevölkerung präsent bleibt. Seit der Einreichung der Interpellation erhielt ich vorwiegend von Einwohnerinnen und Einwohnern welche in den Quartieren Graswinkel und Händlen wohnen sehr positive Rückmeldungen. Entweder bei zufälligen Begegnungen im Dorf oder auch über Direktnachrichten in sozialen Medien. Dies hat mich umso mehr darin bestätigt, den richtigen Weg gewählt zu haben. Es freute mich zu sehen, dass viele Einwohnerinnen und Einwohner einsehen, dass die Haltestellenthematik ein Problem ist, welches sie selbst eventuell nicht direkt betrifft, jedoch andere Menschen schon, und die ebenfalls ein Recht dazu haben, gehört zu werden. Nun komme ich gerne noch zur dritten Frage der Interpellation, diese präsentiert nämlich drei Vorschläge zur Umbenennung der Haltestelle. Kloten

Hans im Glück und Kloten Pigna wurden vom eingangs erwähnten Herrn gemacht. Ich ergänzte dies noch um Kloten Bergli, da dies geographisch am passendsten ist. Bekanntlich ist ja der Name Kloten Graswinkel bereits an die Haltestelle am Ortseingang von Bassersdorfer Seite her vergeben. Was ich beim Schreiben der Interpellation noch nicht gewusst habe, ist der Fakt, dass seit dem Inkrafttreten der GeoNV von 2008 keine Unternehmensnamen für Haltestellen mehr zugelassen sind. Die drei Vorschläge sind deshalb in keinster Weise als abschliessend zu betrachten. Gerne bin ich dazu bereit, mit dem Stadtrat weitere geographische Namen zu prüfen. Schlussendlich möchte ich mich beim Stadtrat und den zuständigen Personen in der Verwaltung bereits zum Voraus für die Beantwortung bedanken. Speziell hervorheben möchte ich die proaktive Kontaktaufnahme der Bereichsleiterin Lebensraum, welche ich sehr geschätzt habe. Vielen Dank.

Stadtrat, Roger Isler: *Danke Brian für deine Fragen in der Interpellation. Dies sind spannende Themen, die du da zusammengefasst hast. Fakt ist, dass heute bereits die Antwort vorliegen sollte. Ich gehe davon aus, dass du weisst, dass diese heute noch nicht beantwortet wird. Gerne möchten wir dein Votum von heute noch in die Beantwortung aufnehmen.*

05.03.2024 Beschluss Nr. 69-2024 Interpellation 9332; Sandra Eberhard, SVP; Teilstrecke cargo sous terrain; Hub und Verkehrsaufkommen; Begründung

0.5.4 Parlamentarische Vorstösse

Interpellation; Sandra Eberhard, SVP; Teilstrecke cargo sous terrain; Hub und Verkehrsaufkommen; Begründung

Sandra Eberhard, SVP und Mitunterzeichnende haben am 5. Februar 2024 die folgende Interpellation eingereicht:

Gemäss Schätzungen des Bundesamtes für Strassen und des Bundesamtes für Raumentwicklung geht man davon aus, dass das Güterverkehrsaufkommen in der Schweiz bis 2050 um bis zu 31% zunehmen wird. Die heutigen Verkehrswege können dieses Wachstum allein nicht auffangen und ein unlimitierter Ausbau der Transport-Infrastrukturen sei nicht möglich. Deshalb sind neue Wege zur Versorgung der urbanen Zentren gesucht.

Die cargo sous terrain (fortfolgend cst) bietet eine Lösung mit einer Infrastruktur ausschliesslich für den Güterverkehr und soll Schiene und Strasse an kritischen Punkten entlasten. Aktuell plant die cst die erste Teilstrecke von Härkingen nach Zürich. Ein Hub mit Zugang zum unterirdischen System zur oberirdischen Be- und Entladung der Fahrzeuge soll dabei in Opfikon mit dem Standort beim Mövenpick neben der Autobahn entstehen (Grenzgebiet zu Kloten).

Daher stelle ich dem Stadtrat folgende Fragen:

- 1. Wurde die Stadt Kloten angefragt ob ein Hub auf Klotener Boden realisiert werden kann und welche Argumentation dafür oder dagegen hat der Stadtrat beschlossen?*
- 2. Wie weit ist die Planung in Opfikon schon fortgeschritten und wie realistisch ist die Umsetzung am Standort in Opfikon (Zeithorizont)? Ist der Standort bereits im Richtplan von Opfikon aufgenommen?*
- 3. Wie sieht die Grobverteilung-Verkehrsplanung des Bundes und der cst mit der Stadt Opfikon aus? Ist in diesem Zusammenhang eine eigene Aus- und Einfahrt der Autobahn direkt zum Hub Gelände realisierbar?*
- 4. Wie sieht die Feinverteilung-Verkehrsplanung auf Klotener Boden aus? Ist das Vorhandensein einer solchen Planung massgebend oder zumindest nötig für die Bewilligung des Hubs?*
- 5. Was sind die möglichen Konsequenzen auf dem Klotener Strassennetz im Zusammenhang mit der Feinverteilung der Güter auf dem Strassennetz und auch mit der Anbindung an Schiene und Luftfracht (insbesondere Flughafenstrasse und Schaffhauserstrasse)? Bitte zusätzlich auch im Zusammenhang mit dem überregionalen Transitverkehr durch Kloten, der Glattalbahn Linienführung und der zusätzlichen Verdichtung der Quartiere in Kloten aufzeigen.*
- 6. Ab wann wird die Weiterführung der cst Strecke von Opfikon nach St. Gallen geplant und realisiert, damit das Klotener Gebiet und insbesondere das Autobahnssystem von der Grobverteilung in die Ostschweiz entlastet wird?*

Besten Dank für die fristgerechte Beantwortung meiner Fragen.

Beschluss:

1. Die Begründung wird zur Kenntnis genommen. Der Stadtrat beantwortet die Interpellation bis spätestens z.H. der Gemeinderatssitzung vom 07.05.2024 schriftlich.

Wortmeldungen:

SVP-Fraktion, Sandra Eberhard: *Ich verzichte ebenfalls auf das Eingehen meiner allseits bekannten Interpellation und möchte hier noch einige ergänzende Informationen darlegen und weitere offene und vertiefte Fragen betreffend Verkehr und kommunaler Richtplan in die Runde werfen, insbesondere in Richtung Stadtrat. Die gestellten Fragen des IP-Textes dürfen daher gerne sehr ausführlich und erweiternd beantwortet werden, vielen Dank dazu schon im Voraus an Stadtrat Roger Isler, Bereichsleiterin Bettina Wyss und voraussichtlich auch noch dem Stellvertretenden Verwaltungsdirektor Marc Osterwalder. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) und das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) haben am 1. Februar 2024 die Anhörung zum Sachplan Verkehr, Teil Unterirdischer Gütertransport, eröffnet. Damit erhalten die betroffenen Kantone Gelegenheit zur geplanten Infrastruktur von Cargo Sous Terrain Stellung zu nehmen. Ab 1. März können sich die Gemeinden und die betroffene Bevölkerung dazu äussern. Weil Cargo sous terrain (CST) relevante Auswirkungen auf Raum und Umwelt hat, hat das BAV im Sachplan Verkehr einen neuen Teil Unterirdischer Gütertransport (SUG) erarbeitet. Darin werden die raumplanerischen Interessen zwischen CST, Bund und Kantonen abgestimmt. Der SUG, der vorerst nur die erste Teilstrecke von Härkingen nach Zürich betrifft, enthält die Linienführung der unterirdischen Güterverkehrsstrecke sowie die Eckwerte der Verteilzentren. Die betroffenen Kantone Bern, Solothurn, Aargau und Zürich verankern die Standorte dieser Verteilzentren zusätzlich in ihren Richtplänen. Die Gemeinde Kloten muss daher per sofort dazu Stellung nehmen, auch wenn sie wenig Einfluss auf den übergeordneten Verkehr hat, so sollte sie diesen doch gut einsetzen wie möglich. Die jeweiligen zukünftigen Anpassungen im kantonalen Richtplan, voraussichtliche öffentliche Auflegung im 2024, müssen dann nämlich im kommunalen Richtplan von Kloten übernommen werden. Auf der admin.ch Seite sind Unmengen an Dokumenten und Berichten einsehbar. Fortfolgend möchte ich aber hauptsächlich auf die im Sachplan Verkehr, Objektblatt 1.1, Erläuterungsbericht zum Sachplan unterirdischer Güterverkehr und im Bericht Variantenstudium der Hubs gemachten Aussagen eingehen. Aussagen zum 1. Punkt: Die planerischen und verkehrlichen Anliegen der Gemeinden sollen dabei bestmöglich und stufengerecht berücksichtigt werden. Die Voraussetzungen für eine optimale Einbindung in das Verkehrssystem soll soweit als möglich bereits bestehen. Die Anlieferung und Verteilung von Gütern ab den Hubs sind während den gesetzlich erlaubten Zeiten möglich. An jedem Hub werden stets lokale oberirdische Sammel- und Verteiltransporte auf dem Strassennetz verbleiben. Die neuartige Transportlösung wird zudem auch dazu führen, dass neuer Verkehr zu den Hubs führt, welcher bisher auf der Autobahn passierte. Der Absender meldet sein Transportbedürfnis bei CST an und erhält eine Rampe und Zeitpunkt für den Umschlag an einem Hub von CST zugeteilt. Dies erlaubt CST eine effektive Lenkung des Strassenverkehrs und kann so Mehrbelastungen auf Ortsdurchfahrten im Sinne einer Lenkungsmassnahme reduzieren. Frage zum Punkt 1: Kann man hier verlangen, dass zu Verkehrs-Stosszeiten auf den nationalen und kommunalen Verkehrswegen vor Ort keine Zeitfenster zugeteilt werden dürfen? Aussagen zum Punkt 2: CST muss den Kantonen ein City Logistik Konzept vorlegen, mit dem eine Reduzierung des Güterverkehrs auf der Strasse auf gewissen Strecken erreicht werden kann. Verteilhubs in den urbanen Zentren sollen so gewählt sein, dass sie über leistungsfähige Strassen erschlossen werden und der Verteilverkehr effizient abgewickelt werden kann. Bei den Hubs gibt es jedoch eine Mehrbelastung des Strassenverkehrs. Fragen dazu: Wie sieht es mit einer völligen Überlastung des kommunalen Verkehrssystem im 2030 in Kloten aus, wenn zusätzlich zu der uns bekannten hohen Verkehrsbelastung und dem steigenden belastenden Transitverkehr durch Kloten, insbesondere an den Knotenpunkten Flughafenkopf, Wilder Mann, Schaffhauserstrasse und Dorfstrasse auch noch zusätzlich die geballte regionale und überregionale Verteilung der CST-Güter ab Inbetriebnahme im 2031 hinzukommt? Viele der Anwesenden*

haben die Folgen heute merklich gespürt. Welche Massnahmen müssen und können wir jetzt schon im laufenden Richtplan Geschäft ergreifen? Aussagen zu Punkt 3: Für den Standort Hub 10 Zürich Flughafen im Rohrholz wird das Areal H10a als Terminal-Hub für Frachtgüter und somit primär zur Versorgung des Flughafens favorisiert. Das Areal liegt am Rande des Weiterentwicklungsgebietes Kloten/Opfikon: Dazu gehören die Weiterentwicklung der Pole «Stadtzentrum Kloten», «Flughafenkopf» und «Balsberg» in Abstimmung mit der nationalen Infrastruktur des Flughafens Zürich und unter Vernetzung der drei Pole über die bestehende Verkehrsachsen-Aufwertung. Ebenso ist die aktive Gestaltung des Freiraums Butzenbühl-Anbindung an die übergeordneten Verkehrsnetze über den Flughafenkopf sowie in Koordination mit der geplanten Glattalautobahn und der Erweiterung der Glattalbahnen nötig. Die Erschliessung des Hubs 10 erfolgt über die Flughafen- sowie die Rohrstrasse und erfährt eine starke Mehrbelastung, welche zu spürbaren Fahrzeitverlängerungen führen. Frage dazu: Welche Möglichkeiten zur Entlastung des Flughafenkopfes und der Strecke Flughafen Fracht und Rohrholz gibt es? Aussagen zu Punkt 4: Für den Hub 11 wird das Areal H11m im Plattenareal als Haupt-Hub für die Sammlung und regionale Verteilung von Gütern favorisiert. Für die mittelfristige Zukunft jedoch auch die Verteilung in die ganze Nord- und Ostschweiz über das lokale Strassennetz. Durch eine direkte Anbindung an den bestehenden Autobahnanschluss Glattbrugg, wäre eine direkte Anbindung an das übergeordnete Verkehrsnetz möglich. Ein Ausbau der Bahnstrecke Opfikon—Kloten auf Doppelspur sei geplant. Fragen dazu: Welche Auswirkungen haben diese Massnahmen auf das Klotener MiV und Bahn Verkehrsnetz? Ist ein Gleisanschluss zum Hub 11 realisierbar? Wie sind vorhandene Bahnhöfe, insbesondere Balsberg, mit der Doppelspur und der Anbindung an die Glattalbahnen betroffen? Welche potenziellen Konflikte mit der Erweiterung N11 Zürich Flughafen Kloten-Verzweigung Zürich Nord bestehen? Wie sehen die Absprache und Zusammenarbeit in dieser ganzen Thematik mit Opfikon aus? Da dieses Vorhaben massive und relevante Auswirkungen auf unser überlastetes lokales und regionales Verkehrsnetz haben wird und Massnahmen im kommunalen Richtplan erforderlich sein können, bedanke ich mich für eine möglichst rasche Beantwortung aller Fragen.

Stadtrat, Roger Isler: Danke, Sandra, für die sehr vielen, ausführlichen Fragen. Wir werden diese schriftlich beantworten.

SP-Fraktion, Sigi Sommer: Liebe Sandra und SVP, unsere Meinung zu dem Vorstoss sieht so aus, dass wir dies mega begrüessen, dass das Thema auf den Tisch kommt und dass dies zum Traktandum wird. Cargo sous terrain wird uns in Zukunft sicherlich beschäftigen. Es ist nie zu früh, sich Gedanken über ein so weitreichendes Verkehrsthema zu machen. Das Verteilsystem wird unmittelbar unsere Strassen belasten. Umso näher ein Verteilpunkt, umso höher die Dichte von Lastwagen und Transportern. Ein Teil wird wo möglich noch leer anfahren, aber spätestens bei der Weiterverteilung der Güter werden unsere Strassen noch mehr verstopft. Ja der Standort mag strategisch günstig sein, aber wer täglich die Verkehrsmeldungen im Radio hört, weiss, dass das Verkehrsaufkommen jetzt bereits in alle Richtungen grenzwertig ist und definitiv immens zunehmen würde. Darum frage ich mich, und vielleicht würde der Stadtrat die Frage informell aufnehmen bzw. beantworten, ob der Stadtrat einen Verteilpunkt in einem bereits so stark belasteten Verkehrsgebiet eine gute Idee findet und wie seine grundsätzliche Meinung zu dem Thema ist. Wir, die SP Kloten danken auf jedenfall nochmals für den Vorstoss und würden, falls gewünscht, auch unterstützen. Wir sind sehr gespannt auf die Beantwortung der Fragen von Sandra und vielleicht auch meiner Frage.

05.03.2024 Beschluss Nr. 70-2024 Postulat 9350; Max Töpfer, SP; Tempo 30 auf der Dietliker- und Wallisellerstrasse; Begründung / Überweisung

0.5.4 Parlamentarische Vorstösse

Postulat 9350; Max Töpfer, SP; Tempo 30 auf der Dietliker- und Wallisellerstrasse; Begründung / Überweisung

Max Töpfer, SP und Mitunterzeichnende haben am 12. Februar 2024 das folgende Postulat eingereicht:

Antrag:

Der Stadtrat wird aufgefordert, bei der Kantonspolizei die Einführung von Tempo 30 auf der Dietlikerstrasse vom Bahnhof bis zum Waldrand sowie auf der Wallisellerstrasse bis zum Ortsausgang zu beantragen.

Begründung:

Im September 2023 überreichten die SP und die Grünen dem Stadtrat eine Petition, welche zum Ziel hat, im Buchhaldenquartier generell Tempo 30 einzuführen. Die Petition wurde von 210 Klotener:innen unterschrieben. Unter den Unterzeichnenden befanden sich vor allem Bewohner:innen des betroffenen Quartiers.

Der Stadtrat erklärte in seinem Beschluss vom 9. Januar 2024, dass er das Anliegen nicht unterstützt. Für die Urheber:innen der Petition und die Unterzeichnenden des Postulats ist dieser Entscheid unverständlich. Tempo 30 führt nachweislich zu mehr Sicherheit im Strassenverkehr, insbesondere für die zahlreichen Kinder, die die Strasse auf ihrem Weg ins Schulhaus Spitz überqueren. In seiner Stellungnahme lässt der Stadtrat ebenfalls ausser Acht, dass durch diese Massnahme die Lärmemissionen massiv reduziert werden, wodurch sich die Lebensqualität für die Anwohner:innen der betroffenen Strassen verbessert. Auch mit Blick auf die Strassenverbindung durch den Hardwald trägt Tempo 30 zur Entlastung des Wohnquartiers vom ortsfremden Durchgangsverkehr bei und erfüllt damit ein verkehrspolitisches Ziel der Stadt Kloten.

Die Reduktion der Höchstgeschwindigkeit wäre ohne grössere Einschränkungen für den öV möglich. Bauliche Massnahmen könnten vor oder nach einer Bushaltestelle realisiert werden, weil die Busse hier ohnehin mit reduzierter Geschwindigkeit unterwegs sind. Ausserdem bestünde die Möglichkeit, anstatt einer «Tempo 30-Zone» eine sogenannte «Tempo 30-Strecke» einzurichten. Dieses Konzept bietet den Vorteil, dass bauliche Massnahmen nicht zwingend notwendig wären und Fussgänger:innen-Streifen weiterhin zulässig sind. Tempo 30-Strecken sind für kommunale Sammelstrassen wie die Dietlikerstrasse eine öV-verträglichere Alternative und sollten daher von der Stadt Kloten vertiefter geprüft werden.

Zur Gewährleistung der Pünktlichkeit der Buslinien 731 und 736 wird auf der Dietlikerstrasse ab dem Waldrand und auf der Hagenholzstrasse (Abschnitt im Wald) auf die Einführung von Tempo 30 verzichtet. Dadurch können in Rücksprache mit der VBG grössere Fahrzeitenverluste verhindert werden. Ausserdem würden verbesserte Busbevorzugungsmassnahmen bei der Lichtsignalanlage beim Kino Claudia weitere Fahrzeit einsparen.

Beschluss:

1. Die Begründung wird zur Kenntnis genommen. Das Postulat wird mit 11 Ja- zu 19 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen nicht an den Stadtrat überwiesen.

Wortmeldungen:

SP-Fraktion, Max Töpfer: Es ist lobens- und unterstützenswert, dass die Stadt Kloten bereits seit mehreren Jahren zum Ziel hat, Schritt für Schritt Quartierstrassen in Tempo-30-Zonen umzugestalten. Hier hat vor allem der Stadtrat mit einer gewissen Weitsicht einen Trend und ein Bedürfnis der Bevölkerung erkannt. Leider vermissen wir diesen einstigen Pioniergeist in der Stellungnahme zu unserer Petition Tempo-30 im Buchhalden Quartier gänzlich. Tempo 30 auf kommunalen Sammelstrassen wie der Dietliker- und Wallisellerstrasse ist für den Stadtrat nach wie vor ein Tabuthema. Dabei sollte gerade die hohe Zahl von mehr als 200 Unterschriften für diese Petition die Bedeutung des Anliegens für die Quartierbevölkerung deutlich machen. Mit Tempo 30 verbessert sich die Lebensqualität für Anwohnerinnen und Anwohner nachweislich. So zeigen Studien, dass eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit die wahrnehmbare Lärmemission um rund die Hälfte reduzieren. Dies vor allem auch in den sensiblen Nachtstunden. Durch den geringen Bremsweg verbessert sich auch die Sicherheit für Fussgängerinnen und Fussgänger. In Anbetracht der Tatsache, dass die Dietlikerstrasse von vielen Kindern auf ihrem Weg ins Schulhaus Spitz überquert wird, ein nicht zu unterschätzender Faktor. Wegen genau dieser positiven Auswirkungen auf die Lebensqualität und die Verkehrssicherheit in Siedlungsgebieten spricht sich auch der Städteverband, bei dem die Stadt Kloten Mitglied ist, für eine flächendeckende Einführung von Tempo 30 aus. Der Stadtrat argumentiert mit massiven baulichen Massnahmen, die für die Umsetzung von Tempo 30 auf der Dietliker- und Wallisellerstrasse notwendig seien. Hier möchte ich gerne auf eine Wirkungsanalyse zu Tempo 30 in der Stadt Zürich hinweisen, die vom Stadt Zürcher Sicherheitsdepartement und der von einer Freisinnigen geführten Kantonalen Volkswirtschaftsdirektion in Auftrag gegeben wurde. Diese mittlerweile fünfjährige Studie überprüfte die Einhaltung von Tempo 30 auf Strassen, die ohne bauliche Massnahmen neu signalisiert wurden. Das Fazit dieser Studie ist, dass die neue Höchstgeschwindigkeit weitestgehend eingehalten wird. Dabei wurden auch die Daten von Strassen ausgewertet, die topographisch, also von der Steigung her, mit der Dietlikerstrasse vergleichbar sind. Ein Verzicht auf bauliche Massnahmen wäre bei der sogenannten Tempo 30-Strecke möglich. Dieses Konzept wurde bisher scheinbar vom Stadtrat noch nicht gross in Erwägung gezogen und sollte aus unserer Sicht daher in Zusammenarbeit mit der Kantonspolizei vertiefter geprüft werden. Ein weiteres Argument, mit dem der Stadtrat seine Untätigkeit begründet, ist der ÖV. Es ist zwar so, dass Tempo 30 im betroffenen Gebiet zu Fahrzeitverlusten führt, ja. Um diese Verluste aber zu minimieren schlagen wir vor, auf dem Abschnitt ab der Wendeschleife durch den Wald, die aktuelle Höchstgeschwindigkeit zu belassen, damit der Bus hier Zeit aufholen kann. Auch würde sich der Verzicht auf bauliche Massnahmen, also die Variante der Tempo-30-Strecke, positiv auf die Fahrzeit auswirken. Diese Schritte wurden bei der Ausarbeitung der Petition mit der VBG abgestimmt, damit die Pünktlichkeit der Buslinien 731 und 736 weiterhin gewährleistet bleibt. Grundsätzlich stellt sich beim ÖV aber auch die Frage, ob es schlussendlich die Verkehrsbetriebe sein sollen, die sagen, wie bei der Verkehrsplanung oder wie wir unsere Verkehrsplanung anzugehen haben oder ob wir es als Kommunalpolitiker sein sollen, die die Rahmenbedingungen setzen, nach denen die Fahrpläne gestaltet werden. In Gesprächen mit der VBG gewinnt man leicht den Eindruck, dass davon ausgegangen wird, dass das bestehende Liniennetz und die Fahrpläne, überspitzt gesagt, die nächsten 70 Jahre Bestand haben sollen. Spätestens mit der Verlängerung der Glattalbahn stellt sich für mich aber die Frage, ob Anpassungen am Liniennetz nicht auch möglich wären, die eine flächendeckende Einführung von Tempo 30 eben auf solchen kommunalen Sammelstrassen ermöglichen würden und darüber hinaus auch noch weitere Strassen. Wenn es um die Weiterentwicklung der Tempo-30-Strategie geht, agiert der Stadtrat aus unserer Sicht mutlos. Die ganze Antwort auf unsere Petition liest sich so, als würde man bewusst Argumente suchen, die gegen eine Einführung einer neuen Höchstgeschwindigkeit auf Sammelstrassen sprächen. Dabei gäbe es ernsthafte Alternativen, die eine unkomplizierte und ÖV-verträgliche Umsetzung dieses wichtigen Anliegens aus der Quartierbevölkerung ermöglichen würden. Tempo 30 führt für den MIV zu minimal verlängerten Fahrzeiten von wenigen Sekunden. Im Gegensatz dazu verbessert sich die

Lebensqualität und die Verkehrssicherheit für die Anwohnerinnen und Anwohner deutlich. Die Vorteile überwiegen also klar. In diesem Sinne bitte ich euch dem Postulat zu zustimmen.

Stadträtin Gaby Kuratli: Der Stadtrat ist nicht gewillt das Postulat entgegenzunehmen. Es handelt sich nicht um ein Postulat. Es ist eher eine Motion, aber so formuliert dennoch keine Motion. Wir werden es nicht entgegennehmen, ausser ihr überweist es so.

Ratspräsident Silvan Eberhard: Sigi Sommer wird die Fraktionserklärung der Grünen verlesen, da Fabienne krank ist.

Stv. Grüne-Fraktion, Sigi Sommer: Wie von Silvan angekündigt, lese ich die Rede der Grünen, genauer von Fabienne Kühnis, da sie erkrankt ist. Zitat Start: "Es wird euch nicht überraschen, dass die Grünen Kloten das Postulat der SP unterstützen. Wir haben die Petition für Tempo 30 mit der SP zusammen lanciert und sind gleichermassen enttäuscht über die ablehnende Antwort des Stadtrats. Es ist nicht so sehr der Umstand, dass sie abgelehnt wurde, als vielmehr die Art und Weise. Die Argumentation erweckt den Eindruck, dass man das Anliegen nicht umsetzen will, weil dafür etwas zu tun wäre: Bauliche Massnahmen wären nötig, die VBG müsste ihre Fahrpläne überdenken etc. Abgesehen davon, dass dies nicht wirklich Herkules-Aufgaben sind: Die 210 Bewohnerinnen und Bewohner haben die Petition nicht unterschrieben, damit wir die Hände in den Schooss legen und nichts tun, sondern weil etwas unternommen werden soll. Wenn wir das Gefühl haben, solche Anliegen müssen nur dann positiv beantwortet werden, wenn sie sich quasi von selbst erfüllen, werden wir die grossen Herausforderungen im Bereich Umwelt, Klima, Lärm, Sicherheit nicht bewältigen. Das Postulat ist ein kleiner, aber wichtiger Schritt in die richtige Richtung, es werden viele weitere folgen müssen. Es ist höchste Zeit, dass wir unsere Städte und Quartiere vom schon viel zu lange vorherrschenden totalen Fokus auf das Auto befreien und wieder lebenswert gestalten. Zum Schluss aber noch kurz zum Argument, bei dem wir nicht gewusst haben, ob wir lachen oder weinen sollen: Tempo 30 kann nicht eingeführt werden, weil sich die Autofahrenden sowieso nicht daran halten würden. Wer so argumentiert, braucht sich um gar keine Regeln mehr zu kümmern, damit lässt sich alles bodigen." Zitat Ende.

FDP-Fraktion, Hansjürg Schmid: Als Gemeinderat und langjähriger Anwohner des Quartiers Buchhalden liegt mir jetzt der Vorstoss Tempobeschränkung 30 für den Streckenabschnitt zwischen der Kreuzung Schaffhauserstrasse/Breitstrasse und dem Waldrand vor. Zuerst möchte ich betonen, dass ich die Bedeutung von Sicherheit, insbesondere in den Quartierstrassen und Umweltschutz im Strassenverkehr voll und ganz unterstütze. Ich bin aber der festen Überzeugung, dass eine Tempobeschränkung auf 30 für diesen Abschnitt unverhältnismässig und unnötig ist und keine signifikanten Vorteile in Bezug auf Sicherheit und Umweltschutz bietet. Die Strecke Breitstrasse /Dietlikerstrasse ist in erster Linie ein Quartierzubringer für den ÖV und den motorisierten Individualverkehr. Natürlich hat es auch Velos drauf. Es ist mir auch bewusst, dass der Abschnitt unter der Woche Durchgangsverkehr von und in Richtung Wallisellen verursacht. Am Samstag definitiv wenig und Sonntag gar keinen mehr. Wenn ich mir auch die Stosszeiten betrachte, dann sprechen wir von ca. 6:30 bis 8:30 und von ca. 16:30 bis 18:00, also Zeiten wo die meiste arbeitende Bevölkerung am Arbeiten ist oder sich auf dem Weg befindet. In den Zwischenstunden und nachts ist die Strecke leer und somit auch keine Lärmbelästigung vorhanden. Hätten wir noch den Fakt der Sicherheit: Da natürlich diejenige, wie du Max sagst, der schulpflichtigen Kinder. Ich bin selber Vater von in der Zwischenzeit erwachsenen Söhnen. Ich habe auch bereits Enkel. Ich mache mir natürlich auch meine entsprechenden Gedanken und Sorgen. Jetzt kommt aber mein aber, einerseits liegt die Verantwortung des Lernens bezüglich dem gesunden Umgang mit dem Verkehr in den Händen der Eltern, andererseits sind unsere Kinder selbständiger und verantwortungsvoller in Bezug auf den Strassenverkehr als wir vielfach annehmen. Das sehe ich sehr oft und macht mich auch stolz auf unsere Kinder. Die aktuelle Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 erachte ich daher als angemessen. Eine Reduzierung auf 30 führt insbesondere für die Buslinie 731, welche ich fast täglich benutze, zu längeren

Fahrzeiten, was sowohl für Anwohnende als auch für Pendler, welche auf den öffentlichen Nahverkehr angewiesen sind untragbar wäre. Um den Fahrplan dann entsprechend einhalten zu können, müssten zusätzliche Fahrzeuge eingeführt werden. Resultat daraus ist klar, für die Stadt und den Steuerzahler wird es teurer. Kostet unser Anteil doch etwa CHF 500'000 oder anders ausgedrückt ca. ein Steuerprozent. Und nicht zu vergessen, das Personal muss auch noch rekrutiert werden. Ja, ich habe gesehen, im Text von dir Max, du hast Rücksprache mit dem VBG gehalten. Mein Wissenstand ist jedoch, dass die VBG ganz klar gesagt hat, mit dem Schritt können die Fahrzeiten nicht eingehalten werden. Darum würde es mich als Gemeinderat doch noch interessieren, wer von der VBG mit dir Rücksprache gehalten hat. Wir von der FDP sagen da definitiv nein zu diesem Vorstoss.

SVP-Fraktion, Florian Ruosch: Gerade vorneweg, ich spreche hier aus zwei Sichten. Erstens für die SVP-Fraktion, die das Postulat nicht unterstützen wird. Aus unserer Sicht ist das Anliegen nicht Postulats würdig und wir sind gegen unnötige Bevormundung unserer Einwohner. Die Postulanten sagen es in ihrem Text bereits selbst, ich zitiere: "Die Fahrzeuge sind ohnehin mit reduzierter Geschwindigkeit unterwegs". Wir sind auch dafür, jeden Verkehrsteilnehmer, egal in welcher Form, soll seinen Beitrag zur Sicherheit aller leisten, aber ohne solche hindernden Massnahmen. Denn genau auf das zielt das Postulat ab, der Behinderung des motorisierten Individualverkehrs in Kloten. Damit komme ich noch zur zweiten Sicht, der als Anwohner. Ich befahre die Hauptstrasse tagtäglich, manchmal im ÖV, manchmal im Auto. Es ist mir sehr wohl bewusst, dass es ein Nadelöhr gibt auf dieser Strecke, bei welchem man aufpassen muss. Aber es kann doch nicht sein, dass wir den Verkehrsteilnehmenden das Denken abnehmen, oder? Und die Lärmemissionen, welche gemäss Postulat massiv reduziert werden sollten, stammen aktuell im Grossteil von der Motorenbrems von grösseren Gefährten, insbesondere dem Bus, welche den Hang hinunterfahren. Das würde mit Tempo 30 nur noch verschlimmert. Ausserdem bin ich auf dem Heimweg jeweils froh, wenn die Strasse frei ist und niemand unterwegs ist, damit ich 50 fahren kann. Das wäre mit dem Postulat auch nicht mehr möglich.

GLP-Fraktion, André Käser: Wie meine zwei Vorredner bin auch ich im Buchhaldenquartier zu Hause. Dadurch habe ich auch grosses Verständnis für das Anliegen der Anwohnerin und Anwohner der Dietliker- und Wallisellerstrasse den Lärm durch den Verkehr zu reduzieren. Das Anliegen wurde in der Petition von über 200 Personen unterschrieben und ist dadurch klar zum Ausdruck gebracht worden. Ich selbst habe ein paar Jahre an der Dorfstrasse gewohnt, klar nicht zu vergleichen mit der Dietlikerstrasse, und ich vermisse jetzt, wo ich in einer 30-Zone im Buchhaldenquartier wohne das ständige Rauschen des Verkehrs rund um die Uhr überhaupt nicht. Wir können auch die Antwort des Stadtrats auf die Petition sehr gut verstehen und sehen auch die Schwierigkeiten, die sich ergeben durch eine Festlegung einer 30-Zone. Insofern unterstützen wir die Idee der SP, die Einführung einer 30-Strecke einmal zu überprüfen. So eine 30-Strecke habe ich gerade gestern in Wallisellen entdeckt durch das Stadtzentrum vom Doktorhaus Kreisel bis zur Unterführung zur Autobahn und dem Glattzentrum. Dort ist auch ganz klar, der Durchgangsverkehr soll die Strasse meiden. Wir sind auch der Meinung, dass die Dietliker- und Wallisellerstrasse für den regionalen oder den überregionalen Durchgangsverkehr durch den Hardwald durchaus unattraktiv soll sein und von den Autofahrenden gemieden werden soll. Die Strasse soll für uns da sein, für die Klotenerinnen und Klotener und den Anwohnenden des Quartiers. Wir sind auch klar der Meinung, dass die Strasse durch den Hardwald offenbleiben soll. Denn wir, die dort im Quartier wohnen, sind sonst nur über eine Strasse mit dem Rest der Aussenwelt verbunden. Die GLP-Fraktion nimmt das Bedürfnis der Anwohnerin und Anwohner nach Lärmreduktion ernst und bittet die anderen Fraktionen dies auch zu tun und der Prüfung dieser 30-Strecke doch bitte zuzustimmen.

Die Mitte Fraktion, Pascal Walt: Wir von der Mitte haben auch Mitglieder in dem Quartier und sind aber grundsätzlich der Meinung, dass solche Sammelstrassen einfach den Verkehrsfluss sicherstellen sollen und die Fachleute, die darüber entscheiden, wie schnell man auf solchen Strassen fährt sollen darüber entscheiden und nicht wir.

05.03.2024 Beschluss Nr. 71-2024 Vorlage 8518; Gemeindeordnung; Teilrevision 2023; Genehmigung zuhanden Urnenabstimmung

0.0.1.1 Gemeindeordnung

Gemeindeordnung; Teilrevision 2023; Genehmigung zuhanden Urnenabstimmung

Mit Beschluss Nr. 319-2023 vom 5.12.2023 wurde der Antrag vom 6. Oktober 2023 (Beschluss Nummer 266-2023) zurückgezogen. Aufgrund der Vorprüfung durch das Gemeindeamt Zürich mussten nochmals Anpassungen vorgenommen werden. Im Weiteren verzichtet der Stadtrat auch auf die ursprünglich vorgesehenen (und genehmigungsfähigen) Änderungen bezüglich der Wahl des Wahlbüros, da diese im Rahmen erster Diskussionen in der GRPK offensichtlich auf Ablehnung stiessen.

Die einzelnen Änderungen werden wie folgt begründet:

Art. 1 Abs. 1.

Die Bezeichnung des Weilers "Obholz" entfällt, da das Gebiet per 1.1.24 an die Gemeinde Nürensdorf abgetreten wird.

Art. 29 Abs. 2 lit. j

Hier wurde nur der "Punkt" durch ein "Komma" ersetzt, da mit lit.k. ein neuer Unterabsatz hinzukam.

Art. 29 Abs. 2 lit. k (neu)

Die Kompetenz des Stadtrats für das Eingehen von finanziellen Beteiligungen sowie die Gewährung von Darlehen oder Bürgschaften an Dritte ist im Rahmen der letzten Revision versehentlich herausgefallen. Dies soll daher ergänzt werden womit auch einer praktikablen Kompetenzaufteilung entsprochen wird. Im Unterschied zu reinen Anlagegeschäften gemäss GO Art. 29 Abs. 2 lit. i., die einen Aktivtausch innerhalb des Finanzvermögens bedeuten, sind die Geschäftsfälle gemäss lit. k. i.d.R. dem Verwaltungsvermögen zuzuordnen und analog zu den Kompetenzen für neue Ausgaben zu beurteilen.

Art. 36

Infolge der Änderung von § 43 des Volksschulgesetzes ist es neu möglich, eine "Leitung Bildung" zu bezeichnen. Dies entspricht der schon seit Jahren praktizierten Organisationsform in der Stadt Kloten und kann somit auch in der Gemeindeordnung abgebildet werden. Die Leitung Bildung ist für die operative Führung und den Schulbetrieb verantwortlich.

Art. 43 Abs. 1 lit. b

Ersetzen des Begriffs "Geschäftsreglement" durch "Organisationsreglement", so wie dies auch bei anderen Behörden verwendet wird.

Antrag Stadtrat:

1. Der Stadtrat beantragt dem Gemeinderat den folgenden Beschluss:

Antrag des Stadtrats an den Gemeinderat vom 05. Dezember 2023 Gemeindeordnung (GO)

Änderung vom 5. Dezember 2023

Von diesem Geschäft tangierte Erlasse (SRS Nummern)

Neu: –
Geändert: **1.1-1**
Aufgehoben: –

Der Gemeinderat,

gestützt auf Art. 7 lit. a der Gemeindeordnung

beschliesst zu Handen der Urnenabstimmung:

I.

Der Erlass SRS 1.1-1 (Gemeindeordnung (GO) vom 27. September 2020) (Stand 1. Januar 2022) wird wie folgt geändert:

Art. 1 Abs. 1 (geändert)

¹ Die Stadt Kloten bildet zusammen mit Gerlisberg, Egetswil, Rankhof, Vorder- und Hinterbänikon, dem Eigental und dem grossen Ried (Landesflughafen Zürich-Kloten) eine politische Gemeinde des Kantons Zürich.

Art. 29 Abs. 2

² Dem Stadtrat stehen im Weiteren folgende Befugnisse zu, die in einem Erlass massvoll und stufengerecht übertragen werden können:

- j. (geändert) Abnahme von Bauabrechnungen aufgrund von Spezialbeschlüssen im Rahmen der eigenen Kreditbewilligungsbefugnis. Bei Überschreitungen ist der Gemeinderat zu orientieren,
- k. (neu) Finanzielle Beteiligungen oder Darlehensgewährungen an Dritte sowie Bürgschaften gemäss der Befugnis zur Bewilligung neuer Ausgaben.

Art. 36 Abs. 1 (geändert), **Abs. 2** (neu)

¹ Die Schulpflege ist im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften zuständig für die strategische Führung der obligatorischen Volksschule.

² Die Bereichsleitung Bildung ist verantwortlich für die operative Führung und den Schulbetrieb.

Art. 43 Abs. 1

¹ Die Schulpflege hat weiter folgende Befugnisse:

- b. (geändert) Erlass des eigenen Organisationsreglements und von Reglementen für einzelne Bereiche der Schule,

II.

Keine Fremdänderungen.

III.

Keine Fremdaufhebungen.

IV.

Der Stadtrat bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens der Änderung dieser Gemeindeordnung nach dem Datum der Genehmigung des Regierungsrates.

Kloten, xx. Monat xxxx

Ratspräsident: Silvan Eberhard
Ratssekretärin: Jaqueline Tanner

Beschluss:

1. Die Teilrevision der Gemeindeordnung wird einstimmig zuhanden Urnenabstimmung genehmigt.

Wortmeldungen:

Geschäfts- und Rechnungsprüfungskommission, Sandra Eberhard: Vorab vielen Dank an Stadtpräsident René Huber und Verwaltungsdirektor Thomas Peter für die Beantwortung der Fragen der GRPK. Aufgrund verschiedener Änderungen der übergeordneten Gesetze sowie aufgrund des Gemeinderatsbeschlusses 41-2023 Grenzbereinigung Obholz wurden verschiedene Anpassungen der Gemeindeordnung nötig. Mit Beschluss 266-2023 vom 6. Oktober hat demzufolge der Stadtrat dem Gemeinderat die Teilrevision GO mit verschiedenen Anpassungen zu Handen der Urnenabstimmung unterbreitet. Die Vorprüfung durch das Gemeindeamt im Anschluss hat jedoch ergeben, dass die Vorlage betreffend des Antrages Waldabstandslinie noch einmal überarbeitet werden muss. Die GRPK war mit dem Antrag des Stadtrates auf Rückzug des Geschäftes einverstanden. Im Dezember 2023 wurde daher das Geschäft Teilrevision GO mit Beschluss Nr. 319-2023 erneut dem GR überwiesen. Die Anträge der neuen Kompetenzregelung betreffend die Wahl des Wahlbüros zugunsten des Stadtrates wurden aufgrund vorheriger mehrheitlicher Ablehnung in der GRPK weggelassen. Art. 40 GPR, Gesetz der politischen Rechte des Kantons Zürich, macht die Wahl nämlich durch das Parlament zur Norm, nicht durch den Stadtrat. Ebenso entfallen ist die neue Regelung der Entscheidungsbefugnis betreffend der Wald- und Gewässerabstandslinien, dies aufgrund der Vorprüfung des Gemeindeamtes. Folgende Änderungen sind noch Bestandteile der vorliegenden Teilrevision 2023 der GO:

1. Die Bezeichnung des Weilers Obholz entfällt in Art. 1 Abs. 1, da das Gebiet per 1.1.24 an die Gemeinde Nürensdorf abgetreten wurde.
2. In Art. 29 Abs 2 lit j wurde nur der Punkt durch ein Komma ersetzt.
3. In Art. 29 Abs 2 lit k (neu) wurde die Kompetenz des Stadtrates erweitert. Neu kann der Stadtrat finanzielle Beteiligungen sowie die Gewährung von Darlehen oder Bürgschaften an Dritte eingehen. Dies analog zu den Kompetenzen für neue Ausgaben.
4. Art. 36 Abs 1 und 2 wurden infolge der Änderung im Volksschulgesetz angepasst und die bereits heute gelebte Organisation der Bereichsleitung Bildung, welche für die operative Führung und den Schulbetrieb verantwortlich ist in der GO verankert.
5. In Art. 43 Abs 1 lit b wurde der Begriff Geschäftsreglement durch Organisationsreglement ersetzt.

Die GRPK empfiehlt dem Gemeinderat die Genehmigung der Teilrevision 2023 der Gemeindeordnung mit den beantragten Änderungen zu Handen der Urnenabstimmung.

05.03.2024 Beschluss Nr. 72-2024 Ersatzwahlen Legislatur 2022-2026; Mitglied Wahlbüro; Nicolas Illi, SVP, ab 01.02.2024

0.3.3 Ersatzwahlen

Ersatzwahlen Legislatur 2022-2026; Mitglied Wahlbüro; Nicolas Illi, SVP, ab 01.02.2024

Melanie Eberhard hat infolge Wegzug ihre Demission als Mitglied des Wahlbüros eingereicht.

Antrag Interfraktionelle Konferenz (IFK):

Die IFK stellt dem Gemeinderat einstimmig den folgenden Antrag:

1. Als neues Mitglied des Wahlbüros für den Rest der Amtsdauer 2022 bis 2026 wird Nicolas Illi, Reutlenring 28, 8302 Kloten gewählt.

Beschluss:

1. Als neues Mitglied des Wahlbüros für den Rest der Amtsdauer 2022 bis 2026 wird Nicolas Illi, Reutlenring 28, 8302 Kloten stillschweigend gewählt.

Wortmeldungen:

Interfraktionelle Konferenz (IFK), Marco Brunner: Die IFK schlägt einstimmig für die Ersatzwahl Legislaturperiode 2022/ Nicolas Illi, SVP vor.

Schluss der Sitzung: 18:55 Uhr

Für die Richtigkeit:



Jacqueline Tanner
Ratssekretärin

Geprüft und genehmigt:

Kloten,

GEMEINDERAT KLOTEN

Silvan Eberhard
Präsident

Philip Graf
1. Vizepräsident

Reto Schindler
2. Vizepräsident