

Im Livestream nicht beantwortete Fragen / Anmerkungen

Bitte zwei bis drei Blitzer in der Schaffhauserstrasse 30 Zone installieren. Damit wir das Projekt refinanzieren.

Wir werden diese Anliegen mit der Kantonspolizei besprechen. Der Entscheid, ob Blitzer installiert werden, liegt schlussendlich bei der Kantonspolizei.

Bringt den Herren und der Dame ein kühles Bier! :) Danke für den Einsatz um die späte Stunde
Besten Dank!

Was passiert mit den geschützten Gebäuden an der Dorfstrasse Garten und Vorplätze der Häuser, die sind ja geschützt vom Heimatschutz.

Die beiden Gebäude tangiert das Projekt nicht. Aber die Vorgartensituation. Der kommunale Denkmalschutz liegt im Interesse der Stadt Kloten. Die Stadt Kloten wird sich im Rahmen der Ämtervernehmlassung nach Strassengesetz §12 zum Projekt äussern. Der Umgang mit dem kommunalen Denkmalschutz wird ein Thema darin sein.

Was kann ich machen, um Tempo 30 noch zu verhindern?

In dem Sie bei der öffentlichen Auflage des Bauprojekts (§16/17 des Strassengesetzes) Einsprache erheben.

Auf Höhe Schaffhauserstrasse 123 und 127/129 werden scheinbar die Parkplätze für das Gewerbe ersatzlos gestrichen. Warum - baurechtlich mussten im Erdgeschoss Gewerberäume angesiedelt werden.

Ja, die Parkplätze vor der Liegenschaft Schaffhauserstrasse 123 müssen weichen, weil sich die Bushaltestelle Stadthaus neu vor dieser Liegenschaft befindet. Am alten Standort ist die Bushaltestelle aufgrund der Querung der geplanten Glattalbahn nicht mehr möglich. Die Liegenschaft Schaffhauserstrasse Nr. 127/129 liegt im Projektperimeter der Glattalbahn und ist nicht Bestandteil des kantonalen Strassenprojekts. Vor der Schaffhauserstrasse 127 sind bisher keine Parkplätze vorhanden, sondern die Bushaltestelle. Insgesamt wird ein ausgeglichenes Verhältnis zwischen aufzuhebenden und neuen Parkplätzen angestrebt.

Bereits heute steht der Bus häufig zwischen Puck Kreisel und Kreuzung zum Wilden Mann. Was wird gemacht, dass der Bus den Fahrplan auch in der Hauptverkehrszeit einhalten kann?

Weil es keinen Platz hat, kann keine separate Busspur erstellt werden. Der Kanton wird zusammen mit der Umsetzung des Glattalbahn Projektes eine regionale Verkehrssteuerung einführen, d.h. der Verkehr wird auf den wichtigsten Zufahrtsachsen "gepförtner". Damit kann der Verkehrsfluss im Zentrum positiv beeinflusst und der öffentliche Verkehr zumindest teilweise priorisiert werden.

Warum ist auf einer Kantons Strasse Tempo 30 vorgesehen und welche rechtlichen Grundlagen gibt es dazu? Thomas Schneider, GR, SVP

Die schweizweit gültige Lärmschutzverordnung und die damit verbundene Rechtsprechung verlangen, dass der Strassenlärm an seiner Quelle bekämpft werden muss. Das geschieht an der Schaffhauserstrasse durch eine Temporeduktion in Verbindung mit dem Einbau eines lärmarmen Belags (siehe auch Technischer Bericht in der Projektauflage).

Warum gibt es keine Bäume beim Knoten Wilden Mann?

Weil leider der Platz fehlt.

Was passiert, wenn die Mobilitäts-Initiative der FDP angenommen wird? Wird dann wieder auf Tempo 50 zurückgestellt?

Das kann aus heutiger Sicht nicht beantwortet und erst zu gegebener Zeit beurteilt werden. Die Umsetzung auf Tempo 30 ist ja erst mit der Glattalbahn zwischen 2026 bis 2030 vorgesehen. Somit verbleibt genügend Zeit, um darauf zu reagieren. Im Übrigen wird der ÖV durch Tempo 30 nicht über Gebühr benachteiligt. Die Verbindungen funktionieren auch mit Tempo 30 nach wie vor ohne weitere Massnahmen.

Die Einführung der Glattalbahn in Glattbrugg hatte viele tragische Personenunfälle zur Folge. Wer trägt die Verantwortung dafür in Kloten? Die Unfälle sind unausweichlich. Es ist kein Platz für ein Tram Thomas Schneider, GR, SVP

Aus den Unfällen der letzten Jahre hat die Verkehrsbetriebe Glattwil AG ihre Lehren gezogen. Die Übergänge werden mit Lichtsignalen und Schranken gesichert und sind auf einem hohen Sicherheitsstandard. Die Verantwortung trägt derjenige, der den Unfall verursacht hat.

Wie viele zusätzlichen Parkplätze für das Gewerbe sind vorgesehen? Thomas Schneider, GR, SVP

Öffentliche Parkfelder wurden dort berücksichtigt, wo die Sichtweiten eingehalten sind und keine Zufahrten oder Querungen Parkfelder verhindern. Im Vorprojekt sind die Parkfelder in den Situationen Strassenbau dargestellt und eine Bilanz aufgeführt, ebenfalls für Bäume. Aktuell gibt es 53 Parkplätze an der Schaffhauserstrasse, nachher werden es 54 Parkplätze sein.

Wie werden die Mieter an der Dorfstrasse vor steigenden Mieten geschützt, wenn der Umbau durch ist? Thomas Schneider, GR, SVP

Die Mietzinse sind Sache der Eigentümerschaften und nicht der öffentlichen Hand. Es gibt zudem keinen Zusammenhang zwischen der Sanierung der Dorfstrasse (es wird momentan nur der Belag erneuert) und dem Mietzinsniveau. Das Mietzinsniveau wird vielmehr durch viele andere Faktoren beeinflusst (z.B. durch das zu geringe Angebot an Wohnungen auf dem Wohnungsmarkt Kloten).

Geplant ist ein Ausbau der Bahnlinie auf Doppelspur und Ausbau/Überbauung des SBB-Geländes. Ist diese Koordination bereits erfolgt?

Zum heutigen Zeitpunkt noch nicht. Wird bei gleichem Realisierungshorizont aber notwendig und in der nächsten Projektstufe behandelt.

Lärmsanierung mit Tempo 30 ist doch in der jetzigen Zeit von immer mehr E-Autos eine interessante Aussage!

Elektroautos machen nur bis ca. 30 km/h weniger Lärm als Autos mit Verbrennungsmotor, da ab dieser Geschwindigkeit das Rollgeräusch der Reifen höher ist als das Motorgeräusch.

Werden Enteignungen vorgenommen, wenn ja wo?

Das benötigte Land ist im Vorprojekt in den Landerwerbplänen und einer Tabelle enthalten und dargestellt. Zu Enteignungen kommt es nur, wenn keine Einigung mit den Eigentümerschaften möglich ist.

Lohnt sich der Luxus einer Baumallee, um den Anrainern Land abzuknöpfen und zu welchem Preis pro m²?

Aus heutiger Sicht ja. Sie sind ein Mehrwert für den Strassenraum und dienen der Hitzeminderung. Zudem tragen die Bäume zu einer siedlungsorientierten Gestaltung bei. Die Schaffhauserstrasse verfügt ja bereits heute über eine Baumallee. Die Landpreise werden in der nächsten Projektstufe Bauprojekt angezeigt.

Also ich habe dann mind. eine Viertelstunde ins Feuerwehrdepot

Der theoretische Zeitverlust auf der 360 m langen Strecke beträgt bei Tempo 30 gegenüber Tempo 50 rund 17 Sekunden. Die Frage stellt sich vielmehr, wieviel Einfluss der Bus und die Fussgänger bereits heute auf die Fahrzeit haben und die Differenz nicht schon kleiner ist. Nur schon die nicht beeinflussbaren Fussgängerfrequenzen auf den zahlreichen Fussgängerübergängen haben einen grösseren Einfluss auf die Reisezeit als eine Temporeduktion auf einer kurzen Strecke, auf der insbesondere in den Spitzenzeiten bei Weitem nicht mit T50 gefahren werden kann.

Sorry Gabi die Feuerwehr fährt nicht einfach. Auch für uns gibt es Vorschriften. 🚒

@Gaby: Die Angehörigen der freiwilligen Feuerwehr müssen erst ins Feuerwehrdepot einrücken und dürfen dabei keine Tempoübertretungen machen. Jede Tempo 30 Zone = längere Rettungszeiten

Wie bereits ausgeführt, beträgt der theoretische Zeitverlust rund 17 Sekunden.

Wurde jemals eine Statistik erstellt, wie viele Velofahrer diesen Knoten benutzen, welche diese Velopräsenz rechtfertigt

Sobald ein sicheres Angebot da ist, wird es auch genutzt. Für uns entscheidend ist aber, dass die Alltagsrouten Velo im kantonalen Richtplan eingetragen sind. Die vom Kantonsrat festgesetzten Richtpläne sind behördenverbindlich. Im Moment ist die Veloinfrastruktur im GIS-Browser als Schwachstelle aufgeführt. Ein entsprechender Ausbaustandard fehlt. Alltagsrouten sind im Richtplan auf der Schaffhauserstrasse sowie Dorf – und Flughafenstrasse vorgesehen. Die Festlegung oder Überprüfung von solchen Routen ist nicht Aufgabe des vorliegenden Projektes.

Vor 10 Jahren wurde die Kreuzung Wilden Mann saniert, effektiv saniert! gemäss Gemeindeschreiben war es eine Sanierung, wie wollen Sie das gegenüber den Geschäften rechtfertigen?

Die von Ihnen erwähnte Sanierung fand von der Kreuzung Wilder Mann in Richtung BP-Tankstelle statt. Und auch nicht auf ganzer Fahrbahnbreite. Sie umfasste also nur einen Bruchteil des Umfangs des heutigen Projektes. Bei der damaligen Sanierung wurden weder der Strassenraum, die Sicherheit noch die Massnahmen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz berücksichtigt. Abgesehen davon ist eine leistungsfähige und sichere Strasseninfrastruktur auch im Interesse des Gewerbes.

Was ist mit den Velofahrern von November bis März, dort nimmt der Veloweg den ganzjährigen Verkehrsmitteln den Platz Weg

Ziel der Strassensanierung ist eine Koexistenz zwischen den unterschiedlichen Mobilitätsformen. Es geht nicht darum, die eine Mobilitätsform gegen eine andere auszuspielen. Ein hoher Modalsplit (Anteil öffentlicher Verkehr, Fuss- und Radverkehr) nützt auch den Autofahrerinnen und Autofahrern, indem die beschränkten Strassenkapazitäten geschont werden. Im Übrigen ist mit dem Aufkommen der E-Bikes der Fahrradanteil auch in den kälteren Monaten deutlich höher als noch vor zehn Jahren.

Auf dem Radweg fahren auch die eTrotinetts und die eRoller. für was velostreifen? ich wohne an der schaffhauserstrasse. gibt wenige velofahrer und wenn, dann halten sie sich sowieso nicht an die strassenverkehrsregeln 🙄

Ein Gesellschaftsproblem, für das Sie uns nicht verantwortlich machen können. Im Moment ist das Veloangebot auch nicht ausreichend vorhanden, dass konsequent auf Radstreifen gefahren werden könnte. Das soll nun besser werden.

Warum wird das Seilbahnprojekt belächelt und nicht vertieft geprüft?

Der Vorschlag, eine Seilbahn zu prüfen, wird nicht belächelt. Das Problem besteht ganz einfach darin, dass der Vorschlag um viele Jahre zu spät kommt. Dabei ist die Planungshierarchie in der Schweiz zu beachten: Grossprojekte bedürfen vor deren Projektierung und Umsetzung als erstes einen Eintrag im kantonalen Richtplan, der vom Kantonsrat festgesetzt und vom Bundesrat genehmigt wird. Als Grundlage für einen solchen Richtplaneintrag werden Fragen nach dem Verkehrsmittel und der Linienführung geklärt und auf entsprechende Studien und Gesamtstrategien (u.A. Strategie des Zürcher Verkehrsverbundes ZVV) abgestützt. Auf diesem Richtplaneintrag stützt sich auch der Auftrag, den die Verkehrsbetriebe Glattal AG zu erfüllen hat: Die Verlängerung der Glattalbahn bis Steinacker-Kloten. Zu diesem Auftrag gehört aber nicht, grundsätzliche, bereits geklärte Fragen, nochmals "aufzuwärmen".

Wir verringern die Breite der Spuren, packen 10'000 Leute mehr in den Steinacker, provozieren damit Verkehr und erwarten, dass es weniger Umfälle gibt? Wir funktioniert das? Thomas Schneider

Die (geringfügige) Reduktion der Spurbreiten funktioniert gut mit der vorgesehenen Temporeduktion, die Normen sind eingehalten. Im Steinacker wird im Endausbau (also in rund 30 Jahren) Wohnraum für bis zu 7'000 Personen bereitstehen. Die Parkplatzvorschriften sind sehr streng ausgelegt (2 PP für 10 Wohnungen), so dass die neuen Wohnnutzungen wenig Verkehr generieren werden. Das heutige Industrie-/Gewerbegebiet verursacht aktuell bereits bedeutend

mehr Verkehr als es die Wohnnutzung in Zukunft machen wird. Voraussetzung, damit diese Strategie aufgeht ist, dass ein leistungsfähiger öffentlicher Verkehr (Glattalbahn) und attraktive Veloverbindungen vorhanden sind.

Weshalb nicht endlich einen Linksabbieger beim Wilden Mann aus der Dorfstrasse in die Schaffhauserstrasse?

Der Verkehr soll nicht ins Zentrum geleitet werden, sondern direkt über die Flughafenstrasse auf das übergeordnete Strassennetz. Die Stadt Kloten könnte einen solchen Linksabbieger sehr unterstützen. Die Kapazität der Kreuzung Wilder Mann beeinflusst das gesamte Verkehrssystem der Stadt Kloten. Ein Linksabbieger würde die Kapazität der Kreuzung reduzieren und zu mehr Stau führen. Deshalb kann dies leider nicht umgesetzt werden, ohne die Stauzeiten massgeblich zu erhöhen.

Bitte nicht immer alles auf die Kapo abschieben. Die Kapo wurde nicht eingeladen und kann sich nicht äussern. Danke!

Momoll, die Kantonspolizei wird sich im Rahmen von §12 des Strassengesetzes sehr wohl zum Projekt äussern (Ämtervernehmlassung). Auch ist sie bei der Verkehrsanordnung sowie bei der Tempo-30-Thematik in die Entscheide eingebunden worden. Die Kantonspolizei hat ihre Zuständigkeiten in der Markierung, Signalisation und bei Verkehrsanordnungen und Anlagen.

Ich wohne an der Schaffhauserstrasse. Der Lärm von der Strasse ist nichts! Wir haben den Flughafen und das passt so.

Danke. Jetzt soll es noch besser werden mit dem Strassenlärm.

Birgt der indirekte Linksabbieger für Velofahrer auf der Kreuzung kein zusätzliches Unfallpotenzial?

Aus unserer Sicht nicht. Deshalb wurde die Massnahme auch mit der Kantonspolizei abgestimmt und in Bern bestehende Anlagen angeschaut.

Habe ich das richtig gesehen, dass es eine eigene Rechtsabbiegespur gibt und somit das Problem mit den gleichzeitig kreuzenden Fussgängern gelöst werden kann?

Die Rechtsabbiegespur wird nicht mehr im Konflikt mit den Fussgängern geschaltet.

In und um Kloten/Bassersdorf ist ein Hype entbrannt, dass gewisse Leute mit Mercedes, BMWs oder Audis mit Abart Auspuffanlagen mit stark überhöhter Geschwindigkeit durch die Strassen fahren!

Danke für den Hinweis. Dieses Problem steht aber in keinem Zusammenhang mit der Planung dieses Projekts.

Was ist denn mit den Haus Besitzer wo es heimatsschutz Haus und Grundstück und Garten haben was ist denn mit denen

Der Landerwerb ist im Vorprojekt Dossier in den Plangrundlagen dargestellt. Es muss nach Eingang der Rückmeldungen eine Interessensabwägung stattfinden. Leistungsfähigkeit Kreuzung Wilder Mann oder kommunaler Denkmalschutz der Vorgärten.

Es gibt genug Beispiele das Tempo 30 auf stark befahrene Strasse das Stauaufkommen verschärft hat!!

Diese Beispiele sind uns nicht bekannt und widersprechen unseren Erfahrungen und den uns bekannten Studien.

Ist eine Über- und Unterführung am Wilden Mann keine Option?

Nein. Solche würden noch mehr Platz beanspruchen für ein unter- oder oberirdisches Spurbild. Dieser Platz ist schlicht nicht vorhanden.

Wieso wird beim Wilden Mann nicht Rechtsabbiegen auch bei Rot eingeführt, wie es in anderen Ländern schon gibt? Würde den Stau etwas reduzieren!

Mit Lichtsignalen kann an einer stark befahrenen Kreuzung in den Spitzenstunden das Optimum herausgeholt werden. Das Rechtsabbiegen bei Rot würde die Fussgänger im Konflikt mit den Fahrzeugen führen und das wollen wir gerade verhindern.

Wann wird es beim Fussgängerstreifen am Bahnhof ein Lichtsignal geben?

Der Bahnhof ausserhalb unseres Projektperimeters. Mit der Umgestaltung des Bahnhofs Kloten (Wohn-/Gewerbeüberbauung) und der Erstellung eines Bushofs (direkt bei den Perrons) wird die Situation erheblich entschärft, weil die Busse nicht mehr auf der Seite "Restaurant Sonne" ankommen. Zudem wird die Verlängerung der Unterführung unter der Lindenstrasse hindurch geprüft.

Vielen Dank für die Erläuterungen und die Sachlichkeit der Aussagen.

danke Thomas (gruess vom IMA) und danke Gaby (FW-Kloten)

Danke. Freut uns, wenn der Livestream das Ziel erreicht hat.