

Wichtige Fragen...

...die sich jede und jeder vor der Stimmabgabe gestellt haben sollte:

A. Allgemein

A1. Verschliessen sich die Gegner einer Weiterentwicklung Klotens?

Nein, wir verschliessen uns keineswegs einer Weiterentwicklung Klotens. Im Gegenteil: In der Tat beinhalten beide Vorlagen auch viele positive Elemente. Zwingende Anforderungen sind jedoch nicht erfüllt und die Umsetzung birgt signifikante Risiken für ganz Kloten. Wir setzen auf eine Weiterentwicklung Klotens, die diesen Anforderungen und Aspekten gerecht wird. Leider erlauben Referenden an der Urne jedoch nur ein JA oder ein NEIN zu den ursprünglichen Sachgeschäften. Um notwendige Verbesserungen zu erwirken ist deshalb 2 * NEIN erforderlich – weil Kloten etwas Besseres verdient!

A2. Woher die Kritik, wenn doch Stadtrat, Gemeinderat, gewichtige Vertreter aus dem Steinacker und sämtliche Parteien geeint hinter den beiden Vorlagen stehen?

Man darf sich von den Parolen nicht täuschen lassen. Wer an den Workshops der IG Steinacker, den Gemeinde- oder diversen Parteiversammlungen teilgenommen hat konnte feststellen, dass es in sämtlichen Gremien durchaus auch viele kritische Stimmen zu den beiden Vorlagen gab. Schliesslich entscheidet eine Mehrheit, die zum Teil auch von Partikularinteressen oder durch die enge Verzahnung von Wirtschaft und Politik geleitet wird.

Würden z.B. die Mitglieder der IG Steinacker geschlossen hinter den beiden Vorlagen stehen, bräuchte es auch keinen Quartierverein Steinacker (hinter dem hauptsächlich die Investoren aus der IG Steinacker stehen).

A3. Wer würde am meisten von dieser Transformation profitieren?

Die Transformation wird am stärksten von drei grossen Bauunternehmen vorangetrieben, welche ihre ungenutzten Areale entwickeln wollen. Sie profitieren besonders stark. Weiterer Profiteur wäre die Glattalbahn, deren Verwaltungs- ratspräsident gleichzeitig Stadtpräsident der Stadt Kloten ist.

A4. Wie viele besorgte Stimmbürgerinnen und Stimmbürger haben das Referendum unterzeichnet?

Während für ein Referendum lediglich 300 gültige Unterschriften erforderlich sind, sind beide Referenden innert kürzester Zeit von weit über 1'000 besorgten Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern unterzeichnet worden.

B. Stadtplanung

B1. Wie verhält es sich mit dem Wachstum des Flughafens?

Prognosen gehen kurz- mittelfristig von 7'000 zusätzlichen Arbeitsplätzen am Flughafen Zürich-Kloten aus (Annahme: 1'000 Arbeitsplätze pro Million zusätzlicher Passagiere). Die zukünftigen Arbeitnehmer sollen vorwiegend per ÖV oder Langsamverkehr zum Flughafen gelangen, womit das Steinacker Quartier ideale Voraussetzungen böte.

Mit dem wachsenden Fluggeschäft, müssen jedoch auch die flughafennahen Betriebe wachsen können, idealerweise im Industriegebiet. Aber eben dieses Gewerbe sieht sich – trotz Bestandsgarantie – in seiner Existenz bedroht und mit der aktuell geplanten Transformation aus dem Steinacker verdrängt. Einige Logistikfirmen erwägen bereits den Wegzug, es gibt auch prominente Stimmen, die dem Logistikgewerbe generell eine Zukunft im Steinacker absprechen.

Hieraus ergibt sich das Paradoxon, dass man plant Einwohner in einer Industrie- und Gewerbezone anzusiedeln, um einer weiteren Zersiedelung vorzubeugen, währenddem sich flughafennahes Gewerbe neue Standorte allenfalls auf der grünen Wiese suchen muss. Es gilt eine Lösung zu erarbeiten, die auch dem flughafennahen Gewerbe echte Entwicklungsmöglichkeiten bietet

2x zum masslosen Richtplan und
NEIN zur schädlichen Umzonung.



C. Wohnen

C1. Wie kann autoarmes Wohnen mit nur 3 Parkplätzen pro 10 Wohnungen funktionieren?

Ursprünglich waren nur 2 Parkplätze pro 10 Wohnungen vorgesehen, der Gemeinderat erhöhte diese auf 3. Mit den Siedlungen Sihlbogen und Leutschenbach in Zürich und der Giesserei in Winterthur existieren Beispiele mit vergleichbaren Parkplatzvorgaben.

Bei allen handelt es sich jedoch um genossenschaftliche Projekte, fast ausschliesslich zur Miete, per ÖV bestens erschlossen, mit guter Infrastruktur für den täglichen Bedarf vor Ort in Gehdistanz (Modell der «10-Minuten Nachbarschaften»).

Das Steinacker-Quartier befindet sich in der Agglomeration an peripherer Lage und ist weit weniger gut erschlossen. Damit die Vision einer autoarmen Mini-City im Steinacker funktionieren kann braucht es nebst Ideen auch zwingend einen Masterplan mit konkreten Vorgaben zur benötigten Infrastruktur vor Ort für den täglichen Bedarf nebst weiteren Anreizen zur Nutzung eines gut ausgebauten ÖVs. Neben dem Berufsverkehr ist es vor allem der Freizeitverkehr, der stetig mehr Verkehr generiert.

Die wenigen Parkplätze werden wohl zumeist den teureren (Eigentums-) Wohnungen zugutekommen, die zur Kostenmiete vorgesehenen Wohnungen werden wohl ohne Parkplätze auskommen müssen.

C2. Wird es günstige und subventionierte Wohnungen geben?

20% der Wohnungen müssen zur Kostenmiete angeboten werden, d.h. mit diesen Wohnungen darf kein Profit erwirtschaftet werden. Subventionierte Wohnungen (wie bei Genossenschaften üblich) sind jedoch keine vorgesehen.

Die immense Aufwertung der Grundstücke im Steinacker durch die Umzonung führt nebst der Mehrwertabgabe von 25% auch zu einer steuerlichen Mehrbelastung, welche die Investoren – neben den allgemein gestiegenen Baukosten – abgegolten haben wollen.

20% der Wohnungen werden sicherlich «günstiger» sein, als die nicht zur Kostenmiete angebotenen Wohnungen, jedoch nie so preisgünstig wie bestehende Wohnungen, die Neubauten weichen mussten (und müssen).

D. Verkehr

D1. Wie real ist das Risiko eines Verkehrskollapses?

Bis zu 7000 neue Bewohner im Steinacker Quartier werden auch mit Langsamverkehr, wenig Parkplätzen und Glattalbahn Mehrverkehr generieren, wenn notwendige Infrastruktur fehlt oder auf Liefer- und Taxidienste zurückgegriffen werden muss.

Das separate Trasse der Glattalbahn im Steinacker beeinträchtigt auch stark die Manövrier- und Zuliefermöglichkeiten für Industrie und Gewerbe. Ein stringentes Verkehrsregime mit Abbiegeverboten, richtungsgetrennten Strassen und Dosiersystem auf den Einfallsachsen, wird zwangsläufig zu Mehrfahrten und Rückstaus führen, insbesondere in Kombination mit Bushaltes.

Barrieren der Glattalbahn kreuzen wichtige Verbindungsstrassen wie z.B. die Schaffhauserstrasse und blockieren diese im 7.5-Minuten Takt.

Während Visionen/Ideen im Zusammenhang mit Logistikdienstleistungen existieren (Beispiele: Slotsysteme, Cargo Microhubs, usw.), fehlen konkrete Angaben zu Umsetzung und Finanzierung. Ebenso fehlt eine unabhängige, wissenschaftliche Verkehrsanalyse, die einen Verkehrskollaps ausschliesst.



E. Gewerbe & Partizipation

E1. Wieso begehren gewisse Gewerbebetriebe auf, da sich diese doch im Rahmen der IG Steinacker in partizipativen Workshops einbringen konnten?

Nach den Workshops wurde die Frage an die Verwaltung von Kloten gestellt, was mit all den kritischen Eingaben eigentlich gemacht wird. Nicht wenige der Grundstückseigentümer vermissten die Reaktion der Stadt Kloten auf die Inputs an den Workshops. Zur Führung der Glattalbahn fand eine Mediation statt, um den wichtigen Anliegen der Grundeigentümer Rechnung zu tragen.

Das über Wochen erarbeitete Ergebnis wurde dann aber von den Projektentwicklern übersteuert, damit die Glattalbahn nicht im Stau (!) stehen muss und mit ihrer hohen Durchschnittsgeschwindigkeit auf einem Eigentrasseee fahren kann.

Damit wurden die Probleme der Grundstückseigner in keiner Weise gelöst. Im Gegenteil, gerade die Befragung der Grundeigentümer der IG Steinacker förderte die ungelösten Probleme zu Tage. 42,86% haben mit der Teilrevision BZO (Steinacker) und der Verlängerung Glattalbahn immer noch schwerwiegende und ungelöste Probleme, welche ihre Zukunft gefährden.

E2. Weshalb sorgt sich das Gewerbe, da es doch über eine Bestandsgarantie verfügt?

Die Bestandsgarantie nützt wenig, wenn ein Geschäftsbetrieb während den Bauarbeiten nur eingeschränkt oder gar nicht möglich ist, bzw. wenn nach der Transformation ein Weiterbetrieb nicht mehr in derselben Form möglich ist.

Nahezu die Hälfte der Betriebe im Steinacker stehen vor existenziellen, noch ungelösten Problemen und sehen auch Konfliktpotenzial mit Bewohnern. Dies betrifft insbesondere die Industrie und das Gewerbe aus dem Logistikbereich.

Wegziehendes Gewerbe bedeutet nicht nur Verlust an Steuersubstrat, sondern auch Verlust an Arbeitsplätzen.

F. Glattalbahn

F1. Weshalb ist die Glattalbahn Thema, wo doch über diese gar nicht abgestimmt werden kann?

Es ist korrekt, dass es sich bei der Glattalbahn Verlängerung Kloten (und damit verbunden den Hochwasserschutzprojekten und dem Velowegprojekt) um ein sachlich anderes Geschäft handelt, über welches auf Kantonsebene entschieden wird.

Die Glattalbahn Verlängerung ist jedoch aus mehreren Gründen sehr eng mit der Transformation Steinacker verzahnt:

- **Ohne Glattalbahn Verlängerung keine Transformation Steinacker:**
Kloten trägt keinen motorisierten Individual-Mehrverkehr. Der Mehrverkehr der neuen Einwohner muss deshalb zwingend mehrheitlich über ÖV und Langsamverkehr (Fuss & Velo) abgewickelt werden
- **Ohne Transformation Steinacker keine Glattalbahn Verlängerung:**
Das Gesamtprojekt der Glattalbahn Verlängerung Kloten bedingt Investitionen in der Grössenordnung einer halben Milliarde Franken. Die Verlängerung macht jedoch nur Sinn, bei einem genügend hohen Passagieraufkommen, was wiederum die Transformation Steinacker bedingt.
- **Zementierte Linienführung:**
Mit dieser Abstimmung wird der kommunale Richtplan abgesegnet, welcher auch die unbefriedigende Linienführung der Glattalbahn Verlängerung, zu der 73 Einsprachen eingegangen sind, festschreibt. Ein JA zementiert diese.

Während die Linienführung der Glattalbahn in der Kompetenz des Kantons liegt, kann sich Kloten dennoch für eine Verbesserung derselben im Interesse der Stadt einsetzen. Ein JA zum vorliegenden kommunalen Richtplan schwächt jedoch solche Bestrebungen, auch deshalb ist ein NEIN erforderlich.

2x zum masslosen Richtplan und
NEIN zur schädlichen Umzonung.



F2. Was hat es mit dem Risiko einer «Stummelbahn» auf sich? («Risiko Glattalbahn»)

Voraussetzung für eine erfolgreiche Transformation Steinacker, ist eine tadellose Anbindung an den ÖV, dies um so mehr, da sich das Gebiet an der Peripherie der Agglomeration befindet.

In 2 Phasen soll die Glattalbahn vom Flughafen bis zur Haltestelle Oberfeld im Steinacker und danach bis zum Bahnhof Bassersdorf weitergeführt werden. Damit verbunden ist auch die Einstellung des Busbetriebs der Linien 765 und 766. Eine Anbindung des Bahnhofs Klotens ist – trotz Ausbaus des Bahnhofs mit 15-Minuten Takt der S7, Verlängerung des Trams 14 von Seebach zum Bahnhof Kloten, Bau eines Busterminals – nicht vorgesehen. Stattdessen soll der Anschluss des Steinacker Quartiers zur S7 über den Bahnhof Bassersdorf sichergestellt werden.

Die Verlängerung der Glattalbahn zum Bahnhof Bassersdorf ist jedoch noch nicht beschlossen. Es wird argumentiert, dass der Kanton diese durchsetzen wird, es ist jedoch kaum vorstellbar, dass sich dieser gegen den erwarteten grossen Widerstand der Bassersdorfer Bevölkerung entscheiden wird, zumal die Linie direkt durchs Gemeindezentrum führen soll und die Verlängerung keinen signifikanten Mehrwert für Bassersdorf bringt.

Somit besteht das reale Risiko der Transformation Steinacker mit einer sehr teuren Stummelbahn, die an der Station Oberfeld endet, ohne Anbindung an die S7, die auch den Weiterbetrieb der beiden Buslinien 765 und 766 bedingt. Mit einem NEIN zum aktuellen Richtplan erzwingen wir eine überarbeitete Vorlage, die diesem Risiko gerecht wird.

F3. Weshalb macht ein eigenes Trasse der Glattalbahn nur bedingt Sinn?

Hauptargument für ein eigenes Trasse der Glattalbahn (nebst Sicherheitsaspekten) ist die Taktsicherheit. Dank eigenem Trasse und Barrieren soll sichergestellt werden, dass die Glattalbahn den Takt einhalten kann und nicht im Stau stecken bleibt.

Die Weiterführung der Glattalbahn an den Bahnhof Bassersdorf ist mitten durchs Dorfzentrum vorgesehen, d.h. in Bassersdorf wird sich die Bahn die Strasse mit dem motorisierten Verkehr teilen müssen. Mit einem solchen Flaschenhals wird es schwierig bis unmöglich den Takt zu garantieren.

Gleichzeitig stellt das eigene Trasse im Steinacker eine Hauptursache für die eingeschränkte Manövrierbarkeit für Gewerbe und Betriebe dar.

G. Finanzen**G1. Wird es ohne Steuererhöhung gehen?**

Allein durch die Aufzonung erfahren die Investoren eine Wertsteigerung ihrer Grundstücke um ca. eine halbe Milliarde Franken. Die Aufzonung erlaubt das Erstellen hunderter neuer Wohnungen für tausende neuer Bewohner. Als Folge davon muss die Stadt Kloten auch mit der Infrastruktur nachziehen: so müssen Schulhäuser, Kindergärten und Sportplätze gebaut werden. Mit dem geplanten Wachstum wird wohl auch ein Ausbau von Freizeitanlagen, Verwaltung und Notfalldiensten erforderlich.

In Opfikon-Glattbrugg betragen allein die Kosten für solche Bauten weit über 100 Millionen Franken. Auch in Bülach mit den neuen Quartieren Glasi- und Gussareal sind die Kosten immens. In beiden Städten müssen nun die Steuern erhöht werden. Dies wird auch in Kloten nicht anders sein.

Auch wenn die Glattalbahn mehrheitlich von Kanton und Bund finanziert sind, fallen der Stadt Kloten danach für den Betrieb der 5 Stationen jährlich Kosten von einigen 100'000 Franken an. Auch müssen bis zur Fertigstellung der Verlängerung nach Bassersdorf die Buslinien 765 und 766 weiter betrieben werden.

Mit Baubeginn ist zudem davon auszugehen, dass einige Unternehmen das Steinackerquartier verlassen werden, was zu namhaften Steuerausfällen führen wird.

Diese hohen Kosten und die Steuerausfälle können durch die Mehrwertabgabe der Bauwilligen im Umfang von 25% bei weitem nicht ausgeglichen werden, d.h. mit einer Steuererhöhung in Kloten muss gerechnet werden.

2x zum masslosen Richtplan und
NEIN zur schädlichen Umzonung.

