STADT KLOTEN

PROTOKOLL STADTRAT KLOTEN

02. Dezember 2025· Beschluss 366-2025
0.5.4 Parlamentarische Vorstösse
IDG-Status: öffentlich

Interpellation 14197; Erkam Dagli, FDP; Verkehrspolitik, Temporegelungen und Veloverkehr in Kloten; Beantwortung

Interpellationstext

Erkam Dagli, FDP und Mitunterzeichnende haben am 15. Oktober 2025 die folgende Interpellation eingereicht:

In der Stadt Kloten bestehen verschiedene Projekte und Diskussionen rund um Temporegelungen auf Hauptverkehrsachsen.

- *Schaffhauserstrasse: Der Abschnitt zwischen dem Puck-Kreisel und der BP-Tankstelle soll instandgesetzt werden. Zudem ist die Umgestaltung der Kreuzung „Wilder Mann" vorgesehen. Ziel des Projekts von Kanton und Stadt ist es, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und die Strasse siedlungsverträglicher zu gestalten. Dabei sind Massnahmen wie die Einführung von Tempo 30 vorgesehen.*
- *Dorfstrasse: Hier stellen sich Fragen zur künftigen Funktion. Während die Strasse bisher primär dem motorisierten Verkehr diente, stellt sich die Frage, ob eine zusätzliche Veloroute nötig ist - insbesondere angesichts der vom Regierungsrat angekündigten Velohauptverbindung West-Ost durch Kloten.*

Die betroffenen Strassenachsen - insbesondere Schaffhauserstrasse und Dorfstrasse - gehören zu den zentralen Hauptverbindungen der Stadt Kloten. Sie übernehmen wichtige Funktionen für den motorisierten Individualverkehr, den öffentlichen Verkehr und den Wirtschaftsverkehr.

Wer unterwegs ist, will ankommen - nicht im Stau stehen. Deshalb ist es wichtig, die Hauptachsen leistungsfähig zu halten und gleichzeitig die Wohngebiete gezielt vor Ausweichverkehr zu schützen. So können sichere Quartiere geschaffen werden, ohne dass der Verkehr auf den Hauptverbindungen unnötig behindert wird. Die Einführung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsachsen hätte zudem erhebliche Auswirkungen auf die Fahrplanstabilität und die Betriebskosten des öffentlichen Verkehrs, da längere Fahrzeiten zusätzliche Fahrzeuge und Personalaufwand erfordern würden.

Die Sicherheit der Velofahrenden soll gezielt verbessert werden - jedoch durch sichere, klar geführte Velorouten ausserhalb der Hauptverkehrsachsen, wo weniger Konflikte mit motorisiertem Verkehr und öffentlichem Verkehr entstehen.

Vor diesem Hintergrund bitten wir den Stadtrat um Auskunft zu folgenden Fragen:

1. *Temporegelungen auf Hauptachsen und Zuständigkeiten gegenüber dem Kanton*
   - *Welche Haltung vertritt der Stadtrat zur Beibehaltung von Tempo 50 auf den Kantonsstrassen in Kloten (insbesondere Schaffhauserstrasse und Dorfstrasse)?*
   - *Über welche Kompetenzen verfügt die Stadt Kloten, um auf den Kantonsstrassen Einfluss auf die Temporegelungen zu nehmen, und wie nutzt sie diese?*

- *Wie stellt der Stadtrat sicher, dass die Interessen der Stadt Kloten in den kantonalen Planungen und Verfahren zu Temporegelungen angemessen berücksichtigt werden?*

2. *Schaffhauserstrasse*
   - *Sind dem Stadtrat Pläne bekannt, die eine Ausweitung von Tempo-30-Abschnitten auf der Schaffhauserstrasse über den heutigen Projektperimeter (Wilder-Mann-Kreuzung) hinaus vorsehen - etwa in Richtung Ortseingang Opfikon?*
   - *Wie beurteilt der Stadtrat vor dem Hintergrund seines Beschlusses vom 8. November 2022 (Nr. 281-2022) die Auswirkungen der vorgesehenen Einführung von Tempo 30 auf der Schaffhauserstrasse, insbesondere im Hinblick auf den öffentlichen Verkehr und die Linienführung des ÖV (z. B. VBG-Linien 731/733 bzw. 735), bei Ausweitung von Tempo 30 auf weitere Strecken der Schaffhauserstrasse?*
   - *Welche Schlüsse zieht der Stadtrat aus diesen Erfahrungen für mögliche weitere Temporeduktionen auf Hauptverkehrsachsen in Kloten?*
   - *Wie beurteilt der Stadtrat die im Projekt vorgesehene Bushaltestelle ohne Einbuchtung im Hinblick auf Verkehrsfluss und Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs?*
   - *Wie entwickelt sich der Rückstau vom Wilden Mann bis Querung Schaffhauserstrasse Glattalbahn und der Rückstau weit über den Puck-Kreisel hinaus?*
   - *Wie ist die Sicherheit der Velofahrenden auf der Schaffhauserstrasse angedacht?*

3. *Dorfstrasse*
   - *Sind dem Stadtrat Pläne bekannt, auf eine Ausweitung von Tempo-30 Wilder Mann bis Swiss-Kreisel oder gar bis Abzweiger Hohstrasse oder gar bis Steinackerstrasse (Einmündung von Bassersdorferstrasse in den Steinacker)?*
   - *Wie beurteilt der Stadtrat die Auswirkungen einer allfälligen Einführung von Tempo 30 auf der Dorfstrasse, insbesondere im Hinblick auf den öffentlichen Verkehr und die Linienführung des ÖV (z.B. VBG-Linien 733/735/732/765 und 766)?*
   - *Wie beurteilt der Stadtrat die Sicherheitssituation für Velofahrende auf der Dorfstrasse, insbesondere im Hinblick auf das hohe Verkehrsaufkommen und die Interaktionen mit dem öffentlichen Verkehr?*
   - *Welche Risiken sieht der Stadtrat für Velofahrende auf der Dorfstrasse im Vergleich zu einer möglichen Veloverbindung durch nördliche Quartierstrassen mit deutlich geringerem Verkehrsaufkommen?*
   - *Welche Position vertritt der Stadtrat zur Priorisierung zwischen motorisiertem Verkehr, öffentlichem Verkehr und Veloverkehr auf der Dorfstrasse im Rahmen der künftigen Verkehrsplanung?*
   - *Wie und zu welchem Zeitpunkt wird die Bevölkerung in die Entscheidungsprozesse zur Linienführung und Ausgestaltung der Veloverbindungen in Kloten einbezogen?*

Beantwortung

Antwort zu den einzelnen Fragen

1. *Temporegelungen auf Hauptachsen und Zuständigkeiten gegenüber dem Kanton*
   - *Welche Haltung vertritt der Stadtrat zur Beibehaltung von Tempo 50 auf den Kantonsstrassen in Kloten (insbesondere Schaffhauserstrasse und Dorfstrasse)?*

   Der Stadtrat unterstützt die Einführung von Tempo 30 auf Kantonsstrassen nicht zum Vornherein, sondern prüft dies im Einzelfall. Er hat mit Beschluss 281-2022 vom 8. November 2022 die Temporeduktion auf 30 im Abschnitt Puck-Kreisel bis Knoten Wilder Mann der Schaffhauserstrasse zugestimmt. Im Weiteren hat der Stadtrat mit Beschluss 302-2025 vom 30. September 2025 das Projekt "Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Schaffhauserstrasse" zustimmend zur Kenntnis genommen. Der Stadtrat kam zum Schluss, dass die Einführung von Tempo 30 auf diesem Abschnitt der Schaffhauserstrasse - im Stadtzentrum -

zweckmässig ist. Es wird damit die bauliche Entwicklung, aufgrund der Reduktion des Verkehrslärms, unterstützt, die Verkehrssicherheit erhöht und die Aufenthaltsqualität verbessert. Die negativen Auswirkungen der Temporeduktion werden als gering eingeschätzt.

Der Kanton verfolgt mit der Einführung von Tempo-30 das Hauptziel, den Lärm zu reduzieren und nicht den Verkehr zu verlagern. Aus diesem Grund wird Tempo 30 mittels einer sogenannten Streckensignalisation und nicht als Tempo-30-Zone eingeführt. Das bedeutet konkret, dass die Kantonsstrasse nach wie vor vortrittsberechtigt ist, die Fussgängerstreifen beibehalten werden und es keine horizontalen oder vertikalen Versätze gibt, wie das aus den Tempo-30-Zonen in den Quartieren bekannt ist. Der Zeitverlust für durchfahrende Fahrzeuge beträgt rund gut 20 Sekunden und mit Ausweichverkehr ist nicht zu rechnen.

Für die Dorfstrasse ist die Erarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzept begonnen worden. Das Temporegime ist noch nicht beschlossen. Doch aufgrund der hohen Verkehrsmenge und die dadurch durchgehenden Lärmgrenzwertüberschreitungen wird der Kanton neben lärmarmen Belägen von Gesetzes wegen (eidgenössisches Umweltschutzgesetz, USG) auch die Verhältnismässigkeit einer Temporeduktion prüfen müssen. Der Stadtrat wird zur gegebenen Zeit Stellung zu einer allfälligen Temporeduktion nehmen.

- *Über welche Kompetenzen verfügt die Stadt Kloten, um auf den Kantonsstrassen Einfluss auf die Temporegelungen zu nehmen, und wie nutzt sie diese?*

Der Stadtrat wird im Rahmen der Erarbeitung von Betriebs- und Gestaltungskonzepten einbezogen und kann Stellung nehmen. Der Entscheid zur Einführung von einer Tempo-30-Strecke auf Kantonsstrassen liegt beim Kanton.

- *Wie stellt der Stadtrat sicher, dass die Interessen der Stadt Kloten in den kantonalen Planungen und Verfahren zu Temporegelungen angemessen berücksichtigt werden?*

Sowohl der Stadtrat, als auch die Stadtverwaltung, ist im Austausch mit den zuständigen Stellen beim Kanton.

2. *Schaffhauserstrasse*

- *Sind dem Stadtrat Pläne bekannt, die eine Ausweitung von Tempo-30-Abschnitten auf der Schaffhauserstrasse über den heutigen Projektperimeter (Wilder-Mann-Kreuzung) hinaus vorsehen - etwa in Richtung Ortseingang Opfikon?*

  Dem Stadtrat sind keine solche Pläne bekannt.

- *Wie beurteilt der Stadtrat vor dem Hintergrund seines Beschlusses vom 8. November 2022 (Nr. 281-2022) die Auswirkungen der vorgesehenen Einführung von Tempo 30 auf der Schaffhauserstrasse, insbesondere im Hinblick auf den öffentlichen Verkehr und die Linienführung des ÖV (z. B. VBG-Linien 731/733 bzw. 735), bei Ausweitung von Tempo 30 auf weitere Strecken der Schaffhauserstrasse?*

  Der Zeitverlust durch die Tempo-Reduktion von 50 auf 30 im Abschnitt Puck-Kreisel bis Knoten Wilder Mann wurde untersucht und mit rund gut 20 Sekunden beziffert. Die VBG hat die Fahrzeiten der Busse geprüft und berechnet. Ein Resultat ist, dass mit der Einführung von Tempo 30 zwischen dem Puck-Kreisel und dem Knoten Wilden Mann kein zusätzlicher Bus auf den betroffenen Linien notwendig ist. Eine Ausweitung von Tempo 30 auf weitere Strecken der Schaffhauserstrasse wäre jedoch nur mit zusätzlichen Bussen möglich, weil der Zeitverlust dann zu gross ist. Eine allfällige Ausweitung von Tempo 30 auf weitere Strecken der Schaffhauserstrasse wurde durch den Stadtrat bisher nicht geprüft.

- *Welche Schlüsse zieht der Stadtrat aus diesen Erfahrungen für mögliche weitere Temporeduktionen auf Hauptverkehrsachsen in Kloten?*

Für Geschwindigkeitsanordnung auf Hauptverkehrsstrassen (Staatsstrassen) ist der Kanton zuständig. Aus Gründen der Umweltschutzgesetzgebung (Lärmschutz) ist der Kanton bei Grenzwertüberschreitungen verpflichtet Massnahmen an der Quelle wie lärmarme Beläge und Temporeduktion zu prüfen. Dies muss immer einzelfallweise unter dem Gesichtspunkt der Verhältnismässigkeit ganzheitlich beurteilt werden. Die Stadt wird bei diesem Prozess einbezogen und kann Stellung dazu nehmen.

- *Wie beurteilt der Stadtrat die im Projekt vorgesehene Bushaltestelle ohne Einbuchtung im Hinblick auf Verkehrsfluss und Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs?*

  Das Betriebs- und Gestaltungskonzept der Schaffhauserstrasse sieht vor, dass die Haltestelle Stadthaus in Richtung Kloten Bahnhof als überholbare Fahrbahnhaltestelle und in Fahrtrichtung Knoten Wilder Mann als nicht überholbare Fahrbahnhaltestelle ausgebildet wird. Der Verkehrsfluss und die Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs wurde im Rahmen der Erarbeitung des Betriebs- und Gestaltungskonzepts hinreichend untersucht und sind gegeben.

- *Wie entwickelt sich der Rückstau vom Wilden Mann bis Querung Schaffhauserstrasse Glattalbahn und der Rückstau weit über den Puck-Kreisel hinaus?*

  Die Leistungsfähigkeit des Strassenabschnitts der Schaffhauserstrasse wird vom Knoten Wilder Mann bestimmt. Dies ändert sich auch mit der neuen Querung der Glattalbahn bei der Schaffhauserstrasse und der Temporeduktion auf 30 nicht. Die Staulänge in den Hauptverkehrszeiten ändern sich demnach nicht; der Stau verteilen sich ggf. nur anders, wenn die Schranke für die Glattalbahn kurzzeitig geschlossen ist. Beim Projekt Verlängerung der Glattalbahn wurde der Nachweis erbracht, dass Leistungsfähigkeit des Strassennetzes nicht eingeschränkt wird (Art. 104 Abs. 2bis der Kantonsverfassung).

- *Wie ist die Sicherheit der Velofahrenden auf der Schaffhauserstrasse angedacht?*

  Die Sicherheit der Velofahrenden ist mit einem 1.5 m breiten Radstreifen in beiden Fahrtrichtungen gewährleistet. Im Knoten Wilder Mann und im Knoten Obstgarten-/Flughafenstrasse werden Radstreifen mit einer Breite von 1.8 m erstellt. In Teilabschnitten besteht eine Mittelzone, die als Abbiegehilfe dient. Die Veloführung entspricht den Vorgaben der «Standards Veloverkehr» des Kantons Zürich und kann daher als sicher eingestuft werden.

3. *Dorfstrasse*

- *Sind dem Stadtrat Pläne bekannt, auf eine Ausweitung von Tempo-30 Wilder Mann bis Swiss-Kreisel oder gar bis Abzweiger Hohstrasse oder gar bis Steinackerstrasse (Einmündung von Bassersdorferstrasse in den Steinacker)?*

  Das kantonale Tiefbauamt erarbeitet für die Dorfstrasse (Kantonsstrasse), im Abschnitt Knoten Wilder Mann bis Kreuzung Hohstrasse, ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK). Die Realisierung ist in ca. 10 Jahren, nach Fertigstellung der Glattalbahn-Verlängerung, vorgesehen. Auf Begehren der Stadt hin wurde im November 2024 eine Partizipation mit der Bevölkerung und den anstossenden Grundeigentümerschaften zur zukünftigen Gestaltung der Dorfstrasse durchgeführt. Die Ergebnisse der Partizipation fliessen - soweit möglich - in die weitere Ausarbeitung des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes ein. Die Arbeiten sind immer noch im Gange. Der Stadtrat von Kloten und die Stadtverwaltung sind in der Begleitgruppe vertreten und bringen ihre Interessen ein.

- *Wie beurteilt der Stadtrat die Auswirkungen einer allfälligen Einführung von Tempo 30 auf der Dorfstrasse, insbesondere im Hinblick auf den öffentlichen Verkehr und die Linienführung des ÖV (z.B. VBG-Linien 733/735/732/765 und 766)?*

  Die Arbeiten zum BGK Dorfstrasse sind noch nicht soweit fortgeschritten, als dass verlässliche Grundlagen für eine Einschätzung einer Temporeduktion auf der Dorfstrasse vorliegen würden. Wie oben

bereits erwähnt, muss aufgrund der fast durchgehenden Lärmgrenzwertüberschreitungen die Verhältnismässigkeit einer Temporeduktion in jedem Fall geprüft und dargelegt werden. Der Stadtrat wird sich zum gegebenen Zeitpunkt dazu äussern.

- *Wie beurteilt der Stadtrat die Sicherheitssituation für Velofahrende auf der Dorfstrasse, insbesondere im Hinblick auf das hohe Verkehrsaufkommen und die Interaktionen mit dem öffentlichen Verkehr?*

  Der behördenverbindlich regionale Richtplan weist die Dorfstrasse als kantonale Velonebenverbindung aus. Unter dieser Prämisse hat der Kanton die Planung unter engen Einbezug der Stadt Kloten aufgenommen.

  Die Verkehrssicherheit der Velofahrenden ist dem Stadtrat ein grosses Anliegen. Im anberaumten Gesamtprojekt zur Glattalbahn-Verlängerung ist ein Ausbau der Velohauptverbindung entlang des Altbachs vorgesehen. Damit erhält die Stadt Kloten eine sehr gute Verbindung für Velofahrende in Ost-West-Richtung. Dies stellt im Prinzip eine gute Alternative zur Veloverbindung auf der Dorfstrasse dar.

  Der Stadtrat setzt sich im Rahmen des Betriebs- und Gestaltungskonzepts Dorfstrasse für eine sichere Veloverbindung ein. Er erachtete eine Verlegung der Veloverbindung von der Dorfstrasse ins nördlich gelegene Quartier (Bachtel-/Flurstrasse) als eine gute Alternative. Der Stadtrat hat darum mit Beschluss 221-2025 vom 8. Juli 2025 beim Kanton einen Antrag zur Verlegung der Veloverbindung von der Dorfstrasse ins nördlich gelegene Quartier gestellt. Eine Verlegung der Veloroute würde zudem in der Dorfstrasse mehr Spielraum für stadträumliche Aufwertungsmassnahmen geben.

  Zu beachten ist, dass das Velowegnetz als gesamtheitlich funktionierendes Verkehrssystem gedacht werden muss. Die Nord-Süd-Achsen sind ebenso wichtig und in diesem Zusammenhang auch die Querungen der Dorfstrasse. Für diese Querungen muss der Velofahrende auch Teilabschnitte auf der Dorfstrasse gut befahren können.

- *Welche Risiken sieht der Stadtrat für Velofahrende auf der Dorfstrasse im Vergleich zu einer möglichen Veloverbindung durch nördliche Quartierstrassen mit deutlich geringerem Verkehrsaufkommen?*

  Die Dorfstrasse bietet den Velofahrenden eine direkte und schnellen Verbindung. Für Familien mit Kindern und für ungeübte Velofahrende ist die Quartierverbindung in Ost-West-Richtung attraktiver. Für Kloten ist aber auch die Nord-Süd-Richtung wichtig, welche unabhängig der Verbindung in Richtung Flughafen funktionieren muss. Objektiv kann die Verkehrssicherheit für Velofahrende auf der Dorfstrasse mit entsprechenden Massnahmen ausreichend hergestellt werden, aber das subjektive Empfinden der Velofahrende kann davon abweichen.

- *Welche Position vertritt der Stadtrat zur Priorisierung zwischen motorisiertem Verkehr, öffentlichem Verkehr und Veloverkehr auf der Dorfstrasse im Rahmen der künftigen Verkehrsplanung?*

  Der Stadtrat setzt sich für die Anliegen aller Verkehrsteilnehmenden ein. Die unterschiedlichen Mobilitätsformen sollen sich idealerweise ergänzen und können nicht isoliert betrachtet und schon gar nicht gegeneinander ausgespielt werden. Das Ziel ist ein abgestimmtes, möglichst gut funktionierendes Mobilitätsangebot, welches das Zusammenspiel der verschiedenen Verkehrsmittel fördert.

- *Wie und zu welchem Zeitpunkt wird die Bevölkerung in die Entscheidungsprozesse zur Linienführung und Ausgestaltung der Veloverbindungen in Kloten einbezogen?*

  Die Linienwahl der Veloverbindung (Dorfstrasse oder Quartier) wird im Rahmen des Betriebs- und Gestaltungskonzept mittels einer noch ausstehenden gesamtheitlichen Interessenabwägung erfolgen. Die Bevölkerung kann im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung nach §13 Strassengesetz (StrG) Einwendungen einreichen und zu einem späteren Zeitpunkt in der Planauflage nach §16 und § 17 StrG Einsprachen vornehmen.

Beschluss:

Der Stadtrat genehmigt die Antwort zur Interpellation von Erkam Dagli, FDP und Mitunterzeichnende betreffend "Verkehrspolitik, Temporegelungen und Veloverkehr in Kloten". Er bittet den Interpellanten um Kenntnisnahme.

Mitteilungen an:

- Erkam Dagli, Gemeinderat, 8302 Kloten
- Gemeinderat
- Verwaltungsdirektor
- Leiter Bereich Lebensraum

Für Rückfragen ist zuständig:
Andreas Stoll, Leiter Bereich Lebensraum, Tel. 044 815 12 33, andreas.stoll@kloten.ch

STADTRAT KLOTEN

René Huber
Präsident

Thomas Peter
Verwaltungsdirektor

Versandt: - 2. Dez. 2025