



PROTOKOLL STADTRAT KLOTEN

16. Dezember 2025 · Beschluss 395-2025

6.4.1.1 Strassen, Wege, Plätze

IDG-Status: öffentlich

Sanierung Bushaltestelle Schulstrasse; Projekt- und Kreditbewilligung

Ausgangslage

Die Bushaltestelle Schulstrasse befindet sich an der Dietlikerstrasse innerhalb eines dicht genutzten Quartiers. Sie übernimmt eine zentrale Rolle in der täglichen Mobilität der Bevölkerung. Viele Anwohnende sind auf diese Haltestelle angewiesen, um den Bahnhof als wichtigen Umsteigepunkt zu erreichen. Darüber hinaus wird sie stark von Schülerinnen und Schülern genutzt, die das nahegelegene Schulhaus Spitz besuchen. Ein weiterer wesentlicher Nutzerkreis sind die Bewohnenden und Besuchenden des Pflegezentrums Spitz, die besonders auf eine verlässliche und barrierefreie ÖV-Anbindung angewiesen sind.

Die Haltestelle erfüllt somit eine soziale Aufgabe: Sie sichert wichtige Alltagswege, unterstützt die Teilhabe älterer Menschen am öffentlichen Leben und reduziert die Abhängigkeit vom motorisierten Individualverkehr. Sie ist ein entscheidender Bestandteil der städtischen Grundversorgung im Bereich Mobilität.

Bestehende Defizite

Die Infrastruktur entspricht nicht mehr den heutigen Anforderungen. Die Haltekante ist zu niedrig und für Menschen mit Rollstühlen, Rollatoren oder Kinderwagen nur schwer nutzbar. Die Oberflächen weisen Schadstellen auf, die nicht nur unkomfortabel, sondern im Winter auch rutschig und gefährlich sein können.

Die Lage der Haltestelle unmittelbar vor der Einmündung der Schulstrasse sowie vor einer Tiefgaragenzufahrt führt zu einer Überlagerung unterschiedlicher Verkehrsnutzungen. Private Fahrzeuglenkende, die in die Tiefgarage ein- oder ausfahren, kreuzen den Weg von wartenden oder aussteigenden Menschen. Solche Situationen sind besonders für Kinder schwer einschätzbar, und auch Personen mit erschwelter Mobilität geraten rasch in Stresssituationen.

Sicherheitsrisiken im heutigen Betrieb

Am kritischsten ist das Verhalten von Fahrzeuglenkenden, die den haltenden Bus überholen. Aufgrund der eingeschränkten Sicht, verursacht durch die Nähe zur Kreuzung und parkende Fahrzeuge, entstehen gefährliche Situationen, die in der Vergangenheit mehrfach zu Beinahe-Kollisionen geführt haben. Hier prallen zwei problematische Faktoren aufeinander: ungeduldiges Fahrverhalten und ein Haltestellenstandort, der visuell und räumlich nicht ausreichend abgesichert ist.

Auch der Veloverkehr bewegt sich teilweise unmittelbar entlang des Busses und des Fussgängerbereichs. Dadurch entstehen enge Begegnungsräume, die insbesondere beim Ein- und Aussteigen zu unerwarteten Konflikten führen. In der Verkehrssicherheitsanalyse der Road Safety Inspection (RSI) wurde diese Kombination aus eingeschränkter Sicht, Überholmanövern und engem Verkehrsraum als sicherheitskritisch eingestuft. Die heutige Situation würde bei einer Planung nach heutigem Recht so nicht mehr bewilligt werden.

Projektbeschreibung

Der Umbau verfolgt klar definierten Zielen. Im Vordergrund steht die Herstellung einer hindernisfreien, sicheren und benutzerfreundlichen Infrastruktur. Gleichzeitig soll der öffentliche Verkehr als attraktives Angebot in der städtischen Mobilitätsstrategie gestärkt werden. Der Umbau bietet zudem die Chance, technische Infrastruktur unter der Strassenoberfläche zu erneuern und so spätere Bauarbeiten mit zusätzlichen Kosten zu vermeiden.

Ein weiterer, wichtiger Aspekt ist die vorausschauende Planung: Die Haltestelle soll so gestaltet werden, dass zukünftige Entwicklungen, etwa steigende Nutzerzahlen, erweiterte Mobilitätsangebote oder digitale Fahrgastinformationen, ohne grössere Umbauten integriert werden können.

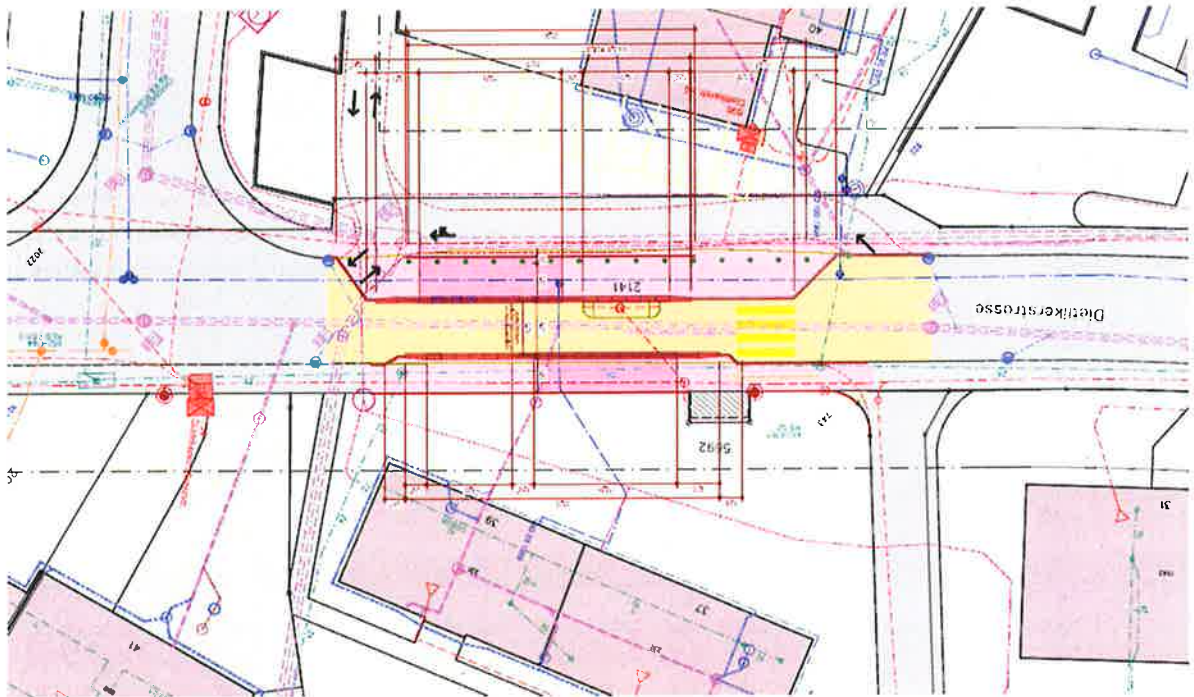
Geplante Umgestaltung im Detail

Die Umgestaltung erfolgt durch die bauliche Ausführung (Variante 2.2) als Kaphaltestelle. Diese Bauform sorgt dafür, dass die Haltestellen in die Fahrbahn hereinragen und so die Fahrspur verengen. Dadurch wird der Einstieg für alle Personen deutlich einfacher und schneller. Gleichzeitig wird ein Überholen verunmöglicht, was die Sicherheit markant erhöht.

Das Bordniveau wird auf die Höhe der Bustüren angehoben, sodass der Zugang ohne Stufe erfolgt. Die Haltekante wird deutlich verbreitert, alle Oberflächen vollständig erneuert und mit taktilen Elementen ergänzt. Die Aufenthaltsflächen werden so gestaltet, dass sie gut sichtbar sind, ausreichend Platz bieten und auch in Zeiten hoher Frequenz sicher nutzbar bleiben.

Die Verkehrsflächen werden klar getrennt: Der Veloverkehr wird entlang der Haltestelle geführt, ohne den Fussgängerbereich zu kreuzen. Abgrenzungselemente strukturieren den Raum und verhindern Fehlverhalten, etwa das Ausweichen von Velos in die Wartezone oder das spontane Befahren der Haltekante durch Autos. Die Zufahrt zur privaten Tiefgarage wird geometrisch neu angeordnet und optisch klarer markiert, um Konflikte zu minimieren.

Auf der Haltekante Richtung Hagenholz wird auf einen Unterstand verzichtet, da dies eine mehrheitliche Ausstiegseite ist. In Fahrtrichtung Bahnhof wird der bestehende Unterstand sinnvoll in die neue Gestaltung integriert und bietet weiterhin einen Wetterschutz für Personen, die auf den Bus warten.



Synergien im Tiefbau

Da die Strassenoberfläche ohnehin geöffnet wird, nutzen die IBK diese Gelegenheit, um die Wasser- und Stromleitungen unterhalb der Haltestelle zu erneuern. Dies dient der Vermeidung späterer Eingriffe, die erneut zu Belastungen für den Verkehr und die Anwohnenden führen würden. Es ist eine wirtschaftlich und bautechnisch sinnvolle Koordination.

Die Abwasserleitungen im Bereich sind ebenfalls in die Jahre gekommen, jedoch sind die Prüfungen zu geeigneten Sanierungsmethoden noch nicht abgeschlossen. Die entsprechenden Investitionen werden deshalb in einem separaten Kreditentscheid beantragt, sobald die Grundlagen vollständig vorliegen.

Bau und Betrieb während der Arbeiten

Die Sanierung erfolgt unter laufendem Betrieb des öffentlichen Verkehrs. Provisorische Haltepunkte sichern die Erreichbarkeit während der gesamten Bauzeit. Einschränkungen für den Strassenverkehr werden so gering wie möglich gehalten, und besonders sensible Nutzergruppen wie die Bewohnenden des Pflegezentrums werden rechtzeitig und transparent über den Bauablauf informiert. Ziel ist eine Bauabwicklung, die trotz Eingriffen im Strassenraum ein Maximum an Komfort und Sicherheit gewährleistet.

Nachhaltige Wirkung und Zukunftsperspektive

Nach Abschluss der Bauarbeiten wird die Haltestelle hinsichtlich ihrer Sicherheitswirkung erneut überprüft. Sollte sich, wider Erwarten, zeigen, dass noch Verbesserungsbedarf besteht, kann eine Lichtsignalanlage ergänzt werden, um die Verkehrsteilnehmer besser lenken zu können. Das Projekt ist also zukunfts offen und technisch flexibel angelegt.

Die neue Haltestelle steigert nicht nur die Sicherheit und den Komfort, sondern fördert auch die Nutzung des öffentlichen Verkehrs und wirkt damit langfristig ökologisch, sozial und wirtschaftlich positiv. Sie leistet einen Beitrag zur Lebensqualität des Quartiers und stärkt die Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen am öffentlichen Leben.

Kosten

Die Kostenschätzung stellt sich wie folgt auf:

620.5010.058 Sanierung Graswinkelstrasse - Strasse		
Art	Kredit	Budget 2025 inkl. MwSt.
Rahmenkredit (620.5010.000)		⁽¹⁾ 3'425'000.00
Vergabesumme Ingenieur- & Baumeisterarbeiten Sanierung Weidstrasse/Kalberweidweg StR 1-2025 vom 7. Januar 2025		-213'000.00
Vergabesumme Ingenieurarbeiten Waldeggweg, Gestaltung, Planungsarbeiten GL 6-2025 vom 22. Januar 2025		-110'000.00
Vergabesumme Ingenieurarbeiten Sanierung Erlenweg GL 16-2025 vom 5. Februar 2025		-87'000.00
Vergabesumme Ingenieurarbeiten Werterhaltung Petergasse / Lindenstrasse GL 17-2025 vom 5. Februar 2025		-47'200.00
Vergabesumme Verschiebung Bushaltekante Lindenstrasse Nord (Anteil Stadt Kloten) StR 48-2025 vom 18. Februar 2025		-80'650.50
Vergabesumme Ingenieur- & Gartenbauarbeiten Aufwertung Gerlisbergstrasse GL 30-2025 vom 5. März 2025		-115'000.00
Vergabesumme Ingenieur- & Gartenbauarbeiten Aufwertung Schulstrasse GL 31-2025 vom 5. März 2025		-105'000.00
Vergabesumme Baumeisterarbeiten Strassenanpassungen Petergasse und Lindenstrasse GL 38-2025 vom 19. März 2025		-245'000.00
Vergabesumme Ingenieurarbeiten Werterhaltung Petergasse / Lindenstrasse GL 17-2025 vom 5. Februar 2025		-47'200.00

Vergabesumme Verschiebung Bushaltekante Lindenstrasse Nord (Anteil Stadt Kloten) StR 48-2025 vom 18. Februar 2025		-80'650.50
Vergabesumme Baumeisterarbeiten Sanierung und Gestaltung Waldeggweg, Eingangstor StR 152-2025 vom 06. Mai 2025		-750'000.00
Vergabesumme Baumeisterarbeiten Sanierung Erlenweg StR 250-2025 vom 19. August 2025		-834'500.00
Vergabesumme Ingenieurleistungen Sanierung Graswinkelstrasse		-145'000.00
Verfügbar VA 2025 (Stand 26.09.2025)		605'649.50
Baumeisterarbeiten	250'000.00	
Nebendarbeiten	45'000.00	
Zwischentotal Bauleistungen	295'000.00	
Unvorhergesehenes & Reserven ca. 7%	21'000.00	-
Zwischentotal	316'000.00	
Honorarleistungen (Projekt- und Bauleitung) ca. 20%	63'000.00	-
Total exkl. MwSt.	379'000.00	-
8.1% MwSt. (gerundet)	31'000.00	-
Total inkl. MwSt.	(2) 410'000.00	(3) 195'649.50

(1) Rahmenkredit gemäss Budget 2025

(2) Massgebende Kreditbewilligungssumme

(3) Restsaldo Rahmenkredit 2025 nach Vergabe

Die Kosten für die Ingenieurleistungen Sanierung Bushaltestelle Schulstrasse sind im Budget 2025 berücksichtigt und können innerhalb des bewilligten Budget 2025 genehmigt werden.

Ausgabenbewilligung und Arbeitsvergaben

Die Sanierung der Haltestelle Schulstrasse stellt eine finanziell gebundene Werterhaltungsmassnahme dar, die der gesetzlichen Sicherstellung der verkehrsspezifischen Erschliessungsfunktion und Erfüllung des Behindertengleichstellungsgesetzes dient. Dabei besteht weder sachlich, noch zeitlich oder örtlich ein nennenswerter Entscheidungsspielraum.

Gemäss Art. 29 Abs. 2 lit. b) der Gemeindeordnung ist der Stadtrat befugt, in eigener Kompetenz gebundene Ausgaben zu bewilligen. Über die Bewilligung von mehr als CHF 500'000.00 ist der Gemeinderat zu orientieren. Die Kreditbewilligung erstreckt sich über das laufende Rechnungsjahr hinaus, daher ist die Führung eines Verpflichtungskredits gegeben.

Der Betrag ist im Budget 2025 enthalten. Der Kredit ist im Rahmen einer einmaligen Ausgabe innerhalb des Budgets zu bewilligen und liegt damit in der Kompetenz des Stadtrates.

Die Kostenbewilligung für die neuen Anschlüsse der Wasser- und Elektrizitätsleitungen fällt in den Zuständigkeitsbereich der Industriellen Betriebe Kloten AG. Eine enge Koordination aller Arbeiten ist notwendig, um Synergien optimal zu nutzen.

Als "gebunden" gilt eine Ausgabe, wenn die Stadt Kloten zu ihrer Vornahme verpflichtet ist und weder in sachlicher, zeitlicher oder örtlicher Umsetzung ein verhältnismässig grosser Entscheidungsspielraum in der Umsetzung der Ausgabe vorhanden ist.

Dieser Antrag beinhaltet lediglich den Kreditantrag ohne Arbeitsvergaben. Die Offerten zu den Arbeitsvergaben werden derzeit noch ermittelt und werden zu einem späteren Zeitpunkt beantragt.

Diese Kriterien werden in Bezug auf den beantragten Kredit wie folgt beurteilt:

Kriterium	Begründung
Verpflichtung	<p>Die Sanierung der Bushaltestelle Schulstrasse ist gesetzlich erforderlich, da die bestehende Infrastruktur den heutigen Standards und gesetzlichen Vorgaben, insbesondere dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG), nicht mehr entspricht. Die Haltekante ist zu tief, die Oberflächen sind schadhaft und sicherheitskritisch, und die derzeitige Lage verursacht nachweislich Gefährdungen durch eingeschränkte Sicht, Überholmanöver sowie enge Begegnungsräume. Die Road Safety Inspection stuft die aktuelle Situation als sicherheitsrelevant problematisch ein; eine Haltestelle in diesem Zustand würde heute keine Bewilligung mehr erhalten.</p> <p>Da die Stadt Kloten zur Sicherstellung einer sicheren, barrierefreien und gesetzeskonformen ÖV-Erschliessung verpflichtet ist, besteht eine gebundene Pflicht zur Sanierung.</p>
Entscheidungsspielraum sachlich	<p>Sachlich besteht kein wesentlicher Handlungsspielraum, da die funktionalen und gesetzlichen Anforderungen klar vorgegeben sind: Die Haltestelle muss barrierefrei, sicher und betrieblich verlässlich nutzbar sein. Die Wahl einer Kaphaltestelle ergibt sich aus der sicherheitstechnischen Analyse sowie aus der Notwendigkeit, Überholmanöver zu verhindern, die Haltekante zu erhöhen und genügend Platz für wartende Personen und den Veloverkehr zu schaffen. Abweichende technische oder gestalterische Lösungen würden die gesetzlichen Mindeststandards nicht erfüllen oder die festgestellten Sicherheitsdefizite nicht beheben. Somit ist der sachliche <u>Umsetzungsspielraum</u> stark eingeschränkt.</p>
Entscheidungsspielraum zeitlich	<p>Zeitlich besteht kein nennenswerter Gestaltungsspielraum, da die Mängel der bestehenden Haltestelle die Sicherheit der Nutzenden – insbesondere von Kindern, älteren Personen und Personen mit eingeschränkter Mobilität – unmittelbar beeinträchtigen. Zudem greift die gesetzliche Anforderung einer BehiG konformen Haltestelle seit Ende 2023. Die zeitnahe Umsetzung ist daher zwingend.</p>
Entscheidungsspielraum örtlich	<p>Örtlich besteht ebenfalls kein relevanter Spielraum, da der Standort der Haltestelle durch die Linienführung des öffentlichen Verkehrs, die quartierbezogene Erschliessungsfunktion sowie die Nähe zu wichtigen Nutzenden (Schulhaus Spitz, Pflegezentrum Spitz) festgelegt ist. Eine Verlegung würde die Funktion der Haltestelle schwächen und möglicherweise neue sicherheitsrelevante Situationen erzeugen. Die bestehende Lage ist verkehrlich, betrieblich und sozial zwingend vorgegeben, weshalb der Standort im Wesentlichen beibehalten werden muss.</p>

Beschluss:

1. Die Vorlage wird abgelehnt und zur Überarbeitung zurückgewiesen mit der Auflage, eine Lichtsignalanlage von Anfang an einzuplanen.

Mitteilungen an:

- Industrielle Betriebe Kloten AG (per Mail)
- BL Finanzen + Logistik
- Leiter Finanzverwaltung
- BL Lebensraum
- Leiter Planung/Infrastruktur + Forst
- Leiter Tiefbau + Infrastruktur
- Leiterin Baupolizei
- Leiter Sicherheit

Für Rückfragen ist zuständig:

Kapeeth Selvarajah, Leiter Planung/Infrastruktur + Forst,
Tel: 044 815 17 43, Mail: kapeeth.selvarajah@kloten.ch

STADTRAT KLOTEN


René Huber
Präsident


Thomas Peter
Verwaltungsdirektor

Versandt: 18. Dez. 2025