



PROTOKOLL STADTRAT KLOTEN

30. September 2025 · Beschluss 302-2025

6.4.1.1 Strassen, Wege, Plätze

IDG-Status: öffentlich

Betriebs- und Gestaltungskonzept Schaffhauserstrasse (BGK), Abschnitt Puck-Kreisel bis Wilder Mann; Zustimmung zum Projekt und Kreditantrag an Gemeinderat

Ausgangslage

Die Schaffhauserstrasse ist im regionalen Richtplan zur Umgestaltung vorgesehen. Die Strasse soll siedlungsverträglich gestaltet werden. Im Velonetzplan ist der Abschnitt der Velonebenverbindung zudem als lineare Schwachstelle ausgewiesen.

Aus diesem Grund lancierte der Kanton bereits 2016 ein Betriebs- und Gestaltungskonzept, welches in enger Zusammenarbeit mit der Stadt Kloten entwickelt wurde. Dieses umfasst die Schaffhauser-, Flughafen- und Dorfstrasse, die allesamt Kantonsstrassen sind. Im Zusammenhang mit der Projektierung der Glattalbahnverlängerung wurde 2019 entschieden, dass der Projektabschnitt bei der Altbachbrücke / Kreuzung Bachstrasse im Rahmen des Glattalbahnprojektes geplant und umgesetzt wird (Abbildung 1: ausgesparter Teil). Damit können Projektabhängigkeiten reduziert werden.

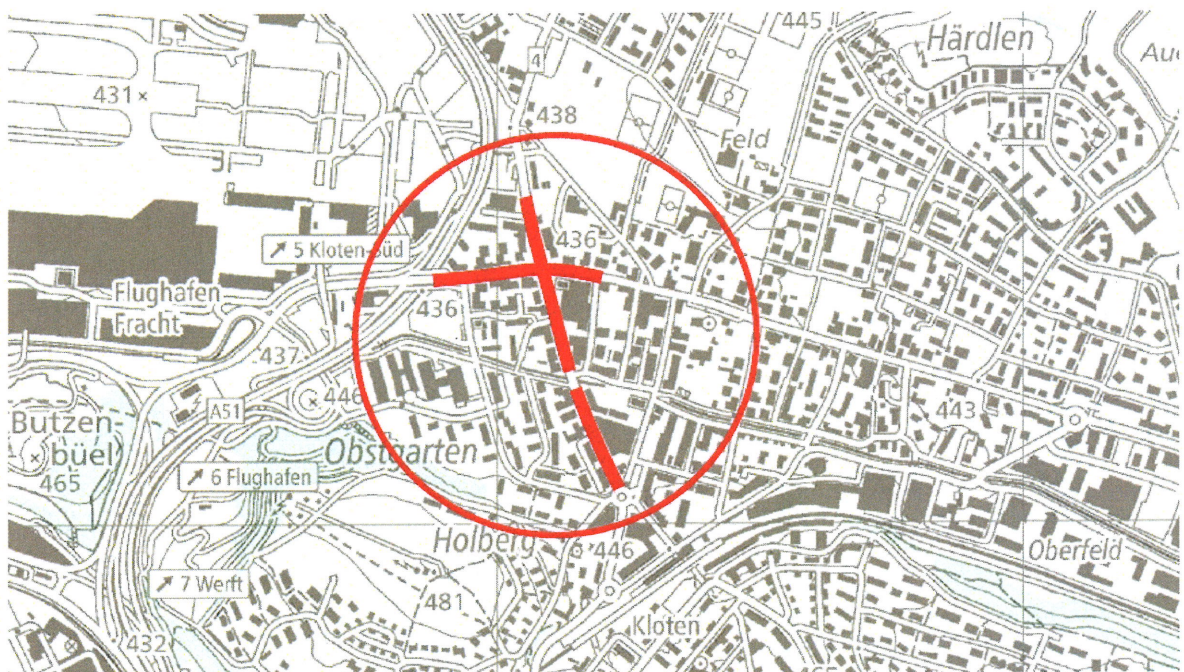


Abbildung 1: Perimeter des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes Schaffhauserstrasse

Gemäss Verkehrsunfallstatistik der Kantonspolizei Zürich ereigneten sich vom 1. Januar 2015 bis am 31. Dezember 2019 insgesamt 77 Unfälle (ohne Unfälle im Puck-Kreisel). Der Knoten Wilder Mann gilt zudem als Unfallschwerpunkt, weil der Grenzwert mit Personenschäden überschritten wurde.

Das Projekt umfasst folgende Massnahmen:

- Instandsetzung der Schaffhauserstrasse, sowie Teile der Dorf- und Flughafenstrasse.
- Innerortsorientierte Gestaltung und Aufwertung der Schaffhauserstrasse vom "Puck-Kreisel" bis zum Knoten Wilder Mann.
- Neues Layout im Knoten Wilder Mann mit besonderem Fokus auf die Sicherheit von Velofahrenden.
- Anpassung der Lichtsignalanlage am Wilden Mann.
- Hindernisfreier und für die Verkehrsbetriebe Glattal betrieblich geeigneter Ausbau der Bushaltestellen "Stadthaus" und "Zum Wilden Mann".
- Erhöhung der Verkehrssicherheit, speziell für Fuss- und Veloverkehr.
- Anpassung und Erneuerung der öffentlichen Beleuchtung.
- Anpassung Strassenentwässerung.
- Hitzeminderung im Strassenraum durch Baumpflanzungen und Grünrabbatten.
- Werkleitungsprojekte Kanton und Industrielle Betriebe Kloten AG. Die städtische Kanalisation wurde ausserhalb des Projektes mittels Inlineverfahren saniert.

Das Projekt wird eng mit der Glattalbahnverlängerung koordiniert. Es ist geplant, dass die beiden Projekte gleichzeitig oder aufeinanderfolgend umgesetzt werden.

Lärmschutz

Der Projektperimeter ist verkehrstechnisch stark belastet. Der durchschnittliche tägliche Verkehr auf der Schaffhauserstrasse beträgt in diesem Abschnitt zwischen 5'100 und 6'400 Fahrzeuge (Prognose 2040: 8'900 bis 10'900 Fahrzeuge pro Tag). Im nördlichen Teil des Wilden Mannes beträgt der tägliche Verkehr über 10'000 Fahrzeuge. Auf der Dorfstrasse fahren täglich um die 23'500 Fahrzeuge (Prognose 2040: > 30'000 Fahrzeuge), auf der Flughafenstrasse mehr als 20'000 Fahrzeuge (Prognose 2040: 23'900).

Aufgrund der damit zusammenhängenden Lärmbelastung entlang dieser Hauptachsen soll ein lärmarmes Deckbelag eingebaut und auf der Schaffhauserstrasse zwischen dem Puck-Kreisel und dem Wilden Mann eine Tempo-30-Strecke eingeführt werden. Mit diesen Massnahmen können die Lärmbelastung reduziert und auch eine städtebauliche Entwicklung für Wohnbauten trotz der hohen Lärmbelastung vereinfacht werden. Die Signalisation wird in einem separaten Verfahren nach Signalisationsverordnung behandelt.

Gestaltung

Das Ziel der Gestaltungsmassnahmen besteht darin, die Schaffhauserstrasse, welche mitten durch das Klotener Stadtzentrum führt, siedlungsverträglicher und sicherer zu gestalten. Dabei sind insbesondere die Fuss- und Radwegverbindungen im Fokus der Massnahmen.

- Die Schaffhauserstrasse erhält im Abschnitt "Gerbeplatz" eine Mittelzone mit Mehrzweckstreifen, welcher als Querungs- und Abbiegehilfe für sämtliche Verkehrsteilnehmenden genutzt werden kann. Davon profitiert auch der Verkehrsfluss, indem abbiegende Fahrzeuge und Velos den Verkehr nicht aufstauen.
- Für die geplante Temporeduktion sind keine Vertikal- oder Horizontalversätze vorgesehen, es soll eine Tempo-30-Strecke (nicht eine Tempo-30-Zone) eingeführt werden, auch um das Queren der Strasse für Fussgänger zu vereinfachen. Die Einführung der Temporeduktion erfolgt aber nicht im vorliegenden Verfahren.
- Entlang der Schaffhauserstrasse werden 18 öffentliche Längsparkplätze und eine neue Baumallee erstellt. Davon sollen insbesondere die Läden und Gewerbebetriebe profitieren.
- Die Trottoirs werden verbreitert, so dass die Aufenthaltsqualität und die Sicherheit der Fussgänger/innen erhöht werden kann. Teilweise betragen die Trottoirbreiten (je nach Anordnung der Alleebäume und der Längsparkplätze) über 4 m.
- Die Haltestelle Stadthaus wird in Fahrtrichtung Kloten Bahnhof als überholbare Fahrbahnhaltestelle und in Fahrtrichtung Knoten Wilder Mann als nicht überholbare Fahrbahnhaltestelle erstellt.
- Alle Haltekanten des Busses werden hindernisfrei und für Gelenkbusse ausgebaut.

- Im Knoten Wilder Mann wird die Veloschwachstelle behoben und die Veloführung im Knotenspurbild integriert. Eine Neuerung ist die indirekte Linksabbiegemöglichkeit für Velos.
- Die Schaffhauserstrasse erhält beidseitige Radstreifen mit einer Breite von 1,5 m im Bereich des Wilden Mannes weisen die Radstreifen Breiten von 1,8 m auf.
- Die öffentliche Beleuchtung und die Entwässerung werden den neuen Situationen angepasst.

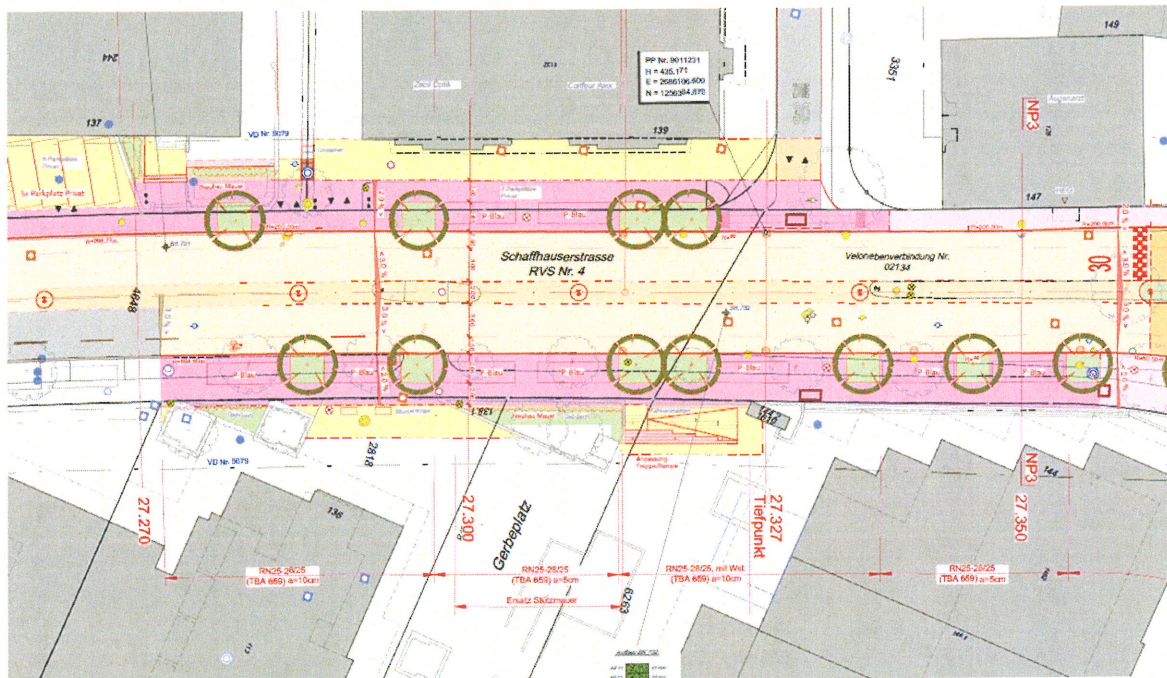


Abbildung 2: Der Mehrzweckstreifen in der Mitte der Strasse hilft allen Verkehrsbeteiligten, um die viel befahrene Strasse zu queren. Zwischen den Alleeabäumen werden öffentliche Parkplätze angeordnet.

Leistungsfähigkeit

Das Nadelöhr im Verkehrssystem der Stadt Kloten bildet der Knoten Wilder Mann. Die Änderungen aufgrund des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes haben einen Einfluss auf den Verkehrsablauf und das Steuerungskonzept der Lichtsignalanlage. Aufgrund des notwendigen Platzbedarfs für die Radstreifen und des indirekten Linksabbiegeregimes ist der Platz knapp. Mit einer Mischung aus Landerwerb und einer Reduktion des Rechtsabbiegestreifens Dorfstrasse (neu 60 m anstatt 115 m) und des Linksabbiegestreifens Schaffhauserstrasse (neu 35 m anstatt 60 m) wird die Leistungsfähigkeit rechnerisch geringfügig reduziert. Die heutigen Rückstausituationen, die sich insbesondere während den Abendspitzen ergeben, bleiben somit in etwa bestehen.

Landerwerb

Für das Projekt ist Land von insgesamt 33 Parzellen von Privaten und auch von der Stadt Kloten erforderlich. Insgesamt tritt der Kanton 1'202 m² Land an und 156 m² ab.

Die Stadt Kloten gibt 27 m² Strassengebiet unentgeltlich und 75 m² entschädigt (Fr. 1'435.00 / m²) ab. Der Saldo zugunsten der Stadt Kloten beträgt somit Fr. 107'625.00.

Kosten

Die Kosten für die Umsetzung des Projektes betragen insgesamt 15,3 Millionen Franken. Diese werden unter den Projektbeteiligten Kanton, Stadt Kloten und Industrielle Betriebe Kloten AG nach Zuständigkeit und Interesse aufgeteilt. Die Aufteilung erfolgt nach folgenden Grundsätzen:

- Die Kosten für den Knoten Wilder Mann gehen zulasten Kanton.
- Die Strassenbäume werden vom Kanton getragen.

- Die breiteren Trottoirs und der damit zusammenhängende grössere Landerwerb werden von Kanton und Stadt zu gleichen Teilen getragen.
- Der Multifunktionsstreifen wird von der Stadt Kloten getragen.
- Die Anschlüsse der kommunalen Strassen an die Staatsstrassen müssen von der Stadt Kloten getragen werden.

Das Projekt ist im Agglomerationsprogramm enthalten (Massnahmen-Nummer GV9, Agglomerationsprogramm der 5. Generation, A-Massnahme). Das Agglomerationsprogramm der 5. Generation ist zurzeit noch in Prüfung beim Bund, weshalb noch kein Beitragssatz und auch noch kein Beitrag festgelegt wurde. Bei vergangenen Agglomerationsprojekten betrug der Beitragssatz zwischen 35% und 40% der anrechenbaren Kosten. Somit ist davon auszugehen, dass ein substantieller Beitrag aus dem Agglomerationsprogramm zu erwarten ist. Weil die Beiträge noch unklar und auch noch nicht zugesichert sind, werden die Kredite im Bruttoprinzip ausgewiesen.

Der Kostenvoranschlag (+/- 10% inkl. MWST) zeigt nachfolgendes Bild. Er ist in gebundene und neue Ausgaben aufgeteilt. Auch die Aufteilung unter den Projektpartner/innen ist daraus ersichtlich.

		gebundene Ausgaben (nach CRG § 37)					neue Ausgaben			Stadt Kloten		IBK	
Bezeichnung:	Total	Erneuerung Staatsstrassen	Verkehrs- einrichtungen	Staatsstrassen Beleuchtungs- anlagen	Staatsstrassen Anlauf OV	Fussgänger- anlagen	Verkehrs- einrichtungen	Fussgänger- anlagen	Fahrradanlagen	Stadt Kloten (gebundene Ausgaben)	Stadt Kloten (neue Ausgaben)	IBK Strom	IBK Wasser
Sachkonto:	Fr.	50111 00000 Fr.	50120 00000 Fr.	50110 60010 Fr.	50110 60020 Fr.	50100 00000 Fr.	50120 00000 Fr.	50100 00000 Fr.	50130 00000 Fr.	63200 80000 Fr.	63200 60000 Fr.	Fr.	Fr.
10 Landerwerb	3'900'000							1'400'000	1'100'000		1'400'000		
20 Bauarbeiten	9'230'000	4'560'000	1'385'000	475'000	320'000	105'000	470'000		180'000	660'000	350'000	290'000	405'000
30 Nebenarbeiten Leistungen SUFS (invest)	405'000	220'000	65'000	25'000	10'000	5'000	25'000		10'000	30'000	15'000		
40 Technische Arbeiten	1'650'000	920'000	320'000	90'000	65'000	15'000	90'000		35'000	130'000	75'000	30'000	30'000
TOTAL	15'335'000	5'730'000	1'770'000	590'000	395'000	125'000	585'000	1'400'000	1'325'000	820'000	1'840'000	320'000	435'000
Anteil % der Kosten Total	100%	37.37%	11.54%	3.85%	2.56%	0.82%	3.81%	9.13%	8.64%	5.35%	12.00%	2.09%	2.84%

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. Die Aufteilung zwischen gebundenen und neuen Ausgaben erfolgte durch den Kanton Zürich nach den Vorgaben von § 37 des Gesetzes über Controlling und Rechnungslegung.

Kriterium	Begründung
Verpflichtung	Die Strassensanierung erfolgt aufgrund des baulichen Zustandes der Schaffhauserstrasse als eine der wichtigsten Verkehrsachsen in der Stadt Kloten. Die Baupflicht ergibt sich aus § 25 Strassengesetz, wonach Strassen nach technischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu unterhalten sind. In diesem Zusammenhang werden auch die im behördenverbindlichen regionalen Richtplan und im Agglomerationsprogramm des Bundes enthaltenen Anweisungen (siedlungsorientierte Umgestaltung) umgesetzt. Weiter ist die öffentliche Hand als Eigentümerin und Betreiberin der Verkehrsinfrastruktur rechtlich verpflichtet, die Bushaltestellen so auszugestalten, dass diese den geltenden gesetzlichen Anforderungen (Behindertengleichstellungsgesetz) entsprechen, was heute nicht der Fall ist.
Entscheidungsspielraum Sachlich	Ein sachlicher Handlungsspielraum besteht nur bezüglich der zusätzlichen Gestaltungselemente, die sich aber wiederum aus dem regionalen Richtplan ergeben. Diese Kosten gelten nicht als gebunden. Die unter § 25 Strassengesetz fallenden Arbeiten gelten hingegen als gebunden.
Entscheidungsspielraum zeitlich	Ein zeitlicher Entscheidungsspielraum besteht nicht, der Zeitpunkt der Sanierung ist zwingend mit der Glattalbahnverlängerung zu koordinieren, welche wiederum vom politischen Ablauf (Kantonsrat, Referendum) abhängig ist. Zudem hängt die Realisierung auch zeitlich mit dem Agglomerationsprogramm zusammen.

	Weiter verlangt das BehiG die vollständige Umsetzung der Barrierefreiheit für Haltestellen des öffentlichen Verkehrs seit 2023.
Entscheidungsspielraum Örtlich	Ein örtlicher Entscheidungsspielraum besteht nicht, die Schaffhauserstrasse ist bestehend.

Für die Stadt Kloten ergeben sich somit folgende Bruttokosten, unterteilt in gebundene und neue Ausgaben:

Bezeichnung	gebundene Ausgaben	neue Ausgaben
Landerwerb		Fr. 1'400'000.00
Bauarbeiten	Fr. 660'000.00	Fr. 350'000.00
Nebenarbeiten	Fr. 30'000.00	Fr. 15'000.00
Technische Arbeiten	Fr. 130'000.00	Fr. 75'000.00
Total Brutto	Fr. 820'000.00	Fr. 1'840'000.00

Als gebunden wurden folgende Projektteile qualifiziert:

- Bauarbeiten innerhalb der heutigen Strassenparzelle.
- Der neue Mehrzweckstreifen wird nur zu 50% als gebunden qualifiziert.
- Einlenkerbereiche kommunale Strassen in Staatsstrasse.
- Behindertengerechte Bushaltestellen.

Gemäss Art. 29 Abs. 2 lit. b der Gemeindeordnung ist für die Bewilligung von gebundenen Ausgaben der Stadtrat zuständig. Im vorliegenden Fall ist der Gemeinderat über die Kreditgenehmigung zu informieren.

Die neuen Ausgaben umfassen alle Arbeiten ausserhalb der heutigen Strassenparzelle, 50% des neuen Mehrzweckstreifens und insbesondere der Landerwerb für die Verbreiterung der Strassenanlage. Zu den Landerwerbskosten ist anzumerken, dass ein allfälliges Urteil einer Schätzungskommission vorbehalten bleibt. Für die neuen Ausgaben ist gemäss Art. 16 Abs. 1 lit. f der Gemeindeordnung der Gemeinderat abschliessend zuständig.

Die Kreditsummen erhöhen oder ermässigen sich um eine allfällige Erhöhung oder Verminderung des Baukostenindex, der in der Zeit zwischen der Aufstellung der Kostenschätzung (Stand August 2025) und der Bauausführung ausgewiesen wird.

Bewertung

Die Sanierung der Schaffhauserstrasse ist aus technischer Sicht unumgänglich. Dieser Umstand soll dazu genutzt werden, dass die durch das Stadtzentrum führende Strassenachse siedlungsverträglicher und attraktiver gestaltet wird. Hierzu ist zu beachten, dass in den nächsten Jahren ein weiterer Teil der heutigen Bebauungen durch neue Bauprojekte mit Wohn- und Gewerbeflächen ersetzt werden. Durch die neuen Wohnungsangebote wird nicht nur die Anzahl an Bewohnenden erhöht werden, auch die Personenfrequenzen entlang der Schaffhauserstrasse werden weiter zunehmen, weshalb die Infrastruktur entsprechend angepasst werden muss. Diese Veränderungen leisten einerseits einen Beitrag gegen die Wohnungsnot, andererseits unterstützt dies auch attraktivere Laden- und Gewerbeangebote. Das Umfeld dieser neuen Angebote ist entscheidend für die Attraktivität der Ladenlokale, Wohnungen und Aussenräume, weshalb zusammen mit der Strassensanierung mit einem überschaubaren städtischen Beitrag die heute etwas in die Jahre gekommene Strasse stark aufgewertet werden kann.



Bilder links / Mitte: Richtprojekt für Neubauten an der Schaffhauserstrasse 115 bis 121, Armon Semadeni Architekten GmbH / Allreal AG
Bild rechts: Visualisierung Schaffhauserstrasse mit Mittelstreifen, Kanton Zürich

Auch wenn die Einführung einer Tempo-30-Strecke formell nicht Gegenstand des vorliegenden Geschäfts ist, ist es dem Stadtrat wichtig, dazu eine differenzierte Haltung einzunehmen. Der Stadtrat unterstützt Tempo-30-Strecken auf Hauptverkehrsstrecken *nicht* zum Vornherein. Aus Sicht des Stadtrates braucht es dafür jeweils eine Betrachtung der Vor- und Nachteile einer solchen Massnahme im Einzelfall. Im Stadtratsbeschluss Nr. 281-2022 vom 8. November 2022 hat er einer Temporeduktion im vorliegenden Fall aber zugestimmt und zwar aus folgenden Gründen:

- Die bauliche Entwicklung im Stadtzentrum soll nicht gebremst, sondern unterstützt werden. Die Temporeduktion bewirkt eine Reduktion des Schalldruckpegels um rund 3 dB, was einer Halbierung der Schallintensität entspricht. Dadurch wird der Spielraum für die Anordnung und Ausgestaltung von Wohnungen vereinfacht.
- Der Zeitverlust eines (ohne Unterbruch) durchfahrenden Fahrzeuges beträgt auf dieser Strecke rund 20 Sekunden. In Bezug auf die Wartezeiten am Wilden Mann scheinen diese Zeitverluste verkraftbar zu sein. Auch die Verkehrsbetriebe Glattal AG hat den Zeitverlust als verträglich eingeschätzt. Um die Anschlüsse halten zu können, braucht es keine zusätzlichen Massnahmen, insbesondere keine zusätzlichen Fahrzeuge.
- Die Verkehrssicherheit kann mit der geringeren Geschwindigkeit erhöht werden. Der Anhalteweg eines Autos wird halbiert und die Zahl schwerer Verkehrsunfälle kann um rund einen Drittel reduziert werden. Die Temporeduktion gilt übrigens auch für E-Bike-Fahrer/innen. Neben der Sicherheit, wird auch die Attraktivität der Wohnungen, der Gewerberäume und des öffentlichen Raumes erhöht.
- Es ist nicht mit Ausweichverkehr zu rechnen, weil die Strecke sehr kurz ist und keine sinnvollen Alternativen bestehen (die Obstgartenstrasse ist bereits in einer Tempo-30-Zone, die Bachstrasse wird zur Begegnungszone, Tempo 20).

Der Stadtrat ist überzeugt, dass die Aufwertung der Schaffhauserstrasse notwendig und sinnvoll ist und das Stadtzentrum von Kloten trotz des hohen Verkehrsaufkommens attraktiver machen wird.

Beschluss:

1. Das Projekt "Betriebs- und Gestaltungskonzept Schaffhauserstrasse" mit einem Kostenvoranschlag (Kostengenauigkeit +/- 10%) von Fr. 15'335'000.00 (inkl. MWST) wird zustimmend zur Kenntnis genommen. Der Bruttoanteil der Stadt Kloten am Gesamtkredit beträgt insgesamt Fr. 2'660'000.00.
2. Weiter nimmt der Stadtrat die Landabtretungen (Kat.-Nrn. 2817, 2818, 3341, 5987, 5991) von insgesamt 102 m² zustimmend zur Kenntnis.
3. Für die gebundenen Kosten als Anteil an den Gesamtbaukosten wird im Sinne von Art. 29 lit. b der GO ein Kredit in der Höhe von Fr. 820'000.00 (inkl. MWST) zu Lasten des Investitionskontos 620.5010.090 (voraussichtlich für die Rechnungsjahre 2027 bis 2028) genehmigt.
4. Den neuen Ausgaben als Anteil an den Gesamtbaukosten stimmt der Stadtrat zu und beantragt dem Gemeinderat, den erforderlichen Bruttokredit in der Höhe von Fr. 1'840'000.00 (inkl. MWST) zu Lasten des Investitionskontos 620.5010.090 (voraussichtlich für die Rechnungsjahre 2027 bis 2028) gestützt auf Art. 16 Abs. 1 lit. f GO zu genehmigen.

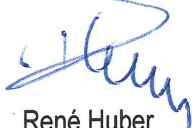
5. Die Kreditsummen erhöhen oder ermässigen sich um eine allfällige Erhöhung oder Verminderung des Baukostenindex, der in der Zeit zwischen der Aufstellung der Kostenschätzung (Stand August 2025) und der Bauausführung ausgewiesen wird.

Mitteilungen an:

- Gemeinderat
- Geschäfts- und Rechnungsprüfungskommission (mit einem Papierdossier)
- Stv. Verwaltungsdirektor
- Bereichsleiter Lebensraum
- Leiter Planung/Tiefbau + Forst
- Leiter Finanzen

Für Rückfragen ist zuständig: Marc Osterwalder, Stv. Verwaltungsdirektor, Tel. 044 815 13 88, marc.osterwalder@kloten.ch

STADTRAT KLOTEN



René Huber
Präsident



Thomas Peter
Verwaltungsdirektor

Versandt: - 1. Okt. 2025