



PROTOKOLL STADTRAT KLOTEN

16. Juni 2026 · Beschluss 152-2026

0.5.4 Parlamentarische Vorstösse

IDG-Status: öffentlich

Thomas Schneider (SVP), Interpellation 2026-0571, "Erschliessung neuer Überbauungen und Zufahrten auf Kantonsstrassen"; Beantwortung

1. Vorstosstext

Kloten wächst. Zahlreiche Überbauungen sind geplant oder bereits im Bau. Mit jeder zusätzlichen Wohnung steigt die Verkehrsbelastung. Faktisch erfolgt die Erschliessung vieler Projekte über immer dieselben Quartierstrassen. Die Folge sind Stausituationen bei Einfahrten in Quartiere, Mehrverkehr vor Wohnhäusern und Schulanlagen und eine steigende Belastung für Anwohnerinnen und Anwohner.

Gleichzeitig wird von Seiten des Stadtrates argumentiert, Zufahrten direkt auf eine Kantonsstrasse seien nicht zulässig. Im Kanton Zürich gibt es jedoch Beispiele, bei denen solche Lösungen realisiert wurden.

Für die SVP ist klar: Infrastruktur muss mit dem Wachstum Schritt halten. Verdichtung ohne funktionierende Erschliessung führt zu Sicherheitsproblemen, Mehrbelastung für bestehende Quartiere und unnötigen Konflikten.

Daher stelle ich dem Stadtrat folgende Fragen:

1. Nach welchen konkreten Kriterien entscheidet der Stadtrat, wie eine neue Überbauung verkehrstechnisch erschlossen wird?
2. Auf welche gesetzlichen Grundlagen stützt sich der Stadtrat bei der Aussage, dass eine direkte Einfahrt auf eine Kantonsstrasse grundsätzlich nicht zugelassen ist?
3. Wurde in den betroffenen Fällen eine Ausnahmeprüfung beim Kanton Zürich beantragt? Falls nein, weshalb nicht?
4. Welche kantonalen Bestimmungen (z.B. Strassengesetz, Verkehrsrichtlinien) stehen einer direkten Einfahrt entgegen?
5. In welchen vergleichbaren Fällen im Kanton Zürich wurden direkte Zufahrten auf Kantonsstrassen bewilligt und weshalb ist die Situation in Kloten anders zu beurteilen?
6. Welche Verkehrszunahme wird für die betroffenen Quartierstrassen durch die geplanten Überbauungen prognostiziert (Fahrten pro Tag)?
7. Wie beurteilt der Stadtrat die zunehmenden Stausituationen bei Einfahrten in Quartierstrassen hinsichtlich:
 - Verkehrssicherheit
 - Schulwegsicherheit
 - Lärmbelastung
 - Luftqualität

8. Welche Alternativen wurden geprüft, um Quartierstrassen gezielt zu entlasten?
9. Ist der Stadtrat bereit, gemeinsam mit dem Kanton Zürich eine direkte Erschliessung einzelner Überbauungen über Kantonsstrassen vertieft zu prüfen, um bestehende Quartiere zu entlasten?
10. Wie stellt der Stadtrat sicher, dass zukünftige Planungen die kumulative Verkehrsbelastung bestehender Quartiere ausreichend berücksichtigen?

2. Beantwortung

Frage 1: Nach welchen konkreten Kriterien entscheidet der Stadtrat, wie eine neue Überbauung verkehrstechnisch erschlossen wird?

Für die verkehrstechnische Erschliessung eines Grundstücks oder einer Überbauung sind die Festlegungen des Strassennetzes in der kantonalen, regionalen und kommunalen Richtplanung massgebend. In den Richtplänen ist die Hierarchie des Strassennetzes festgelegt: Hochleistungsstrassen (Nationalstrassen), Hauptverkehrsstrassen (Kantonsstrassen), Verbindungsstrassen (Kantons- oder Gemeindestrassen) und Sammelstrassen (Gemeindestrassen). Nicht in den Richtplänen eingetragen sind die Erschliessungsstrassen (Quartierstrassen). Aus der Logik des hierarchischen Strassennetzes ist ein Grundstück mit einer neuen Überbauung, wenn möglich, von der niedrigsten Hierarchiestufe her zu erschliessen. Damit wird der Verkehrsfluss auf der übergeordneten Hierarchiestufe gewährleistet. Beispiel: Grenzt ein Grundstück sowohl an eine Sammelstrasse als auch an eine Quartierstrasse, so ist das Grundstück grundsätzlich von der Quartierstrasse her zu erschliessen.

Frage 2: Auf welche gesetzlichen Grundlagen stützt sich der Stadtrat bei der Aussage, dass eine direkte Einfahrt auf eine Kantonsstrasse grundsätzlich nicht zugelassen ist?

Gemäss § 240 Abs. 3 Planungs- und Baugesetz (PBG) muss die Verkehrserschliessung eines Grundstücks im Bereich wichtiger öffentlicher Strassen nach Möglichkeit rückwärtig oder durch Zusammenfassung mehrerer Ausfahrten erfolgen. Als wichtige öffentliche Strassen im Sinn dieser Bestimmung gelten übergeordnete Strassen von kantonaler und regionaler Bedeutung. Der Wortlaut der Bestimmung lässt aber bewusst auch die Anwendbarkeit für wichtige kommunale Strassen zu. Die technischen Anforderungen an Grundstückseinfahrten und -ausfahrten regelt die Verkehrserschliessungsverordnung (VErV).

Frage 3: Wurde in den betroffenen Fällen eine Ausnahmeprüfung beim Kanton Zürich beantragt? Falls nein, weshalb nicht?

Bei Überbauungen, die eine Ein- und/oder Ausfahrt von/auf Kantonsstrassen haben, ist immer eine Ausnahmebewilligung des Kantons Zürich erforderlich. Dies war beispielsweise bei der Ein- und Ausfahrt der Migros-Unterniveaugarage oder der Überbauung Schaffhauserstrasse 127 der Fall. Der Kanton ist zurückhaltend in der Bewilligung von Ausnahmen und gewährt diese oft nur mit einem Rechtsabbiegersystem. Mit diesem System muss die Gegenfahrbahn nicht gekreuzt werden und der Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit sind gewährleistet.

Frage 4: Welche kantonalen Bestimmungen (z.B. Strassengesetz, Verkehrsrichtlinien) stehen einer direkten Einfahrt entgegen?

Siehe Antwort unter Frage 2. Ergänzend kann festgehalten werden, dass die Vorschrift zur rückwärtigen Erschliessung bezweckt, den Verkehrsfluss auf den Kantonsstrassen aufrecht zu erhalten und die Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Jede Ein- und Ausfahrt auf die Kantonsstrasse stört den Verkehrsfluss des motorisierten Individualverkehrs und des öffentlichen Verkehrs, kann zu Staubildungen und Verkehrsunfällen führen.

Frage 5: In welchen vergleichbaren Fällen im Kanton Zürich wurden direkte Zufahrten auf Kantonsstrassen bewilligt und weshalb ist die Situation in Kloten anders zu beurteilen?

Die Vorschrift des Planungs- und Baugesetzes (siehe Antwort unter Frage 2) gilt im ganzen Kanton Zürich. Massgebend ist immer die Beurteilung im Einzelfall. Vergleiche sind deshalb wenig aussagekräftig. Bei der Beurteilung im Einzelfall werden Aspekte des Verkehrsflusses, der Verkehrssicherheit, der örtlichen Gegebenheiten und der Schwierigkeitsgrad einer rückwärtigen Erschliessung betrachtet. Zudem ist für eine Ein- und/oder Ausfahrt von/auf Kantonsstrassen eine Ausnahmegewilligung des Kantons notwendig, die stichhaltig zu begründen ist. Die Situation in der Stadt Kloten unterscheidet sich somit nicht von jener im übrigen Kantonsgebiet.

Frage 6: Welche Verkehrszunahme wird für die betroffenen Quartierstrassen durch die geplanten Überbauungen prognostiziert (Fahrten pro Tag)?

Die Verkehrszunahme in der betroffenen Quartierstrasse ist abhängig von der Anzahl neu erstellter Nettowohnungen (Neubauwohnungen minus abgebrochener Altbauwohnungen). Im Durchschnitt wird pro Wohnung ein Parkplatz erstellt. Im Stadtzentrum und an mit dem öffentlichen Verkehr gut erschlossener Lage ist dieser Wert deutlich tiefer (siehe Parkplatzreglement: https://kloten.tlex.ch/app/de/texts_of_law/7.1-5). Pro Parkplatz rechnet man in der Praxis mit durchschnittlich täglich 2,5 Fahrten (Hin- und Rückfahrt). Bei einer Überbauung mit 100 Wohnungen resultieren somit rund 250 Fahrten (Hin- und Rückfahrt) pro Tag. Typischerweise sind die Fahrten ungleichmässig über den Tag verteilt. In den Morgen- und Abendstunden resultieren aufgrund des Pendlerverkehrs die meisten Fahrten.

Frage 7: Wie beurteilt der Stadtrat die zunehmenden Stausituationen bei Einfahrten in Quartierstrassen hinsichtlich:

- *Verkehrssicherheit*
- *Schulwegsicherheit*
- *Lärmbelastung*
- *Luftqualität*

Dem Stadtrat und der Baukommission sind die genannten Punkte hinsichtlich Einfahrten in Quartierstrassen wichtig. Die Beurteilung der Verkehrssicherheit, der Schulwegsicherheit, der Lärmbelastung und der Luftqualität wird im Rahmen der Baubewilligung eines Bauvorhabens geprüft. Die Prüfung erfolgt nach den gesetzlichen Vorschriften des Bau-, Planungs- und Umweltrechts, wobei immer der Einzelfall zu beurteilen ist.

Der Stadtrat misst dem Schutz und der Lebensqualität der Bevölkerung in den Quartieren grosse Bedeutung zu. Es ist wichtig, dass Fussgänger/innen, ältere Menschen und Kinder sicher im Quartier unterwegs sein können. Ein Beitrag hierfür leisten Tempo-30-Zonen in den Quartieren. Durch Tempo-30-Zonen erhöht sich die Verkehrssicherheit für Velofahrer/innen und Fussgänger/innen und die Lärmbelastung für die Bewohnerschaft halbiert sich. Stadtrat und Baukommission fordern zudem im Rahmen von Baubewilligungen, gestützt auf § 244 Abs. 3 PBG, dass Parkplätze (für Wohn- und Arbeitsnutzung) unterirdisch angelegt werden müssen, damit die Freiräume u.a. für Spiel-, Ruhe- und Grünflächen genutzt werden können. Dies trägt zur Lebensqualität in den Quartieren bei.

Frage 8: Welche Alternativen wurden geprüft, um Quartierstrassen gezielt zu entlasten?

Vor dem Hintergrund der baulichen Verdichtung im Bestand, und damit einhergehend einem höheren Verkehrsaufkommen in den Quartieren, hat der Kanton Zürich die Verkehrserschliessungsverordnung (VERV) per 1. Juni 2020 erlassen. Diese Verordnung ersetzt u.a. die bisherigen Zugangsnormen. Im Anhang 1 der VERV sind die Quartierstrassen in Zufahrtsarten eingeteilt. Je nach Zufahrtsart variiert der Ausbaustandard der Strasse und die Anzahl Wohneinheiten, die damit erschlossen werden können. Solange eine Strasse nicht mehr als die maximale Anzahl Wohneinheiten zu erschliessen hat, sind keine Alternativen zu prüfen. Muss eine Strasse mehr Wohneinheiten erschliessen als ihr vorhandener Ausbaustandard dies zulässt, so ist sie auszubauen oder es

sind anderweitige Massnahmen zu ergreifen (z.B. Einführung eines Einbahnsystems, einer Tempo-30-Zone, einer Begegnungszone, eines Fahrtenmodells etc.). In der Stadt Kloten mussten bisher keine solche Massnahmen ergriffen werden.

Frage 9: Ist der Stadtrat bereit, gemeinsam mit dem Kanton Zürich eine direkte Erschliessung einzelner Überbauungen über Kantonsstrassen vertieft zu prüfen, um bestehende Quartiere zu entlasten?

Wie in den Antworten 1 bis 8 umschrieben, ist die rückwärtige Erschliessung grundsätzlich anzuwenden. In Ausnahmefällen kann davon abgewichen werden. Der Stadtrat und die Baukommission prüfen im Einzelfall und im Rahmen der Baubewilligung, ob direkte Ein- und/oder Ausfahrten von/auf Kantonsstrassen oder die rückwärtige Erschliessung anzuwenden sind. In diese Beurteilung einbezogen werden nebst den erschliessungstechnischen Kriterien auch Aspekte zum Schutz der Bevölkerung in den Quartieren.

Frage 10: Wie stellt der Stadtrat sicher, dass zukünftige Planungen die kumulative Verkehrsbelastung bestehender Quartiere ausreichend berücksichtigen?

Der Stadtrat stellt sicher, dass die kumulative Verkehrsbelastung bestehender Quartiere im Rahmen der geltenden gesetzlichen Grundlagen berücksichtigt wird (siehe Antwort auf Frage 8). Massgeblich sind dabei insbesondere das kantonale Planungs- und Baugesetz (PBG), die Verkehrerschliessungsverordnung (VERV), die übergeordneten Richtpläne von Kanton und Region, der kommunale Richtplan, die Bau- und Zonenordnung (BZO) und das Parkplatzreglement der Stadt Kloten.

Beschluss:

Der Stadtrat genehmigt die Antworten zur Interpellation Thomas Schneider, SVP, betreffend „Erschliessung neuer Überbauungen und Zufahrten auf Kantonsstrassen“. Er bittet den Interpellanten um Kenntnisnahme.

Mitteilung an:

- Thomas Schneider, Ackerstrasse 18, 8302 Kloten
- Gemeinderat

Für Rückfragen ist zuständig:

Andreas Stoll, Bereichsleiter Lebensraum, 044 815 12 33, andreas.stoll@kloten.ch

STADTRAT KLOTEN

René Huber
Stadtpräsident

Marc Osterwalder
Verwaltungsdirektor

Versandt: 17. Juni 2026