STADTKLOTEN

PROTOKOLL GEMEINDERAT KLOTEN

29. Sitzung des Gemeinderats Sitzung der 14. Legislaturperiode vom 04.11.2025

Vorsitz	Ratspräsident	Reto Schindler
Anwesend	Gemeinderat	28 Ratsmitglieder
	Stadtpräsident	René Huber
	Stadtrat	Christoph Fischbach Kurt Hottinger Roger Isler Regula Kaeser-Stöckli Gaby Kuratli Mark Wisskirchen
	Verwaltungsdirektor	Thomas Peter
Protokoll	Ratssekretariat	Jacqueline Tanner
Entschuldigt abwesend	Gemeinderat	Peter Nabholz, FDP Florian Ruosch, SVP Eliane Morf, SVP Tania Woodhatch, EVP
Ort	Stadtsaal Zentrum Schluefweg	
Dauer	18:00 Uhr – 18:50 Uhr	

Eröffnung

Parlamentspräsident Reto Schindler eröffnet die 29. Sitzung des Gemeinderats der 14. Legislaturperiode vom 4. November 2025 und stellt die Anwesenheit von 28 Mitgliedern fest. Der Gemeinderat ist somit beschlussfähig.

Traktandenliste

Die Traktandenliste mit den Unterlagen ist rechtzeitig zugestellt worden. Zur Traktandenreihenfolge erfolgen keine Wortmeldungen, die Geschäfte werden wie vorgesehen behandelt.

1 Mitteilungen des Gemeinderats
2 Interpellation 14195; Ueli Morf und Urs Brunner, SVP; Eigentalstrasse, Beschluss Stadtrat; Begründung
3 Interpellation 14197; Erkam Dagli, FDP; Verkehrspolitik, Temporegelungen und Veloverkehr in Kloten; Begründung
4 Interpellation 14118; Sandra Eberhard, SVP; Steuerpolitik und wirtschaftliche Lage; Beantwortung / Stellungnahme
5 Interpellation 14084; Claudio Wäger, SVP; Rundkurs Buchhaldenquartier; Beantwortung / Stellungnahme
6 Ersatzwahlen Legislatur 2022-2026; Wahlbüro: Stephanie Müller, GLP

04.11.2025 Beschluss Nr. 135-2025

0.5.4 Parlamentarische Vorstösse

Interpellation 14195; Ueli Morf und Urs Brunner, SVP; Eigentalstrasse, Beschluss Stadtrat; Begründung

Ueli Morf und Urs Brunner, beide SVP, sowie Mitunterzeichnende haben am 15. Oktober die folgende Interpellation eingereicht:

Der Stadtrat hat in der Sitzung vom 19. August 2025 mit Beschluss 237-2025 das weitere Vorgehen betreffend der Eigentalstrasse beschlossen. Laut Beschluss verzichtet der Stadtrat auf die Beschreitung des Rechtsweges im Zusammenhang mit der Schliessung der Strasse.

Mit der Motion 9521 "Ueli Morf" beschloss der Gemeinderat von Kloten am 03. September 2024 einen Kredit und gab folgenden Auftrag an den Stadtrat "Der Stadtrat wird beauftragt, zusammen mit den Gemeinden Oberembrach und Nürensdorf, sich für eine Offenhaltung der Eigentalstrasse einzusetzen. Ebenso soll sich der Stadtrat dafür einsetzen, dass es über Gerlisberg, Bänikon, Augwil und auch über Kloten keine Umfahrung des Eigentals gibt."

Der Stadtrat verzichtet nun auf die Beschreitung des Rechtsweges und Begründet dies folgendermassen:

"Der Wortlaut der Motion "Morf" enthält keine Angaben, wie weit und mit welchen Mitteln dies erreicht werden soll." Ebenfalls erwähnt er, dass die Chancen für die Verhinderung der Schliessung im August 2027 aus fachlicher und juristischer Sicht sehr gering sind.

Mit diesem Beschluss stösst der Stadtrat nicht nur beim Motionär und mir, sondern auch bei grossen Teilen der Bevölkerung auf Unverständnis. Der Stadtrat hat einen fehlenden Wortlaut der Motion ausgenützt was wir sehr bedauern.

Für den weiteren Verlauf in dieser Angelegenheit, stellen wir uns folgende Fragen und möchten daher folgendeswissen:

1. *Ist der Stadtrat berechtigt, entgegen der Motion Morf auf den Rechtsweg zu verzichten?*
    a. *Wenn ja, auf welcher Grundlage fusst der Entscheid?*
    b. *Wenn die Chancen auf Offenhaltung gering, aber nicht ausgeschlossen sind: warum wird die Motion nicht konsequent umgesetzt?*
2. *Warum wurde der Gemeinderat, oder zumindest der Motionär, nicht direkt informiert und weshalb gingen Informationen zuerst an externe Institutionen?*
3. *Wie sieht der Stadtrat die Erfüllung seitens des Kantons bezüglich Verkehrsregime und Kostenübernahme?*
    a. *Welche Kosten sind seit der Wiedereröffnung entstanden (Unterhalt, Haftungsfälle)?*

   b. *Wer trägt diese Kosten? Falls Kloten, warum trotz Abgabe der Strasse an den Kanton?*

4. *Auf welche Weise ist das Protokoll des Runden Tisches bindend?*
   a. *Gibt es eine Rechtsmittelbelehrung oder die Möglichkeit einer Einsprache?*
   b. *Wie konnte sich die Bevölkerung von Kloten am Prozess beteiligen?*
   c. *Wie und in welcher Form wurde der Gemeinderat über die Ergebnisse informiert?*
5. *Welche Lösungen gibt es für Mehrverkehr (500-600 Autos/Tag), Umfahrungen und Sicherheit (Z. B. Schlittelweg, Bänikon, Gerlisberg, Augwil sowie das Ausweichen auf private Grundstücke)?*
6. *Wie wird die Zufahrt (PKW, LKW, Landwirtschaft) zum Hof Eigental nach der Schliessung gewährleistet?*
7. *Wo sollen Besucher und Erholungssuchende künftig parken, wenn der Parkplatz beim Eigentalweiher entfällt?*
8. *Oberembrach und Nürensdorf bestreiten den juristischen Weg. Falls diese im Recht sind/bekommen, wie verhält sich die Stadt Kloten?*

Beschluss:

1. Die Begründung wird zur Kenntnis genommen. Die Beantwortung erfolgt schriftlich innerhalb von drei Monaten ab Einreichung.

Wortmeldungen

Ratspräsident Reto Schindler: *Dann kommen wir zur Traktandenliste. Interpellation 14195; Ueli Morf und Urs Brunner, SVP; Eigentalstrasse, Beschluss Stadtrat; Begründung. Die Interpellation wurde am 14. Oktober 2025 eingereicht. Der Ablauf ist folgender: Zuerst die Begründung und Stellungnahme durch den Interpellanten oder einen davon. Danach die Stellungnahme des Stadtrats und eventuell ein Antrag auf eine Diskussion sowie eventuell die Stellungnahme des Interpellanten. Ueli Morf, darf ich dich um deine Stellungnahme bitten?*

SVP-Fraktion, Ueli Morf: *Herr Präsident, werte Anwesende, liebe Gäste auf der Tribüne, Presse und Kolleginnen und Kollegen des Gemeinderats. Der Stadtrat hat an der Sitzung vom 19. August mit dem Stadtratsbeschluss 237-2025 beschlossen, sich am Rechtsstreit der Eigentalstrasse nicht zu beteiligen. Mit der Motion Nr. 9521 hat der Gemeinderat am 3. September 2024 einen Kredit von 750'000 Franken gesprochen und dem Stadtrat den Auftrag gegeben, sich zusammen mit den Gemeinden Oberembrach und Nürensdorf für eine Offenhaltung der Strasse einzusetzen. Ebenso soll sich der Stadtrat dafür einsetzen, dass es über Gerlisberg, Bänikon, Augwil und auch über Kloten keine Umfahrung des Eigentals gibt. Der Stadtrat verzichtet nun auf eine Beschreitung des Rechtsweges und begründet das folgendermassen: Der Wortlaut der Motion enthält keine Angaben, wie weit und mit welchen Mitteln dies erreicht werden soll. Ebenfalls erwähnt er, dass die Chancen für eine Verhinderung der Schliessung im August 2027 aus fachlicher und juristischer Sicht sehr gering sind. Mit diesem Beschluss stösst der Stadtrat nicht nur bei mir, sondern auch*

bei einem grossen Teil der Bevölkerung auf Unverständnis. Der Stadtrat hat den fehlenden Wortlaut ausgenutzt, was wir sehr bedauern. Was mich vor allem am meisten störte, ist, wie die Kommunikation abgelaufen ist. Ich wurde nicht direkt informiert und habe über die Hintertür vom Stadtratsbeschluss erfahren, was mir als Vertreter des Gemeinderats schon zu denken gegeben hat. Ich stelle mir auch die Frage, werden wir als Bevölkerungsvertreter vom Stadtrat überhaupt noch ernst genommen? Oder stimmt der Spruch, den man im Volk immer wieder hört, die machen sowieso, was sie wollen? Darum stelle ich ein paar Fragen zu dieser Angelegenheit. Ist der Stadtrat berechtigt, entgegen der Motion Morf auf den Rechtsweg zu verzichten? Wenn ja, auf welcher Grundlage fasst der Entscheid? Wenn die Chancen auf Offenhaltung gering, aber nicht ausgeschlossen sind, warum wird die Motion nicht konsequent umgesetzt? Warum wurde der Gemeinderat oder zumindest der Motionär nicht direkt informiert und weshalb gingen die Informationen zuerst an externe Institutionen? Wie sieht der Stadtrat die Erfüllung seitens des Kantons bezüglich Verkehrsregime und Kostenübernahme? Welche Kosten sind seit der Wiedereröffnung entstanden (Unterhalt und Haftungsfälle)? Wer trägt diese Kosten? Falls Kloten, wieso trotzdem, wenn die Strasse schon dem Kanton abgetreten wurde? Auf welche Weise ist das Protokoll des runden Tisches bindend? Gibt es eine Rechtsmittelbelehrung oder die Möglichkeit einer Einsprache? Wie konnte sich die Bevölkerung von Kloten am Prozess beteiligen? Wie und in welcher Form wurde der Gemeinderat über die Ereignisse informiert? Welche Lösungen gibt es, wegen des Mehrverkehres, wenn die Strasse geschlossen wird, z.B. Umfahrung und Sicherheit, zum Beispiel Schlittelweg, der durchs Eigentaler Holz führt, Bänikon, Gerlisberg, Augwil, sowie das Ausweichen auf private Grundstücke. Wie wird die Zufahrt PKW, LKW, Landwirtschaft zum Hof Eigental nach der Schliessung gewährleistet, so dass auch die Sicherheit eingehalten wird? Wo sollen Besucher und Erholungssuchende künftig parken, wenn der Parkplatz beim Eigental Weiher nicht mehr ist? Oberembrach und Nürensdorf, wie man lesen konnte, bestreiten den juristischen Weg. Falls diese im Recht sind und Recht bekommen, wie verhält sich die Stadt Kloten? Danke vielmals für die Aufmerksamkeit.

Ratspräsident Reto Schindler: *Danke vielmals, Ueli Morf, für deine Stellungnahme. Ich frage den zuständigen Ressortvorsteher Roger Isler, ob er direkt jetzt Stellungnahme nimmt für den Stadtrat oder innerhalb von drei Monaten in schriftlicher Form.*

Stadtrat Roger Isler: *Ja, danke vielmals. Danke für die Frage. Wir werden das schriftlich, zeitgerecht beantworten.*

Ratspräsident Reto Schindler: *Danke vielmals, Roger Isler. Gibt es einen Antrag auf Diskussion im Gemeinderat? Diana Diaz, Grüne.*

Grüne-Fraktion, Diana Diaz: *Sehr geehrte Ratsleitung, geschätzte Anwesende, Anfang September hat sich der Stadtrat vernünftigerweise aufgrund von ganz klaren Rechtsgutachten gegen eine juristische Auseinandersetzung entschieden. Doch leider wird dieser vernünftige Entscheid mit dieser Interpellation angegriffen und es wird gefordert, feuchtfröhlich weiter Steuergelder zu verschwenden. Das macht uns betroffen, weil das Eigental mehr zu bieten hat, als nur eine Durchfahrtsstrasse. Das haben nicht nur wir Grünen erlebt, sondern auch rund 200 Personen, die sich vor circa eineinhalb Wochen zu Fuss und mit dem Velo im Eigental eingefunden haben. Sie konnten die reiche Artenvielfalt mit eigenen Augen sehen. Von seltenen Orchideen über Amphibien bis hin zu Wildbienen und dem Steinkrebs findet man alles im Eigental. Ein zentraler Aspekt für den Erhalt der Artenvielfalt ist die Vernetzung von Lebensräumen oder anders gesagt das*

Stoppen der Zersiedelung und Fragmentierung unserer Natur. Mit der Schliessung der Eigentalstrasse können wir einen Schritt in die richtige Richtung machen. Im Gegensatz zu den Autofahrer:innen hat die Natur nämlich keine eigene Lobby. Darum setzen wir Grüne uns für sie ein und sagen im Namen der Natur, es ist auch unser Eigental. Wir stehen für eine Landschaft ein, die einzigartig ist und die wir bewahren müssen. Nicht nur für uns, sondern auch für die kommenden Generationen. Danke für die Aufmerksamkeit.

Ratspräsident Reto Schindler: *Danke vielmals, Diana Diaz. Gibt es weitere Wortmeldungen aus dem Gemeinderat? Anita Egg, SP.*

SP-Fraktion, Anita Egg: *Liebe Anwesende, warum erstaunt mich die Interpellation nicht? Weil Loslassen nicht leicht ist, das kennen wir alle. Aber sich so heftig in etwas zu verbeissen, sieht für mich ein wenig nach Trotz oder schlechtem Verlieren aus. Diese sieben Fragen an den Stadtrat werden der Verwaltung wieder x Arbeitsstunden kosten. Das gibt mir im Hinblick auf die kommende Budgetdebatte speziell zu denken. Da wird dann wieder jeder Rappen gespalten. Wäre es nicht Zeit, die Hellebarde in die Ecke zu stellen und sich Probleme anzunehmen, wirklichen Problemen anzunehmen und nicht nur denen einer Gruppe Autofahrenden? Danke für die Aufmerksamkeit.*

Ratspräsident Reto Schindler: *Danke vielmals, Anita Egg. Gibt es weitere Wortmeldungen aus dem Gemeinderat? Es scheint nicht der Fall zu sein. Willi Bühler, FDP.*

FDP-Fraktion, Willi Bühler: *Geschätzter Präsident, werte Anwesende, der Stadtratsbeschluss vom 19. August 2025 hat viele von uns und selbstverständlich die beiden Orte Oberembrach und Nürensdorf etwas fassungslos gemacht. Kloten verzichtet auf den Rechtsweg der Offenhaltung der Eigentalstrasse. Begründet wird das mit einem unklaren Motionstext und einer geringen Erfolgsaussicht. Doch wenn wir nur dort kämpfen, wo der Sieg garantiert ist, dann brauchen wir in Zukunft gar keine Politik mehr. Dann können wir natürlich aufhören mit dieser ganzen Geschichte und dann reicht eigentlich nur noch die Verwaltung. Der Entscheid widerspricht dem klaren Willen des Parlaments, dem des Interpellanten und vor allem dem der Bevölkerung. Der Stadtrat hat klar eine formale Lücke genutzt, um einem politischen Auftrag auszuweichen. Und meine Damen und Herren, das ist nicht die Führung. Das ist Rückzug, den wir hier machen. Seit Jahren verspricht der Kanton ein Verkehrs- und Schutzkonzept, doch passiert ist wenig bis gar nichts. Unterhalt, Haftung, Zufahrt, Sicherheit für Landwirtschaft, das haben wir schon alles vom Funktionär gehört, Parkieren im Eigental, das bleibt alles ungelöst. Wir haben niemals eine Information bekommen, wie wir das lösen könnten. Die Strasse wird einfach geschlossen, aber man denkt nicht an die Bewohner in den Nebenorten wie Gerlisberg usw., die dann nachher mit 500 bis 600 Fahrzeuge zusätzlich belastet werden. Also es sind nicht nur die, die wir jetzt schon haben, sondern es ist dann zusätzlich, die dann noch den Weg sich suchen durch die verschiedenen Dörfer. Das kann es doch nicht sein. Ausweichrouten über enge Quartiere mit allen Folgen von Verkehrsplanung, Verkehrsbelastung, Sicherheit für die Bevölkerung. Und noch gravierender, das haben wir auch gehört vom Motionär, die Gemeinden und der Motionär sind nicht direkt informiert worden. Man hat das alles über eine externe Stelle erfahren. Das ist ein Affront gegenüber dem Parlament und auch gegenüber der Öffentlichkeit. Das Verhalten beschädigt das Vertrauen in die Exekutive. Zum politischen Kern. Eine überwiesene Motion ist im Ziel verbindlich. Das sind wir der Meinung, das steht auch so im Gesetz. Wenn der Stadtrat eigenmächtig anders handelt, dann verletzt er ganz klar den Parlamentswillen. Das geht*

einfach nicht. Zur Verantwortung vom Stadtrat: Der Ressortvorsteher Roger Isler hat sich gemäss der Motion für die Offenhaltung eingesetzt. Er hat den Willen des Parlaments vertreten und mich nähme Wunder, was dann passieren würde, wenn er dies nicht weiter unterstützen dürfte. Wurde er möglicherweise eventuell im Stadtrat überstimmt? Oder was sind für weitere juristische Massnahmen geplant? Das Problem liegt aus meiner Sicht sicherlich nicht bei ihm, sondern bei einer Mehrheit, die sich dem politischen Auftrag entziehen will. Die FDP-Position ist klar. Wir stehen für Verantwortung, wir stehen für Vernunft, für Nachhaltigkeit und für uns ist auch klar, dass die Eigentalstrasse offenbleiben soll, aber mit einer klaren Lenkung, Schutz und Rücksicht auf die Menschen und auf die Natur. Und da bringt man eine Lösung hin, wenn wir miteinander hinsitzen und klar diskutieren. Unsere Nachbarn in Oberembrach und Nürensdorf gehen juristisch voran. Sollten wir nicht auch den gleichen Weg einschlagen und vor allem - sollten die Erfolg haben, dann sind wir auf der falschen Seite der Geschichte. Die Stadt Kloten steht schlecht da. Das Fazit. Der Stadtrat muss seine Entscheidungen überdenken, das Gespräch mit den Nachbargemeinden wieder aufnehmen und einen Parlamentsauftrag umsetzen. Wer das Vertrauen der Bevölkerung verspielt, stellt die eigene Legitimation infrage. Die Eigentalstrasse verbindet Dörfer, Menschen, Tiere, Natur. Lassen wir sie offen und als Symbol für die Verantwortung der Zusammenarbeit. Danke für Ihre Aufmerksamkeit.

Ratspräsident Reto Schindler: *Danke vielmals, Willi Bühler. Gibt es weitere Wortmeldungen aus dem Gemeinderat? Das scheint nicht der Fall zu sein. Somit hat der Stadtrat bis zum 14. Januar Zeit, die Interpellation schriftlich zu beantworten.*

04.11.2025 Beschluss Nr. 136-2025

0.5.4 Parlamentarische Vorstösse

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

Erkam Dagli, FDP und Mitunterzeichnende haben am 15. Oktober 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?*

Beschluss:

1. Die Begründung wird zur Kenntnis genommen. Die Beantwortung erfolgt schriftlich innerhalb von drei Monaten ab Einreichung.

Wortmeldungen:

Ratspräsident Reto Schindler: *Wir kommen zum nächsten Traktandum Interpellation 14197; Erkam Dagli, FDP; Verkehrspolitik, Temporegelungen und Veloverkehr in Kloten; Begründung. Die Interpellation wurde am 15. Oktober 2025 eingereicht. Der Ablauf ist der gleiche, wie bei der Interpellation, die wir gerade hatten. Zuerst die Begründung durch den*

Interpellanten. Nachher die Stellungnahme des Stadtrats, eventuell ein Antrag auf Diskussion aus dem Gemeinderat und eventuell die Stellungnahmen durch den Interpellanten. Erkam Dagli, ich bitte dich um deine Begründung.

FDP-Fraktion, Erkam Dagli: *Sehr geehrtes Präsidium, geschätzte Kolleginnen und Kollegen, lieber Stadtrat, meine Damen und Herren auf der Tribüne, liebe Presse. Kloten wächst, der Verkehr nimmt zu und wir stehen vor wichtigen Entscheidungen. Es geht um unsere beiden Hauptachsen, nämlich Schaffhauserstrasse und Dorfstrasse. Die Strassen sind Kantonstrasse und keine Gemeindestrassen. Das heisst, wir haben nur begrenzten Einfluss und genau darum müssen wir gut hinschauen und unsere Fragen stellen. Wir wollen keinen Verkehrskollaps, keine Schleichwege durch Wohnquartiere und keinen öffentlichen Verkehr, der im Stau steckt. Wer unterwegs ist, der möchte ankommen, ohne unnötige Verzögerungen. Das gilt für Pendlerinnen und Pendler, für das Gewerbe, für Busse und auch für Rettungskräfte, die im Notfall jede Sekunde brauchen. Tempo 30 kann an sensiblen Orten sinnvoll sein. Wie zum Beispiel bei Schulen oder Altersheimen. Das steht ausser Frage. Was aber problematisch ist, ist Tempo 30 auf unseren Hauptachsen. Dort braucht es leistungsfähige Verbindungen, damit der Verkehr fliesst, Wohnquartiere geschützt bleiben und der öffentliche Verkehr zuverlässig bleibt. Andere Städte zeigen es: Flächendeckende Temporeduktionen führen zu mehr Stau, Mehrkosten für den öffentlichen Verkehr in Millionenhöhe und Ausweichen in Quartiere. Diese Fehler sollen sich in Kloten nicht wiederholen. Ein zweites Thema der Interpellation sind die Velorouten. Sichere Velorouten sind wichtig. Die Frage ist nur, sind stark befahrene Strassen mit vielen Buslinien, wie zum Beispiel die Dorfstrasse, der richtige Ort für Velorouten? Gibt es keine sichere und ruhigere Alternativroute durch die Quartierstrasse, die Velofahrenden mehr Sicherheit und weniger Konflikt bieten? Wir wollen Lösungen, die funktionieren und nicht neue Probleme schaffen. Darum stelle ich gemeinsam mit meiner FDP-Fraktion die Interpellation. Wir wollen Klarheit. Wie steht der Stadtrat zu Tempo 50 auf unseren Hauptachsen? Welche Pläne verfolgt der Kanton und wie kann Kloten Einfluss nehmen? Was bedeuten diese Pläne für den öffentlichen Verkehr, für den Rettungsdienst und für uns im Alltag? Und wie wird sichergestellt, dass Velorouten dort verlaufen, wo sie am sichersten und sinnvollsten sind? Diese und ganz viele weitere Fragen in unserer Interpellation sind wichtig, bevor Entscheidungen getroffen werden, die später kaum oder nur sehr aufwendig zu korrigieren sind. Zum Schluss noch ein zentraler Punkt. Wir wollen keine Verkehrsteilnehmer gegeneinander ausspielen. Es geht nicht um Auto gegen Velo oder Bus gegen Fussgänger. Es geht darum, gesamtheitliche Lösungen zu finden, die die Ansprüche von allen Verkehrsteilnehmern in gleicher Masse berücksichtigen und nicht eine Gruppe kategorisch diskriminiert. Kloten braucht ein Verkehrssystem, das sicher, fair und funktionsfähig bleibt. Das heisst, Velos sicher führen, Quartier schützen, ÖV zuverlässig halten und Hauptachsen leistungsfähig belassen. Für das steht die Interpellation und für das setzen wir uns als FDP Kloten ein. Vielen Dank für die Aufmerksamkeit.*

Ratspräsident Reto Schindler: *Danke vielmals, Erkam Dagli, für die Begründung. Ich stelle Ressortvorsteher Roger Isler wieder die gleiche Frage. Gibt der Stadtrat sofort Auskunft oder innerhalb von drei Monaten schriftlich?*

Stadtrat Roger Isler: *Danke für die Vorgabe. Ja, wir nehmen die drei Monate schriftlich. Wir machen das selbstverständlich termingerecht, schriftlich in drei Monaten. Danke vielmals.*

Ratspräsident Reto Schindler: *Gibt es einen Antrag auf Diskussion aus dem Gemeinderat? Roman Walt, GLP.*

GLP-Fraktion, Roman Walt: *Geschätzte Ratsleitung, liebe Anwesende, ich bin eigentlich nicht Fan davon, Vorlagen, die im Fahrwasser einer kantonalen Initiative eingereicht wurden, hier in diesem Rat ausführlich zu diskutieren, aber der Motionär hat doch so zwei, drei Punkte angesprochen, äh der Interpellant hat zwei, drei Punkte angesprochen, die ich nicht unkommentiert stehen lassen will. Wir haben jetzt gerade heute, beispielsweise in verschiedenen Online-Medien und morgen in den Print-Medien, lesen können, dass die Anzahl der Verkehrstoten in der Schweiz in den letzten fünf Jahren um 34% gestiegen ist. Für das Jahr 2024 sind das 250 Tote, ein neuer Höchststand seit 2015. Gemäss dem Bundesamt für Statistik sind von diesen 250 Personen etwa die Hälfte, also 111 Personen, innerorts gestorben, etwa die Hälfte, 115 Personen, ausserorts. Und wenn wir die Angst der FDP vor Tempo 50 auf der Autobahn noch einmal mit aufgreifen, sind letztes Jahr 11 Personen auf der Autobahn gestorben. Das sind immer noch elf zu viele, aber einfach, damit wir die Relationen sehen. Stabil geblieben sind über die letzten zehn Jahre die Anzahl von Leicht- und Schwerverletzten mit insgesamt etwa 17'000 pro Jahr, davon 11'000 innerorts. Das sind bedenkliche Zahlen. Tempo 30, und ich möchte mich jetzt vor allem auf das konzentrieren, ist da nachweislich ein effektives Mittel, um die Sicherheit im Strassenverkehr zu erhöhen. Und damit gesellschaftlichen, gesundheitlichen und wirtschaftlichen Schaden durch Folgen von Unfällen oder Todesfällen reduzieren oder mindern zu können. Es gibt genug Studien dazu. Gleichzeitig ist auch der Einfluss von Temporeduktionen auf den Verkehrsfluss im MIV und im ÖV grösstenteils ebenfalls positiv und nicht wie von der FDP befürchtet negativ, wenn man auf ein paar Punkte, vor allem bei der Umsetzung von baulichen Massnahmen, achtet. Verbesserungen beim Verkehrsfluss, weniger Stau- und Stop-and-Go-Situationen, man spricht hier von einem homogeneren Verkehrsfluss und bessere, höhere Nutzbarkeit für die, wir haben es vorhin gehört, verschiedenen Verkehrsteilnehmenden auf gleichem Raum, wir wollen da nicht trennen, sondern wir wollen das miteinander ermöglichen, auch bei Querungen, sind nur zwei nachgewiesene Wirkungen. Zwei, drei Details. Eine Reduktion von Tempo 50 auf Tempo 30 hat pro 100 Meter eine zusätzliche Fahrzeit von 2 bis 3 Sekunden zur Folge. Also für die 400 Meter auf der Schaffhauserstrasse sind wir so bei zwischen 8 und 12 Sekunden, die man mehr bräuchte, wenn der Verkehr denn überhaupt fliesst, was auf der Schaffhauserstrasse und auf der Dorfstrasse schon heute hie und da nicht der Fall ist. Für den ÖV hat Tempo 30 auch hier, wenn der Verkehr fliesst, durchschnittlich einen Verlust von vier Sekunden zwischen zwei Haltestellen zur Folge. Auch das im Gesamtsystem und insbesondere auf der Schaffhauserstrasse und auf der Dorfstrasse für die jeweiligen Abschnitte verkraftbar. Das gleiche beim Ausweichverkehr, wir haben es gehört in den Quartieren, auch das hat nichts mit Tempo 30 zu tun, sondern mit dem Stau, der eh schon da ist. Tempo 30 kann da für weniger Stau, also für weniger Ausweichverkehr sorgen. Wir haben vorhin noch die Frage zu den Einsatzkräften gehört. Auch da wird gerne der negative Einfluss von Tempo 30 für Blaulichteinsätze vorgebracht. Aber auch an dieser Stelle, für die Einsatzkräfte ist Tempo 30 ebenfalls kein Problem, sofern, und ich komme wieder zum Anfang, bauliche Massnahmen bei der Umsetzung von Tempo 30 vorausschauend umgesetzt werden und die Einsätze nicht behindern. Und ich nehme da die Talstrasse am Hohrainliquartier als ein negatives Beispiel, wo das nicht funktionieren wird. Je nachdem werden auch rechtliche Gründe vorgeschrieben, wie Raserdelikte, dass ja dann die Blaulichteinsätze unter dem Rasergesetz abgehandelt werden. Da ist die*

rechtliche Situation so, dass seit Oktober 2023 bei den Einsätzen die Differenz von der gewählten Geschwindigkeit vom Einsatzfahrzeug zur vom Einsatz angemessenen Geschwindigkeit angeschaut wird und nicht das Maximaltempo auf der jeweils gefahrenen Strecke. Tempo 30 hat also auch da keine negative Wirkung. Unter dem Strich, die Angst vor Tempo 30, vor der negativen Wirkung von Tempo 30 der FDP ist unnötig. Aus Sicht unserer Stadt Kloten, aus Sicht der Verbesserung der Verkehrssicherheit, die mit Tempo 30 erreicht werden kann und der Verringerung der Verkehrstoten und Verletzten und aus Sicht des Verkehrs an sich, hat Tempo 30 auf Hauptachsen wie der Schaffhauser- und der Dorfstrasse nachweislich und definitiv viele Vorteile, die dort, wo sinnvoll, gerne genutzt werden dürfen und auch sollen. Vielen Dank.

Ratspräsident Reto Schindler: *Vielen Dank, Roman Walt, GLP. Ich sehe, Sigi Sommer meldet sich.*

SP-Fraktion, Sigi Sommer: *Sehr verehrtes Präsidium, liebe Anwesende auf der Tribüne und da unten im Saal. Die Interpellation von Erkam und den FDP-Mitunterzeichnenden irritiert uns von der SP Kloten sehr. Sie zielt nicht ernsthaft darauf ab, dass der Verkehr in Kloten noch einwohnerunfreundlicher werden soll, als wie es gerade im Moment der Fall ist? Wir sollen also eine reibungslose Durchfahrt durch Kloten vor allem den Auswärtigen, also Nicht-Klotener ermöglichen? Denen, die uns nur Lärm, Gestank und Gummiabrieb bringen und zurücklassen. Soll wirklich das Wohlergehen und die Sicherheit unserer Einwohner dem Wohlergehen von irgendwelchen fremden, auswärtigen Verkehrsteilnehmern geopfert werden? Soll Kloten noch ausgeprägter in vier einzelne, zerteilte Quartiere aufteilt werden? Also wir, die SP, politisieren für Kloten, setzen uns für unsere Klotener Bevölkerung ein und nicht für irgendwelche auswärtigen Durchgangsverkehrsteilnehmer aus dem Umfeld oder Umland. Das Ziel muss doch sein, endgültig das hohe Verkehrsaufkommen loszuwerden. Denn wenn der Verkehr weniger wird, haben wir alle etwas davon die wir in Kloten wohnen, zu Fuss in der Stadt unterwegs sind, Velo fahren, den ÖV oder das Auto nutzen, mit dem dann übrigens mit 30 km/h bequem und flüssig durch Kloten gefahren werden kann, statt mit 50 km/h im Stau zu stehen. Und neben dem, dass wir wieder flüssig durch Kloten fahren können, gibt das auch eine massiv höhere Lebensqualität für alle, die mit uns zusammen hier in Kloten zu Hause sind. Ich würde sagen, es ist doch ein Win-Win für alle. Wir sind zwar eine Stadt, aber es schadet nichts, sich das Herz vom Dorf zu bewahren. Danke vielmals.*

Ratspräsident Reto Schindler: *Danke vielmals, Sigi Sommer. Gibt es weitere Wortmeldungen? Diana Diaz, Grüne.*

Grüne-Fraktion, Diana Diaz: *Sehr geehrte Ratsleitung, geschätzte Anwesende, wir Grünen begrüssen die Diskussion von Verkehrsthemen, Verbesserungen von bestehenden Konzepten und die Suche nach neuen, zukunftsfähigen Lösungen. Doch dieser Vorstoss hat damit gar nichts zu tun. Es ist klar, in welche Richtung die FDP zielt, nämlich auf das Festhalten am Status quo und an der Dominanz des Autos. Damit fahren sie mit Vollgas in Richtung Vergangenheit. Es ist klar, dass es in eurer Partei gerade sehr opportun ist, Tempo 30 als Angriff auf die Freiheit der Autofahrerinnen und Autofahrer zu bezeichnen. Dafür sind sie sogar bereit, den Städten und Gemeinden ihre Kompetenz wegzunehmen und an Kantone zu übertragen, was sie sonst in der Regel gerne kritisieren. Es sollte doch längst bekannt sein, wir haben es vom Roman ausführlich gehört, dass Tempo 30 das wirksamste Mittel ist gegen Lärm, gegen Unfälle und man glaubt es fast nicht, auch gegen Stau. Durch die langsamere Fahrweise ist der Verkehr flüssiger und das*

Wegfallen von Beschleunigungs- und Abbremsmanövern sorgt dafür, dass Autofahrer:innen effizienter durch die Stadt kommen. Es ist nicht nur besser für die Autofahrer:innen, sondern auch für alle anderen Verkehrsteilnehmer:innen. Insbesondere für Kinder, die die Strasse überqueren müssen. Es gibt also sehr viel zu gewinnen mit dem Ausbau von Tempo 30. Wir haben jetzt während der letzten 50 Jahre gesehen, was wir für Städte bekommen, wenn wir sie vollständig aufs Auto ausrichten. Wir können klar Bilanz ziehen und sagen, wir müssen uns anderen, zukunftsfähigen Lösungen widmen und den Gedanken an verkehrsberuhigte Innenstädte zulassen, wo alle Menschen Platz haben und nicht nur das Auto. Dafür stehen wir Grünen seit jeher ein, sei es im Naturschutzgebiet wie im Eigental oder auch in der Innenstadt von Kloten. Wir laden auch die FDP ein, mit uns zusammen an einem lebenswerten Kloten zu arbeiten. Danke für die Aufmerksamkeit.

Ratspräsident Reto Schindler: *Danke vielmals, Diana Diaz. Ich habe gesehen, dass sich Bert Horvath von der EVP auch gemeldet hat.*

EVP-Fraktion, Bert Horvath: *Werte Anwesende, geschätzte Ratsleitung, unser Stadtrat hat im Betriebs- und Gestaltungskonzept der Schaffhauserstrasse neulich geschrieben, ich zitiere: "auch wenn die Einführung einer Tempo-30-Strecke formell nicht Gegenstand der vorliegenden Geschäftsliste 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." Ich stehe voll hinter dieser Haltung und es wäre toll, wenn das auch andere Städte so handhaben würden. Ich bin kein Freund von generellen Tempo-30-Zwängereien, aber dort, wo es angebracht ist, dort, wo Tempo-30 angebracht ist, sollten wir es machen. Und wenn Tempo 20 angebracht ist, dann sollte man es machen. Wenn es angebracht ist, sollte man es wirklich machen. Die Siedlungsverträglichkeit wird angestrebt beim Umbau der Schaffhauserstrasse. Und da wirkt Tempo 30 zweifellos unterstützend. Ganz anders sieht es aber auf der Dorfstrasse aus. Zurzeit fahren 23'500 Fahrzeuge durch Kloten, durch die Dorfstrasse. Und bis in 15 Jahren sind 30'000 Fahrzeuge prognostiziert. Und wir haben keine sinnvolle Umfahrungsmöglichkeit. Daher muss der Verkehr möglichst effizient durchgeführt werden. Wir haben praktisch keine andere Wahl. Und Tempo 30 wäre meines Erachtens da ein Irrsinn. Und da haben wir nochmal ein Problem. Das sind Velofahrende und E-Trottifahrende. Sie leben gefährlich auf der Dorfstrasse. Sie weichen, auch wenn es verständlich ist, und auch wenn es verboten ist, sie weichen gerne aufs Trottoir aus und generieren dadurch ein weiteres Unfallpotenzial. Deshalb ist meine Anliegen für künftige Planungen für Velofahrende und E-Trottinets eine wirklich gute Alternative, eine attraktive Alternative zwischen Swiss-Kreisel und Wildermann zu schaffen, wenn möglich sogar darüber hinaus, um das zu umgehen, um nicht auf der Dorfstrasse zu fahren, sondern freiwillig eine andere, bessere Route einzuschlagen. Und gleichzeitig aber den motorisierten Ost-West-Verkehr und umgekehrt einfach möglichst effizient gestalten. Das wäre mein Anliegen. Dankeschön.*

Ratspräsident Reto Schindler: *Danke vielmals, Bertalan Horvath. Gibt es weitere Wortmeldungen aus dem Gemeinderat? Thomas Schneider, SVP.*

SVP-Fraktion, Thomas Schneider: *Sehr verehrte Damen und Herren, Kolleginnen und Kollegen, Zuschauerinnen und Zuschauer, verehrter Stadtrat. Ich habe gehört, dass man die Autos aus der Stadt rausnehmen möchte. Liebe Sigi, wir haben zu viele Leute. Wir haben zu viele Leute, wir können das Thema Zuwanderung diskutieren. Ich habe auch*

gehört, wir müssen uns einsetzen für ein gesundes Miteinander. Wir müssen uns einsetzen für ein gesundes Miteinander zwischen Auto, Natur und Menschen, alles miteinander. Diana, es war in dieser Besprechung hier - unser Eigental, aber für alle, nicht nur für die, die in der Natur unterwegs sind, sondern auch für die Autofahrer. Und meine Damen und Herren, ich bin ganz viel mit meinem Auto unterwegs und ich bin viel auch in Siedlungsgebieten unterwegs, vor Schulhäusern. Ich wohne dort, wo das Schulhaus Dorf eine 30er-Zone hat. Und es ist sehr schön, jeden Tag zu beobachten, was für gefährliche Situationen man in diesen 30er-Zonen hat. Es hat in einer 30er-Zone keine Fussgängerstreifen. Das ist eine Gesetzeslücke, das ist ein - Entschuldigung für meine Ausdrucksweise, ich bitte das zu entschuldigen - das ist ein riesiger Scheiss, weil wir können den Fussgängern und den Kindern noch so viel Erziehung und noch so viel Verkehrserziehung beibringen; wenn wir nicht auf Schulwegen in 30er-Zonen einen Fussgängerstreifen machen können, dann nützt eine 30er-Zone nichts und es nützt eine 50er-Zone nichts. Ich habe mehr gefährliche Situationen in unkontrollierten 30er-Zonen als in 50er-Zonen, wo jeder weiss, dass die Autos schnell fahren. Ich attestiere die Statistiken von Roman, ich kenne die Statistiken, ich will sie nicht zitieren, es ist schwierig, Verkehrspolitik auf Menschenleben auszulegen. Jeder, der im Verkehr stirbt, ist einer zu viel. Aber wir müssen einfach auch sehen, eine 30er-Zone nützt, ja, aber nicht immer. Und da müssen wir einfach vorsichtig sein mit welchen Argumenten wir spielen. Dankeschön.

Ratspräsident Reto Schindler: *Danke vielmals, Thomas Schneider. Ich bitte dich in Zukunft auf Fäkalsprache zu verzichten. Gut ist, dass du es ja selber gemerkt hast, dass es nicht angebracht ist. Gibt es weitere Wortmeldungen aus dem Gemeinderat? Das scheint nicht der Fall zu sein. In diesem Fall hat der Stadtrat bis zum 15. Januar 2026 Zeit, diese Interpellation schriftlich zu beantworten.*

04.11.2025 Beschluss Nr. 137-2025

0.5.4 Parlamentarische Vorstösse

Interpellation 14118; Sandra Eberhard, SVP; Steuerpolitik und wirtschaftliche Lage; Beantwortung / Stellungnahme

Am 2. September 2025 reichten Gemeinderätin Sandra Eberhard (SVP) und Mitunterzeichnende eine Interpellation unter dem Titel "Steuerpolitik und wirtschaftliche Lage" mit folgendem Wortlaut ein:

In den vergangenen Jahren konnte die Stadt Kloten hohe finanzielle Überschüsse erwirtschaften. Aus diesem Grund hat der Stadtrat vor einem Jahr vorgeschlagen, den Steuerfuss ab 2025 von 103% auf 98% zu senken - unter Berücksichtigung der bereits geplanten dringenden Investitionen in den nächsten Jahren. Die Mehrheit im Gemeinderat hat jedoch entgegen dem Antrag des Stadtrates entschieden, den Steuerfuss nur auf 100% zu senken.

Angesichts der aktuellen wirtschaftlichen Lage und verschiedener Entwicklungen (wie der internationalen Unsicherheit, der hohen Export-Zollbelastung, steigender Kosten, negativer Bank-Zinsen und der abgelehnten STAF-Vorlage) möchten wir dem Stadtrat im Hinblick auf die Budgetdiskussion 2026 folgende Fragen stellen:

1. *Steuerfuss 2026: Hat der Stadtrat für das Budget 2026 erneut eine Senkung des Steuerfusses auf 98% geprüft oder ist eine solche Diskussion im Gange? Welche Argumente sprechen derzeit für oder gegen eine Entlastung der Bevölkerung und der Unternehmen im Unterschied zum Stadtratsentscheid im letzten Jahr?*
2. *Finanzprognose 2025: Wie entwickelt sich das laufende Rechnungsjahr und wie wird das Jahr 2025 voraussichtlich abschliessen - im Vergleich zum Budget? Ist mit einem Überschuss oder einem Defizit zu rechnen, in welcher Grössenordnung?*
3. *Auswirkungen der abgelehnten STAF-Vorlage: Welche finanziellen Vorteile bleiben der Stadt Kloten erhalten, weil die Unternehmenssteuer nicht auf 6% gesenkt wird, sondern bei 7% bleibt? Welche konkreten Mehreinnahmen (in Steuerprozenten oder absoluten Zahlen) bleibt der Stadt Kloten erhalten aufgrund der Zahlen der letzten beiden Jahre?*
4. *Zusätzliche Ausgaben: Welche zusätzlichen Ausgaben gegenüber dem Budget 2025 sind aktuell geplant, insbesondere für Projekte und Geschäfte, die nicht bereits in der Planung 2024 enthalten waren?*
5. *Investitionsübersicht: Welche Investitionen sind derzeit konkret geplant (mit Angabe von Projektname und Betrag)? Welche neuen Investitionen könnten in den nächsten Jahren zusätzlich zur Investitionsplanung 2024 dazukommen?*
6. *Ausgabendisziplin: Ist der Stadtrat bereit, jetzt und in den nächsten Jahren möglichst auf neue, nicht zwingend notwendige Ausgaben zu verzichten - insbesondere mit Blick auf das geplant grosse Investitionsvolumen, eine stabile Steuerbelastung und auch um finanziellen Spielraum für eine mögliche mittelfristige Steuerentlastung zu erhalten?*

Wie stellt der Stadtrat sicher, dass nur absolut notwendige Kosten im Budget berücksichtigt werden und wie werden die Gemeinderäte über diese Kosten informiert?

7. *Ausweisung gebundener Kosten: Ist der Stadtrat in der Lage für das Budget 2026 alle gesetzlich vorgeschriebenen Ausgaben (Gebundene Kosten) gegenüber den nicht gebundenen Ausgaben zu kennzeichnen und separat auszuweisen (in Prozent innerhalb der Sachgruppen oder absoluten Zahlen)? Falls nicht, wie stellt der Stadtrat sicher, dass es für zukünftige Budgets möglich sein wird?*
8. *Reduktionen: Welche Massnahmen sieht der Stadtrat vor, um insbesondere bei schon bewilligten und nicht gesetzlich verpflichtenden Ausgaben (inkl. Stellenplan, Kosten Dritter und Verwaltungskosten) Anpassungen zur Sicherung der Investitionsplanung und des Steuersubstrates in Betracht zu ziehen.*

Wir sind uns bewusst, dass diese Fragen zum grossen Teil das Budget 2026 betreffen, wollen jedoch vorab eine Diskussion innerhalb des Stadtrates anregen und eine solide Grundlageinformation erhalten um das kommende Budget informiert zu sondieren.

Wir möchten betonen, dass diese Fragen keine sofortige Forderung nach einer Steuersenkung beinhalten. Vielmehr geht es uns um eine transparente Diskussion zur aktuellen Finanzlage, zur wirtschaftlichen Belastung und zur Perspektive für die kommenden Jahre - insbesondere auch im Hinblick auf neue Geschäfte und im Interesse unserer lokalen Wirtschaft und der Bevölkerung.

Besten Dank für die fristgerechte Beantwortung meiner Fragen.

Der Stadtrat beantwortet diese Interpellation wie folgt:

Allgemeines

Die meisten der gestellten Fragen wurden mit der Abgabe des Budgets an die GRPK am 3. Oktober 2025 bereits beantwortet, da die Antworten darauf im Budgetentwurf enthalten waren. Ausserdem gab bereits die Finanzplanungssitzung mit Matthias Lehmann von der Swissplan AG am 1.7.2025 einen detaillierten Einblick in die Zukunft.

Zu den Fragen im Einzelnen nimmt der Stadtrat wie folgt Stellung:

1. ***Steuerfuss 2026: Hat der Stadtrat für das Budget 2026 erneut eine Senkung des Steuerfusses auf 98% geprüft oder ist eine solche Diskussion im Gange? Welche Argumente sprechen derzeit für oder gegen eine Entlastung der Bevölkerung und der Unternehmen im Unterschied zum Stadtratsentscheid im letzten Jahr?***

Der Stadtrat hat in der Beratung zum Budget 2026 vom 16.09.2025 eine Anpassung des Steuerfusses besprochen. Aufgrund der Situation, dass im aktuellen Budget nur noch eine Einlage von Fr. 1 Mio. in die finanzpolitische Reserve möglich ist, sieht der Stadtrat derzeit keine Möglichkeit, den Steuerfuss zu senken, weil bereits bei einer Senkung des Steuerfusses um 1% im Budget ein Aufwandüberschuss entstehen würde. Eine Senkung des Steuerfusses könnte nur mit einer Streichung von Dienstleistungen der Stadt und den daraus resultierenden Einsparungen oder einem Stopp bei den Investitionen erreicht werden.
Die Unternehmen wurden bereits mit der ersten Etappe der Steuervorlage 17 entlastet, die Wirtschaftslage ist - abgesehen vom Export in die USA – immer noch sehr robust. Das

SECO rechnet in seiner letzten Konjunkturprognose vom 16.06.2025 mit einem Wachstum des BIP um 1.3 Prozent im aktuellen Jahr. Da gleichzeitig die Inflation in der Prognose 2025 nur bei 0.1% liegt, braucht es auch keine Entlastung der Bevölkerung. So oder so ist es jedoch der Gemeinderat, welcher nach Art. 16 Abs.1 lit. c der GO den Steuerfuss festlegt.

2. ***Finanzprognose 2025: Wie entwickelt sich das laufende Rechnungsjahr und wie wird das Jahr 2025 voraussichtlich abschliessen - im Vergleich zum Budget? Ist mit einem Überschuss oder einem Defizit zu rechnen, in welcher Grössenordnung?***

In der Rechnungsabschluss-Prognose vom 15. September 2025, welche für das Budget berücksichtigt wurde, zeigt sich ein um etwa 19.5 Mio. Franken besseres Ergebnis als noch im Budget 2025 vorgesehen. Dafür sind primär zwei Faktoren massgebend: Erstens der Erlös aus dem Verkauf von Kat.-Nr. 6004 aus dem Finanzvermögen (+12.3 Mio.) und zweitens höhere Steuererträge (Quellensteuern +5.25 Mio. und Steuern Vorjahre +2.0 Mio.). In welche Richtung sich das Ergebnis in den verbleibenden Monaten entwickelt, lässt sich schwer sagen. Es gibt Meldungen von Firmen, die eine Senkung der provisorischen Steuerrechnung beantragen, als auch solche, die mehr Steuern einbezahlt haben, als die provisorische Rechnung vorgesehen hat. Erfahrungsgemäss kann es auch bei den Steuern der Vorjahre grössere Überraschungen geben, und zwar sowohl nach unten als auch nach oben.

3. ***Auswirkungen der abgelehnten STAF-Vorlage: Welche finanziellen Vorteile bleiben der Stadt Kloten erhalten, weil die Unternehmenssteuer nicht auf 6% gesenkt wird, sondern bei 7% bleibt? Welche konkreten Mehreinnahmen (in Steuerprozenten oder absoluten Zahlen) bleibt der Stadt Kloten erhalten aufgrund der Zahlen der letzten beiden Jahre?***

Es kann nicht von "Vorteilen die erhalten bleiben" oder "Mehreinnahmen" gesprochen werden. Die Stadt hat keine Mehreinnahmen aufgrund der abgelehnten Vorlage, es entstehen dadurch auch keine Vorteile gegenüber vorher. Die Ablehnung der Vorlage führte hingegen dazu, dass die Steuererträge bei gleichem Gewinn auf dem gewohnten Niveau geblieben sind und nicht um 14.29% einbrachen. Somit konnten durch die Ablehnung dieser Vorlage hohe Mindererträge vermieden werden.
Bei der Frage nach den beiden letzten Jahren wurde von der Interpellantin nicht spezifiziert, ob vom Budget oder der Jahresrechnung ausgegangen werden soll. Die Frage wurde bereits in der Antwort des Stadtrats[1] auf die Interpellation 9655 von Max Töpfer ("Auswirkungen des 2. Schritts der SV17 auf den Finanzhaushalt der Stadt Kloten") detailliert beantwortet.

Dennoch wird hier auf der Basis der Rechnung 2023 und Rechnung 2024 ("…der letzten beiden Jahre") ein Rechnungsbeispiel ohne Berücksichtigung der möglicherweise später geänderten Sollstellung aufgeführt.

RE 2023
4010.00 Gewinnsteuern juristische Personen 58'982'367.85
14.29% von Fr. 58.98 Mio. = **Fr. 8.42 Mio.**

[1] StR-Beschluss 220-2024 vom 20.8.2024

RE 2024
4010.00 Gewinnsteuern juristische Personen 92'766'411.30
14.29% von Fr. 92.77 Mio. = **Fr. 13.26 Mio.**

Für detailliertere Informationen zu diesem vereinfachten Rechenbeispiel des potentiellen Minderertrags sei auf die oben erwähnte Antwort des Stadtrats verwiesen.

4. Zusätzliche Ausgaben: Welche zusätzlichen Ausgaben gegenüber dem Budget 2025 sind aktuell geplant, insbesondere für Projekte und Geschäfte, die nicht bereits in der Planung 2024 enthalten waren?

Diese Frage kann mit einer einfachen Durchsicht des Investitionsbudgets 2026 beantwortet werden. Folgende neuen Investitionsnummern wurden gegenüber dem Budget 2024 bzw. 2025, für das Budget 2026 eröffnet:

Invest.-Nr.	Beschreibung	BU 2026	Gesamtausgaben
090.5030.142	Stadthaus, Innenbeleuchtung	400'000	400'000
090.5060.011	Stadtplatz, Videoüberwachung	100'000	100'000
140.5030.037	FW-Gebäude, Dachsanierung mit PV-Anlage	80'000	420'000
211.5060.200	SH Spitz, Materialboxen Natur-/Technik Unterricht	87'500	87'500
217.5030.049	SH Dorf, Ersatz Heizung	100'000	450'000
300.5030.012	Bücheler-Hus, Ersatz Gastroküche 1. OG inkl. Boden und Beleuchtung	65'000	65'000
340.5030.122	Stadion, Ers. Schaltschrank Hauptlüftung	150'000	150'000
340.5030.123	Stadion, Gas-Festanschluss Kioske	110'000	110'000
340.5030.204	Stighag, Erweiterung Gerätelager	350'000	350'000
340.5030.301	Stadtgebiet, Outdoor Fitnessanlage	200'000	200'000
340.5060.011	Schluefweg, Videoüberwachung	100'000	100'000
340.5060.075	Eissportzentrum, Eintrittskontrolle mittels ID-Leser	120'000	120'000
340.5060.271	Ruebisbachhalle, LED-Screen und Matchuhr	90'000	90'000
570.5060.501	Spitex, Ersatz Autos	54'000	108'000
620.5010.090	BGK Schaffhauserstrasse	350'000	1'750'000
620.5030.013	Werkhof, Ersatz Fenster/Sonnenschutz	50'000	335'000
720.5030.030	Sammelstelle Römerweg, Verlegung	200'000	3'000'000
740.5030.034	Friedhof Chloos,Überdachung Deponieplatz	58'000	58'000
740.5030.035	Friedhof Chloos, Ersatz Fernwärmeleitung	500'000	500'000
790.5810.030	Stadtpark	250'000	2'350'000
817.5060.102	Forstanhänger, Neuanschaffung	50'000	50'000
	Summen	**3'464'500**	**10'793'500**

5. Investitionsübersicht: Welche Investitionen sind derzeit konkret geplant (mit Angabe von Projektname und Betrag)? Welche neuen Investitionen könnten in den nächsten Jahren zusätzlich zur Investitionsplanung 2024 dazukommen?

Das Investitionsprogramm 2026-2030 aus dem Budget 2026 bildet alles ab, was derzeit bekannt ist, was jedoch nicht bedeutet, dass nicht noch zusätzliche Investitionen dazu kommen könnten. Die Frage wird mit der Investitionsplanung 2026 beantwortet, da alles,

was 2024 und 2025 betrifft bereits vorher bekannt war (siehe entsprechende Investitionsprogramme in den Budgets 2024 und 2025).

04.11.2025 Beschluss Nr. 138-2025

0.5.4 Parlamentarische Vorstösse

Interpellation 14084; Claudio Wäger, SVP; Rundkurs Buchhaldenquartier; Beantwortung / Stellungnahme

Claudio Wäger (SVP) und Mitunterzeichnende haben am 18. August 2025 die folgende Interpellation eingereicht:

Das Buchhaldenquartier wird in den nächsten Jahren verdichtet, was zu einer Zunahme der Bevölkerung im Quartier führen wird, Heute verkehrt die Buslinie 731 und 736 (in Stosszeiten) nur über die Dietlikerstrasse bis zum Wendeplatz an der Hagenholzstrasse im Quartier Buchhalden. Dadurch sind die meisten Bewohner des Buchhaldenquartiers nördlich der Dietlikerstrasse gezwungen, zu Fuss zum Bahnhof zu gehen oder einen grossen Umweg durch das Quartier zu machen, um zu den Bushaltestellen an der Dietlikerstrasse zu gelangen.

Daher stelle ich folgende Fragen an dem Stadtrat:

- *Wie ist die Auslastung der Buslinien 731 und 736 im Vergleich zu anderen Quartieren?*
- *Wie viele zusätzliche Anwohner werden aufgrund der Verdichtung des Buchhaldenquartiers erwartet?*
- *Ist es möglich, die Buslinie über Hagenholzstrasse - Reutlenring - Hamelirainstrasse zu führen?*
- *Würde diese Buslinienführung zu einer besseren Erschliessung des Buchhaldenquartiers führen?*
- *Was wären die Kosten einer solchen neuen Buslinie?*

Ich danke im Voraus für die Beantwortung meiner Fragen.

Beantwortung

Allgemeine Erläuterungen

Die Stadt Kloten steht mit der Verkehrsbetriebe Glattal AG (VBG) in Kontakt. Die VBG prüfen derzeit Anpassungen am Busnetz, die u.a. aufgrund der geplanten Verlängerung der Glattalbahn ab Zürich Flughafen Fracht bis ins Gebiet Steinacker und der Einführung des Viertelstundentakts für die S-Bahn (S7) nötig werden. Die Prüfung ist noch nicht abgeschlossen; somit können derzeit keine verlässlichen Aussagen zur anberaumten Anpassung der Buslinien in Kloten gemacht werden. Es ist zu beachten, dass auf kantonaler Stufe (Zürcher Verkehrsverbund) über die Anpassung der Buslinien entschieden wird.

Die ÖV-Güteklassen des Kantons Zürich sind ein wichtiger Indikator für die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr. Der Kanton Zürich berechnet die kantonalen ÖV-Güteklassen angelehnt an die Berechnungsmethodik des Bundesamtes für

Raumentwicklung. Den ÖV-Güteklassen liegt der Fahrplan vom ZVV zugrunde. Abhängig von der ermittelten Haltestellenkategorie und dem Abstand zur Haltestelle werden die ÖV-Güteklassen A bis F gebildet. Die Haltestellenkategorie basiert auf dem ÖV-Verkehrsmittel und dem Kursintervall an einer Haltestelle. Die Güteklasse A bedeutet eine sehr gute Erschliessung und Güteklasse F heisst eine marginale Erschliessung eines Standorts.

Das Quartier Buchhalden befindet sich in den Güteklassen C und D, was einer mittleren Erschliessungsqualität entspricht. Mit der Einführung des Viertelstundentakts der S-Bahn (S7) am Bahnhof Kloten wird sich die Erschliessungsqualität auch im Quartier Buchhalden verbessern.

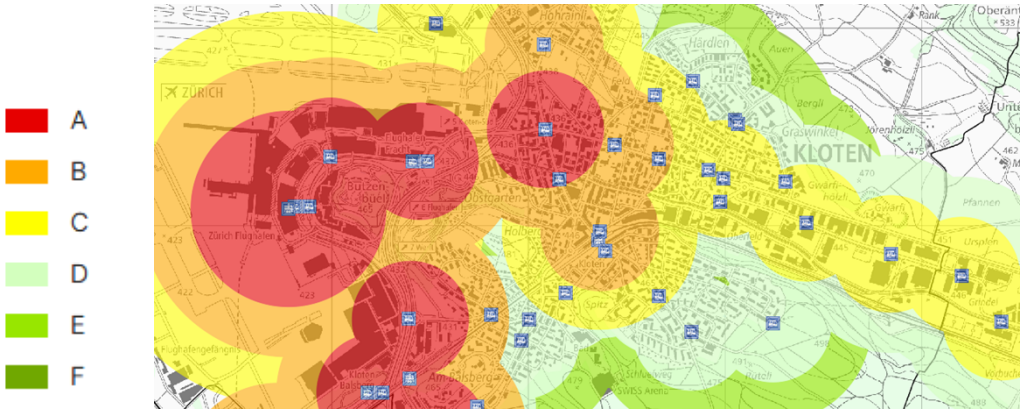


Abb. 1: Plan der ÖV-Güteklassen (Quelle: www.geo.zh.ch, abgerufen am 17.09.2025)

Den ÖV-Güteklassen sind die folgenden Bus- und Bahnlinien mit ihren Haltestellen zugrunde gelegt.

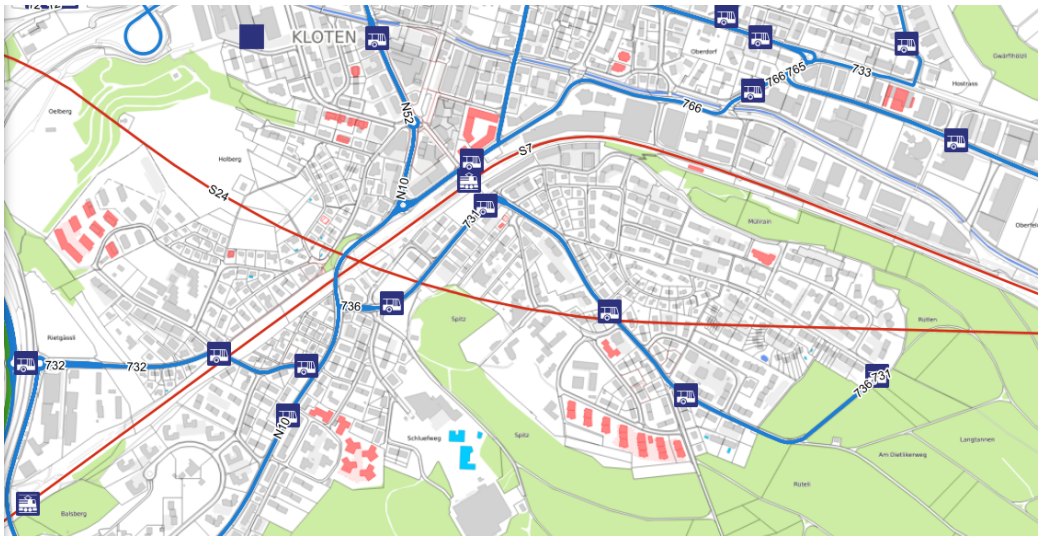


Abb. 2: Plan der Buslinien (Quelle: GIS Kloten, abgerufen am 17.09.2025)

Antwort zu den einzelnen Fragen

1. Wie ist die Auslastung der Buslinien 731 und 736 im Vergleich zu anderen Quartieren?

Die Auslastung der Buslinien in der ganzen Stadt Kloten ist gemäss Aussagen der VBG sehr gut. Die Auslastung der einzelnen Buslinien, die morgens am Bahnhof Kloten ankommen, ist vergleichbar: ca. 30 Personen pro Bus. Dies gilt auch für die Linien 731 und 736. Der Spitzenreiter ist die Linie 733, wo sich in den Hauptverkehrszeiten durchschnittlich über 40 Personen im Bus befinden.

2. *Wie viele zusätzliche Anwohner werden aufgrund der Verdichtung des Buchhaldenquartiers erwartet?*

Im Quartier Buchhalden leben per Ende 2023 insgesamt 3'582 Menschen in 1'745 Wohnungen (Quelle: Sozialraummonitoring, 2025). In den Jahren 2018 bis 2023 nahm die Bevölkerung um rund 9 % zu. Es kann aufgrund geplanter Ersatzneubauten und des allgemeinen Erneuerungsbedarfs aufgrund der Gebäudealter im Quartier (d.h. zukünftige Ersatzneubauten) mit einer ähnlichen Zunahme im Zeitraum 2024 bis 2029 gerechnet werden. Somit würden per Ende 2029 rund 3'900 Menschen in rund 1'900 Wohnungen leben.

3. *Ist es möglich, die Buslinie über Hagenholzstrasse - Reutlenring - Hamelirainstrasse zu führen?*

Eine Führung der Busse über Hagenholzstrasse - Reutlenring – Hamelirainstrasse ist aus Sicht der VBG grundsätzlich denkbar. Eine Testfahrt wäre aber nötig, um die Befahrbarkeit nachzuweisen und nötige bauliche Mass-nahmen zu eruieren. Es ist absehbar, dass Strassenverbreiterungen, Kurvenausweitungen, neue Haltestellen und das Aufheben von verkehrsberuhigenden Schwellen nötig werden. Für diese Massnahmen sind aufgrund der engen räumlichen Strassenverhältnisse Landerwerbe nötig. Eine Buslinie auf der Hamelirainstrasse hätte in einem grossen Abschnitt nur eine einseitige Erschliessungsfunktion, weil die Hamelirainstrasse an Wald angrenzt. Buslinien mit einem einseitigen Einzugsgebiet sind grundsätzlich schlechter ausgelastet, als wenn beidseitig Siedlungsgebiet besteht.

4. *Würde diese Buslinienführung zu einer besseren Erschliessung des Buchhaldenquartiers führen?*

Wenn die Buslinien 731 und 736 als Rundkurs über die Dietlikerstrasse – Hagenholstrasse – Reutlenring – Hamelirainstrasse geführt werden oder umgekehrt, so entstehen für den Fahrgast längere Fahrten. Beispielsweise ein an der Haltestelle Schulstrasse einsteigender Fahrgast müsste zuerst über die Hagenholzstrasse - Reutlenring - Hamelirainstrasse fahren, um ins Stadtzentrum zu gelangen. Weiter müssten - um weiterhin gute Anschlüsse sowohl von der S7 aus Zürich als auch zur S7 nach Zürich herzustellen - die Busse an der Haltestelle Buchhalden ca. 3 min stehen, was für durchfahrende Fahrgäste nicht attraktiv ist. Zudem würden die neu hindernisfrei umgebauten Doppelhaltestellen Schulstrasse und Wallisellenstrasse nur noch einseitig benützt werden. Die im Jahr 2023 neu erstellte Wendehaltestelle Buchhalden müsste aufgehoben oder wieder umgebaut werden.

Um eine zusätzliche Erschliessung des Buchhaldenquartiers zu ermöglichen, ohne dass gegenüber dem heutigen Angebot eine Verschlechterung entsteht, müsste eine zusätzliche Buslinie ins Buchhalden-Quartier geführt werden. Diese zusätzliche Buslinie könnte dann über die vorgeschlagene neue Route führen. Die Rentabilität dieser neuen und zusätzlichen Buslinie wäre wohl eher tief einzustufen, weil sie an der Randlage des Quartiers entlangführt.

5. *Was wären die Kosten einer solchen neuen Buslinie?*

Für eine zusätzliche Buslinie Flughafen - Buchhalden, welche Montag bis Sonntag von ca. 6 bis 20 Uhr verkehrt, ist mit rund 600'000 CHF jährlichen Betriebskosten zu rechnen.
Jede neue hindernisfreie Bushaltestelle löst Investitionskosten von rund CHF 300'000 aus.

Dazu kommen Investitionskosten für den Strassenausbau und Landerwerb (siehe unter Antwort 3).

Beschluss Stadtrat:

Der Stadtrat genehmigt die Antwort zur Interpellation von Claudio Wäger (SVP) und Mitunterzeichnende betreffend Rundkurs Buchhaldenquartier. Er bittet den Interpellanten und die Mitunterzeichnenden um Kenntnisnahme.

Beschluss:

1. Die Antwort die Interpellation 14084; Claudio Wäger, SVP; Rundkurs Buchhaldenquartier betreffend wird zur Kenntnis genommen und die Interpellation gilt als stillschweigend abgeschrieben.

Wortmeldungen:

Ratspräsident Reto Schindler: *Wir kommen zum nächsten Traktandum Interpellation 14084; Claudio Wäger, SVP; Rundkurs Buchhaldenquartier; Beantwortung/Stellungnahme. Die Interpellation wurde am 18. August 2025 eingereicht. Die Begründung erfolgte am 2. September 2025. Die Antwort des Stadtrats erfolgt am 21. Oktober 2025 mit dem Stadtratsbeschluss 328-2025 und wurde am 22. Oktober 2025 allen Gemeinderäten zugestellt. Der Ablauf ist der gleiche, zuerst Stellungnahme durch den Interpellanten, danach die Wortmeldung aus dem Stadtrat und die Diskussion im Gemeinderat. Claudio Wäger, darf ich dich als Interpellant um Stellungnahme bitten.*

SVP-Fraktion, Claudio Wäger: *Geehrte Ratsleitung, Stadtrat, Kolleginnen, Kollegen, geehrte Gäste, ich danke dem Stadtrat für die Beantwortung und nehme diese zur Kenntnis. Was mir jedoch nicht ganz klar ist: Das Quartier wird aktuell in den Güteklassen C und D eingestuft und mit dem geplanten Viertelstundentakt der S-Bahn S7 sollte die Erschliessung verbessert werden. Wenn jedoch die Verkehrsführung unverändert bleibt, sehe ich nicht, wie das tatsächlich zu einer Verbesserung führen soll. Für mich ist das eher einfach eine stärkere Frequentierung. Bezüglich der längeren Fahrzeit für die Fahrgäste: Dies ist in anderen Quartieren nicht anders. Auch nördlich der Dorfstrasse fahren die Busse 733 und 735 nicht einfach die Dorfstrasse rauf und wieder runter, sondern sie fahren hinten durch die Quartiere. Ein weiterer Punkt, der mir Sorgen bereitet, ist die Verdichtung des Quartiers. Das Verkehrskonzept im Quartier Burghalde ist nicht für den wachsenden Verkehr ausgelegt. Es handelt sich um ein Wohngebiet, in welchem Kinder auf der Strasse spielen sollten. Bis Ende 2029 sind 155 zusätzliche Wohnungen geplant, was voraussichtlich auch 155 zusätzliche Autos ergibt. Ich hoffe sehr, dass in der Planung für die Verdichtung des Quartiers, dass dort abgewogen wird. Dabei soll die Infrastruktur nicht aus den Fugen geraten und es muss sichergestellt werden, dass die Lebensqualität für die Bewohner beibehalten wird. Es wäre wünschenswert, wenn der Stadtrat in diesem Zusammenhang auch den ÖV als Alternative zur Entlastung des Quartiers in Betracht ziehen würde. Ich bin zuversichtlich, dass man hier eine gute Lösung finden kann. Danke vielmals.*

Ratspräsident Reto Schindler: *Danke vielmals, Claudio Wäger, für deine Stellungnahme. Ich frage den Stadtrat Roger Isler ob es eine Wortmeldung aus dem*

Stadtrat gibt? Das ist nicht der Fall. Gibt es eine Diskussion im Gemeinderat? Gibt es eine Wortmeldung aus dem Rat? Brian Dieng, GLP.

GLP-Fraktion, Brian Dieng: *Geschätzte Anwesende, geschätzter Claudio, ich habe vor zwei Monaten auf dem Stadtplatz versprochen, dass ich gerne nochmals Stellung nehme, wenn die Antwort vorliegt. Das mache ich jetzt auch. Generell finde ich es gut zu wissen, dass das Streckennetz der Busse in Kloten wegen der neuen Tramlinie, die kommen wird, und dem Viertelstundentakt der S7 neu beurteilt wird. Was ich in der Beantwortung noch toll gefunden hätte, wäre eine Art Zeithorizont, wo man dann erfahren würde, wann die Informationen zu uns kommen. Ebenso toll zu wissen wäre, wie dann das Parlament und die Bevölkerung von Kloten ihre Bedürfnisse und Anregungen einbringen können, bevor, wie es geschrieben ist, der Kanton dann entscheidet wie die Busse fahren. Dann, die ÖV-Güteklasse D in einer Skala von A bis F, die für einen Grossteil des Buchhaldequartiers zutrifft, zeigt, wie du auch gesagt hast, da ist noch Luft nach oben vorhanden. Das Buchhaldequartier ist somit wohl mit Egetswil zusammen, die Weiler lassen wir jetzt mal raus, am wenigsten gut erschlossen in Downtown Kloten. Dann, was die Beantwortung der Frage 3 auch noch gezeigt hat ist, dass die Änderung eines Buskurses nicht einfach ist, nicht ein alltägliches Unterfangen ist, das man schnell, schnell macht, sondern da gibt es einen ganzen Haufen Zahnrädchen, die ineinandergreifen müssen, damit man das auch umsetzen kann. Was ich von den Quartierbewohnern der Buchhalde gehört habe, ist, dass sie die verkehrsberuhigenden Massnahmen schätzen, dass man dort nicht mehr so hinabrast, wie das anscheinend früher der Fall war. Dann, was ja auch noch stand, ist, man müsste Land erwerben, um die Strassen busstauglich zu machen. Das hat in diesem Quartier ja gerade aus aktuellem Anlass einen schweren Stand, ist also durchaus auch ein Hindernis. Ja, die Hindernisse, diese zwei und die weiteren, die in der Antwort stehen, müssen wir noch überwinden, bevor wir überhaupt den Buskurs ändern könnten. Lobenswert in der Beantwortung zu der Frage 4 ist aber auch, dass der Stadtrat selber Lösungsvorschläge macht, wie man das dann auch noch anders umsetzen könnte, als vom Interpellant vorgeschlagen, nämlich mit einer Art Kompromiss, dass man die bestehende Linienführung bestehen lassen könnte und noch eine neue macht, die dann die Hamelirainstrasse bedient. Das wäre durchaus auch eine zielführende Lösung, wenn man die Hindernisse aus dem Weg räumen könnte. Jetzt ist wichtig, dass die VPG die Erkenntnisse, die wir dank Claudios Interpellation gewonnen haben, in der Neubeurteilung für die Linienführung mitnehmen und auch austariert, welche neuen Erschliessungen in diesem Quartier und in ganz Kloten sinnvoll, umsetzbar und auch weitsichtig sind. Weitsichtig meine ich, im Hinblick auf die Verdichtung, die zu erwarten ist, der Bevölkerungszunahme und den potenziellen Umzonungen in Kloten. Danke*

Ratspräsident Reto Schindler: *Danke vielmals, Brian Dieng für die Stellungnahme. Gibt es weitere Wortmeldungen aus dem Gemeinderat? Das scheint nicht der Fall zu sein. Somit gilt die Interpellation als abgeschrieben.*

04.11.2025 Beschluss Nr. 134-2025

0.3.3 Ersatzwahlen

Ersatzwahlen Legislatur 2022-2026; Mitglied Wahlbüro; Stephanie Müller, GLP, ab 01.12.2025

Dominic Nef hat infolge Wegzug seine Demission als Mitglied des Wahlbüros eingereicht.

Antrag Interfraktionelle Konferenz (IFK):
Die IFK stellt dem Gemeinderat einstimmig den folgenden Antrag:

1. Als neues Mitglied des Wahlbüros für den Rest der Amtsdauer 2022 bis 2026 wird Stephanie Müller, Chränzlerstrasse 15, 8302 Kloten gewählt.

Beschluss:

1. Als neues Mitglied des Wahlbüros für den Rest der Amtsdauer 2022 bis 2026 wird Stephanie Müller, Chränzlerstrasse 15, 8302 Kloten stillschweigend gewählt.

Wortmeldungen:

Ratspräsident Reto Schindler: *Wir kommen zum nächsten und letzten Traktandum. Das ist eine Ersatzwahl im Wahlbüro. Dominic Nef hat in Folge Wegzug seine Demission als Mitglied des Wahlbüros eingereicht und muss ersetzt werden. Ich bitte die IFK-Präsidentin Diana Diaz um den Wahlvorschlag.*

IFK-Präsidentin Diana Diaz: *Sehr geehrte Ratsleitung, geschätzte Anwesende, als neues Mitglied des Wahlbüros für den Rest der Amtsdauer 2022 bis 2026 wird von der GLP Stephanie Müller, Chränzlerstrasse 15, 8302 Kloten vorgeschlagen und die IFK unterstützt den Vorschlag einstimmig.*

Ratspräsident Reto Schindler: *Danke vielmals, Diana Diaz. Ich frage den Rat, wird dieser Wahlvorschlag vermehrt oder geändert? Das ist nicht der Fall. Der Wahlvorschlag wird somit stillschweigend genehmigt. Als neues Mitglied des Wahlbüros für den Rest der Amtsdauer 2022 bis 2026 wird Stephanie Müller, Chränzlerstrasse 15, 8302 Kloten gewählt. Herzliche Gratulation.*

Schluss der Sitzung: 18:50 Uhr

Für die Richtigkeit:

Jacqueline Tanner
Ratssekretärin

Geprüft und genehmigt:

Kloten,

GEMEINDERAT KLOTEN

Reto Schindler
Präsident

Florian Ruosch
1. Vizepräsident

Hansjürg Schmid
2. Vizepräsident