

Abo **Ausbau Glattalbahn in Kloten**

Bei verspätetem Baustart wären 200 Millionen Unterstützung vom Bund weg

Der Kanton findet den Tramausbau am Flughafen extrem wichtig, der Bund will gar 40 Prozent bezahlen. Für Kloten wäre es ein Meilenstein, aber manche tun sich schwer damit.



Christian Wüthrich

Publiziert: 11.07.2025, 18:16



Die Linienführung der Glattalbahn quer durch Kloten würde Kloten eine neue strassenunabhängige ÖV-Anbindung direkt zum Flughafen bringen, was der Stadtrat und Stadi René Huber (Bild) in dieser Form unterstützen.

Archivfoto: Francisco Carrascosa



In Kürze:

- Die Glattalbahn-Verlängerung hat beim Zürcher Regierungsrat höchste Priorität.
- Das Projekt umfasst fünf Tramstationen, Hochwasserschutzmassnahmen sowie eine neue Veloschnellroute.
- Der Klotener Stadtrat befürwortet die Pläne trotz gescheiterter Steinacker-Umzonung.
- Bundesbeiträge von 200 Millionen Franken fliessen nur, wenn der Baubeginn bis 2029 erfolgt.

Für den Regierungsrat hat die Verlängerung der Glattalbahn vom Flughafen Zürich nach Kloten höchste Priorität. Während das Tram nach Affoltern in der Stadt Zürich zurückgestellt wurde, soll in Kloten über eine halbe Milliarde in 3,3 Kilometer Neubaustrecke mit fünf weitere Tramstationen, Hochwasserschutz und eine Veloschnellroute investiert werden.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh und Baudirektor Martin Neukom haben am Donnerstag darüber informiert. Was das Grossprojekt für Kloten bedeutet und ob es angesichts des bereits angekündigten Widerstandes wirklich wie geplant umgesetzt werden kann, dazu nimmt Stadtpräsident René Huber (SVP) Stellung. Er ist zugleich Präsident der Verkehrsbetriebe Glattal (VBG), denen auch die Tramlinien 10 und 12 der Glattalbahn gehören.

Wie haben Sie den Regierungsratsbeschluss zur Verlängerung der Glattalbahn bis in die Klotener Industrie aufgenommen?

René Huber: Der Stadtrat begrüsst diesen Entscheid der Zürcher Regierung. Das Vorhaben fördert eine sinnvolle verkehrliche, ökologische und städtebauliche Entwicklung unserer Stadt. Es ist ein entscheidender Schritt zur Entlastung der stark frequentierten Verkehrsachsen und steht im Einklang mit dem kantonalen Raumordnungskonzept.

Es ging zuletzt um eine mögliche Verkürzung der projektierten Tramlinie, was abgewendet werden konnte.

Für mich war immer klar, dass eine Verkürzung der geplanten Streckenführung keinen Sinn macht. Ich bin froh, dass dies nun auch von der Projektleitung, nach gründlichen Abklärungen, so gesehen wird.

Als Stadtpräsident von Kloten und Präsident der Verkehrsbetriebe Glattal werden Sie beim Glattalbahnprojekt entsprechend Ihrer Doppelrolle gleich doppelten Einfluss geltend gemacht haben.

Die Abklärungen wurden durch die Fachleute gemacht, und der Entscheid erfolgte durch die erweiterte Projektleitung. Dieser gehöre ich nicht an.



René Huber (vorne) beobachtet als Präsident des Verwaltungsrats der Verkehrsbetriebe Glattal (VBG) deren Projekte an vorderster Front. Hier wohnte er 2021 der Einführung eines energieautarken Elektrobusses am Flughafen bei.

Archivfoto: Leo Wyden

Trotz Nein der Klotener Bevölkerung zur Wohnnutzung im Industriegebiet Steinacker will der Kanton die Tramlinie verlängern: Ist das wirklich sinnvoll?

Wir haben immer unmissverständlich kommuniziert, dass die Abstimmung über die Gebietsentwicklung im Steinacker keinen direkten Zusammenhang mit dem Projekt der Glattalbahnverlängerung hat. Die Bahn ist ein kantonales Projekt, die Entwicklung Steinacker eine kommunale Angelegenheit.

Sollte man nicht warten, bis das Steinackergebiet tatsächlich mit neuen Wohnungen bebaut und umgenutzt werden kann?

Nein. Sobald wir Klarheit haben, dass die Glattalbahnverlängerung definitiv ausgeführt wird, können wir dank der wegfallenden Unsicherheit über die Verkehrserschliessung eine neue Entwicklungsvorlage Steinacker ausarbeiten. Dabei legen wir grossen Wert auf eine noch breitere Partizipation der Klotener Bevölkerung. Dass ein neuer Anlauf gewünscht ist, haben die Resultate der breit durchgeführten Nachbefragung zu den Abstimmungsvorlagen klar gezeigt.

Wie begegnet man der Kritik, die das Projekt als überdimensioniert darstellt und auf den Verlust von Bäumen entlang der neuen Tramlinie abzielt?

Dank dem gut durchgedachten Projekt bietet sich uns die einmalige Möglichkeit zur wertvollen ökologischen Aufwertung des Altbaches. Es gibt nicht weniger, sondern mehr Grünraum. Ich freue mich schon jetzt auf die naturnahe Gestaltung des Bachs und die neuen Aufenthaltsorte und Zugänge zum Wasser. Das ist eine willkommene Aufwertung des öffentlichen Raums in unserem Zentrum.

Die Debatte im Kantonsrat steht noch aus, und ein Referendum könnte auch eine kantonale Volksabstimmung nötig machen.

Es wird uns gelingen, die weiteren Entscheidungsträger von der Sinnhaftigkeit dieser drei Teilprojekte zu überzeugen. Der nun vorliegende Zeitplan ist übrigens auch die letzte Gelegenheit, dass wir die vom Bund gesprochenen Beiträge aus dem Agglomerationsprogramm von rund 200 Millionen Franken nicht endgültig verlieren.

Dazu müsste man gemäss Regierungsrat bis spätestens 2029 mit dem Bau beginnen. Was macht Sie da so sicher, dass man diese Chance nicht vergibt?

Die Zusatzschleife über eine Urnenabstimmung würde zu einer Verzögerung von gut einem halben Jahr führen. Das können wir zeitlich verkraften.

Christian Wüthrich ist Redaktor für das Ressort Zürcher Unterland. Er hat einen Kommunikationsabschluss der ZHAW und arbeitet seit 2002 im Journalismus. [Mehr Infos](#)

Fehler gefunden? [Jetzt melden](#).

0 Kommentare