



Beilage zur Präsentation  
„Glattalbahn Route Kloten, eine kritische Betrachtung“

25. November, 2025

## Kritische Betrachtung zur Projektausschreibung

### 1. Umweltverträglichkeit

Im Zusammenhang mit der Umweltverträglichkeitsprüfung hat die VBG **sage und schreibe 20 Ausnahmegewilligungen** ersucht. Die widerrechtlichen Eingriffe versucht die VBG mit der Neuverlegung des Bedenseebachs zu kompensieren bzw. damit die Ausnahmegewilligungen zu rechtfertigen.

Die Kompensation der gefälltten Bäume erfolgt grösstenteils entlang der geplanten Umleitung des Bedenseebachs. Diese befindet sich jedoch am Rand der Stadt und nützt dem Zentrum nichts. Zudem werden die Bäume nicht im Verhältnis 1:1 ersetzt.

Die VBG hat sich bis heute geweigert, die Anzahl der Bäume, die gefällt werden müssen offenzulegen, obwohl alle Bäume inventarisiert waren.

Infolge der geplanten Unterschreitung des Waldabstandes zum Gwärfihölzli wird dessen Lehmgrube tangiert. Da sich diese im Bundesinventar der Amphibienlaichgebiete von nationaler Bedeutung unter Objekt ZH506 befindet, wäre zudem gemäss Art. 7 Abs. 1 i.V.m. Art. 25 Abs. 1 NHG zwingend ein Gutachten bei der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) einzuholen.

Nahezu der gesamte schattenspendende und kühlende Baumbestand im Klotener Zentrum soll gefällt werden – ein massiver Eingriff! Insbesondere im Kontext der zunehmenden Hitzeentwicklung und CO<sub>2</sub> im städtischen Raum, ist der Erhalt kühlender und schattenspendender Bäume dringlicher denn je.

### 2. Landerwerb

Im Kapitel 3 Los 3 ist eine Fläche von ca. 7'581 m<sup>2</sup> zu erwerben. 35 Grundstücke sind vom Enteignungspotenzial betroffen. Die Liste in Kapitel «T003 Landerwerbstabelle Gesamtprojekt» umfasst 29 Seiten mit insgesamt 175 Einträgen.

Offen bleibt die Frage nach der Höhe der Entschädigungs- bzw. Enteignungskosten.

### 3. Alternative Linienführung

In der Plangenehmigung für das Projekt, sind keine alternativen Routen aufgeführt. Gemäss Aussagen des VBG-Projektteams wurden zwar verschiedene Varianten evaluiert, als einziges Beispiel wurde jedoch die Route über die Kreuzung «Zum Wilden Mann» genannt, was aus unserer Sicht keine Alternative darstellt.

Die IG Pro Altbach hat Alternativen aufgezeigt. Eine davon wäre eine Linienführung über die Obstgartenstrasse-Bahnhofstrasse Richtung Bahnhof Kloten. An der Verhandlungssitzung mit der VBG vom 9.7.2024 informierte uns der VBG Projektleiter, dass die Linksabbiegung von der Bahnhofstrasse in Richtung Bahnhof Kloten zu eng sei. Die Frage, ob eine technische Prüfung durchgeführt worden sei, wurde mit «Nein» beantwortet.

Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb der Bahnhof Kloten, als zentraler Verkehrsknotenpunkt mit hohem Pendleraufkommen, nicht von der Glattbahn bedient werden soll. Die Linie S7 gehört bereits zu den am stärksten ausgelasteten S-Bahn Linien.

Zudem plant die SBB den Umbau, verbunden mit einer Aufwertung des Bahnhofs Kloten, mit einem neuen unterirdischen Busbahnhof, einer neuen Unterführung und einem neuen Bahnhofgebäude.

Ebenso ist eine Weiterführung der Tramlinie von Seebach über den Bahnhof Opfikon bis zum Bahnhof Kloten vorgesehen. Eine solche Linienverlängerung ermöglicht Synergieeffekte mit der Glattalbahner Verlängerung in Kloten und ist mit dieser zu koordinieren (kantonaler Richtplandtext Ziff. 4.3.2 Nr. 12 i.V.m. Nr. 11).

### 4. Kosten

Die Stadt Kloten hat stets behauptet, dass für die Stadt keine Kosten für das Projekt anfallen.

Regierungsrätin Frau Carmen Walker Späh hat an der Pressekonferenz kommuniziert, dass sich der Bund mit CHF 200 Mio. beteiligt und der Kanton Zürich CHF 290 Mio. übernehmen will. Die restlichen Kosten bis zum Total von insgesamt CHF 543 Mio. sollen von der Flughafen AG und der Stadt Kloten hälftig getragen werden. Informationen zu den Betriebs- und Unterhaltskosten sind nirgends zu finden.

### 5. Frühere Gutachten und Beurteilungen

Auszüge aus dem Bericht «Vorprojekt Stadtbahn Glattal, GAC-Grindel» (Seiten 6-8):

Der technische Bericht zum Vorprojekt „Stadtbahn Glattal – TP 4“ (Stadt Kloten) hebt mehrere Herausforderungen und potenzielle Probleme hervor, die im Rahmen der Planung und Umsetzung des Projekts berücksichtigt werden müssen. Der Bericht zeigt, dass das Projekt TP 4 der Stadtbahn Glattal mit erheblichen Herausforderungen konfrontiert ist, insbesondere in Bezug auf Platzmangel, Akzeptanz, Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit. Die fehlenden übergeordneten Verkehrskonzepte und die hohen Kosten stellen die Umsetzung des Projekts vor zusätzliche Hürden.

Seite 6/48:

- Die Linienführung längs das Altbaches ist problematisch.
- Die Akzeptanz der Linienführung in der Steinackerstrasse ist mangelhaft
- Im Raum Kloten fehlt ein Gesamtverkehrskonzept.
- Es bestehen Verlängerungs- und Erweiterungswünsche in Richtung Bassersdorf mit Ideen bis zu einem Ringschluss um den Hardwald.

Seite 7/48:

Aus drei Gründen ist der Stadtbahnabschnitt Flughafen / GAC - Kloten Grindel nicht ausgereift:

- Für den Raum Kloten fehlt ein Gesamtverkehrskonzept mit entsprechender Einbindung der Stadtbahn.
- Bei einer Stadtbahn-Linienführung entlang des Altbaches stellen sich vielfältige Probleme.
- Es bestehen Verlängerungs- und Erweiterungswünsche in Richtung Bassersdorf mit Ideen bis zu einem Ringschluss um den Hardwald.

Die Linienführung des TP 4 der Stadtbahn Glattal führt zu folgenden Problemen:

- Enge Platzverhältnisse entlang des Altbaches bedingen:
  - Massive Eingriffe in den Naherholungsraum und die ökologische Vernetzungsachse Ost-West.
  - Totale Umgestaltung des Fliessgewässers: Neugestaltung/Renaturierung des Altbaches, Ausbau als Nieder- und Mittelwassergerinne; Neuanlage eines Hochwasserentlastungskanals unter dem Trassee (Investition über Fr. 10 Mio.).
- Vielzahl von Kreuzungen Schiene - Strasse, welche aus Sicherheitsgründen mit aufwendigen Massnahmen gesichert werden müssen.

Seite 7/48:

- Akzeptanzprobleme im Abschnitt Steinackerstrasse bei den Grundeigentümern (Sorge um die Erschliessung ihrer Industrie- und Gewerbebetriebe).
- Abweichung von der Festsetzung des Trassees im Kantonalen Richtplan, Teilrevision 1997, in welcher eine Verknüpfung mit dem Bahnhof Kloten namentlich erwähnt wird.
- Fehlende Wirtschaftlichkeit: Hohe Investitions- und Unterhaltskosten bei geringem Fahrgastaufkommen.

## Weitere Argumente

### **A. Die Glattalbahn-Weiterführung**

Der Regierungsrat hat am 29. August 2025 die Finanzierung der Bahnverlängerung nach Bassersdorf zurückgestellt.

Im Auftrag von Bundesrat Rösli hat Prof. Dr. Ulrich Weidmann von der ETH Zürich ein Gutachten erstellt. Das Dokument «Verkehr 2045» umfasst 65 Seiten und behandelt 500 Strassen- und Bahnprojekte sowie deren Priorisierung. In diesem Bericht wird die Verlängerung der Strecke Zürich Flughafen-Kloten mit keinem Wort erwähnt. Hingegen hat Dr. Weidmann die Glattalbahn-Verlängerung nach Bassersdorf, Dietlikon und Dübendorf mit einer Realisierung zwischen 2025-2045 eingestuft. Angesichts dieser Einschätzung besteht das Risiko, dass die geplante Bahnverlängerung in Kloten in einer Sackgasse endet. Dies wäre aus verkehrstechnischer und wirtschaftlicher Sicht weniger sinnvoll.

### **B. Befangenheit**

Der Flughafen Zürich setzt sich angesichts der personellen Verflechtungen sehr stark für das Projekt ein.

- Regierungsrätin Carmen Walker Späh sitzt im Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG.
- Herr René Huber, der Klotener Stadtpräsident ist Verwaltungsratspräsident der VBG Verkehrsbetriebe Glattalbahn AG.
- Dr. Ulrich Weidmann, Verfasser des Gutachtens «*Verkehr 2045*», ist Verwaltungsrat der VBG.
- Kantonsrätin Doris Meier ist Vize-Verwaltungsratspräsidentin der VBG.



Vorprojekt Stadtbahn Glattal

# GAC - Grindel

Teilprojekt TP 4 (Stadt Kloten)

Technischer Bericht

28. April 2000



**SLW + Partner** c/o Locher AG Zürich, Pelikanplatz5, 8022 Zürich

**SCHINDLER + SCHINDLER**  
ARCHITECTUR + INGENIEURBÜRO SIA, ALBINSTRASSE 10A, 8002 ZÜRICH



**WILD INGENIEURE AG**  
KELLMATTSTRASSE 11, 6403 KÖLNHÄNDEL

**Fazit:**

- Die Linienführung längs das Altbaches ist problematisch.
- Die Akzeptanz der Linienführung in der Steinackerstrasse ist mangelhaft.
- Im Raume Kloten fehlt ein Gesamtverkehrskonzept.
- Es bestehen Verlängerungswünsche Richtung Bassersdorf und Ideen bis zu einem Ringschluss um den Hardwald.

**0.2 Etappierung**

Beschluss VRA

Angesichts dieser Situation beschloss der Verwaltungsratsausschuss der VBG am 7.4.2000 gemäss Antrag Nr. 36 die Einreichung des Infrastruktur-Konzessions-Gesuches zu etappieren.

Etappen

1. Etappe, umfassend die Strecken mit den Endpunkten Oerlikon - Flughafen - Bahnhof Stettbach, auf der Basis der Resultate aus den Vorprojekten TP 1 / 2 / 3 / 5.

2. Etappe, zeitlich zurückgestaffelt, sobald ausreichend sichere Grundlagen vorliegen für die Fortsetzung ab Flughafen bis zu einem noch zu definierenden Endpunkt, enthaltend das Teilprojekt TP 4 GAC - Grindel.

**0.3 Begründung**

Grundlagen

Gestützt auf den Antrag Nr. 34 (inkl. die darin aufgeführten Grundlagen) hat der VRA anlässlich der Sitzung 5/99 (28.10.1999) beschlossen, für die Weiterbearbeitung des Teilprojektes TP 4: Flughafen / GAC - Kloten Grindel die erwähnte Doppelstrategie zu verfolgen:

- Schaffung der verkehrsplanerischen Voraussetzungen, damit die Stadtbahn Glattal ins Gesamtverkehrssystem integriert werden kann, unter Mitwirkung der zuständigen kantonalen Amtsstellen, der Stadt Kloten sowie der VBG.
- Erstellen des Vorprojektes für die Stadtbahn, damit das Infragstruktur-Konzessions-Gesuch für das Gesamtsystem raschmöglichst eingereicht werden kann.

Stand der Arbeiten	<p>Das Vorprojekt TP 4 wurde gemäss den vorliegenden Unterlagen vollständig erstellt.</p> <p>Konkrete verkehrsplanerische Studien im Sinne der Doppelstrategie wurden nach unserem Kenntnisstand noch nicht eingeleitet.</p>
Beurteilung der Resultate	<p>Aus drei Gründen ist der Stadtbahnabschnitt Flughafen / GAC - Kloten Grindel nicht ausgereift:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Für den Raum Kloten fehlt ein Gesamtverkehrskonzept mit entsprechender Einbindung der Stadtbahn.</li> <li>• Bei einer Stadtbahn-Linienführung entlang des Altbaches stellen sich vielfältige Probleme.</li> <li>• Es bestehen Verlängerungs- und Erweiterungswünsche in Richtung Basersdorf mit Ideen bis zu einem Ringschluss um den Hardwald.</li> </ul>
Übergeordnete Vorgaben fehlen	<p>Fehlende Einbindung ins Gesamtverkehrssystem: Zur Zeit</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• wird das heutige Verkehrssystem betrieben,</li> <li>• steht der Autobahnzusammenschluss A51 kurz vor der Inbetriebnahme; Flankierende Massnahmen im Hinblick auf die Inbetriebnahme sollen demnächst studiert werden,</li> <li>• erfolgt in absehbarer Zeit der Spatenstich für eine Neugestaltung des landseitigen Verkehrsanschlusses des Flughafens,</li> <li>• erstellt der Kanton Zürich ein Gesamtverkehrskonzept, bestehend aus vier Teilstrategien, welche die Verkehrssituation in Kloten beeinflussen,</li> <li>• können die Einflüsse allfälliger Angebotsergänzungen auf die Verkehrssituation in Kloten nicht überblickt werden.</li> </ul>
Problematische Linienführung	<p>Die Linienführung des TP 4 der Stadtbahn Glattal führt zu folgenden Problemen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Enge Platzverhältnisse entlang des Altbaches bedingen: <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Massive Eingriffe in den Naherholungsraum und die ökologische Vernetzungsachse Ost - West.</li> <li>&gt; Totale Umgestaltung des Fliessgewässers: Neugestaltung/Renaturierung des Altbaches, Ausbau als Nieder- und Mittelwassergerinne; Neuanlage eines Hochwasserentlastungskanals unter dem Trasse (Investition über Fr. 10 Mio.).</li> </ul> </li> <li>• Vielzahl von Kreuzungen Schiene - Strasse, welche aus Sicherheitsgründen mit aufwendigen Massnahmen gesichert werden müssen.</li> </ul>

- Akzeptanzprobleme im Abschnitt Steinackerstrasse bei den Grundeigentümern (Sorge um die Erschliessung ihrer Industrie- und Gewerbebetriebe).
- Abweichung von der Festsetzung des Trassees im Kantonalen Richtplan, Teilrevision 1997, in welcher eine Verknüpfung mit dem Bahnhof Kloten namentlich erwähnt wird.
- Fehlende Wirtschaftlichkeit: Hohe Investitions- und Unterhaltskosten bei geringem Fahrgastaufkommen.

Erweiterungswünsche  
vorerst bis Bassersdorf,  
ev. weiter

Erweiterungswünsche

- Die Gemeinde Bassersdorf hat eine Verlängerung der Stadtbahn Glattal bis Bahnhof Bassersdorf geprüft, auf der Basis des Kantonsratsbeschlusses (Teilrevision des Verkehrsrichtplanes). Mit Beschluss vom 1.2.2000 beantragt der Gemeinderat Bassersdorf dem Kanton, diese Verlängerung zu prüfen und in den Verkehrsrichtplan aufzunehmen.
- Am 28.3.2000 fand eine Startsitung unter den Gemeinden Bassersdorf, Dietlikon und Wangen-Brüttisellen statt; Thema: Planungsablauf für einen allfälligen Ringschluss der Stadtbahn um den Hardwald. Eine Fortsetzung wird vorbereitet unter Erweiterung des Teilnehmerkreises mit Wallisellen und Dübendorf.

#### 0.4 Weiteres Vorgehen

Fortsetzung ab Flughafen/  
GAC Richtung Kloten -  
Bassersdorf

Die übergeordneten, gesamtverkehrlichen Vorstellungen müssen als Grundlage für eine erneute Trasse-Evaluation vorliegen:

- Auf der Basis der Vorgaben durch die kantonale Gesamtverkehrs-konzeption muss eine Konkretisierung für die Region Kloten erfolgen. Die Stadt Kloten ist mit ihrem Anliegen in den letzten Tagen schriftlich an den Kanton gelangt.  
(Beteiligte: Amt für Verkehr, beteiligte Gemeinden, ZVV, VBG)
- Stadtbahn-Trasse und Haltestellen im kantonalen Verkehrsrichtplan festsetzen (Amt für Raumordnung und Vermessung, Kantonsrat).
- Unterlagen für das Infrastruktur-Konzessions-Gesuch, 2. Etappe erarbeiten und einreichen (ZVV, VBG).