

IG Altbach fordert andere Linienführung

In einem offenen Brief an die politisch Verantwortlichen in Kloten fordert die IG Altbach eine «angepasste, andere Linienführung» der Glattalbahnen-Verlängerung, die die Stadt nicht in zwei Hälften teile.

Das Glattalbahnen-Projekt, also die Verlängerung des Trams vom Flughafen ins Steinackerquartier, den Bau einer meist parallel verlaufenden Velo- und Fussgängeroute und die Hochwasserschutz-Bauten, sorgen bei einem Teil der Bevölkerung für Kritik. Sprachrohr dieses Unmuts ist die IG Altbach, die seit diesem Frühling hörbar ist. Für medialen Wirbel sorgte sie kürzlich mit der Forderung, die Glattalbahnen durch eine Seilbahn zu ersetzen. Während sich die Medien auf diese eine Variante stürzten, gingen derweil ihre sachlicheren Hauptkritikpunkte an der geplanten Linienführung unter.

Aus diesem Grund doppelt die IG nun mit einem offenen Brief an «den Stadtpräsidenten, den Stadtrat, den Gemeinderat und die Parteipräsidenten Klotens» nach. Man habe nämlich festgestellt, dass das Projekt zwar grundsätzlich sowohl bei der Bevölkerung als auch unter Klotener Politikern einigermassen bekannt sei; ein Bewusstsein bezüglich der genauen Routenplanung, der Kosten und der Tragweite des Projekts insgesamt aber mehrheitlich fehle. Vielen scheine einzig klar, dass das Tram irgendwann einmal komme. «Bürgerinnen und Bürger verstehen auch nicht, warum bis dato keine Partei in Kloten zu diesem Thema Stellung bezogen hat», moniert die IG in ihrem Schreiben. Man erachte es deshalb als Pflicht, offen zu informieren, denn viele

Klotener Einwohnerinnen und Einwohner fühlten sich vor den Kopf gestossen und hätten für das Projekt in der vorliegenden Form kein Verständnis.

Viele Bäume werden gefällt

In vier Punkten ging die IG auf ihre Beweggründe ein und erläuterte in der Folge ihre Lösung:

- Auch wenn die VBG das Thema herunterspielt: Die Linienführung der Glattalbahnen entzweit die Stadt Kloten. Die verschiedenen Strassenüberquerungen führen zu Verkehrschaos. Schranken müssten bei einem geplanten 15-Minuten-Takt nicht bloss wie fälschlicherweise kommuniziert alle 15 Minuten, sondern im

Schnitt alle 7,5 Minuten gesenkt werden, da die Bahn in beiden Richtungen verkehrt.

- Viele gross gewachsene Bäume werden gefällt. Diese werden nur zu einem kleinen Teil vor Ort kompensiert, der grösste Teil aber ausserhalb des Zentrums. Das nützt dem Zentrum wenig bis nichts. Die Entwicklung eines neu gepflanzten Baumes zu einem stattlichen Baum dauert Jahrzehnte. Durch das Fällen der Bäume wird es entlang dem Bach auch an Schatten fehlen. Gerade wegen der Bäume und des Schattens ist der Weg entlang dem Altbach bei den Einwohnern, Personen im Rollstuhl, Müttern mit Kinderwagen und Hundehaltern sehr beliebt.

- Der Bahnhof Kloten ist nicht Bestandteil der Linienführung. Wenn jemand von Winterthur ins Steinacker-Quartier gelangen möchte, müsste er entweder den Umweg über den Flughafen oder einen Fussweg vom Bahnhof zum Stadthaus in Kauf nehmen.

- Über Kosten wird nicht gesprochen. Gern wird kolportiert, das koste die Klotener Steuerzahler nichts, sie bekämen die Glattalbahnen sozusagen gratis(!). Allerdings werden die Kosten, wie zum Beispiel jene für den Unterhalt der Haltestellen, die in Kloten anfallen und somit die Steuerzahler belasten, bis heute nicht erwähnt.

- Die gewählte Linienführung der Glattalbahnen beeinträchtigt den bisherigen Ruheraum am Altbach stark und ist ein zusätzlicher Lärmfaktor im Stadtzentrum. Eine Zumutung für die Bewohner am Altbach.

Lösung mit vielen Vorteilen

Die IG fordert deshalb eine «angepasste, andere Linienführung, die den Verkehrsfluss an der Schaffhauserstrasse und die Anbindung an den Bahnhof Kloten berücksichtigt, die Stadt nicht entzweit, den Altbach verschont und die Aufenthaltsqualität im Stadtzentrum, auch im Hinblick auf die Klimaveränderung, schützt». Ihre Lösung: Die Bahn soll, wie ursprünglich geplant, vom Flughafen über den Bahnhof Kloten und von dort Richtung Industriestrasse ins Steinackerquartier gelangen. Vorteil dieser Variante sei, dass der Bahnhof Kloten in die Lösung integriert sei, es genügend Platz für die Velohauptverbindung und Fussgänger am Bach gebe, keine Enteignungen nötig seien und die Natur am Altbach geschont werde.

Daniel Jaggi

KOMMENTAR

Lieber spät als nie

Seit Jahren ist die Linienführung der Glattalbahnen nach Bassersdorf im Richtplan eingetragen und damit vor Überbauungen geschützt. Zwar führte die erste Variante 1995 tatsächlich noch via Bahnhof nach Bassersdorf, doch seither ist die nun gewählte und als Ausbau geplante Linie entlang des Altbachs



Daniel Jaggi
Redaktor

«Seit Jahren ist klar, wo die Tramlinie durchführen wird.»

festgeschrieben. Übrigens: Weiterhin eingetragen ist eine Abzweigung von der Schaffhauserstrasse zum Bahnhof. Seit Jahren also kann jedermann wissen, wo ziemlich genau die Schienen nach Bassersdorf verlegt werden sollen. Seit 2021 gibt es sogar Visualisierungen davon. Vieles ist inzwischen bis ins Detail ausgearbeitet worden und dient als Grundlage für die kürzlich eingereichte Baubewilligung. Dennoch verlangt die IG Altbach eine Änderung der Linienführung über den Bahnhof. Warum, so fragt man sich, kommt die Kritik erst jetzt? Vielleicht, weil man sich sagte: Lieber spät als nie. Aber: Fände das Begehren eine Mehrheit, stünde man wieder am Anfang und man müsste mit einem Vorprojekt erneut bei null starten. Weitere fünf Jahre würden vergehen, bis wir an genau jenem Punkt stünden, an dem wir heute sind. Und ich bin sicher, dannzumal würde wieder eine IG aufbegehren und abermals eine Änderung der Linienführung verlangen.