

Abo [Glattalbahnhof Kloten](#)

Naturschützer wollen Glattalbahnhofverlängerung in Kloten stoppen

Am 15. Juni stimmt der Kantonsrat über die staatlichen Beiträge für die Verlängerung der Glattalbahnhof nach Kloten ab.



Astrit Abazi

Publiziert heute um 05:30 Uhr



Die Route der Glattalbahnhof soll um 3,3 Kilometer vom Flughafen Zürich in Richtung Zentrum Kloten verlängert werden.

Foto: Balz Murer (Archiv)



Hören Sie diesen Artikel:



00:00 / 04:48 1X

[BotTalk](#)

In Kürze:

- Ein Gutachten bezeichnet den Eingriff in den Baumbestand als gravierend.
- Die Gesamtkosten des Projekts belaufen sich auf rund 540 Millionen Franken.
- Die IG prüft nach dem Kantonsratsentscheid auch das Referendum als nächsten Schritt.

Im Streit um die geplante Verlängerung der Glattalbahn wird es Ernst. Kurz vor der entscheidenden Sitzung des Zürcher Kantonsrats vom 15. Juni macht die Interessengemeinschaft (IG) Pro Altbach mobil: Mit einer Petition und einem dringenden Appell will sie die Finanzierung der Verlängerung nach Kloten vorerst stoppen. Im Zentrum steht ein rund drei Kilometer langer Grünstreifen entlang des Altbachs, der dem Projekt zum Opfer fallen soll.

«Ja zur Glattalbahn – Nein zur Linienführung am Altbach»: So bringt die IG Pro Altbach ihr Anliegen auf den Punkt. Der Widerstand der IG richtet sich gegen die konkret geplante Trasseeführung mitten durch das Stadtzentrum von Kloten. Die Gruppe betont, weder gegen die Glattalbahn an sich noch gegen eine angemessene Entwicklung des Gebiets Steinacker zu sein. Die Verlängerung der Tramlinie soll in das Klotener Entwicklungsgebiet führen, dieses wurde im [November 2024 aber von der Klotener Bevölkerung an der Urne](#) vorerst gestoppt. Die Stadt überarbeitet derzeit die Pläne für das Gebiet.

Fragen um Naturschutz

Den Kern der jüngsten Intervention bildet ein Gutachten, das die Fondation Franz Weber beim [bekanntem Baumexperten Fabian Dietrich](#) in Auftrag gegeben hat. Dietrich nahm den Baumbestand

entlang des Altbachs vor Ort auf – und kommt zum klaren Schluss: Es handelt sich um einen der gravierendsten Eingriffe in bestehende Naturwerte, denen der Experte je begegnet sei.

Damit widerspricht das Gutachten der Darstellung der [Verkehrsbe-
triebe Glattal \(VBG\)](#) [↗] und des Projektteams der Glattalbahnverlängerung. Diese hatten beteuert, dass der Altbach im Zusammenhang mit der Glattalbahnverlängerung ökologisch aufgewertet wird, da er heute «kein besonders wertvoller Lebensraum» sei. Aus Sicht der IG trifft dies auf das Bachbett zu, nicht aber auf das umliegende Ökosystem.

Ein weiteres Argument betrifft das Stadtklima. Künftig soll auf der einen Seite des Altbachs die Glattalbahn verkehren, auf der anderen ein Veloweg verlaufen. Schattenräume für Fussgängerinnen und Fussgänger fielen damit praktisch weg, zumal kaum mehr grosskronige Bäume vorgesehen seien. Besonders betroffen seien laut der IG Personen mit Rollator, Rollstuhl, Kinderwagen oder Hund. Angesichts zunehmender Sommerhitze sei der Erhalt kühler Bäume dringlicher denn je.

Minderheit im Kantonsrat

Die anstehende Kreditentscheidung dürfte eine der letzten Gelegenheiten sein, die Linienführung zu stoppen. Die Gesamtkosten betragen rund 540 Millionen Franken, wobei rund 300 Millionen Franken auf die Verlängerung der Glattalbahn fallen. Weitere 100 Millionen Franken sind für den Veloweg und 140 Millionen Franken für den Hochwasserschutz vorgesehen. Dank Bundesbeiträgen entfallen rund 290 Millionen Franken auf den Kanton Zürich. In der zuständigen Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt wird der Kredit [von 11 Mitgliedern unterstützt](#), 4 sind dagegen. Die Kommissionsminderheit stört sich jedoch vor allem an den Kosten für den Veloweg. Doch ein Ja des Kantonsrats wäre für die IG kein Schlusspunkt. Man habe stets kommuniziert, alle politischen und rechtlichen Mittel ausschöpfen zu wollen, hält die Gruppe fest.

Auf rechtlicher Ebene ist die Einsprache der IG nach wie vor hängig, nachdem eine Einigung nicht zustande gekommen war. Politisch rückt nun der Projektkredit in den Vordergrund. Hier eröffnet sich der IG auf kantonaler Ebene die Möglichkeit, das Referendum zu ergreifen – und die Auseinandersetzung damit an die Urne zu tragen.

Inhaltlich hält die IG an ihrer Kernforderung fest: die Finanzierung der Verlängerung zurückzustellen, bis die Vorlagen der Bau- und Zonenordnung und des Richtplans Klotens überarbeitet sind, alternative Linienführungen – etwa mit direkter Anbindung des Bahnhofs Kloten – ernsthaft geprüft, die Weiterführung nach Bassersdorf, Dietlikon und Dübendorf geklärt und die 73 hängigen Einsprachen behandelt sind. Das dürfte frühestens 2028 der Fall sein. Erst dann lasse sich verantwortungsvoll über den Kredit entscheiden, findet die IG Pro Altbach.

Astrit Abazi ist Redaktor im Ressort Zürcher Unterland. Er berichtet schwerpunktmässig über den Bezirk Dielsdorf. [Mehr Infos](#)

Fehler gefunden? [Jetzt melden.](#)

0 Kommentare