

Abo [ÖV-Ausbau](#)

Kantonsrat sagt Ja zu Millionen für GlattalBahn – auch der umstrittene Veloweg wird bewilligt

Das Zürcher Kantonsparlament hat 290 Millionen Franken für die Verlängerung der GlattalBahn bewilligt. Die SVP scheiterte mit ihrem Versuch, den Betrag für den Veloverkehr zu kürzen.



Astrit Abazi

Publiziert: 15.06.2026, 15:51



Die Verlängerung der GlattalBahn in Kloten kann voraussichtlich ab 2032 in Betrieb genommen werden.

Foto: Balz Murer

In Kürze:

- Der Kantonsrat bewilligte Kantonsbeiträge von rund 290 Millionen Franken für das Projekt.
- Die SVP kritisierte die Finanzierung des Velowegs als zu teuer und systemisch fehlerhaft.
- Die ursprünglich geplante Umzonung des Industriegebiets Steinacker scheiterte an der Urne.
- Die IG Pro Altbach hat ein Referendum gegen den Kantonsratsentscheid in Aussicht gestellt.

Der Kantonsrat hat die Verlängerung der Glattalbahn, einen neuen Veloweg und den Hochwasserschutz in Kloten bewilligt. Während sich die Gesamtkosten des Vorhabens auf rund 543 Millionen Franken belaufen, ging es am Montag im Rat allein um den Kantonsanteil von rund 290 Millionen Franken. Den Rest steuern vor allem der Bund sowie weitere Beteiligte bei.

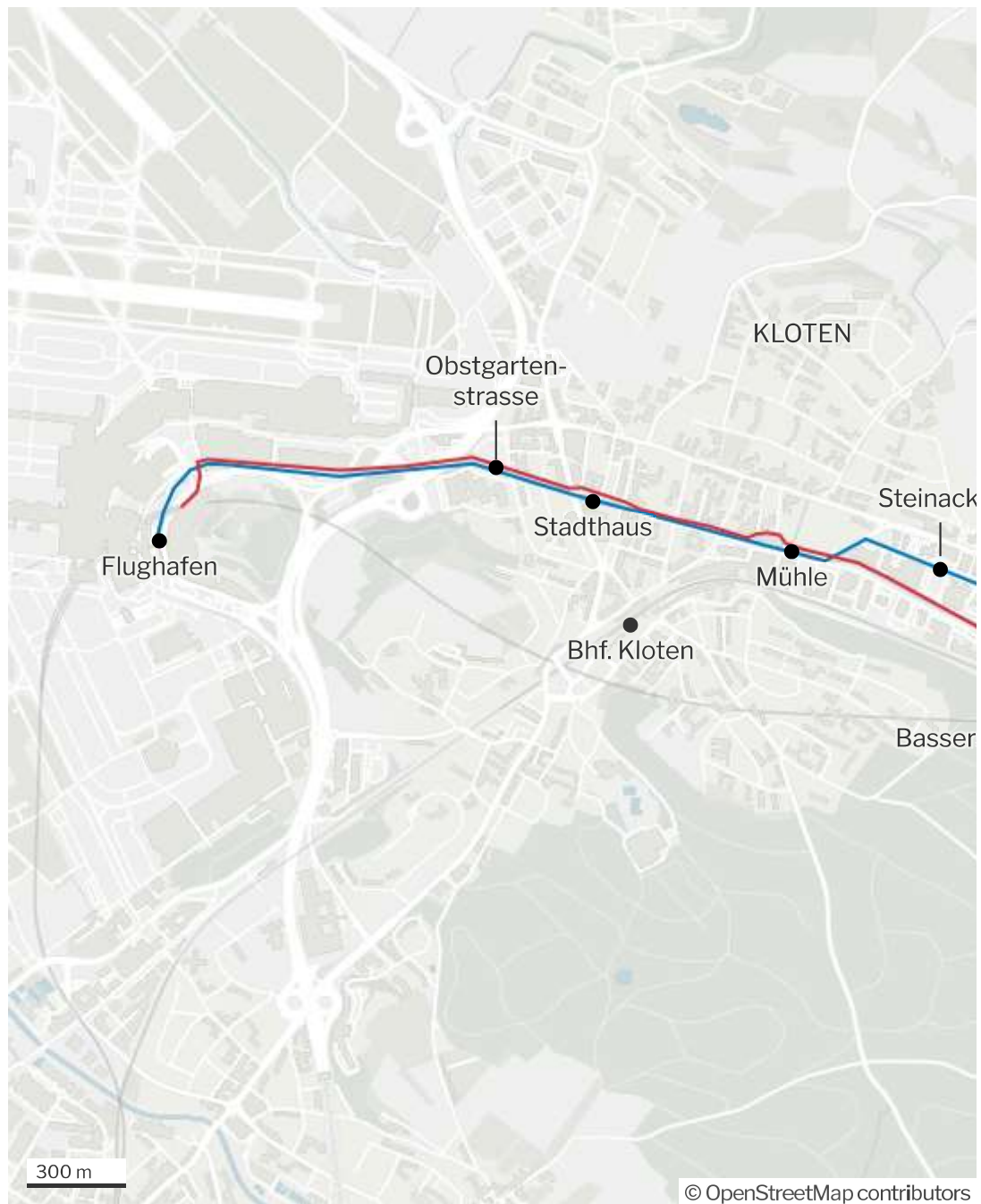
Der Millionenkredit war am Montag im Kantonsrat umstritten. Die Kritik kam von der SVP. Sie wollte beim Veloweg den Rotstift ansetzen. Ihr Rückweisungsantrag scheiterte jedoch ebenso wie der Eventualantrag, die 100 Millionen Franken teure Velohauptverbindung um 23 Millionen Franken zu kürzen.

Kritik wegen der hohen Kosten für Veloweg

Die drei Teile des Projekts – die Tramlinie, der Veloweg und der Hochwasserschutz – hängen eng zusammen und lassen sich kaum trennen. Entsprechend komplex ist auch die Finanzierung, die die SVP kritisierte. Paul von Euw (SVP, Bauma) sprach von einem «systemischen Fehler»: Teil des Gesamtprojekts ist ein rund 400 Meter langer Viadukt, der über die Flughafenautobahn führt und laut von Euw rund 68 Millionen Franken kosten wird.

Geplante Projekte in Kloten

— Glattalbahn — Velohauptverbindung



Nicht abgebildet sind die Hochwasserschutzmassnahmen am Altbach.

Grafik: tam/db

Weil dieser nicht nur die Tramlinie, sondern auch den Veloweg tragen soll, kommt ein Teil des Geldes aus dem Strassenfonds. Wegen des Kostenteilers betrifft das fast die Hälfte des Betrags. Das sei eine «Veruntreuung der Gelder aus dem Strassenfonds», sagte von Euw. Grundsätzlich stehe die SVP-EDU-Fraktion hinter der Er-

schliessung – der Hochwasserschutz sei der «zentralste und wichtigste Punkt». Seine Fraktion störe sich aber an der fehlenden Mitsprache: «Fühlen Sie sich bei der Ausübung Ihrer Arbeit noch ernstgenommen, wenn Sie nur Ja oder Ja sagen können?» Roman Schmid (SVP, Opfikon) bekräftigte: «Wir sind nicht gegen die Verlängerung der Glattalbahn, aber wir finden diese Veloinfrastruktur an diesem Ort zu teuer.»

Die Mehrheit liess die Argumente nicht gelten. Regierungsrätin Carmen Walker Späh (FDP) warb eindringlich für das Paket, an dem über zehn Jahre gearbeitet worden sei. Bereits die Erweiterung der Strassenbahn sei Grund genug für ein Ja. Der Veloweg sei kein Luxusprodukt, sondern zweckdienlich – schliesslich teile er sich die Kosten des Viadukts mit der Tramlinie. Die Regierung empfahl die Vorlage zur Annahme.

Daniel Rensch (GLP, Zürich) fasste zusammen: «Wer ein solches Gesamtprojekt zerlegt, macht es teurer.» Und Sonja Rueff-Frenkel (FDP, Zürich) warnte vor den Folgen einer Verzögerung: Das Vorhaben sei zentral für die Weiterentwicklung der Flughafenregion, eine mehrjährige Verzögerung [riskiere den Verlust der Bundesbeiträge](#). Genau dieses Argument hatte schon die Mehrheit der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (Kevu) ins Feld geführt: Würden die Minderheitsanträge das Projekt aufhalten, verfielen die Bundesgelder – und der dringend nötige Hochwasserschutz, insbesondere für den Flughafen, verzögerte sich.

Aus dem links-grünen Lager kam Zustimmung. Besonderes Gewicht hatte die Stimme von Christoph Fischbach (SP): Als «einzigster verbliebener Kantonsrat aus Kloten» wies er darauf hin, dass heute sämtliche Lokalparteien in Kloten – auch die SVP – vorbehaltlos hinter der Tramverlängerung stünden. Die höheren Kosten beim Viadukt seien der geplanten Spurerweiterung der Autobahn geschuldet, die ein grösseres Bauwerk erzwingt. Die zwei Anträge der SVP konnten im Rat keine Mehrheit finden.

Stadtentwicklung in Kloten verzögert sich

Das Tückische an dieser Debatte: Die ursprüngliche Begründung des ganzen Vorhabens ist seit anderthalb Jahren brüchig. Die Bahnverlängerung sollte ermöglichen, dass aus dem Industriegebiet Steinacker in Kloten ein neues Wohnquartier werden kann – Platz für rund 7000 zusätzliche Einwohnerinnen und Einwohner. Doch genau dieses Vorhaben [scheiterte an der Urne](#). Damit kann das Areal vorläufig nicht umgezont werden – die Vorlage war im Stimmvolk umstritten, obwohl der Stadtrat und alle Parteien das Vorhaben unterstützt hatten. Die Stadt Kloten arbeitet an einer neuen Lösung, die mehrheitsfähig sein soll.

Dass das Projekt umstritten ist, hat eine Vorgeschichte, die bis in den Herbst 2023 zurückreicht. Damals formierte sich in Kloten Opposition – nicht gegen die Bahnverlängerung, sondern gegen die geplante Linienführung entlang des Altbachs. Knapp ein Drittel der Strecke verläuft entlang des Altbachs – das rief die IG Pro Altbach auf den Plan. Ihre Sorge galt der Natur: Bäume sollten gerodet, das Bachumfeld umgestaltet werden.

Die IG brachte gleich drei Alternativen ins Spiel – darunter eine andere Routenführung über die Schaffhauserstrasse mit Anbindung des Bahnhofs Kloten, eine zusätzliche Buslinie und, als spektakulärste Idee, [eine Seilbahn über Kloten](#).

Die Verkehrsbetriebe Glattal (VBG) wiesen die Kritik zurück: Der Bach habe derzeit nur eine geringe Strömungs- und Strukturvielfalt und sei daher kein besonders wertvoller Lebensraum. Die Seilbahnidee wiesen die VBG zurück: Die erschwerte Zugänglichkeit und der Schattenwurf sprächen dagegen, zudem bevorzugten Fahrgäste eine ebenerdige Lösung.

Petition an Kantonsrat ist gescheitert

Die IG hatte sich vor dem Entscheid [noch einmal Gehör verschafft](#): Erst vergangene Woche reichte die IG beim Kantonsrat eine Petition gegen die geplante Linienführung ein. Über die Fondation Franz Weber wurde ein Gutachten erstellt, welches im Projekt einen gravierenden Eingriff in die Tier- und Pflanzenwelt sieht. Die

IG habe erneut den Austausch mit den VBG und dem Amt für Landschaft und Natur gesucht, diese hätten jedoch abgelehnt.

Die Verkehrsbetriebe haben das unabhängige Gutachten zur Kenntnis genommen und verweisen auf das laufende Plangenehmigungsverfahren. Man sei darauf fokussiert, die Anliegen und Fragen aus dem Einspracheverfahren zu klären, sagt Mediensprecher Oliver Bertschinger auf Anfrage. Man könne sich deshalb nicht zum Gutachten äussern. Mit dem Ja zu den Kantonsbeiträgen scheiterte dieser letzte Versuch der Gegnerinnen und Gegner aus Kloten. Die IG hat ein mögliches Referendum gegen den Entscheid in Aussicht gestellt. Es könnte sein, dass das Zürcher Volk darüber abstimmen muss. Sollte das Referendum nicht zustande kommen, wird die Verlängerung der Glattalbahn ab 2032 in Betrieb gehen.

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

Fehler gefunden? [Jetzt melden.](#)

6 Kommentare