

Abo [Glattalbahnhof durch Kloten](#)

300 Millionen für das Tram und 100 Millionen für den Radweg

Die VBG hat das Projekt zur Verlängerung der Glattalbahnhof eingereicht. Für Tram, Velo und Hochwasserschutz werden Kosten von rund 550 Millionen Franken erwartet.



Astrit Abazi

Publiziert: 31.10.2023, 12:31





Der Klotener Stadtpräsident René Huber (SVP, links) sieht in der Verlängerung eine grosse Chance für die Flughafenstadt.

Foto: Christian Merz

Die Verlängerung der Glattalbahn in Kloten ist wieder ein Stück weiter. Die Verkehrsbetriebe Glattal AG (VBG) hat beim Bundesamt für Verkehr (BAV) ihr Baubewilligungsgesuch für das Gesamtbauprojekt eingereicht. Die Kosten werden auf insgesamt rund 550 Millionen Franken geschätzt. Wird das Projekt von Bund und Kanton genehmigt, könnte der Baustart bereits ab 2026 erfolgen. Die Glattalbahn soll voraussichtlich ab 2031 bis ins Entwicklungsgebiet Steinacker von Kloten fahren.

Nicht weniger als 7500 Einwohnerinnen und Einwohner könnten im 50 Hektaren grossen Gebiet dereinst unterkommen. «In Kloten besteht heute ein grosses Ungleichgewicht zwischen den Personen, die hier wohnen, und denen, die hier arbeiten», sagte Stadtpräsident René Huber (SVP). In der Flughafenstadt seien rund 40'000 Personen beschäftigt. Das sind fast doppelt so viele wie die wohnhafte Bevölkerung. Dieses Ungleichgewicht übe einen grossen Druck auf das Wohnungsangebot sowie den Verkehr aus. Dank der Verlängerung der Glattalbahn könne endlich das Industriegebiet Steinacker erschlossen werden, was den Bau von Wohnungen ermöglichen wird.



Die Gleise werden dereinst durch das Zentrum von Kloten entlang des Altbachs verlaufen.

Foto: Christian Merz

Geplant sind drei Teilprojekte: Eine Verlängerung der Tramlinie um rund 3,3 Kilometer mit fünf neuen Haltestellen soll ungefähr 305 Millionen Franken kosten. Für knapp 100 Millionen Franken wird eine Veloroute gebaut, welche entlang des Altbachs verläuft. Die hohen Kosten dafür seien laut VBG einerseits auf die Bodenpreise zurückzuführen. Andererseits ist der Klotener Kern heute schon dicht bebaut, was die Realisation erschwere. Gleichzeitig fallen Hochwasserschutzmassnahmen am Altbach an. Deren Kosten belaufen sich auf rund 145 Millionen Franken. Der Kanton erwartet, dass der Bund jeweils 40 Prozent der Kosten für die beiden Teilprojekte Glattalbahn und Velo-Hauptverbindung übernehmen sowie weitere Subventionen für den Hochwasserschutz sprechen wird.

Entlastung für den Verkehr

Die Verlängerung der Glattalbahn durch Kloten ist schon seit mehreren Jahren ein Thema und sorgte vor allem wegen ihrer Linienführung für Diskussionen. Das fertige Projekt der VBG sieht vor, dass die Tramgleise von der Haltestelle Flughafen Fracht mittels Viadukt über die Autobahn und in den Stadtkern geführt werden. Anschliessend führen die Gleise entlang des Altbaches am Stadthaus vorbei. Kritische Stimmen befürchten, dass dies nur zu mehr Verkehrsproblemen führen könnte, weil die Tramlinie beispielsweise die viel befahrene Schaffhauserstrasse überqueren muss.

Gesamtprojekt



Mit der Verlängerung der Glattalbahn erhält Kloten fünf neue Haltestellen. Die bestehende Haltestelle Flughafen Fracht wird für den Tramverkehr aufgehoben.

Grafik: VBG

Bei der VBG ist man anderer Meinung. VBG-Direktor Matthias Keller verwies dabei auf eine ähnliche Situation in Dü-

bendorf. Dort hatte die Glattalbahn bei der Ringstrasse sogar zu einer Entlastung geführt. «Dank der Koordination der Strassenampeln konnte der Verkehr so geregelt werden, dass es heute zu viel weniger Stau kommt», erklärte Keller. Die Erfahrungen, die man in Dübendorf gemacht habe, könne man nun auch auf Kloten anwenden. Eine Variante, die Tramgleise weiter südlich zu verlegen und damit auch gleich den Bahnhof Kloten zu verbinden, wurde bei der Planung verworfen. Die höchste Priorität sei, das Gebiet Steinacker sowie das Zentrum an den Flughafen anzuschliessen.

Linienführung bleibt

Heute wird das Gebiet Steinacker lediglich zu Industrie- und Gewerbebezwecken genutzt. Künftig sollen etwa drei Viertel des Gebiets in die Mischzone überführt werden, damit auf diesen Parzellen Wohnraum entstehen kann. Dass durch die Nähe von Industrie und Wohngebiet Konflikte beispielsweise wegen Lärmemissionen entstehen könnten, sei der Stadt Kloten bewusst. Huber ist aber zuversichtlich, dass diese Probleme beispielsweise durch eine geschickte Anordnung der Wohnbauten gelöst werden können. «Letztendlich liegt es in der Verantwortung der Bauherren und auch der Stadt, dass die Auflagen zum Lärmschutz eingehalten werden», sagte der Stadtpräsident.

In Kloten wird das Projekt unterschiedlich aufgenommen. Die IG Steinacker, bestehend aus den Grundeigentümern im Industriegebiet, hatte erst kürzlich eine Werbeaktion für das Wachstumsgebiet lanciert. Die IG Pro Altbach hingegen ist skeptischer. Laut Atef Isaac habe der Vorstand noch keine Zeit gehabt, die Informationen der VBG zu besprechen. Die Interessengemeinschaft hatte die geplante Linienführung wegen ihrer Nähe zum Altbach kritisiert und befürchtet, dass sie sich negativ auf die Flora und Fauna entlang des Gewässers auswirken könnte. «Leider wurden unsere Fragen bisher noch nicht zufriedenstellend beantwortet», sagte

Isaac. Die VBG hat aber bereits angekündigt, dass in den nächsten Wochen gleich vier Veranstaltungen für die Öffentlichkeit geplant sind.

Das Gesamtprojekt wird im Januar 2024 ausgesteckt und im Februar öffentlich aufgelegt. Direkt Betroffene können dann während 30 Tagen Einsprache gegen das Projekt erheben. Parallel dazu wird eine Finanzierungsvorlage erarbeitet. Diese muss von Regierungs- und Kantonsrat genehmigt werden. Kommt es zum fakultativen Referendum, muss das Zürcher Stimmvolk an der Urne entscheiden.

Astrit Abazi ist Redaktor im Ressort Zürcher Unterland. [Mehr Infos](#)

Fehler gefunden? [Jetzt melden](#).

12 Kommentare