

73 Einsprachen gegen Verlängerung der Glattalbahn

Das Projekt zur Glattalbahnverlängerung spaltet Kloten. Die VBG will bald die Verhandlungen mit den Einsprechenden aufnehmen.

Zürcher Unterländer, 27.3.2024



Die geplante Verlängerung der Glattalbahn in Kloten stösst auf reichlich Widerstand. Das Projekt lag im Februar für 30 Tage öffentlich auf, die Bevölkerung hatte in dieser Zeit Gelegenheit, sich zum Projekt zu äussern. Nun bestätigt die Verkehrsbetriebe Glattal AG (VBG), dass insgesamt 73 Einsprachen beim Bundesamt für Verkehr (BAV) eingereicht wurden.

«Derzeit sichtet das BAV die Einsprachen und wird der VBG voraussichtlich ab Ende März die Unterlagen für die anstehenden Einspracheverhandlungen übermitteln», bestätigt VBG-Sprecherin Katharina Schaffner auf Anfrage. «Wir können daher aktuell weder zum Inhalt noch zur Qualität der Einsprachen eine Aussage machen.» Die VBG, die das Projekt im Auftrag des Kantons ausführt, wird in den kommenden Wochen und Monaten die Einsprachen überprüfen und mit allen Parteien den Kontakt für einen Verhandlungstermin suchen. «Die VBG strebt eine einvernehmliche Lösung mit allen Einsprechenden an. Wo keine Einigung erzielt werden kann, wird das BAV über die Einsprache entscheiden», sagt Schaffner.

Verhandlungen stehen an

Die Verlängerung der Glattalbahn in Kloten umfasst drei Teilprojekte: Die Tramlinie, die heute bis zur Fracht des Flughafens Zürich führt, soll um rund 3,3 Kilometer durch Kloten in das Industriegebiet Steinacker verlängert werden. Zusätzlich wird ein neuer Veloweg entlang der neuen Gleise und des Altbachs gebaut. Am Altbach werden zudem dringend nötige Hochwasserschutzmassnahmen ausgeführt. Die Gesamtkosten belaufen sich auf rund 550 Millionen Franken. Der Kanton rechnet damit, dass der Bund einen grossen Teil der Kosten für die Tramlinie und die Veloroute übernehmen wird und zudem Subventionen für den Hochwasserschutz spricht. Ein Baustart ist für 2026 geplant, damit die Verlängerung 2031 in Betrieb genommen werden kann.

Mit grösseren Verzögerungen für das Projekt ist derzeit nicht zu rechnen. «Die Anzahl der eingegangenen Einsprachen bewegt sich im erwarteten Rahmen», sagt Schaffner. Für die Bearbeitung der Einsprachen in diesem Umfang habe man bereits Zeit im Terminplan eingerechnet. «Der weitere Projektverlauf hängt aber von der Qualität der Einsprachen und dem Ausgang der Einspracheverhandlungen ab.»

Voraussetzung für Umzonung

Für die Stadt Kloten ist die Glattalbahnverlängerung von höchster Wichtigkeit, da sie Voraussetzung für die Entwicklung des Industriegebiets Steinacker ist. Dieses soll nämlich zur Mischzone werden, damit dort Wohnbauten erstellt werden können – für bis zu 7500 Klotenerinnen und Klotener. Damit der Kantonsrat dieser Umzonung zustimmt, muss aber zwingend die Glattalbahn verlängert werden. Obwohl der Stadtrat das Projekt unterstützt, wurden letztes Jahr auch viele kritische Stimmen laut.

Im Oktober machte vor allem die IG Pro Altbach auf sich aufmerksam. Die Gruppe setzt sich primär für den Schutz der Bäume um den Altbach ein. Diese sollen nämlich beim Bau der Verlängerung gerodet und die Umgebung neu gestaltet werden. Die VBG versichert zwar, dass dies längerfristige ökologische Vorteile bringen würde. In der IG Pro Altbach ist man allerdings der Meinung, dass es zu lange dauern würde, bis neue Bäume wüchsen. Die IG prüfe deshalb eine Einsprache gegen die Verlängerung.

Parteien sind sich uneinig

Auch innerhalb der Ortsparteien ist man sich nicht ganz einig über die Umsetzung oder gar die Notwendigkeit der Glattalbahnverlängerung. Einige Mitglieder der Grünen reagierten mit Skepsis, bestätigte Reto Schindler, Fraktionschef im Klotener Parlament, letztes Jahr.

Der ehemalige SVP-Gemeinderat Rico Käser bezeichnete die Glattalbahnverlängerung in einem Leserbrief im «Klotener Anzeiger» jüngst als «Prestigeprojekt» und fragte: «Wer will diese Bahn überhaupt in unserem schönen Dorf?» Dem Stadtrat wurde vorgeworfen, das Projekt entgegen dem Willen der Bevölkerung durchringen zu wollen. Dem widerspricht Gemeinderatspräsident Silvan Eberhard (SVP). Bei der Glattalbahnverlängerung und der damit zusammenhängenden Umzonung des Industriegebiets seien die Betroffenen und die Grundeigentümer einbezogen worden. Eine Tramlinie und eine Veloroute in das Entwicklungsgebiet würden es mehr Angestellten des Flughafens ermöglichen, in Kloten zu wohnen. Dies würde den Verkehrsfluss durch die Stadt reduzieren.