

Abo [Kritik aus Gewerbe Kloten](#)

Ein Trio fürchtet um die Existenz, wenn das Tram kommt

Sie sind seit Jahrzehnten in der Industrie Steinacker präsent. Jetzt sagen drei Grundbesitzer, wie die Stadtplanung in Kloten sie bedrängt.



[Christian Wüthrich](#)

Publiziert heute um 06:00 Uhr



Wenn mitten auf der Steinackerstrasse ein abgetrenntes Tramtrasse gebaut wird, erschwert sich die bisherige Anlieferung einiger Firmen oder wird gar unmöglich.

Foto: Christian Wüthrich



Mit der «Transformation Steinacker» plant die Stadt Kloten einen grossen Wurf. Von einem städtebaulichen Potenzial für bis zu 7000 neue Einwohnerinnen und Einwohner und 5000 Arbeitsplätze ist die Rede. Doch nun werden vermehrt auch kritische Töne dazu laut.

Heute wird im Steinackergebiet an der Grenze zu Bassersdorf nur gearbeitet – wohnen ist nicht erlaubt. Doch das soll sich ändern. Am Dienstag, 4. Juni, wird das Stadtparlament über den wohl grössten Umbruch in Kloten seit dem Bau des Flughafens in den 1940er-Jahren befinden. Und längst nicht alle sind so positiv gestimmt, wie es den Anschein macht.

Die Grossen profitieren, die Kleinen leiden

Vor einem Monat hatte Heinz Eberhard, Patron des gleichnamigen Baukonzerns, zu einer öffentlichen Info an seinen Hauptsitz mitten im Steinackergebiet geladen. Zusammen mit dem einheimischen Immobilienunternehmer Roman Specogna und Adrian Wyss, dem Leiter der Immobiliendivision des Baukonzerns Implenia, warb der Ur-Klotener für die Umgestaltung des Gebiets.

Drei andere Grundbesitzer stehen der propagierten Entwicklung weit weniger euphorisch gegenüber. «Konflikte sind vorprogrammiert», sind sich Felix Engelhard, Hansjörg Hofmann und Erich Weidmann sicher.

Der einheimische Hofmann ist Anwalt und führte zuletzt in vierter Generation das gleichnamige Bäckerei- und Konditoreiunternehmen, das 1973 an die Steinackerstrasse zog. Nach dem Verkauf der Firma 2008 blieben die Hofmanns Grundigentümer und haben heute drei Produktionsbetriebe der Gastro- und Cateringbranche im Haus eingemietet.



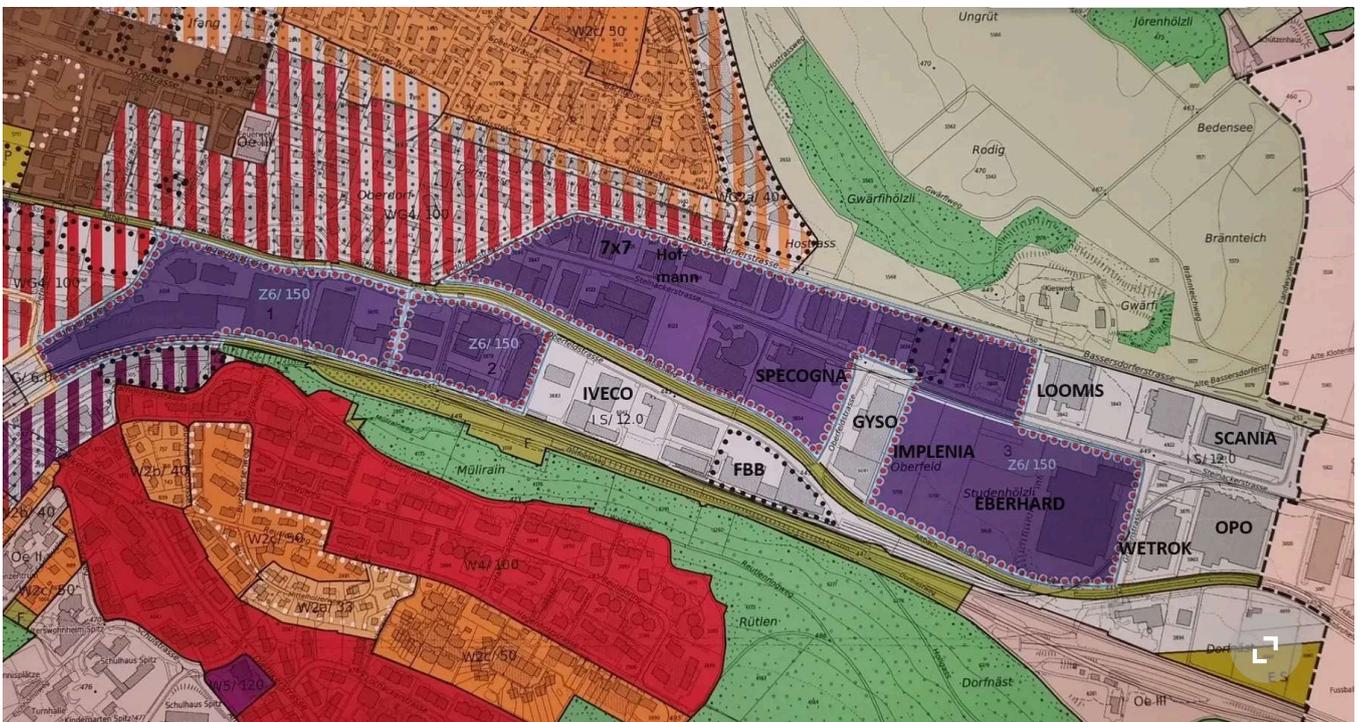
Vor dem Firmengebäude der Hofmanns weist ein Blumentrog auf die lange Anwesenheit der Unternehmerfamilie an diesem Ort hin.

Foto: Christian Wüthrich

Weidmann ist Mitinhaber einer Maschinenbaufirma, die in Glattbrugg Montagepressen herstellt und in Kloten seit 1978 unter anderem Lagerräume hat. Vor Ort vermietet er weitere Flächen, unter anderem an Autohändler. Und Engelhard ist CEO der Yourmile AG und mit seiner Firma seit elf Jahren unter anderem mit der Taxizentrale von 7×7 im Steinackergebiet aktiv. Alle drei verbindet ein grosses Herz fürs ansässige Gewerbe.

Man fühlt sich eingebunden – aber nicht gehört

Das Trio fühlt sich aber von den Plänen überrumpelt. Die Politik habe gewerbliche Interessen bislang zu wenig berücksichtigt. «Wir wurden in den Prozess eingebunden und haben an vielen Workshops Plakate mit unseren Themen gefüllt», sagt Hofmann. Stellvertretend für alle drei wirft Engelhard ein: «Wir sind nicht grundsätzlich gegen die Entwicklung, aber die Bedürfnisse des für Kloten wichtigen Gewerbes sind besser zu berücksichtigen.»



Die violetten Flächen auf dem neuen Zonenplan von Kloten zeigen, wo Wohnnutzung kommen soll, während die grauen Stellen weiterhin exklusiv fürs Gewerbe bleiben.

Zonenplan: PD

Während manche extrem von einer Umzonung profitieren würden, sei diese für viele kleinere Player und Gewerbetreibende eindeutig eine Belastung und könne sogar zur existenziellen Bedrohung werden. «Will die Stadt Kloten das leistungsfähige mittelständische Gewerbe im Steinacker wirklich wegfeigen?», fragt sich Hofmann.

Alle drei Unternehmer sind direkte Nachbarn. Ihre Grundstücke liegen auf einem rund 60 Meter breiten Streifen zwischen der Hauptstrasse nach Bassersdorf und der Steinackerstrasse 5 bis 11. Man wolle bleiben, betonen sie. Ausserdem hätten sie teils sehr langfristige Verträge mit eingemieteten Firmen. Wenn die Transformation wie angekündigt kommt, sehen Hofmann, Weidmann und Engelhard die Existenz ihrer und auch so mancher anderen Firma am angestammten Standort gefährdet.

Weidmann sagt: «Wir sind zwar eher Kleinunternehmer im Vergleich, aber unsere Grundstücke hier wären ziemlich stark von den Auswirkungen betroffen.» Seine Mieter wären weg, wenn die Glattalbahn komme, gibt er zu verstehen. Denn vor dem Haus bliebe schlicht kein Raum zum Arbeiten oder Parkieren mehr übrig.

An den Tramplänen fürs Quartier stören sich auch die beiden andern. Denn der Bau des neuen doppelspurigen Trassees verschiebt die Fahrbahn für die Autos und Lastwagen neu auf ihre Grundstücke. Alle ihre Firmen müssten auf dem Vorplatz einen Streifen abtreten. Wie nah an die Fassaden die Strasse wegen des Trams rücken wird, zeigen die Bodenmarkierungen vor Engelhards Firma.



Der Metallknopf (vorne) vor der Taxizentrale von 7×7 zeigt, bis wohin der Strassenraum reichen wird, wenn das Tram auf der Steinackerstrasse (rechts) kommt.

Foto: Christian Wüthrich

Um die Taxizentrale von 7×7 stehen über 60 Fahrzeuge im Einsatz. «Ich brauche logistische Beweglichkeit», sagt CEO Engelhard. «Das geplante Einbahnregime und das hohe Tramtrasseee schränken uns ein und generieren unnötige Umwege.» Ausserdem sei die heutige Anlieferung auf allen drei Grundstücken mit Lastwagen infrage gestellt.

Die Angst vor Lärmklagen

Den Gewerblern im Gebiet gehts auch um offene Fragen beim künftigen Zusammenleben im gemischten Wohn- und Arbeitsplatzgebiet. «Es werden Lärmklagen auf uns zukommen», ist sich Weidmann sicher. Gerade die Cateringfirmen, die an den Flughafen liefern, müssen von frühmorgens bis spätabends an Rampen ihre Gebinde verladen können und durchs Quartier fahren.

Unter anderem deswegen gibts auch etliche Grundbesitzer, die bei der grossen Umnutzung ihrer Flächen nicht mitmachen wollen.

Firmenstandorte von Scania, Gyso, OPO Oeschger, Wetrok, Iveco und auch des Beton- und Asphaltwerks FBB haben keine Umteilung in die neue Zentrumszone gewünscht. Dort wären sonst bis zu sechsstöckige Wohn- und Gewerbebauten zulässig, was eigentlich lukrativ wäre.

Übergangsphase als grosse Herausforderung

Der Steinacker ist ein Gewerbe- und Industriegebiet. «Wir Gewerbler sind hier am richtigen Ort angesiedelt», sagt Hofmann in Anspielung auf die neuen Wohnbauunternehmungen, die nun neu in dieses Gebiet vorstossen könnten.



Hansjörg Hofmanns Firmengrundstück (rechts vorne), Erich Weidmanns dunkelbrauner Bau in der Mitte und dahinter die hohe graue Firma mit der Taxizentrale von Felix Engelhard liegen an der Steinackerstrasse 11 bis 5.

Foto: Christian Wüthrich

Taxiunternehmer Engelhard sieht das Problem zuweilen in einer etwas schönfärberischen Vorstellung in den Köpfen der verantwortlichen Planungsfachleute. Das verdeutlicht er so: «Es wird nicht sofort der neue wunderbare Zukunftszustand eintreten hier, sondern 20 bis 30 Jahre lang eine parallele Entwicklung von Gewerbe- und Wohnaktivitäten geben.» Das sei die eigentliche Herausforderung.

Letztlich befürchten die Kritiker, dass sie womöglich am Ende den Kürzeren ziehen. Falls sie selber nicht mehr geschäften können vor Ort, keine Mieter mehr haben, aber auch keine Wohnungen mehr bauen dürften. Dann nämlich, wenn die Entwicklung jäh zum Erliegen kommen sollte, weil sich das Konzept vielleicht doch nicht als so attraktiv und zukunftsträchtig erweise, wie man den Leuten jetzt weismachen wolle.

Kritiker befürchten Verkehrskollaps

Nicht zuletzt drohe ein riesiger Verkehrskollaps. Das gebe die Stadt ja selber zu, ärgert sich das Trio. Was zutrifft, ist: Klorens Bauvorsteher Roger Isler (FDP) hatte an der Info im Schluefwegzentrum vor einem Jahr bezüglich Verkehr öffentlich zugegeben, dass das vorliegende Entwicklungskonzept das Stauproblem wohl auch in Zukunft nicht lösen könne.

Was die Kritiker besonders nervt: Trotz Glattalbahnverlängerung müssten parallel weiterhin Busse durchs Gebiet fahren, weil das Tram ja nicht gleich bis Bassersdorf weitergezogen wird. «Das ist ein verkehrs- und umweltmässiger Unsinn.» Zumal in Bassersdorf das letzte Wort für die Weiterführung der Glattalbahn noch lange nicht gesprochen sei, sagt Hofmann.

Auch wenn nur wenige Parkplätzen pro Wohneinheit bewilligt würden, generiere die schiere Menge zusätzlicher Menschen viel neuen Verkehr auf den umliegenden Strassen. «Hier müsste man aus Fairnessgründen alles viel genauer abklären», findet der Jurist. Er fordert eine tiefergreifende Verkehrsverträglichkeitsprüfung, die dann der Bevölkerung auch so vorzustellen sei, dass sie es nachvollziehen könne. Und zwar bevor man alles umzone und jetzt schon die Schleusen öffne.

Ein Reizthema ist der Verkehr auch für Taxiunternehmer Engelhard. Zumal er sich fragt, wieso unbedingt die Glattalbahn schon von Anfang an durchs Gebiet gebaut werden müsse. Damit könne man auch warten, bis sie dann ganz sicher bis nach Bassersdorf verlängert werden könne. Allenfalls drohe sonst ein halb fertiges Tramprojekt in der Industrie zu enden.

«Gratis»-Tramanschluss – ein Trugschluss

Weidmann wirft zudem die Kostenfrage in den Raum. Da werde oft behauptet, dass Kloten die Tramverlängerung quasi gratis bekomme. «Das stimmt nicht», sagt das einstige RPK-Mitglied von Opfikon.

Die ganzen Werkleitungen, die beim Bau tangiert würden, zahle die VBG als Urheberin der Bauarbeiten nämlich auch nur teilweise. Ausserdem müsse die Stadt danach für jede neue Haltestelle eine jährliche zusätzliche Abgabe an den Zürcher Verkehrsverbund zahlen.

Als Folge der Entwicklung brauche es auch ein neues Schulhaus und Kindergärten. «Es werden hohe Kosten generiert für Kloten», so Weidmann.

Die neue Veloverbindung zahlt indes der Kanton. Wenn er an den Betrag von 101 Millionen Franken allein für den Neubau dieses Radwegs durch Kloten denke, werde ihm fast schwindlig: «Wie kann es sein, dass der teurer ist als die neue Autobahn durch den Hardwald bei Bülach?» Tatsächlich ist dieses Teilstück ungefähr gleich lang und kostet gemäss Angaben der Baudirektion «nur» 94,5 Millionen.

Wer wünscht sich so was?

«Ist dieses Projekt für die Bevölkerung gedacht oder für die PolitikerInnen? Ich kenne niemanden aus meinem Umfeld, der sich so etwas wünscht», lautete ein Onlinekommentar unter dem Beitrag dieser Zeitung, nachdem die Stadt Kloten im Zentrum Schluefweg vor Jahresfrist über die angestrebte Stadtplanung informiert hatte.

Ähnlich sehen es die drei Unternehmer. Sie vermissen, dass sich die Stadt klarer fürs Gewerbe einsetzt. Dabei habe es stets geheissen, dass niemand verdrängt werden solle. «Was jetzt im Steinacker passiert, ist aber gewerbeschädigend», sagt Hofmann unmissverständlich. «Bülach hätte Freude, wenn es ein so leistungsfähiges Industriegebiet hätte.»

NEWSLETTER

ZU am Morgen Erhalten Sie die wichtigsten News aus der Region, kuratiert von unserer Redaktion. Von Montag bis Samstag in Ihrem Postfach.

Angemeldet

Christian Wüthrich ist Redaktor für das Ressort Zürcher Unterland. Er hat einen Kommunikationsabschluss der ZHAW und arbeitet seit 2002 im Journalismus. [Mehr Infos](#)