

6031 a

Beschluss des Kantonsrates über die Bewilligung eines Staatsbeitrags für den Bau der Verlängerung der Glattalbahn (Flughafen bis Kloten Industrie) sowie von Objektkrediten für eine Velohaupt- verbindung und Hochwasserschutzmassnahmen in Kloten

(vom)

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in die Anträge des Regierungsrates vom 25. Juni 2025 und der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 17. März 2026,

beschliesst:

Minderheitsantrag Paul von Euw, Ueli Bamert, Ueli Pfister, Urs Wegmann:

Die Vorlage wird an den Regierungsrat zurückgewiesen mit dem Auftrag, den Objektkredit für den Bau Velohauptverbindung (Dispositiv Ziff. II) anzupassen. Für den Kostenteiler des Viaduktes soll nicht der absolute Flächenbedarf, sondern die notwendige Tragkraft für die Bahnlinie beziehungsweise die Veloverbindung berücksichtigt werden. Die absoluten Kosten für die Velohauptverbindung sind zudem wesentlich zu reduzieren.

I. Für den Bau der Verlängerung der Glattalbahn (Flughafen bis Kloten Industrie) wird der VBG Verkehrsbetriebe Glattal AG ein Staatsbeitrag von höchstens Fr. 303 100 000 (einschliesslich nicht rückforderbare MWSt) zulasten der Investitionsrechnung der Leistungsgruppe Nr. 5920, Verkehrsfonds, zugesichert.

* Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt besteht aus folgenden Mitgliedern: Andreas Hasler, Illnau-Effretikon (Präsident); Ruth Ackermann, Zürich; Ueli Bamert, Zürich; Markus Bärtschiger, Schlieren; Sarah Fuchs, Meilen; David Galeuchet, Büllach; Felix Hoesch, Zürich; Rosmarie Joss, Dietikon; Jonas Pfister, Winterthur; Ueli Pfister, Egg; Daniel Rensch, Zürich; Sonja Rueff, Zürich; Daniel Sommer, Affoltern a. A.; Paul von Euw, Bauma; Urs Wegmann, Neftenbach; Sekretär: Daniel Bitterli.

II. Für den Bau der Velohauptverbindung wird ein Objektkredit von Fr. 100 600 000 (einschliesslich MWSt) zulasten der Investitionsrechnung der Leistungsgruppe Nr. 8400, Tiefbauamt, bewilligt.

Minderheitsantrag Paul von Euw, Ueli Bamert, Ueli Pfister, Urs Wegmann:

II. Für den Bau der Velohauptverbindung wird ein Objektkredit von Fr. 77 600 000 (einschliesslich MWSt) (Reduktion um Fr. 23 000 000) zulasten der Investitionsrechnung der Leistungsgruppe Nr. 8400, Tiefbauamt, bewilligt.

III. Für die Hochwasserschutzmassnahmen in Kloten wird ein Objektkredit von Fr. 139 700 000 (einschliesslich MWSt) zulasten der Investitionsrechnung der Leistungsgruppe Nr. 8500, Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft, bewilligt.

IV. Der Kostenteiler für das Gesamtprojekt wird auf der Grundlage des Gesamtbetrags (ohne nicht rückforderbare MWSt) auf 55,9% für das Stadtbahnprojekt zulasten des Verkehrsfonds, 18,6% für die Velohauptverbindung zulasten des Tiefbauamtes und 25,5% für den Hochwasserschutz zulasten des Amtes für Abfall, Wasser, Energie und Luft festgesetzt.

V. Der Staatsbeitrag und die Objektkredite gemäss Dispositiv I–III werden nach Massgabe des vom Bund publizierten Teuerungsindex (Bahnbauteuerungsindex) gemäss folgender Formel angepasst:

Bewilligter Kredit \times Zielindex \div Startindex (BTI II/2024: 150,1 Indexpunkte)

VI. Die Beschlüsse gemäss Dispositiv I–III unterstehen dem fakultativen Referendum.

VII. Veröffentlichung im Amtsblatt.

VIII. Mitteilung an den Regierungsrat.

Zürich, 17. März 2026

Im Namen der Kommission

Der Präsident:	Der Sekretär:
Andreas Hasler	Daniel Bitterli

Bericht

I. Ausgangslage

Bei der vorliegenden Kreditvorlage handelt es sich um ein Gesamtprojekt, das sich in drei Teilprojekte zum öffentlichen Verkehr, Veloverkehr und Hochwasserschutz im Gebiet der Stadt Kloten und des angrenzenden Flughafens untergliedert.

Das Glattal bildet ein grosses Agglomerationsgebiet und hat als Arbeitsplatzgebiet eine grosse Bedeutung. Seit 2008 ist die Anzahl der Arbeitsplätze um 30% gewachsen, doppelt so stark wie die Wohnbevölkerung. In der Stadt Kloten arbeiten aufgrund der Standortnähe zum Flughafen rund 40 000 Personen – bei einer Bevölkerung von rund 22 000 Personen. Die grosse Differenz zwischen Arbeitnehmenden und Einwohnenden erzeugt entsprechend viel Pendelverkehr. Um das Ungleichgewicht zwischen Wohnraum und Arbeitsplätzen in der Flughafenregion und der Stadt Kloten zu vermindern, ist im regionalen Richtplan Glattal die Weiterentwicklung des heutigen Industriegebiets Steinacker zu einem verdichteten, gemischt genutzten Wohn- und Arbeitsplatzgebiet vorgesehen. 2016 wurden erste Studien zur möglichen Gebietsüberbauung durchgeführt, die insbesondere die vom Kantonsrat am 18. März 2014 im kantonalen Richtplan festgesetzte Linienführung der Glattalbahn aufnahmen. Auch wenn die neue Klotener Bau- und Zonenordnung im November 2024 von der Bevölkerung knapp abgelehnt wurde, hat sich im Rahmen einer Gesamtbeurteilung gezeigt, dass die Verlängerung der Glattalbahn bis zur Stadtgrenze Klotens aus verkehrlicher Sicht einen grossen Nutzen hat.

Im Rahmen des Gesamtprojekts soll auch die Veloinfrastruktur ausgebaut werden. Dazu ist eine neue Velohauptverbindung, insbesondere für den Alltagsveloverkehr zwischen Bassersdorf und dem Flughafen, durch das Stadtzentrum von Kloten und das Gebiet Steinacker geplant. Die vorgesehene Velohauptverbindung soll zügig befahrbar sein und wird möglichst direkt geführt. Sie ist über die ganze Strecke mit einem separaten Gehweg kombiniert und weist dementsprechend eine Standardbreite von 5,50 m auf, wodurch der Fuss- und Veloverkehr getrennt geführt werden kann. Sie führt vom Flughafen her über das neue, gemeinsam mit der Glattalbahn genutzte Obstgartenviadukt ins Stadtzentrum von Kloten. Anschliessend verläuft sie eingebettet in den bestehenden Stadtraum durch das Zentrum von Kloten und quert den Stadtplatz. In einem kurzen Abschnitt nutzt sie eine bestehende, im Rahmen des Projekts baulich angepasste Quartierstrasse. Ausgangs des Stadtzentrums wird sie im weiteren Verlauf entlang des Altbachs bis zur Grenze der Gemeinde Bassersdorf wieder als unabhängige Velohauptverbindung geführt.

Der Bau der geplanten Velohauptverbindung trägt zur Vervollständigung des kantonalen Velonetzes bei und wertet die bereits bestehende nationale SchweizMobil-Freizeitroute deutlich auf.

Im Rahmen des dritten Teilprojekts soll der Hochwasserschutz entlang des Altbachs verbessert werden. Der Altbach weist im Gebiet der Stadt Kloten und des Flughafens Zürich ein sehr grosses Hochwasserrisiko auf. Gesamthaft betrachtet handelt es sich dabei um eines der grössten Hochwasserrisiken im Kanton Zürich. Im betroffenen Gebiet liegen bedeutende Infrastrukturen auf engem Raum und viele sensible Anlagen in Untergeschossen. Im Falle eines Hochwassers wären sie alle besonders stark betroffen. Die volkswirtschaftlichen Schäden bei einem Betriebsausfall des Flughafens Zürich – einem nationalen und internationalen Verkehrsknoten – wären immens. Der geplante Hochwasserstollen wird aufgrund dieses grossen Schadenpotenzials auf ein Hochwasserereignis dimensioniert, das durchschnittlich alle 300 Jahre zu erwarten ist (HQ_{300}). Der heutige Bachlauf des Altbachs weist auf dem Stadtgebiet von Kloten überdies auf der gesamten Länge grosse ökologische Defizite auf, die im Rahmen des vorgesehenen Bauvorhabens durch eine ökologische Aufwertung stark vermindert werden sollen.

2. Grundzüge der Vorlage

In Absprache mit den zuständigen Bewilligungsbehörden des Bundes soll das Gesamtprojekt in einem einzigen Plangenehmigungsverfahren nach dem Eisenbahngesetz bewilligt werden. Die Projektierungsarbeiten werden durch die Verkehrsbetriebe Glattal AG (VBG) geführt, die auch mit der Bauausführung des Gesamtprojekts (Glattalbahnverlängerung, Velohauptverbindung, Hochwasserschutzmassnahmen) beauftragt werden soll. Das Gesamtprojekt bedingt Bruttoinvestitionen von 543,4 Mio. Franken. Dieser Betrag umfasst alle bisher vom Regierungsrat beschlossenen Planungsmittel im Gesamtumfang von 39,5 Mio. Franken. Von den Gesamtkosten entfallen 303,1 Mio. Franken auf die Verlängerung der Glattalbahn, 100,6 Mio. Franken auf die Velohauptverbindung und 139,7 Mio. Franken auf den Hochwasserschutz. Die tatsächliche finanzielle Gesamtbelastung des Kantons Zürich wird aber deutlich geringer ausfallen: Im Rahmen der Agglomerationsprogramme der 4. Generation hat der Bund zugesichert, die Glattalbahnverlängerung und die Velohauptverbindung mit einem Beitragssatz von bis zu 40% zu unterstützen. Der Hochwasserschutz erhält ebenfalls Bundessubventionen im Umfang von 35–45% der anrechenbaren Kosten. Im Weiteren werden substanzielle Mehrwertbeiträge von der Stadt Kloten, dem Flughafen und Dritten erwartet. Insgesamt werden sich die Kosten für den Kanton voraussichtlich auf rund 290 Mio. Franken vermindern.

3. Zusammenfassung der Beratung in der Kommission

In der Kommission stiess die Vorlage grundsätzlich auf Zuspruch. Begleitet vom ZVV, vom Tiefbauamt (TBA) und vom Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL) orientierte die Volkswirtschaftsdirektion die Kommission an mehreren Sitzungen über die verschiedenen einzelnen Teilprojekte und die projektspezifischen Herausforderungen, die insbesondere auf die engen räumlichen Verhältnisse zurückzuführen sind. Ende November 2025 nahm die Kommission einen Augenschein vor Ort vor und konnte sich selber ein Bild der Platzverhältnisse machen. Auch wurden die technischen Herausforderungen augenfällig, welche der Bau des 400 m langen Obstgartenviadukts über die Autobahn mit sich bringt. Dieses Kernelement des Projekts stellt eine attraktive direkte Verbindung zwischen Flughafen und dem Stadtzentrum von Kloten für die Glattalbahn und den Langsamverkehr her. Weiter hörte sich die Kommission die Stadt Kloten und die Flughafen Zürich AG an, die hinter dem Projekt stehen, sowie die IG Altbach aus Kloten, welche die Linienführung entlang des Altbachs und die fehlende Anbindung des Bahnhofs Kloten an die Glattalbahn bemängelt.

Umstritten waren die Kosten für die Velohauptverbindung. Dazu stellte eine Minderheit¹ einen Rückweisungs- und einen Änderungsantrag. Der Rückweisungsantrag zielt auf den Kostenteiler für das Obstgartenviadukt und die Kosten für die Velohauptverbindung. Der Änderungsantrag möchte allein die Kosten für die Velohauptverbindung um 23 Mio. Franken kürzen.

4. Erläuterungen zu den Kommissionsanträgen

Die Mehrheit der Kommission folgt dem Antrag des Regierungsrates und möchte die Kredite für die einzelnen Teilprojekte (Dispositiv Ziff. I–III), also die finanziellen Mittel für die Verlängerung der Glattalbahn, für die Velohauptverbindung sowie für den Hochwasserschutz des Flughafenperimeters bewilligen.

Rückweisungsantrag

Eine Kommissionsminderheit² beantragt die Vorlage 6031 an den Regierungsrat zurückzuweisen mit dem Auftrag, den Kostenteiler für den Bau des Viaduktes anzupassen. Gemäss Vorlage richtet sich der Kostenteiler nach der beanspruchten Fläche der beiden Verkehrsträger auf dem Viadukt. Das führt zu einer Kostenaufteilung Bahn 55% und Veloroute 45%. Die Minderheit möchte hingegen, dass der Kostenteiler

¹ Paul von Euw, Urs Bamert, Ueli Pfister, Urs Wegmann

² Paul von Euw, Urs Bamert, Ueli Pfister, Urs Wegmann

anstelle des Flächenbedarfs die stark unterschiedlichen Gewichte von Stadtbahn und Velo bzw. die Tragkraft für die Bahnlinie und der Velo-Verbindung berücksichtigt. Zudem seien die Kosten der Velohauptverbindung exkl. der Viaduktosten wesentlich zu reduzieren. Die Kosten einer durchschnittlichen Veloverbindung im Kanton Zürich beliefen sich auf 7500–8500 Franken pro Meter. Im vorliegenden Projekt beliefen sich die Kosten der Velohauptverbindung exkl. Anteil am Viadukt aber auf 68 Mio. Franken bzw. auf rund 23 500 Franken pro Meter.

Die Kommissionsmehrheit will am vorgeschlagenen Kostenteiler festhalten. Dieser entspreche einer langjährigen bewährten Praxis, die der Regierungsrat erst kürzlich mit einem Beschluss bestätigt habe. Eine Verschiebung der Projektkosten von der Velohauptverbindung zur Glattalbahnerweiterung widerspreche diesen Kostenteilergrundsätzen, und es wäre zu befürchten, dass künftig weitere willkürliche Kostenteiler gefordert würden. Zudem würde diese grundlegende Projektänderung mindestens ein Jahr dauern, und das nachfolgende Bewilligungsverfahren würde mindestens drei weitere Jahre in Anspruch nehmen. Ein Baustart vor März 2029 wäre dementsprechend ausgeschlossen, womit die bereits zugesicherten Agglomerationsbeiträge des Bundes verfallen würden. Schliesslich würde damit auch der dringend notwendige Hochwasserschutz, insbesondere auch für den Flughafen, verzögert.

Änderungsantrag zu Ziff. II

Falls der Rückweisungsantrag keine Mehrheit findet, möchte eine Kommissionsminderheit³ zumindest die Kosten für die Velohauptverbindung von 100,6 Mio. Franken auf 77,6 Mio. Franken reduzieren. Die Reduktion bezieht sich auf die ebenerdige Strecke (ohne Viadukt), deren Kosten von 68 Mio. auf 45 Mio. Franken reduziert werden sollen. Zusammen mit dem Kostenanteil am Viadukt für die Velohauptverbindung von 32,6 Mio. Franken ergäben sich so Gesamtkosten für die Velohauptverbindung von 77,6 Mio. Franken.

Die Kommissionsmehrheit lehnt die Reduktion des Objektkredits für das Teilprojekt Velohauptverbindung ab. Auch der Kostenanteil für die gesamte Velohauptverbindung komme durch einen rechnerischen Kostenteiler zustande. Entsprechend würde eine solche Reduktion nicht nur die Umsetzung des Teilprojekts, sondern auch das Gesamtprojekt verzögern und gefährden. Auch die bereits zugesicherten Agglomerationsbeiträge des Bundes würden stark infrage gestellt.

³ Paul von Euw, Urs Bamert, Ueli Pfister, Urs Wegmann

5. Finanzielle Auswirkungen

Insgesamt werden die Kosten für den Kanton voraussichtlich rund 290 Mio. Franken betragen. Bei Annahme des Rückweisungsantrags oder des Änderungsantrags wären die Agglomerationsbeiträge des Bundes infrage gestellt, was zu erheblichen Mehrkosten führen könnte.

6. Chronologischer Ablauf

Die Kommission behandelte die Vorlage an insgesamt sieben Sitzungen:

- 2. September 2025: Präsentation der Vorlage
- 30. September 2025: Beratung
- 28. Oktober 2025: Beratung
- 25. November 2025: Anhörungen und Augenschein vor Ort
- 27. Januar 2026: Beratung
- 3. März 2026: Beratung
- 17. März 2026: Schlussabstimmung

7. Antrag der Kommission

Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt beantragt dem Kantonsrat mit je 11 zu 4 Stimmen, auf die Vorlage einzutreten und den Rückweisungsantrag abzulehnen. Sie beantragt dem Kantonsrat zudem mit 11 zu 4 Stimmen, der Vorlage 6031 unverändert zuzustimmen und den Minderheitsantrag zu Dispositiv II betreffend die Velohauptverbindung abzulehnen.