

Erste Etappe der Glatttalbahn wird ab Herbst gebaut

Das Bundesamt für Verkehr hat den Bau der Glatttalbahn bewilligt. Die erste Etappe vom Hallenstadion zum Auzelg soll Ende 2006 eröffnet werden.

Von **Erwin Haas**

Grünes Licht aus Bern für die Stadtbahn. Sie soll Zürich-Nord besser erschliessen, den Verkehrskollaps in der städtischen Agglomeration verhindern und die Entwicklung des grössten Schweizer Wachstumsgebiets fördern. Noch sind allerdings 25 Einsprachen offen, wie Andreas Flury, Direktor der Verkehrsbetriebe Glattal, sagt: 17 von städtischen Werken, die Leitungen verlegen müssen und dafür entschädigt werden wollen, und 8 von privaten Hausbesitzern. Auf die Einsprachen der Werkeigentümer ist das Bundesamt für Verkehr gar nicht eingetreten, weil der Kostenstreit nicht Teil des Plangenehmigungsverfahrens sei.

Die Grundeigentümer, mit denen die Verkehrsbetriebe Glattal (VBG) keine Einigung erzielen, können ihre Einwände bis Ende Februar an die Rekurskommission des Departements Leuenberger weiterziehen – und allenfalls bis vors Bundesgericht. Doch die VBG sind zuversichtlich, dass die erste Etappe der Glatttalbahn ab Herbst 2004 gebaut und Ende 2006 in Betrieb genommen werden kann. Den Rest der 138 Einsprachen, die nach der öffentlichen Auflage letzten Juni eingegangen waren, haben die VBG mit privatrechtlichen Zugeständnissen erledigt.

Mit der «Plangenehmigung» für die Stadtbahn – der am Dienstag vom Bundesamt für Verkehr (BAV) erteilten Baubewilligung gemäss Eisenbahnrecht – steht die Planung nach zwölf Jahren vor dem Abschluss. Für das BAV sind die technischen und rechtlichen Bestimmungen im Wesentlichen erfüllt. Der ganze Genehmigungsprozess habe seit März 2002 dank guter Kooperation nur wenige Projektänderungen ausgelöst, teilten die VBG gestern Donnerstag mit. Rund 1000 Auflagen, die meisten technischer Art, gabs trotzdem. Sie resultierten aus den Anliegen der massgeblichen Stellen beim Bund, dem Kanton und den Standortgemeinden. Die VBG müssen zum Beispiel laut Flury nochmals über die Bücher, was die Sicherheit der schotterfreien, festen Fahrbahn auf dem Viadukt zwischen dem Bahnhof

Wallisellen und dem Glattzentrum betrifft. Und sie müssen noch vor Baubeginn prüfen, mit welcher Art von Abschränkungen sich die Staubimmissionen während der Bauzeit in Grenzen halten lassen.

Bahn im 7½-Minuten-Takt

Die Baubewilligung umfasst die gesamte 12,7 Kilometer lange zweispurige Neubaustrecke zwischen Zürich-Oerlikon, den Frachtgebäuden am Flughafen und dem Bahnhof Stettbach. Die VBG, die das Projekt im Auftrag des Kantons und auf Bestellung des Zürcher Verkehrsverbunds aufgleisten, erstellen insgesamt 22 neue Haltestellen im durchschnittlichen Abstand von 600 Metern. Die Stadtbahn, die sich zwischen den Grobverteiler S-Bahn und den Feinverteiler Busnetz einfügt und mit ihrer Meterspur ans städtische Tramnetz anknüpft, verkehrt im 7½-Minuten-Takt und kann 3000 bis 5000 Personen pro Stunde und Richtung befördern. Dort, wo sich zwei Linien überlagern, fährt alle drei bis vier Minuten ein Zug.

Vor einem Jahr hatte das Zürcher Stimmvolk für die Glatttalbahn 650 Millionen Franken bewilligt. Sobald die Baubewilligung rechtskräftig ist, nehmen die VBG die erste Etappe von der Messe Oerlikon zur Auzelg in Angriff. Die Aufträge werden im Mai öffentlich ausgeschrieben. Parallel zum Bahnbau wird die Aubruggstrasse verlängert, der Katzenbach entlang der Stadtgrenze zwischen Zürich und Opfikon wird revitalisiert. Schon ab dem Sommer sollen zur Vorbereitung der Bahnstrecke Stettbach–Auzelg die Strassenknoten Zürcher-, Ring- und Überlandstrasse in Dübendorf umgebaut werden.

Glatttalbahn

