

Zehn Jahre hat man jetzt herumprojektiert, nun aber solls vorwärts gehen, wie Volkswirtschaftsdirektor Ruedi Jeker zusammen mit VBG-Direktor Flury sowie Kantonsingenieur Georg Gleitsch versicherte. Das mittlere Glatttal boomt, man rechnet mit Zehntausenden neuer Arbeitsplätze und entsprechend vielen neuen Wohnungen. «Zurzeit befindet sich hier die dynamischste Region des ganzen Kantons», erwähnte Jeker. Das Gebiet sei dabei nicht nur Vorland der Stadt Zürich, sondern es gebe wichtige Beziehungen auch zu den andern Regionen.

Ausbau auch des Strassennetzes

Zur Erschliessung braucht es ein neues Schienenverkehrsmittel. Der Kantonsrat hat vor sieben Jahren im Richtplan das benötigte Trasse bereits festgesetzt. Jetzt weiss man, was das

Ganze kosten soll: Gut 650 Millionen Franken. 537 Millionen Franken braucht man für die eigentliche Stadtbahn mit dem einen Ast zum Flughafen und dem zweiten Ast via Wallisellen und Dübendorf zum Bahnhof Stettbach. Für 18 Millionen Franken will man das Tramnetz beim Bahnhof Oerlikon mit dem neuen Streckennetz verknüpfen, und 97 Millionen Franken will man für Strassenbauten aufwenden. Wie Jeker betonte, will man nämlich nicht allein den öffentlichen Verkehr ausbauen, sondern mit einem Ausbau des Strassennetzes dafür sorgen, dass – im Sinne einer Gesamtverkehrskonzeption – auch der motorisierte Individualverkehr fliesst. In diesen Beträgen nicht inbegriffen sind Leistungen von 80 Millionen Franken, welche die beteiligten Gemeinden, also Zürich, Wallisellen, Dübendorf, Opfikon-Glatt-

brugg, Rümlang und Kloten aufzubringen haben. Die Betriebskosten von gut 18 Millionen Franken im Jahr können zu rund zwei Drittel durch zusätzliche Einnahmen gedeckt werden, den Rest haben Kanton und Gemeinden zu tragen.

In Etappen

Die beiden Äste werden nicht gleichzeitig erstellt. Nach den Worten Jekers ist eine Etappierung vorgesehen, nicht zuletzt zur Schonung des Staatsbudgets. Zuerst will man nur eine Tramverlängerung realisieren, und zwar von der heutigen Endhaltestelle Messe/Hallenstadion der Linie 11 bis zum Hotel Ambassador, das auf Glattbrugg Boden liegt, und von dort gehts auf Zürcher Gebiet via Fernsehstudio ins Gebiet Auzelg/Schwamendingen. Diese Strecke soll im Jahr 2006 befahren werden

können. Zwei Jahre später will man die Strecke bis Flughafen Fracht in Betrieb nehmen; man denkt daran, sie nicht nur bis Oerlikon zu führen, sondern bis zum Hauptbahnhof. Bis 2010 dauert es, bis auch Wallisellen und Dübendorf ihre Stadtbahn erhalten. Die Idee, die Linie ab dem Flughafen weiter nach Westen zu führen, gehört noch zu den Gedankenspielerien und ist nicht zur Projektreife gediehen.

13 Kilometer Neubau-Strecken

Für die beiden Äste nach Kloten und Dübendorf hingegen will man noch dieses Frühjahr das Plangenehmigungsverfahren gemäss Eisenbahngesetz einleiten. Dieses dauert möglicherweise ein Jahr. 13 Kilometer lang sind die beiden Strecken. Es ist vorgesehen, die drei Linien im 15-Minuten-Takt oder gar doppelt so häufig verkehren zu lassen. Geplant sind 20 Haltestellen, welche so ausgerüstet werden sollen, dass Rollstuhlfahrer ebenerdig in die mit Tiefeinstieg ausgerüsteten Wagen gelangen können. Beim Zentrum Glatt liegen die Haltestellen auf einem Viadukt.

Zum grossen Teil werden die neuen Linien auf heute noch dem Individualverkehr zugeordneten Fahrbahnen geführt. Für die Automobilisten werden entsprechend neue Strassen erstellt. Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, die nötigen 97 Millionen Franken in den Jahren 2003 bis 2007 jeweils zusätzlich aus allgemeinen Mitteln in den Strassenfonds einzulegen. Das Gesamtpaket sei vernünftig, meinte Volkswirtschaftsdirektor Jeker abschliessend, und so rechne er im Kantonsrat nicht mit Fundamentalopposition.

Die Rechnung nicht mit der SVP gemacht

Reaktionen Grüne kritisieren Strassenbaukredit

Regierungsrat Ruedi Jeker rechnet damit, dass die Vorlage für die Glattalbahn relativ schlank über die Bühne geht, weil Geld für Schiene und Strasse eingesetzt wird. Aber er könnte die Rechnung ohne die SVP gemacht haben. Kantonsrat Lorenz Habicher, welcher der Präsentation beigewohnt hatte, meinte jedenfalls am Ende, seiner Meinung nach eile das Projekt nicht derart, der Boom im Flughafengebiet sei ja jetzt so stark gebremst, dass man nicht gleich dreinschiessen müsse. Noch

deutlicher äusserte sich Parteisekretär Claudio Zanetti: Die SVP habe öffentlich erklärt, sie werde Projekten des öffentlichen Verkehrs erst wieder zustimmen, wenn der Strassenfonds entschuldet sei und 25 Millionen Franken für dringliche Strassenbauten lockergemacht worden seien, was total 80 Millionen Franken in Anspruch nehme. «Dann kann man mit uns wieder reden», machte er klar.

Auch bei den Grünen stösst die Regierung nicht auf ungeteilte Zu-

stimmung. «Den Kredit von 97 Millionen Franken für die Massnahmen auf dem Strassennetz lehnen wir ganz klar ab. Es kann doch nicht angehen, dass man vorgibt, den öffentlichen Verkehr zu fördern, und im gleichen Zug Verlängerungen, Anpassungen und Ausbauten von Strassen forciert», heisst es in ihrem Communiqué. Mit dem Kompromiss einverstanden sind dafür SP und auch FDP, wie TCS-Geschäftsführer Reto Cavegn in einer vorläufigen Stellungnahme erklärte. (abr.)