

Die Stadtbahn ist gut auf Kurs

TA 29.3.01

Der Bundesrat hat der geplanten Glattalbahn die Konzession erteilt. Nun werden die Landkäufe vorbereitet.

Von **Daniel Bach**

Das mittlere Glatttal boomt. Im Norden Zürichs arbeiten heute bereits 130 000 Personen; bis 2010 sollen weitere 45 000 hinzukommen. Die meisten sind Pendler, und so nehmen auch die Verkehrsprobleme stetig zu. Die Strassen sind morgens und abends so verstopft, dass die Busse des öffentlichen Verkehrs regelmässig im Stau stecken bleiben.

Ab 2005 soll die Stadtbahn Glatttal Abhilfe schaffen und die Strecke zwischen Bahnhof Oerlikon und Flughafen mit dem Seitenzweig ins Auzelg im Zehnminutentakt bedienen. 2008 kommt der zweite Ast zwischen dem Opfiker Ambassador-Haus und dem Bahnhof Stettbach hinzu. Die Stadtbahn erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 70 Stundenkilometern und fährt fast überall auf einem eigenen Trasse. Weil sie, wie die VBZ-Trams, eine Einmeterspur benutzt, könnte sie auf dem Stadtzürcher Gleisnetz bis zum Hauptbahnhof rollen.

Spatenstich im Frühling 2003

Die gestern erteilte Infrastruktur-Konzession des Bundesrates gibt den Verkehrsbetrieben Glatttal (VBG) das Recht, die 12,7 Kilometer lange Neubaustrecke samt 20 Haltestellen zu bauen und zu betreiben. Seit zwei Monaten sind 13 Pla-

Stadtbahn Glatttal



nungs- und Ingenieurgemeinschaften daran, die Detailpläne auszuarbeiten. Das fertige Bauprojekt soll bis November vorliegen. Die Zeit ist knapp: Das Bundesamt für Verkehr will die vollständigen Pläne und das Sicherheitskonzept bis Anfang 2002 begutachten.

Die VBG rechnen mit Gesamtkosten von 550 Millionen Franken, die zu Lasten des kantonalen Verkehrsfonds gehen. Der entsprechende Kredit kommt voraussichtlich Anfang 2002 vor den Kantonsrat und untersteht dem fakultativen Referendum. Läuft alles nach Plan, so beginnen

die Bauarbeiten im Frühling 2003. Für die VBG geht es nun darum, das vorgesehene Trasse zu sichern. «Wir werden die Linienführung in den nächsten Wochen zentimetergenau festlegen», sagt der stellvertretende Gesamtprojektleiter Daniel Bärtsch, «um die Verhandlungen für die nötigen Landkäufe an die Hand nehmen zu können.»

Enteignungen verhindern

Bärtsch rechnet damit, dass die VBG mit etwa 100 privaten Grundbesitzern über die Abtretung von Parzellen werden verhandeln müssen; mit einem guten Teil von ihnen haben die VBG bereits Kontakt aufgenommen. Bärtsch hofft, dass man sich überall wird einigen können, um langwierige Enteignungsverfahren und Rekurse gegen die Linienführung zu vermeiden. Von den beteiligten Gemeinden ist kein Widerstand zu erwarten; sie haben sich an der Ausarbeitung der Linienführung beteiligt, und in der Vernehmlassung haben sie sich positiv zum Projekt geäußert.

Verlängerung wird vorbereitet

Die nördliche Ast der Stadtbahn endet beim General Aviation Center des Flughafens. Eine Verlängerung ins Klotener Industriequartier ist laut Bärtsch im kantonalen Verkehrsrichtplan bereits vorgesehen. Und auch die Weiterführung als Hardwald-Ringbahn nach Bassersdorf, Dietlikon, Wangen-Brüttisellen und Wallisellen wird schon bald zum Thema, weil die betreffenden Gemeinden die Planung vorantreiben. Sie werden dem Kanton in absehbarer Zeit beantragen, die vorgesehene Linienführung in den Verkehrsrichtplan aufzunehmen.