

Die grosse Bahneuphorie ist im Glatttal noch nicht ausgebrochen

Die Glatttaler Gemeinden haben der GlattalBahn weniger deutlich zugestimmt als der Rest des Kantons. Die Gründe: Pendlerfrust und Zukunftsangst.

Von **Daniel Bach**

Genau zwei Drittel aller Zürcherinnen und Zürcher, die am Sonntag zur Urne gingen, sagten Ja zum Bau des 12,7 Kilometer langen Schienennetzes zwischen der Stadt Zürich und dem Flughafen. Während die Zustimmung zum 652-Millionen-Franken-Kredit in weit entfernten Gemeinden wie Hausen am Albis und Rüschlikon über 70 Prozent betrug, zeigten sich die zukünftigen GlattalBahn-Gemeinden eher skeptisch. Der Ja-Stimmen-Anteil lag in Dübendorf, Kloten, Opfikon und in Rümlang zwischen 55 und 65 Prozent. Auch die beiden Zürcher Stadtkreise 11 und 12 waren mit 64,8 Prozent und 61,9 Prozent zurückhaltend. Einzig in Wallisellen war bei 68,7 Prozent so etwas wie «GlattalBahn-Euphorie» zu spüren (Grafik).

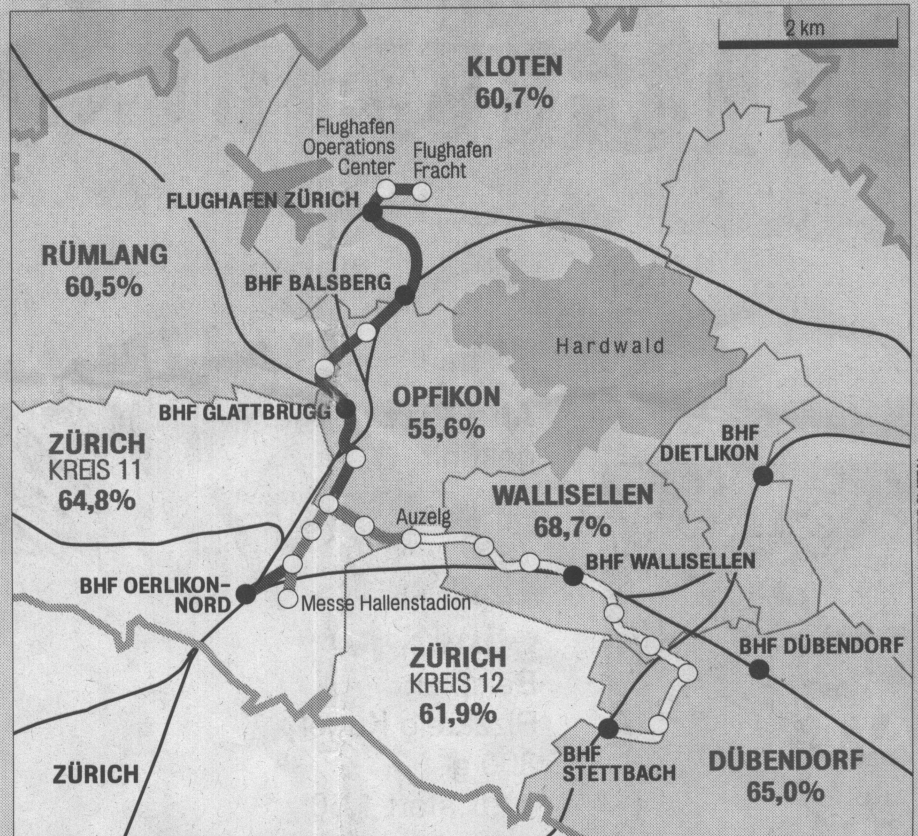
Angst vor einem Moloch Opfikon

Die Gründe für das eher mässige Abschneiden sind vielfältig und von Gemeinde zu Gemeinde verschieden. Im fluglärmgeplagten und von Autobahnen zerschnittenen Opfikon haben die Leute laut dem früheren Gemeindepräsidenten Jürg Leuenberger «Angst, dass sie von der Entwicklung des Gebietes überrollt werden». Die Bahn erschliesse neue Entwicklungsgebiete, in denen künftig Tausende von Leuten arbeiten und leben werden. «Viele denken, dass damit auch der Verkehr auf den Opfiker Strassen und damit der Lärm und Gestank weiter zunehmen werden.» Sie hätten das Gefühl, dass ihnen das Projekt nur Nachteile bringe.

Heinz Jauch, Stadtpräsident von Dübendorf, ortet die Gegner vor allem unter den Pendlern. «Sie stehen jeden Tag mit ihrem Auto im Stau und befürchten, dass die GlattalBahn den Verkehr noch stärker behindern wird.» Den Befürwortern der Vorlage sei es nicht gelungen, diese Bedenken zu zerstreuen. «Dabei sind eine Reihe von Massnahmen geplant, die den

Skeptische Gemeinden im Glatttal

Die Ja-Stimmen-Anteile lagen mit einer Ausnahme unter dem kantonalen Durchschnitt vom 66,6 Prozent



Drei Realisierungsetappen für die geplante GlattalBahn

- bis 2006 Messe Hallenstadion–Auzeig
- bis 2008 Bahnhof Oerlikon-Nord–Leutschenbach Ambassador bis Flughafen Fracht
- bis 2010 Auzeig–Bahnhof Stettbach
- Bestehende Bahnlinien

Verkehr flüssiger machen.» So werde zum Beispiel das Hochbord mit seinen vielen Arbeitsplätzen künftig nicht mehr von der überlasteten Ueberlandstrasse her, sondern über eine eigene Zufahrt erschlossen. «Zudem hat sich die Dübendorfer SVP gegen das Projekt ausgesprochen, und das hat gewirkt.»

Klotens Stadtpräsident Bruno Heinzelmann sieht ganz andere Gründe. «Weil die Bahn schon im Flughafen und nicht erst im Stadtzentrum endet, waren viele mit der Linienführung nicht einverstanden.» Viele seien der Meinung, dass man noch ein paar Hundert Meter hätte anhängen müssen,

damit auch das Klotener Gewerbe etwas von der Bahn habe. Zumal dies in der ersten Projektphase vorgesehen gewesen sei.

In der «Ausnahmegemeinde» Wallisellen haben sich die Behörden laut Gemeindepräsident Otto Halter von Anfang an intensiv für die GlattalBahn eingesetzt. Man habe viele Veranstaltungen organisiert und mit der Bevölkerung über die Vor- und Nachteile des Projekts und die Linienführung diskutiert. «Vor allem das Engagement des SVP-Kantonsrates Bruno Grossmann und des SVP-Bauvorstandes Bernhard Krismer haben sich bei der Abstimmung positiv ausgewirkt.»