



Die Glattalbahn bildet das Rückgrat in einer dynamisch wachsenden Region, es entstanden dichtgenutzte Wohn-, Arbeitsplatz- und Dienstleistungszentren.

© Foto: Jürg D. Lüthard

## Treibende Kraft für wirtschaftliches Wachstum

### Glattalbahn löste Bauvolumen von über 7 Milliarden Euro aus

Jürg D. Lüthard

**Die Feinerschließung des Glatttals mittels neuer Tramlinien beschleunigte die dynamische Entwicklung und leistete damit einen wesentlichen Beitrag zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsraums Zürich. Ein ähnliches Projekt soll nun im Limmattal für einen Wachstumsschub sorgen.**

Als in der Mitte des neunzehnten Jahrhunderts die ersten Bahnstrecken entstanden, baute man deren Bahnhöfe an die Ortsränder. Bedingt durch die wesentlich verbesserte Verkehrserschließungen veränderten sich bald darauf die Ortsbilder, indem von nun an vor allem die Gebiete um die Bahnhöfe bebaut wurden. Mit dem Aufkommen des Autos und der dezentralisierten Siedlungsstruktur verloren Regionalbahnen zunehmend an Bedeutung. Heute leiden ganze Landstriche an massiven Verkehrsproblemen. Daraus resultierend, gewinnen dem Nahverkehr dienende Bahnlinien zur Verkehrsanbindung des ländlichen Raumes wieder an Bedeutung.

Viele der boomenden Dörfer in den Agglomerationen sahen sich selbst zu lange als ländliche Dörfer und wollten nicht wahrhaben, dass sie längst zu Schlafstädten mit ausgedehnten Gewerbe- und Logistikgebieten sowie Einkaufszentren mutiert waren. Man ging die Verkehrsprobleme ging kaum an und versuchte, mit mehr Straßen und größeren Parkplätzen diese zu lösen. Später nahm man zur Linderung des Autoverkehrs notgedrungen Buslinien in Betrieb, deren kaum nachvollziehbare Linienführungen und Fahrpläne sich mehr nach den Fahrzeugumlaufplänen und Personaldienstplänen richteten als nach den

Kundenbedürfnissen. Auch wenn sich in den letzten Jahren vieles wesentlich verbessert hat, bekam der Bus nie das Image eines hochwertigen Nahverkehrsmittels.

#### Kompatibles Tramsystem

Beispielhaft erkannten im schweizerischen Glatttal die Gemeinden, mit damals zusammen 103.000 Einwohnern, zwischen der Stadt Zürich und dem nördlich gelegenen Flughafen Zürich-Kloten, dass sie je alleine die Verkehrsprobleme nicht lösen können, und gründeten 1990 die Interessengemeinschaft „glow. das Glattal“ mit dem Ziel, die Verkehrsprobleme gemeinsam anzugehen. Schnell war klar, dass ein modifiziertes Bussystem nicht genügt. Wie fast überall üblich, plante man zuerst, mit einer „innovativen“ Hängebahn die Verkehrsprobleme zu lösen, wobei dabei der eigentlich wichtigste Punkt, den Autoverkehr nicht zu stören, kaum erwähnt wurde. 1996 fiel durch die kantonalen Instanzen der wichtigste Entscheid für eine mit dem meterspurigen Zürcher Tramnetz kompatible Bahn. Am Rande sei erwähnt, dass mit diversen Wirrungen 1998 dann doch nochmals eine „moderne“ Monorailbahn ins Spiel kam, bis dann 2001 das System Straßenbahn definitiv feststand. Mit der Vertragsunterzeichnung 2003 zur ersten Bauetappe war dann der Weg für ein Stadtbahnssystem frei.

Seit Dezember 2010 sind nun die gesamten Glattalbahnstrecken (12,7 km) auf drei Streckenästen in Betrieb. Dabei zeigt sich beispielhaft der Vorteil der Kompatibilität mit dem Zürcher Tram,

indem zum Beispiel die Tramlinie 10 ab Zürich Hauptbahnhof über den Quartierbahnhof Zürich-Oerlikon (110.000 Pers./Tag) auf der eigentlichen Glattalbahnhof nun bis zum Flughafen fährt.

### Bauboom im Glattal

Das eigentlich Interessanteste ist jedoch, dass seit 2003 im Einzugsbereich der Haltestellen ein Bauvolumen von über 9 Milliarden Franken (7,5 Milliarden Euro) realisiert wurde! Mehrere Konzerne haben ihre neuen Firmensitze bewusst in den Einzugsbereich der neuen Haltestellen verlegt. Zudem entstanden große Hotels und Verwaltungsgebäude sowie hunderte von Wohnungen. Jahrelang entstanden in den Haltestelleneinzugsgebieten jährlich etwa 2.000 neue Arbeitsplätze. Der Bauboom ist noch nicht zu Ende, hat sich aber inzwischen etwas abgeflacht.

In der Hoffnung, den Boom auszudehnen, fordern nun mehrere umliegende Gemeinden den Anschluss durch die Glattalbahnhof. Denn es zeigte sich klar, dass im Einzugsbereich der Glattalbahnhof deutlich mehr gebaut wurde bzw. wird als abseits der Strecke.

Gerechterweise muss noch erwähnt werden, dass private Investoren als Erste bereits 1971 schienengebundene Verkehrsmittel in der Region planten. Die Investoren kauften nicht nur mit langfristigem Anlagehorizont attraktive Grundstücke, sondern erkannten bereits die Wichtigkeit einer guten Erschließung mit dem Öffentlichen Verkehr. Sie begriffen aber auch, dass einzelne „innovative“ Insellösungen nicht die Lösung sein können und ganzheitliche Systeme ihre Möglichkeiten überstiegen.

### Vorbild für weitere Regionen

Auch wenn das Glattal generell zu den boomenden Regionen der Schweiz gehört, so hat man die Entwicklung und die Gründe dazu auch andernorts erkannt. Das westlich von Zürich gelegene Limmattal weist das größte Entwicklungspotenzial im Großraum Zürich auf. Bis 2020 entsteht nebst der S-Bahn die 13,4 km lange Limmattalbahnhof als schneller Feinverteiler von Killwangen-Spreitenbach nach Zürich-Altstetten, wo eine Verknüpfung mit dem Zürcher Tramnetz gegeben sein wird. Die Limmattalbahnhof ist ein bedeutender Teil der politischen Stoßrichtung, das Limmattal in eine starke, einheitliche Stadtland-

schaft mit hoher Lebensqualität zu verwandeln. Und es wird Auslöser für umfangreiche Investitionen im Limmattal sein. In den nächsten 20 Jahren werden stark steigende Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzahlen erwartet.

Was sind die Erfolgsfaktoren der Bahnen? Dichte Taktfahrpläne, lange Betriebszeiten und benutzerfreundliche Haltestellen sowie komfortable Fahrzeuge sind ein absolutes Muss. Unabdingbar ist die optimale Vernetzung einer Bahn mit anderen Bahn- und Autobuslinien: schlanke Anschlüsse, kurze und bequeme Verbindungswege zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln, kundenfreundlicher Fahrscheinbezug, einheitliches und leicht nachvollziehbares Tarifsystem. Da, wo all dies realisiert wurde, besteht eine markant bessere Nutzung des Öffentlichen Verkehrs.

Der Wettbewerb mit dem Individualverkehr erfolgt nicht über den Fahrpreis, sondern in erster Linie über die Gesamtreisezeit und den subjektiven Komfort. Bahnstrecken sollen dort entlang führen, wo die Verkehrsquellen liegen, und nicht da, wo genügend Platz für eine Trasse besteht. Beispielhaft wurde bei der hauptsächlich auf Eigentrasse verkehrenden Glattalbahnhof mit aufwändigen Simulationen explizit nachgewiesen, dass die Bahn an den Kreuzungen den Autoverkehr in seiner Leistungsfähigkeit nicht einschränkt. Das Entscheidende aber bleibt: Man muss dies klar erkennen, und der politische Wille muss vorhanden sein, dies auch nachhaltig zu lösen.

### Zum Autor:



**Jürg D. Lüthard,**

1957 in Zürich geboren und mehrheitlich dort lebend, ist seit 2010 als freier Bahn-Journalist für verschiedene Fachzeitschriften tätig. Nach der Lehre als Elektromechaniker in der SBB Hauptwerkstätte Zürich besuchte er das Technikum, arbeitete als Reiseleiter, war als Mitinhaber elf Jahre lang Geschäftsführer einer Elektronikgroßhandelsfirma und seit 1998 Inhaber einer Einzelhandels- und Dienstleistungsgesellschaft. Er ist in Genossenschaften, Stiftungen und Vereinen des Eisenbahnwesens aktiv.



Die Erschließung der Stadtlandschaft Limmattal mit einer Tramlinie gilt als Schlüsselprojekt für eine nachhaltige Siedlungsentwicklung. Prognosen zufolge sollen die Zahlen der Arbeitsplätze bis 2030 um 29% und die der Wohnbevölkerung um 17% zunehmen.

© Grafik: Limmattalbahnhof AG