

# Der lange Weg zur Glattalbahn

Jürg D. Lüthard

Der Bau der Glattalbahn hat, wie die meisten Schweizer Bahnprojekte, eine lange und wechselvolle Vorgeschichte. Der vorliegende Aufsatz beleuchtet in erster Linie den Prozess der politischen Entscheidungsfindung und hebt einige markante Punkte hervor, wie die schier endlosen Diskussionen über eine mögliche Hochbahn.

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts war Glattbrugg bereits einmal mit einer Tramlinie erschlossen: Am 29. August 1908 eröffnete die Strassenbahn Zürich – Oerlikon – Seebach (ZOS) die Strecke Seebach – Glattbrugg. Doch bereits am 1. Mai 1931, mit der Übernahme der ZOS durch die Städtische Strassenbahn Zürich, wurde der Streckenast auf „Kraftwagenbetrieb“ umgestellt.

Für die Region sehr bedeutend war die Eröffnung des Flughafens Zürich-Kloten am 14. Juni 1948 und die gleichzeitige Umwandlung des Flugplatzes Zürich-Dübendorf zum reinen Militärflugplatz. Verbunden mit dem Flughafen folgte ein stetiges Wachstum in der ganzen Region.

## Vielfalt der Ideen

Die ersten Ideen einer „Stadtbahn“ stammten von Privatpersonen. Investoren aus dem Umfeld des 1971 verstorbenen Bauunternehmers Ernst Göhner erkannten frühzeitig, dass im Umland der Stadt Zürich, insbesondere im Norden, ein grosser Baudruck bestand. So kauften sie weitsichtig das noch unerschlossene Land. Es kam jedoch nie „Schwung“ in die Überbauungsideen, weil der Ausbau des öffentlichen Verkehrs jahrzehntelang ausblieb.

Bereits in den 1950er Jahren präsentierte ein Initiativkomitee eine „Untergrundbahn Zürich“. Geplant war ein 107 km langes Netz mit 158 Stationen. Das Projekt scheiterte schon im Anfangsstadium an den Kosten, die auf mindestens 800 Millionen Franken geschätzt wurden. 1960 verwarf das Stadtzürcher Stimmbolk einen Projektkredit für eine U-Bahn. Zwei Jahre später lehnten die Stimmbürger auch das Projekt „Tiefbahn Zürich“, das eine Unterpflaster-Strassenbahn vorsah, deutlich ab. In einer kantonalen Abstimmung scheiterte 1973 die Vorlage zur „U- und S-Bahn“ mit 71,1 Prozent. Der

planerische Durchbruch kam im Spätherbst 1981, als fast 74 % der Stimmbürger zur S-Bahn-Vorlage Ja sagten.

## Monorail-Pläne

Nun setzte ein Boom von Ideen und Projekten ein. Investoren gaben 1988 verschiedene Einzelprojekte in Auftrag. Für das Gebiet Hochbord zwischen dem Bahnhof Stettbach und der heutigen Haltestelle Giessen wurde ein Monorail-System mit zwei Linien präsentiert. Je zwei Züge pro Ringlinie hätten im 1,5-Minuten-Takt 4000 Personen pro Stunde befördern können. Für das Gebiet Cher um die heutige Haltestelle Bäuler dachte man an eine Mini-Metro und einen „Horizontallift“ ab dem S-Bahnhof Glattbrugg. Schnell erkannte man jedoch das Fehlen von Erweiterungsmöglichkeiten. So plante man lediglich eine drei Kilometer lange Monorail-Strecke zwischen dem Bahnhof Glattbrugg und dem Flughafen. Der damals geplante Streckenverlauf und die Haltestellen waren nahezu kongruent mit der heutigen Glattalbahn. Es sollten vier Züge zu je 150 Personen im 3,2-Minuten-Takt mit maximal 60 km/h verkehren. Aufgezeigt wurde auch, dass eine Verlängerung der Strecke bis nach Stettbach machbar und wünschenswert wäre.

## Ausbaupläne für das Tramnetz

In der Stadt Zürich erkannte man, dass insbesondere in Zürich Nord die Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs erhöht werden musste. Die Bausektion des Zürcher Stadtrates genehmigte im Juni 1990 einen Kredit über 100 000 Franken. Im Rahmen einer Revision der übergeordneten Verkehrsrichtpläne sollten durch ein Planungsbüro auf Stadtgebiet folgende Bereiche geprüft werden:

- Ausbau des Tramnetzes im erweiterten Innenstadtbereich mit neuen Tramlinien

wie zum Beispiel von Zürich HB – Kasernenstrasse über Postbrücke – obere Löwenstrasse.

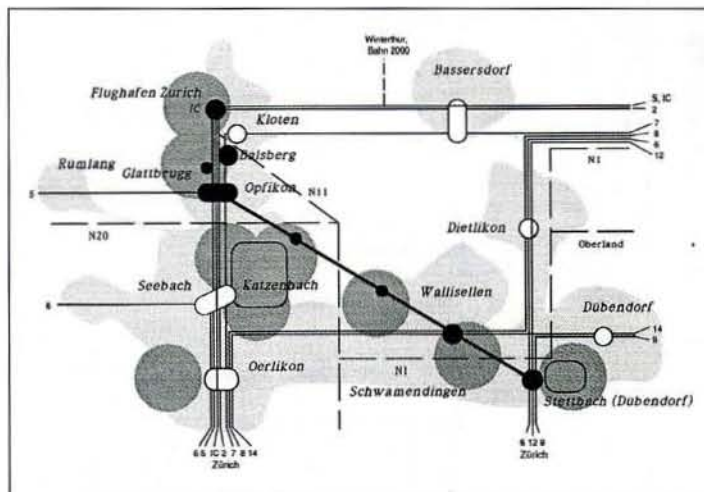
- Mögliche Ausweitung des Tramnetzes in unerschlossene, dicht bebaute Gebiete innerhalb der Stadtgrenzen wie ABB-Areal in Oerlikon, Züspa, Glattalstrasse und Schaffhauserstrasse in Seebach.
- Mögliche Umstellungen von Buslinien auf Trambetrieb, zum Beispiel Oerlikon – Affoltern, Bucheggplatz – Affoltern, Klusplatz – Witikon, Triemli – Altstetten.
- Weiterentwicklung des Tramnetzes über die Stadtgrenzen hinaus, zum Beispiel nach Adliswil, Wallisellen – Dübendorf oder Glattbrugg – Flughafen.
- Spezialfälle wie die Verlängerung der Linie 6 nach Klösterli beim Zooeingang, Verlängerung der Zürcher „Bergbahnen“ in das Stadtzentrum, Verbindung Zürich Altstetten – Zürich Affoltern.
- Bessere Verknüpfung zwischen dem Tramnetz und der S-Bahn, Ergänzungen von Achsen wie Stadelhofen – Rämistrasse – Universität – ETH.

Die daraus folgende umfangreiche Studie „Erweiterung Tramnetz in Zürich-Nord“ umfasste sechs Teilberichte und wurde im Januar 1993 fertiggestellt. Für alle Erweiterungen wurde das Fahrgastpotential mit dem am 1. Februar 1986 eröffneten Tram nach Schwamendingen verglichen. Es zeigte sich, dass einzelne Streckenabschnitte sogar ein grösseres Potential erreichten.

1988 wurde die lose Organisation „IG Zug“ gegründet. Daraus entstand 1990 die Interessengemeinschaft „glow. das Glattal“, die zur Realisierung der Glattalbahn besonders hilfreich war. Heute umfasst dieser Verein die acht Gemeinden Bassersdorf, Dietlikon, Dübendorf, Kloten, Opfikon, Rümlang,

Links: Erste Pläne für ein Nahverkehrssystem im Glattal aus den sechziger Jahren (Zeichnung: Archiv VBG).

Rechts: Linienführung der Glattalbahn gemäss Planungsstand 1998 (Zeichnung: pd).



Wallisellen und Wangen-Brüttsellen mit insgesamt 103 000 Einwohnern.

Ab 1990 diskutierten die Gemeinden Dübendorf, Wallisellen, Opfikon und Kloten erste Ideen für ein neues öffentliches Verkehrsmittel im mittleren Glattal. Zwei Jahre später erteilte der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) den Auftrag zur Ermittlung der Trassenführung. Es folgte 1993 die Gründung der Verkehrsbetriebe Glattal (VBG) als Zweckverband.

Massgebend für das weitere Vorankommen der Glattalbahn waren folgende politischen Strategien:

- Siedlungsentwicklung nach innen mit elf Zentrumsgebieten, davon drei in Zürich Nord;
- Impulse zur Siedlungsentwicklung durch rechtzeitigen Ausbau des öffentlichen Verkehrs;
- Ergänzung der Verkehrsinfrastruktur durch ein neues öV-System mit der Funktion als Mittelverteiler – die Glattalbahn als Schlüsselinfrastruktur für die Weiterentwicklung des Wirtschaftsraumes.

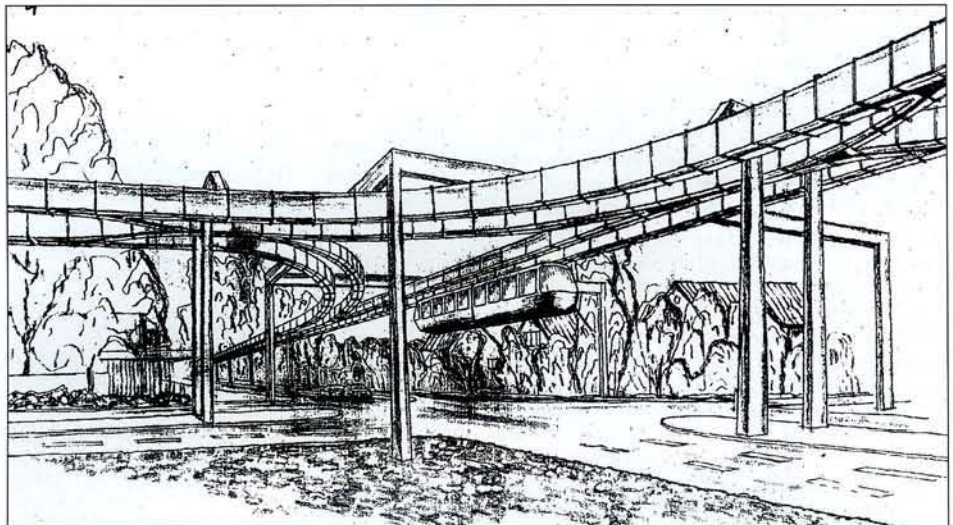
Die prinzipielle Streckenführung der künftigen Glattalbahn war zu keiner Zeit umstritten. Es war immer klar, dass der Flughafen mit Zürich Oerlikon verbunden werden sollte und dass von dieser Linie ein Ast über Wallisellen nach Stettbach vorzusehen war. Diese Strecken wurden im kantonalen Richtplan vom 31. Januar 1995 eingetragen.

## Der Systemscheid

1996 fällte der Verkehrsrat des ZVV den Systemscheid zugunsten einer meterspurigen, tramkompatiblen Stadtbahn und gegen eine H-Bahn (Hochbahn mit Hängekabine). Man wollte ein etappierbares, erprobtes System mit grösstmöglicher Flexibilität. 1997 beschloss der Kantonsrat einige Richtplanänderungen, insbesondere die Verlängerung ab Zürich Flughafen entlang der Schaffhauserstrasse bis in das Industriegebiet Dorfneustadt mit Anschluss des Bahnhofs Kloten. Somit waren folgende Strecken im Richtplan eingetragen:

- Bahnhof Stettbach – Bahnhof Wallisellen
- Bahnhof Glattbrugg – Zürich Flughafen – Industriegebiet Kloten/Bassersdorf.
- Bahnhof Oerlikon – Bahnhof Glattbrugg – Zürich Flughafen – Industriegebiet Kloten/Bassersdorf.

Auf den 1. Januar 1998 wurden die VBG in eine Aktiengesellschaft umgewandelt, die als reine Management-Gesellschaft im Auftrag des Kantons die Glattalbahn planen und vorantreiben sollte. Im August 1998 wurde der breiten Öffentlichkeit im Rahmen des Jubiläums „50 Jahre Flughafen Zürich“ erstmals das Projekt einer Stadtbahn vorgestellt. Man rechnete damit, dass im Einzugsgebiet bis zu 25 000 neue Wohnungen und 90 000 Arbeitsplätze entstehen würden. Geplant war, alle drei Endpunkte untereinander im Sieben-Minuten-Takt zu verbinden, so dass auf jedem Linienast ein 3,5-Minuten-Takt entstanden wäre. Den Fahrzeugunterhalt sollten in einer ersten Phase die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) übernehmen. Für einen späteren Zeitpunkt war eine eigene Unterhaltsanlage beim Leutschenbach vorgesehen. Als erster Streckenast sollte die Verbindung Zürich Nord – Flughafen im Jahr 2005 eröffnet werden.



Oben: Visualisierung der H-Bahn-Verzweigung bei der Haltestelle Ambassador, heute Glattpark (Skizze: P. Romann).

Rechts: Der Entwurf einer Hochbahn-Station wirkt aus heutiger Sicht eher abschreckend (Zeichnung: pd).



## Wiedersehen mit der Hochbahn

Etwas überraschend präsentierte am 1. September 1998 eine private Initiatorengruppe die alternative Projektskizze „hte Monorail“. Diese Hochbahn wurde als einzige „zukunfts-fähige“ und „moderne“ Lösung propagiert. Die Befürworter dieses Systems wollten vor allem verhindern, dass Flächen für den Strassenbau verloren gingen. Dieser Hintergrund wurde jedoch nie klar manifestiert.

Notgedrungen nahm man sich auch der Hochbahn an. Sie war mit folgenden Parametern geplant: 18 fahrerlose, dreiteilige, durchgängige Einrichtungsfahrzeuge für 150 Personen, Höchstgeschwindigkeit 80 km/h, Fahrzeugbreite 2,7 m, Länge 22,6 m, Leergewicht 20,1 t, Beschleunigung 0,9 m/s<sup>2</sup>, Leistung 6 x 60 kW, Fahrleitungsspannung 600 V Gleichstrom. Zur Evakuierung waren Nottüren auf der „falschen“ Seite am ersten und dritten Element vorgesehen, um die Passagiere auf entgegenkommende Fahrzeuge umsteigen zu lassen. Verdeckte Kupplungen an den Wagenenden sollten zum Abstossen und Abschleppen dienen. Die Stahlfahrbahn sollte etwa 5,5 m über dem Boden verlaufen, mit Stützen im Abstand von 25 m. Alle Stationen waren mit überdachten Aussenperrons und Bahnsteigtüren geplant. An den Streckenenden waren Wendeschleifen vorgesehen.

Normalerweise werden Monorails von Pneurädern mit vertikaler Rotationsachse seitlich geführt, wie etwa die Metro in Lausanne und Paris. Eine gute Laufruhe ist damit jedoch lediglich bis etwa 40 km/h gewährleistet. Deshalb war eine neue patentierte Lösung

vorgesehen. Führungsrollen mit vertikaler Rotationsachse sollten entlang des Fahrbahnträgers die Pneuräder über ein Gestänge anlenken. Je Pneurad waren zwei mechanisch umstellbare Führungsrollen vorgesehen, wobei immer nur die in Fahrtrichtung vordere Rolle die Lenkung übernehmen hätte. Die Idee bestand darin, dass die Fahrzeuge ähnlich wie ein Auto fahren sollten. Ausschliesslich die Pneuräder hätten die Längs- und Querkräfte übernommen. Für den Winterbetrieb sollten die Fahrbahnen im Stationsbereich beheizt werden. Zur Schneeräumung waren bei den Fahrzeugen rotierende Bürsten geplant.

Das Depot mit der Leitstelle sollte über der VBZ-Busgarage Hagenholz entstehen. Alle Gleise wären mit zwei Traversern (Schiebebühnen) erschlossen worden. Die Leistungsfähigkeit der Bahn wurde bei je acht Zügen auf den Strecken Oerlikon – General Aviation Center (GAC) und Oerlikon – Stettbach auf etwa 1900 Personen bei 110 Personen pro Zug berechnet, respektive etwa 2600 Personen bei 150 Fahrgästen pro Zug. Die Begeisterung für das neuartige System wurde jedoch rasch kleiner: Eine Etappierung war kaum möglich, die Kosten waren wegen nicht quantifizierbarer Risiken zu hoch, und die Visualisierungen wirkten eher abschreckend. Am Schluss scheiterte die Hochbahn daran, dass auch die Lobbyisten keinen finanzstarken Systemanbieter fanden, der bereit war, als Generalunternehmer einen „Letter of Intent“ zu unterzeichnen. Gegen 1,5 Millionen Franken hatten die Initianten für das Projekt aufgewendet.

Damit war der Hochbahnen noch nicht genug. 2001 wurde ein modifiziertes Projekt „Hochbahn Glattal“ vorgestellt – eine Weiterentwicklung des Systems Monorail, jedoch mit Zweirichtungsfahrzeugen. An den Endstationen waren Traverser (Schiebeebühnen) für den Fahrtrichtungswechsel vorgesehen. Als einer der Vorteile wurde das Fehlen von Fahrleitungen herausgestrichen!

Es sei festgehalten, dass die Leistungsfähigkeit der Hochbahn durch die Verzweigung in drei Streckenäste stark beschränkt worden wäre. Denn Weichenkonstruktionen von Hochbahnen haben – was in den Prospekten selbstverständlich nicht erwähnt wurde – sehr lange Stellzeiten. Beim neuesten Monorail, dem Airtrain Newark in den USA, sind es zwei Minuten. Somit hätte die kürzeste Zugfolgezeit einer Glattal-Hochbahn etwa drei Minuten betragen, was zu einer Leistungsgrenze von etwa 3000 Personen pro Stunde und Streckenast geführt hätte. Im Vergleich dazu sind es beim ausgeführten Projekt etwa 12 000 Passagiere. Heute realisiert ist in den Spitzenzeiten bereits eine Kapazität von 2850 Personen pro Stunde.

Am Rande sei vermerkt, dass weitere Ideen auftauchten, die aber nie konkreter betrachtet wurden, wie beispielsweise eine Bahn nach Karlsruher Vorbild unter Mitbenützung von SBB-Gleisen.

## Planungsphase

Nachdem die Entscheidung zugunsten einer Stadtbahn gefallen war, vergab der VBG-Verwaltungsrat im Dezember 1998 die ersten 13 Planungsmandate. Ein Jahr später wurde der neue Streckenverlauf als Vorprojekt vorgestellt. An zwei Stellen gab es grössere Abweichungen gegenüber der ursprünglichen Linienführung: In Wallisellen verläuft das Trassees auf Platzgründen nun auf der Nord- statt auf der Südseite des Bahnhofs und der SBB-Linie. In Kloten wurde wegen möglicher Konflikte mit dem Strassenverkehr eine gestreckte Linienführung gewählt; die Haltestellen Wilder Mann und Bahnhof Kloten entfielen und wurden durch eine neue Haltestelle Stadthaus im Stadtkern ersetzt. Zudem wurde die Haltestelle Borddienst gestrichen; dafür kamen Oerlikon und Neugut hinzu. Immer noch war vorgesehen, die erste Etappe 2005 in Betrieb zu nehmen.

Ende August 2000 beantragte der Regierungsrat dem Bundesrat die Erteilung der Infrastrukturkonzession mit der Auflage, dass die Leistungsfähigkeit des Strassenetzes im mittleren Glattal durch den Betrieb der Stadtbahn nicht geschmälert wird. Für kritische Knoten und Gebiete mit hoher Verkehrsdichte hatten die VBG Leistungsnachweise zur Aufrechterhaltung des Gesamtverkehrssystems zu erbringen. Ferner hielt der Regierungsrat fest, dass im Sinne einer vorausschauenden Planung Reserven für eine künftige Angebotsverdichtung vorzusehen seien.

Um der Stadtbahn zum Durchbruch zu verhelfen, musste in erster Linie bewiesen werden, dass der Autovekehr nicht behindert wird. Dazu dienten auch aufwendige Simulationen, die den zu erwartenden Verkehrsfluss aufzeigten. Das führte dazu, dass die Glattalbahn einerseits eine aufwendige Infrastruktur mit vielen Kunstbauten erhielt und gleichzeitig die umliegenden Strassen ausgebaut wurden.

## Das Projekt wird redimensioniert

Am 28. März 2001 erteilte der Bundesrat die Eisenbahn-Infrastruktur-Konzession auf 50 Jahre für folgende Strecken:

- Etappe 1A auf den Fahrplanwechsel 2005/2006: Oerlikon – Ambassador – Glattbrugg – Flughafen (GAC) mit einem Abzweiger Ambassador – Auzelg.
- Etappe 1B auf den Fahrplanwechsel 2008/2009: Auzelg – Wallisellen – Glattzentrum – Dübendorf – Stettbach.

Ausserdem wurde festgehalten, dass die Glattalbahn mit dem Zürcher Tramnetz kompatibel sein muss. Die Strecke vom General Aviation Center (GAC) nach Grindel entfiel, ohne dass dies kommuniziert worden wäre. Die Mitbenützung der Strassen und der Kreuzungen war auf Widerstand gestossen, und die Exekutive der Stadt Kloten stand nicht genügend hinter dem Projekt. So verzichtete man stillschweigend auf den Abschnitt, um nicht das ganze Projekt zu gefährden.

Die etwas seltsam anmutende Bezeichnung der Etappen als 1A und 1B kam zustande, weil die Stadt Dübendorf es als unzumutbar erachtete, erst in einer zweiten Etappe eingebunden zu werden. So entstanden als Kompromiss aus der ersten und zweiten Etappe die Etappen 1A und 1B.

Das Bauprojekt vom Sommer 2001 sah folgenden Zeitplan vor:

- Ab 2005 Verlängerung der VBZ-Linie 10 ab Oerlikon zum Flughafen, Taktintervall 7,5/15 Minuten, sowie Verlängerung der VBZ-Linie 11 ab Messe nach Auzelg, Taktintervall 6,7/12 Minuten;
- Ab 2008 neue Linie Stettbach – Flughafen, Taktintervall 7,5/15 Minuten.

Es wurde festgelegt, dass die VBZ zwischen 2005 und 2008 ausschliesslich ihre neuesten Fahrzeuge einsetzen sollten, also Trams des Typs Cobra. Auf das Jahr 2008 wollte man alle Linien ausschreiben und den zukünftigen Fahrzeugtyp festlegen. Aus regionalpolitischen Gründen wurde diese Absicht später fallengelassen.

Die Gesamtkosten waren inzwischen mit 580 Millionen Franken veranschlagt. Der Kanton war jedoch nur zur Übernahme von 540 Millionen Franken bereit. Somit musste eine Finanzierungslücke von 40 Millionen Franken geschlossen werden. Ende 2001 wurde das Plangenehmigungsverfahren eingeleitet und am 6. März 2002 beim Bundesamt für Verkehr (BAV) eingereicht.

## Zeitliche Erstreckung

Im März 2002 musste das Bauprogramm aus den erwähnten finanziellen Gründen zeitlich gestreckt werden:

- Etappe 1A1: ab Ende 2005 Verlängerung der VBZ-Linie 11 ab Messe nach Auzelg;
- Etappe 1A2: ab Ende 2007 Verlängerung der VBZ-Linie 10 ab Oerlikon zum Flughafen;
- Etappe 1B: Ende 2009 Inbetriebnahme der Achse Stettbach – Ambassador – Flughafen.

Neu aufgenommen wurde in Oerlikon die Strecke durch die Binzmühlestrasse, so dass die Linie 10 ab Bahnhof Oerlikon Nord (heute Bahnhof Oerlikon Ost) direkt zur Haltestelle Airgate (später in Leutschenbach umbenannt) führen sollte. Gleichzeitig wurde in das Projekt auch eine Strassenbauvorlage

aufgenommen. Die Gesamtkosten lagen nun bei 617 Millionen Franken (davon 91 Millionen für Strassenbauten). Zwischenzeitlich gingen beim BAV 138 Einsprachen ein.

Am 23. September 2002 stimmte der Zürcher Kantonsrat mit grosser Mehrheit dem Rahmenkredit zum Bau der Glattalbahn zu. Die Gesamtkosten lagen nun, inklusive Strassenausbauten und Bau von Werkleitungen, bei 689 Millionen Franken. Gleichzeitig wurde für die erste Etappe des Bahnbau ein Objektkredit von 100 Millionen Franken und für den Strassenbau von 35 Millionen Franken bewilligt. Die Objektkredite für die zweite und dritte Etappe sollte der Regierungsrat später in eigener Kompetenz freigeben.

## Hochbahn-Befürworter erzwingen Volksabstimmung

Trotz der hohen Beträge wurde die Vorlage nur dem fakultativen Referendum unterstellt. Dieses wurde dann auch ergriffen. Nochmals wurde die Hochbahn als bessere Lösung propagiert. Im Abstimmungskampf erwies sich der bereits 2001 gegründete und prominent besetzte Verein „Chance Glattalbahn“ als sehr hilfreich. Das Referendum scheiterte klar. Damit war der Weg für die Glattalbahn definitiv frei. Wegen der Verzögerung durch die Volksabstimmung zeichnete sich jedoch ab, dass die Inbetriebnahme-Termine für die einzelnen Etappen um jeweils ein Jahr verschoben werden mussten.

Am 2. Dezember 2003 wurden die VBG bei einer feierlichen Vertragsunterzeichnung offiziell mit der Realisierung der ersten Etappe im Umfang von 116 Millionen Franken beauftragt. Davon gingen 30 Millionen zu Lasten Dritter, während der Bund 7 Millionen Franken übernahm. Somit betrug der Kantonsanteil noch 79 Millionen, deutlich weniger als die mittels Volksabstimmung genehmigten 100 Millionen Franken. Keine zwei Monate später erteilte das BAV den VBG die Plangenehmigung für das gesamte Streckennetz und den VBZ für den Abschnitt Bahnhof Oerlikon Nord – Airgate (Leutschenbach). Am 14. Juli 2004 entzog die Eidgenössische Rekurskommission den letzten hängigen Beschwerden die aufschiebende Wirkung.

## Bauzeit

Am 14. September 2004 fand der Spatenstich zur ersten Etappe statt. Fünf Monate später gab der Regierungsrat 329 Millionen Franken für die zweite Etappe zum Flughafen frei. Enthalten waren wiederum gut 60 Millionen Franken für Strassenprojekte.

Bereits vor der Planung zur dritten Etappe hatte man im Bereich des Bahnhofs Wallisellen Verbesserungsmöglichkeiten erkannt, indem ein 700 m langer Abschnitt entlang den SBB-Gleisen statt auf einer Strasse verlegt wurde. Möglich wurde dies durch die Aufgabe eines Industriegleises und durch die Neuerstellung des Gebäudekomplexes rund um das Bahnhofsgebäude (Projekt Mittim). Somit musste für diesen Abschnitt ein neues Plangenehmigungsverfahren eingeleitet werden.

## Die erste Etappe geht in Betrieb

Im Mai 2006 fand das Aufrichtfest zur ersten Etappe statt. Im Herbst desselben Jahres folgten Probefahrten mit allen möglichen

Tramtypen. Am 29. November 2006 erteilte das BAV die Betriebsbewilligung. Seit dem 10. Dezember 2006 befahren die VBZ-Trams die um 2,3 km verlängerte Linie 11 bis Au-zelg. Einige Haltestellen wurden umbenannt wie Airgate zu Leutschenbach, Ambassador zu Glattpark und TV-Studio zu Fernsehstudio. Während der Eröffnungsfeierlichkeiten wurde bekannt, dass der Regierungsrat den Objektkredit von 246 Millionen Franken für die dritte Etappe freigegeben hatte.

### Streit um den Knoten Stettbach

Der Bau der zweiten Etappe war zu diesem Zeitpunkt schon im Gang. Am 25. Juni 2007 wurden beim Bahnhof Glattbrugg die ersten Gleise verlegt. Im Herbst folgte der Brückenschlag des 860 m langen Balsberg-Viadukts. Die Endstation Stettbach wurde als wichtiger Umsteigeknoten gänzlich neu geplant. Die geplanten Kosten von 34 Millionen Franken führten zu Spannungen, nicht zuletzt, weil in der Wendeschleife auch Platz für eine mögliche Seilbahnstation zum Zoo freigehalten wird. Die Stadt Dübendorf wehrte sich dagegen. Wegen der grossen Projektänderungen musste für den Bahnhof Stettbach ein neues Plangenehmigungsverfahren eingeleitet werden.

Im Herbst 2008 stimmte der Gemeinderat der Stadt Zürich mit grosser Mehrheit dem Projekt des geänderten Knotens Stettbach zu. Der Dübendorfer Gemeinderat verweigerte jedoch seine Zustimmung zum Kredit von 4,4 Millionen Franken. Damit wurde auch der gleich hohe Beitrag der Stadt Zürich hinfällig. Mit einem abgespeckten Projekt konnte die Situation entkrampft werden. Die Volksabstimmung vom 17. Mai 2009 über den Dübendorfer Beitrag von noch 2,7 Millionen Franken wurde mit 81 % Ja-Stimmen klar angenommen.

### Eröffnung der zweiten und dritten Etappe

Am 15. März 2008 feierte man mit der Fertigstellung des 400 m langen Margarethen-tunnels die Aufrichte zur zweiten Etappe. Die feierliche Eröffnung der 5,27 km langen Strecke folgte im Dezember. Seit 14. Dezember 2008 fährt die VBZ/VBG-Linie-10 zum Flughafen. Die ursprünglich vorgesehene Haltestelle Fracht/GAC bei der Bushaltestelle OPC verschwand stillschweigend aus der Planung; die erwarteten Frequenzen waren zu gering.

Die Arbeiten für die dritte Etappe hatten am 10. Juli 2008 begonnen. Die Aufrichte der Tiefbauten konnte am 2. Oktober 2009 gefeiert werden. Am 31. August 2009 folgte die „Schlussteinlegung“ des 1,2 km langen und 32 Millionen Franken teuren Glattzentrum-Viadukts. Am 12. Dezember 2010 nahm die neue Linie 12 der Verkehrsbetriebe Glattal den Planbetrieb auf.

(Fortsetzung folgt)

Oben: An der Endhaltestelle Stettbach mit ihrer umstrittenen Architektur wartet eine Komposition auf die Abfahrt Richtung Zürich Flughafen (Foto: M. Rellstab, 19. Februar 2011).

Mitte: Ein vom Glattzentrum her kommender Zug der Linie 12 hat soeben die „Berg- und Talfahrt“ über die mehr als einen Kilometer langen Brücke hinter sich und erreicht in Kürze die Haltestelle Neugut (Foto: M. Rellstab, 19. Februar 2011).

Unten: Im Einzugsgebiet der Glattalabahn haben sich zahlreiche grosse Unternehmen angesiedelt, zum Beispiel an der Ringstrasse der weltgrösste Schokoladenhersteller Barry Callebaut (Foto: H.-P. Weber, 11. Dezember 2010).

