

# Der lange Weg zur Glattalbahn

Jürg D. Lüthard

(Fortsetzung aus Heft 4/2011)

## Die Bauwerke der dritten Etappe

Auch auf der 5,14 km langen dritten Etappe der Glattalbahn wurden die technischen Parameter der VBZ übernommen. Die Perronlänge beträgt jedoch 45 m, womit auch etwas längere Kompositionen bis 50 m möglich wären. Sämtliche Haltekanten liegen in der Geraden. Alle Bahnübergänge sind mit Lichtsignalen und häufig noch zusätzlich mit Schranken gesichert. Die Steuerungen der Anlagen bevorzugen das Tram. Die Geschwindigkeiten betragen maximal 60 km/h und sind in Kurven bis auf 24 km/h beschränkt. Die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit beträgt 26 km/h.

Während bei den VBZ der reguläre kleinste Kurvenradius 18 m beträgt (in Ausnahmefällen 16 m), sind es bei der Glattalbahn 18,7 m. Die zulässige Achslast liegt bei 10 t. Wo das Trasseeebenenerdig verläuft, wurden die Gleise wenn immer möglich in Schotterrasen verlegt. Zur Trasseebegrenzung wurden fast zwei Kilometer Hecken angepflanzt. Auf 6700 m<sup>2</sup> ökologischer Ausgleichsfläche stehen 63 neue Bäume. In Bereichen ehemaliger Industriegelände mussten etwa 45 000 t Boden saniert werden.

Als Endstation der Linie 11 wurde Auzelg für die dritte Etappe baulich noch vervollständigt. Hier wenden die Trams der VBZ-Linie 11, aber keine Glattalbahn-Züge. Die

Strecke verläuft durch eine Schrebergartenanlage unter der Autobahn hindurch nach Herti. Neben den Tramschienen wurde eine neue einspurige Strasse verlegt, die dem Zubringerverkehr zu den Schrebergärten dient, jedoch auch für einen Trammersatzverkehr mit Bussen genutzt werden kann. Unter der Haltestelle Belair befindet sich eine Gleichrichteranlage. Weiter zum Bahnhof Wallisellen folgt die Strecke mit einer weiten Rechtskurve den SBB-Gleisen. Im Bahnhof Wallisellen konnten durch das Bauprojekt Mittim die Umsteigebeziehungen zur S-Bahn und den beiden Buslinien optimiert werden. Unter den Gleisen der Glattalbahn und SBB entstand auf Kosten der Gemeinde eine grosszügige Unterführung.

## Berg- und Talfahrt

Nach dem Bahnhof Wallisellen ist auf der Rampe zum Viadukt mit 58 % die grösste Steigung der Glattalbahn zu verzeichnen, die sich im ersten Viaduktabschnitt noch fortsetzt. Das Bauwerk ist mit 1209 m die längste Schweizer Bahnbrücke und bildet das Herzstück der dritten Etappe. Etwa in Viaduktmitte liegt die Haltestelle Glatt, die das Glattzentrum sehr gut erschliesst. Das Einkaufszentrum hat zur Optimierung des Zugangs 200 Parkplätze aufgehoben, so dass noch 4550 Gratisparkplätze zur Verfügung stehen.

Die anschliessende „Berg- und Talbahn“ zur Haltestelle Neugut ist spektakulär. Die acht Autobahnspuren werden in einem engen Radius überquert; anschliessend führt die Linie unter der Ausfahrt Schwamendingen hindurch. Nach einem kurzen ebenerdigen Abschnitt wird auf einer zweiten Brücke die Neugutstrasse überquert. Die Haltestelle Neugut liegt noch im Grünen, was sich aber in wenigen Monaten ändern wird. Anschliessend unterquert die Strecke den SBB-Viadukt Neugut und erreicht nach einer Rechtskurve die Haltestelle Giessen. Um die stark befahrene Kreuzung Überland-/Neugutstrasse macht die Glattalbahn einen weiten Bogen. Die Haltestelle Giessen liegt auf einer Brücke, weil der schlechte Baugrund eine normale Trassierung ausschloss. Auch kann so das Grundstück neben der Station besser erschlossen werden. Hier soll das mit 114 m voraussichtlich zweithöchste Gebäude der Schweiz entstehen.

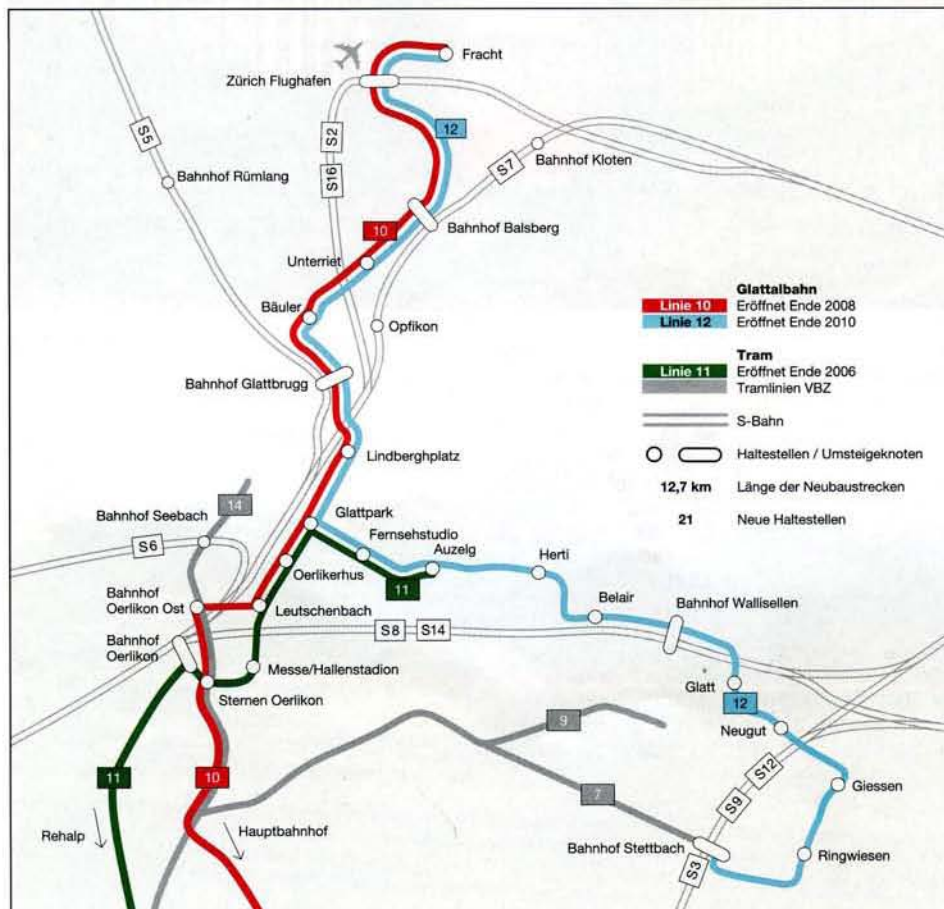
Von Giessen zur Haltestelle Ringwiesen folgt das Trasseee der Ringstrasse, zunächst auf der linken, dann auf der rechten Strassen-seite. Unter der Haltestelle befindet sich eine weitere Gleichrichterstation. Der letzte Streckenabschnitt nach Stettbach verläuft seitlich der Strasse. Die stark befahrene Kreuzung Ring-/Zürichstrasse wird mit einer Rechtskurve umfahren.

## Kritik am Knoten Stettbach

Der Bahnhof Stettbach wurde, als Umsteigeknoten mit drei S-Bahn-Strecken und fünf Buslinien, schon vor der Inbetriebnahme der Glattalbahn von täglich 23 000 Reisenden (2010) genutzt. Das sind deutlich mehr Fahrgäste als in Bahnhöfen mancher Kantons-hauptorte, wie Chur (10 000) oder Zug (18 000). Im Kanton Zürich steht Stettbach bezüglich Frequenzen an siebter Stelle. Erste Pläne der VBZ gingen davon aus, dass die neue Linie 12 in Stettbach mit der bestehenden Linie 7 verknüpft wird. Die VBG und VBZ konnten sich bisher jedoch nicht zu diesem Schritt entscheiden. Deshalb wenden nun die Trams beider Linien in Stettbach. Die ganze Anlage wurde so angelegt, dass beide Linien dereinst mit wenig Aufwand verbunden werden können.

Ein hochkarätiges Architektenteam plante die neuen Publikumsanlagen. Das Resultat stösst bei vielen Fahrgästen auf heftige Ablehnung, denn das vor allem nach ästhetischen Gesichtspunkten gestaltete Dach schützt die Reisenden bei Regen kaum. Über der gemeinsamen Ausstiegskante der beiden Tramlinien wurde aus Kostengründen ganz auf eine Überdeckung verzichtet. Die schmalen Dächer entlang der Bushaltestelle bieten ebenfalls kaum Schutz. An der Einstiegskante der Linie 12 fehlt zudem ein Billettautomat. Bereits werden Nachbesserungen diskutiert. Gut angenommen werden die 450 gedeckten Veloabstellplätze.

Die drei Äste der Glattalbahn mit den Linien 10, 11 und 12 (Zeichnung: VBG).



Ein Glattalbahn-Tram erreicht vom Bahnhof Wallisellen kommend die Haltestelle Glatt. Diese erschliesst das nahe Glattzentrum (Foto: M. Reilstab, 13. Februar 2011).

Bis im Mai entstehen in Stettbach noch ein Kiosk und eine Coop-Pronto-Filiale. Dann wird der Bau der Glattalbahn-Infrastruktur gänzlich abgeschlossen sein.

## Betrieb

Auf den Linien 10 und 12 werden ausschliesslich Cobra-Trams eingesetzt. Die Linie 10 fährt alle 15 Minuten, an Werktagen während der Hauptverkehrszeiten alle 7,5 Minuten.

Auf der Linie 12 besteht ganztags ein 15-Minuten-Takt. Die Betriebszeiten orientieren sich an jenen des Flughafens: Die Trams fahren von 5 bis 24 Uhr. Der Betriebsbeginn und der Betriebsschluss sind also etwas später angesetzt als auf anderen Strecken. Die Fahrzeit der Linie 12 beträgt 26 Minuten. Die Trams der Linien 10 und 12 wechseln in der Wendeanlage Fracht gegenseitig die Strecke, womit auf der Linie 12 gleichzeitig 4,5 Fahrzeuge im Einsatz stehen. So sind an den Endstationen ausreichende Pufferzeiten gewährleistet.

Die Fahrgäste haben das neue Angebot rasch angenommen. Auch bei den Wagenführern ist die Linie 12 wegen der eigenständigen Fahrbahn und der hohen Geschwindigkeiten beliebt. Die Infrastruktur bewährt sich, und die angestrebte Verfügbarkeit von mindestens 99,5 Prozent wird bisher erreicht.

## Fazit

Die Fahrgastzahlen haben sich seit Inbetriebnahme des Abschnitts Bahnhof Oerlikon Ost – Flughafen Fracht gegenüber dem Busbetrieb verdoppelt. Im Jahr 2009 wurden drei Millionen Passagiere gezählt. Beispielsweise ergeben sich mit der Linie 10 ab Zürich Nord schnellere Verbindungen in die Ostschweiz: Die Reisenden fahren mit der Glattalbahn beispielsweise vom Milchbuck zum Flughafen und steigen dort auf die Fernverkehrszüge der SBB um.

Der Bau der Glattalbahn hat in deren Einzugsgebiet eine nicht zu übersehende Bautätigkeit ausgelöst. Fundierte Schätzungen gehen von bereits verwirklichten oder genehmigten Bauten im Wert von 9 Milliarden Franken aus. Gegenwärtig entstehen im Glatt jährlich 2000 zusätzliche Arbeitsplätze. Auffallend sind die zahlreichen neuen Hotels und Verwaltungsgebäude. Mehrere Grosskonzerne wie Kraft Foods haben ihren Sitz entlang den neuen Linien angesiedelt. Ebenso auffallend ist, dass entlang der nicht realisierten Fortsetzung von der Endstation Fracht (Flughafen) nach dem Gewerbegebiet Grindel kaum gebaut wird – in Kloten wurde für viele Jahre eine Chance vertan.

Der ursprünglich für alle drei Streckenäste angestrebte 7,5-Minuten-Takt bleibt vorläufig ein hehres Ziel, das von der Infrastruktur her aber problemlos umgesetzt werden könnte.

Die Verkehrsbetriebe Glattal haben stets nur wenig mehr als ein Dutzend Personen beschäftigt. Die gesamte Planung und Realisierung übernahmen Drittfirmen. Ein umfangreiches Tram- und Busnetz wird ohne einen einzigen Mitarbeiter für den



Fahrdienst und den Unterhalt betrieben – ob diese Organisationsform zukunftsweisend ist? Die üblich gewordenen Ausschreibungen mit dem Wechsel ganzer Organisationen zeigen jedenfalls ihre Tücken.

Einen wesentlichen Beitrag zur Realisierung der Glattalbahn hat die Kommunikation der VBG geleistet. Bei Planung und Bau war die enge Zusammenarbeit mit den Gemeinden und den Grundeigentümern eine zentrale Aufgabe. Ohne den jahrelangen hartnäckigen Einsatz der VBG wäre das Projekt kaum realisiert worden.

Es gibt aber auch kritische Stimmen: Der VCS Zürich bemängelt, dass die gewählten Linienführungen vorwiegend Bürolandschaften bedienen. Grosse Wohnquartiere, wie beispielsweise die Überbauung Glattpark, würden nicht erschlossen. So sei die Linie 10 nach dem Flughafen ausserhalb der Stosszeiten eher schwach ausgelastet. Auch der Vorwurf, dass ein Angebot wie die Glattalbahn die Verlagerung von Büros, Läden und Arbeitsplätzen von der Stadt auf die „grüne Wiese“ fördere, ist zu hören.

## Blick in die Zukunft

Bereits hat der Soverän der Stadt Zürich 110 Millionen Franken für ein Projekt „Quartieranbindung Ost“ beim Bahnhof Oerlikon bewilligt. Bei der Haltestelle Bahnhof Oerlikon Ost soll für die Linie 10 eine neue Wendeschleife entstehen. Bis 2018 wird die Erschliessung dieses Bahnhofs, der derzeit von 110 000 Fahrgästen pro Tag frequentiert wird, deutlich verbessert.

Weiterhin in der Planung bleibt die seit 2006 im kantonalen Verkehrsrichtplan eingetragene „Ringbahn Hardwald“. Sie würde von der Glattalbahn-Endstation Flughafen Fracht über Kloten – Bassersdorf – Wangen – Brüttisellen – Dübendorf zur Haltestelle Giessen führen. Im Dezember 2010 entschied der Regierungsrat, dass die als erste Etappe geplante Strecke vom Flughafen nach Bassersdorf in Kloten und Bassersdorf durch die Ortszentren geführt werden soll. Eine Inbetriebnahme vor 2020 ist aber nicht realistisch, auch wenn in der kantonalen Verwaltung ein Projekt „Glattalbahn 2030“ existiert. Zuerst werden aber wohl die Limmattalbahn und in Zürich das Tram Hardbrücke gebaut.

Voraussichtlich würde zuerst der Streckenabschnitt Fracht – Bassersdorf und nachfol-

gend der Abschnitt Bahnhof Stettbach – Dietlikon realisiert. Der Mittelabschnitt käme später an die Reihe, weil das Verkehrsaufkommen noch als zu gering eingeschätzt wird.

## Weitere Tramprojekte in Zürich

Im kantonalen Richtplan ist mittel- bis langfristig eine zusätzliche Tramstrecke vom Milchbuck über Bucheggplatz – ETH Hönggerberg – Glaubtenstrasse nach Oerlikon eingetragen. Langfristig vorgesehen sind die Verlängerung der Linie 14 von Seebach zum Bahnhof Opfikon sowie eine Stadtbahn von Glattbrugg über Rümlang – Oberglatt – Regensdorf nach Zürich Affoltern, mit einer Variante via Dielsdorf – Dällikon.

Im regionalen Richtplan ist eine Strecke von Sternen Oerlikon via Walliseller- und Ueberlandstrasse – Giessen nach Dübendorf sowie die Verlängerung der Linie 9 von Hirzenbach via Glattzentrum nach Brüttisellen vorgesehen.

Allzu grosse Hoffnungen darf man sich aber nicht machen, denn der Regierungsrat antwortete im Dezember 2009 auf eine Anfrage, dass im Durchschnitt lediglich alle zehn Jahre ein grosses Projekt umgesetzt werden könne.

Mit der Verknüpfung der heutigen Endstationen Flughafen Fracht und Stettbach über Bassersdorf und Dübendorf, der sogenannten Ringbahn Hardwald, würde die Glattalbahn zur Ringlinie (Zeichnung: pd).

