

Verlängerung der Glattalbahnen in Kloten

Am 6. April 2022 erteilte der Bundesrat den Verkehrsbetrieben Glattal (VBG) die Infrastrukturkonzession zur Verlängerung der Glattalbahn (GTB) zwischen dem heutigen Streckenende am Flughafen Zürich und dem Entwicklungsgebiet Steinacker in Kloten. Das entsprechende Gesuch war am 16. Juli 2020 durch die VBG eingereicht worden. Derzeit erarbeitet die VBG das Bauprojekt. Voraussichtlich wird der Zürcher Kantonsrat (Legislative) 2024 den dazu erforderlichen Kredit bewilligen, der dem fakultativen Referendum unterliegt. Wird dies ergriffen, könne sich das Vorhaben um ein Jahr verzögern.

Bereits im Juni 2021 war das Projekt beim Bund zur Mitfinanzierung durch das Agglomerationsprogramm der vierten Generation eingereicht worden. Der unerwartete negative Entscheid des Bundes im Juni 2022 dürfte nun ebenfalls zu Verzögerungen von bis zu zwei Jahren führen. Die Mittel werden frühestens mit dem Agglomerationsprogramm der fünften Generation freigegeben. Das Plangenehmungsverfahren nach dem Eisenbahngesetz sollte bereits 2023 beginnen. Der Baustart war für 2026 vorgesehen. Die Bauzeit wird rund vier Jahre beanspruchen.

Tramstrecke

Ende Mai 2021 stellte die Gesamtprojektleitung für die Verlängerung der GTB die Ergebnisse aus dem Vorprojekt vor. Die nun geplante Strecke führt von der bestehenden Tramendhaltestelle beim Flughafen Kloten durch das Zentrum der Stadt Kloten bis zur Gemeindegrenze nach Bassersdorf. Da diese Verlängerung abschnittsweise mit dem geplanten Hochwasserschutz des Altbachs, der neuen Velohauptverbindung und dem Fussweg durch Kloten parallel verläuft, werden die drei Projekte auch gemeinsam durch die VBG geplant und erstellt.

Im Vorprojekt kamen diverse Streckenführungen zur Untersuchung. So insbesondere auch eine Variante durch das Zentrum von Kloten entlang der Flughafenstrasse und der Dorfstrasse über die stark belastete Strassenkreuzung Schaffhauserstrasse/Flughafenstrasse mit der Bushaltestelle Zum Wilden

Mann. Diese hätte jedoch so viele gegenseitige Behinderungen der verschiedenen Verkehrsträger erzeugt, dass sie fallengelassen wurde. Die nun gewählte Variante lässt teils eine separate Trassierung zu.

Die durchgehend doppelspurige Neubaustrecke wird ab Zürich Flughafen 3,7 Kilometer lang und sechs neue Haltestellen aufweisen. Von der bestehenden Haltestelle Zürich Flughafen folgt die Bahn der derzeitigen Streckenführung bis zur gegenwärtigen Endhaltestelle Fracht. Bei der dazwischenliegenden, baulich vorbereiteten, aber nie realisierten Haltestelle Fracht/GAC wird eine neue Wendeschleife erstellt. Die vorhandene Wendeschleife nach der Haltestelle Fracht wird aufgehoben, weil der Platz für den Flughafen ausbau benötigt wird.

Die eigentliche Neubaustrecke beginnt nach der Haltestelle Fracht und führt direkt auf einem Viadukt über die A51 bis zur ebenerdigen Haltestelle Obstgarten im Wiesweg. Danach verläuft das Tramtrasse südlich des Altbachs. Die anschliessende Obstgartenstrasse sowie die stark befahrene Schaffhauserstrasse werden signalgesichert ebenerdig gequert. Im Bereich der nachfolgenden Haltestelle Stadthaus soll es eine massive städtebauliche Aufwertung in Form eines Stadtplatzes und eines Stadtparks geben.

Nach der Haltestelle Mühle verlässt die GTB die Velohauptverbindung sowie den Altbach und schwenkt via Industriestrasse in die Steinackerstrasse ein, welche ohne Durchgangsverkehr insbesondere das hier ansässige Industrie- und Gewerbegebiet erschliesst. Es folgen die Haltestelle Steinacker sowie die Endhaltestelle Oberfeld, wo eine provisorische Wendeschleife entstehen soll.

Geänderte Planung

Zwischenzeitlich war vorgesehen, die Strecke von der Haltestelle Oberfeld weiter bis zur Endhaltestelle Grindel zu führen, die auf dem Gemeindegebiet von Bassersdorf gelegen hätte. Anschliessend sollte die Wendeschleife auf die freie Wiese zu liegen kommen. Dabei war die Anordnung der Bauten

so geplant, dass eine Weiterführung der Strecke nach Bassersdorf gut möglich geblieben wäre. Im Oktober 2021 fiel jedoch der Entscheid, die GTB nicht bis zum Grindel zu führen, sondern nur bis zur Haltestelle Oberfeld. Damit wird die Strecke um etwa 300 m kürzer und das Gemeindegebiet von Bassersdorf nicht mehr berührt. Für die Weiterführung der Strecke durch Bassersdorf hindurch zum Bahnhof bleibe auf diese Weise planerisch mehr Freiraum, so die Argumentation. Insbesondere werde der bei einer Verlängerung der Strecke allfällige vollständige Ersatz der Haltestelle Grindel vermieden. Zudem werde im Bereich Grindel keine grosse Bautätigkeit erwartet.

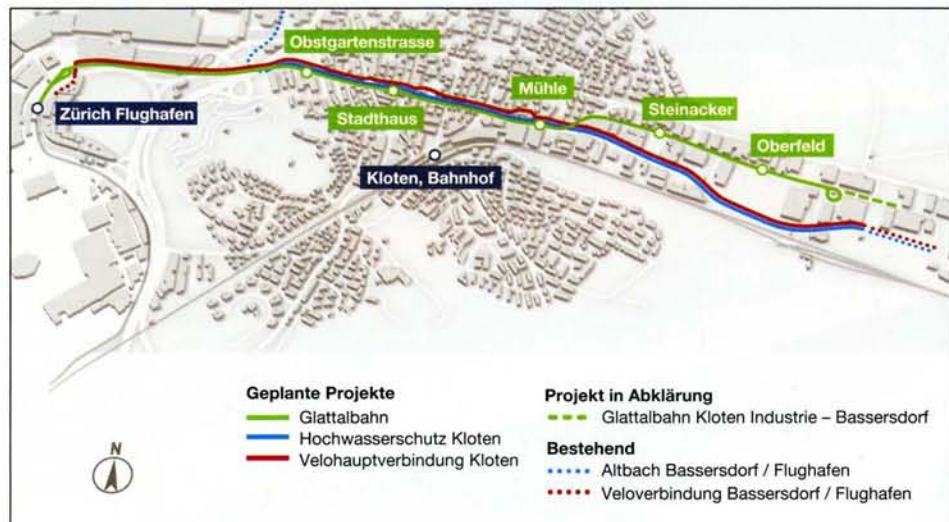
Betrieb

Die Tramlinie 10 wird weiterhin am Flughafen enden. Die im Viertelstundentakt verkehrende Tramlinie 12 wird von Stettbach bis Oberfeld fahren. Daraus ergibt sich eine Beförderungskapazität von stündlich 880 Personen pro Richtung. Dazu werden ein bis maximal zwei zusätzliche Trams des Typs Cobra benötigt. Eine Taktverdichtung auf einen 7,5-Minuten-Betrieb lässt die Infrastruktur jederzeit zu.

Verlängerung nach Bassersdorf zurückgestellt

Ursprünglich war angedacht, die GTB gleich bis zum Bahnhof Bassersdorf zu führen. Davon wurde abgesehen, um das Projekt finanziell nicht zu überlasten und um die Planung des auszubauenden Bahnhofs abzuwarten. Östlich desselben soll das Portal des Brüttener Tunnels entstehen, in den auch die Bahnstrecken aus Richtung Wallisellen und Stettbach eingebunden werden. Daher wird ein viergleisiger Ausbau zwischen dem Abzweig Dorfnest (Verzweigung nach Kloten und Zürich Flughafen) und dem Abzweig des Brüttener Tunnels nötig, was zu massiven baulichen Veränderungen am Bahnhof Bassersdorf führen wird. Man will nun die Ergebnisse dieser Planung ab- und mit der Projektierung der weiteren Verlängerung der GTB bis 2025 zuwarten. Gegenwärtig gehen die SBB von einer Eröffnung des Brüttener Tunnels im Jahr 2034 aus.

Die Weiterführung der GTB war in Bassersdorf umstritten. Die eine Routenvariante führte südlich am Dorfrand vorbei zum Bahnhof, die andere, nun im Richtplan verankerte Route, direkt durch das Zentrum. Die Realisierung der im Richtplan vorgesehenen weiteren Verlängerung der GTB von Bassersdorf nach Dietlikon ist fraglich. Eher denkbar sind zwei im Richtplan eingetragene weiterführende Strecken der GTB von Dietlikon nach Schwamendingen mit Anschluss an die Zürcher Tramstrecken. (lüt)



Der Trassenverlauf der GTB-Verlängerung vom Flughafen Zürich durch das Zentrum der Stadt Kloten bis an die Gemeindegrenze zu Bassersdorf. Die angedachte Weiterführung der Strecke nach Bassersdorf ist gestrichelt eingezeichnet (Plan: VBG).