

Nach 12-jähriger Planungsarbeit
nimmt das Glattalbahnhof-Projekt konkrete Formen an

Die erste Etappe der Glattalbahnhof wird im Herbst 2004 in Angriff genommen

160 Seiten ist die Baubewilligung schwer. Allein der Umfang lässt erahnen, wie viel Planungs-, Koordinations- und Öffentlichkeitsarbeit sich dahinter verbirgt. 21 Monate lief das aufwändige Verfahren, bis das Bundesamt für Verkehr den Verkehrsbetrieben Glattal VBG Ende Januar 2004 die Bewilligung für den Bau der Glattalbahnhof erteilte. Andreas Flury, Direktor der VBG, macht denn auch aus seiner Freude über diesen wichtigen Meilenstein keinen Hehl. Zwar sind in der vorgesehenen Frist von 30 Tagen insgesamt acht Beschwerden bei der Rekurskommission des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK eingegangen. Er hofft jedoch, die Beschwerden bilateral aus dem Weg räumen zu können. Um den Start der Bauarbeiten nicht zu verzögern, haben die VBG deshalb beantragt, diesen Beschwerden die aufschiebende Wirkung zu entziehen.

Der Spatenstich erfolgt im September

Das Baubewilligungsverfahren für die Glattalbahnhof bleibt Andreas Flury als permanenter, konstruktiver Prozess in Erinnerung. «Wir wollten nicht tatenlos auf die Bewilligung warten», betont er, «darum haben wir das Gesuch erst eingereicht, als der Name unseres Ansprechpartners beim Bundesamt für Verkehr bekannt war. Das hat uns eine aktive Zusammenarbeit ermöglicht.» Obwohl das Glattalbahnhof-Projekt in seiner Entstehungsgeschichte schon unzählige hohe Hürden nehmen musste, beispielsweise die Konzessionserteilung durch den Bundesrat im Jahr 2001 oder die Volksabstimmung im 2003, ist die Baubewilligung in seinen Augen nochmals ein ganz entscheidender Schritt auf dem Weg zur Realisierung. «Bisher haben wir immer im Konjunktiv von der Glattalbahnhof gesprochen», meint er rückblickend. «Jetzt wird das Projekt mit dem Beginn der Bauarbeiten endlich konkret.» Der Spatenstich zur ersten Bauphase erfolgt im September 2004. Mit zwei Informationsveranstaltungen haben die für das Gesamtprojekt verantwortlichen Verkehrsbetriebe Glattal zusammen mit den Tiefbauämtern des Kantons und der Stadt Zürich Mitte März die Anrainer über die zu erwartenden Immissionen und Verkehrsbehinderungen informiert.

Bis im Herbst 2006 werden 2,5 km Strecke und 6 Haltestellen gebaut

Im Endausbau wird die Glattalbahnhof über ein Streckennetz von 12,7 km führen, und insgesamt sind 20 neue Haltestellen vorgesehen. Der in Angriff genommene Teilabschnitt beginnt bei der heutigen Tram-Endhaltestelle der Linie 11 «Messe/Hallenstadion» und verläuft stadtauswärts über die Thurgauerstrasse bis zur künftigen Haltestelle Ambassador. «Von dort wird die Strecke in Richtung Osten bis zur Wendeschleife und vorläufigen Endhaltestelle Zürich Auzelg weitergeführt», erklärt Andreas Flury. «Die Arbeiten für den Bauabschnitt Ambassador-Auzelg werden im Januar 2005 aufgenommen. Dazu gehören auch zwei Bauvorhaben, die vom Kanton im Rahmen seines Gesamtverkehrs- und Stadtentwicklungskonzeptes im Raum Zürich Nord realisiert werden, nämlich die verlängerte Auzelgstrasse sowie die Revitalisierung Katzenbach.» Die Strecke zwischen Ambassador und Auzelg ist der einzige grössere Teil des künftigen Trassees der Glattalbahnhof, der fast auf der grünen Wiese gebaut werden kann. Dank der recht grossen Distanzen zu den nächsten Liegenschaften halten sich Lärmimmissionen und Verkehrsbehinderungen für die Anrainer in Grenzen. Dafür stellt auf diesem Bauabschnitt der instabile Baugrund des Oberhägerri/ Glattparks eine gewisse Herausforderung dar. Bereits ab Mitte 2004 werden deshalb entlang des künftigen Bahntrassees erste Vorschüt-

tungen vorgenommen, damit Anfang 2005 mit den Bauarbeiten begonnen werden kann.

Autoverkehr auf der Thurgauerstrasse auf zwei Spuren reduziert

Als wichtige Verbindung zwischen Zürich Oerlikon und Opfikon-Glattbrugg ist die Thurgauerstrasse von den Bauarbeiten erheblich stärker betroffen. Von November 2004 bis Juli 2006 muss hier der Autoverkehr von vier auf zwei Spuren reduziert werden. Bis Mai 2005 befinden sich die beiden Fahrspuren für den Autoverkehr auf der Ostseite. Auf der Westseite wird in dieser Bauphase an der Verbreiterung der Strasse sowie am Trasse der Glattalbahnhof gearbeitet, das als Mittelstreifen auf die bisherigen Fahrspuren neben den Familiengärten zu liegen kommt. Die Tage der Familiengärten sind aber nicht nur wegen der Verbreiterung der Thurgauerstrasse gezählt. «Die Stadt will das Gelände später überbauen», erklärt Andreas Flury. «Deshalb wünscht sie, dass der Symmetrie der Thurgauerstrasse mit einer Allee und einem Fuss- und Radweg auf der Ostseite Rechnung getragen wird.»

Die drei Bauetappen fügen sich nahtlos aneinander

Bis zum Abschluss der ersten Bauphase Ende Juli 2006 werden die Autofahrer auf der Thurgauerstrasse noch einige Male die richtige Spur finden müssen. Ob die Bauprogramme genau so verlaufen, wie heute geplant, ist allerdings noch offen. «Wir bemühen uns, den Bau der Glattalbahnhof so effizient wie möglich zu gestalten», erklärt Andreas Flury. «Und es ist durchaus denkbar, dass die beauftragten Bauunternehmen noch bessere Varianten vorschlagen.» Das Submissionsverfahren für die Auswahl dieser Unternehmen beginnt Ende April mit der Ausschreibung der Tiefbauarbeiten an der Thurgauerstrasse. Im Übrigen kann sich die Projektleitung natürlich nicht zurücklehnen, bis die erste Bauphase abgeschlossen ist.

Die zweite Etappe zwischen Ambassador und Flughafen soll nämlich Mitte 2006 in Angriff genommen und ebenfalls in zwei Jahren realisiert werden. «Der Beginn der dritten und letzten Etappe zwischen Auzelg über Wallisellen nach Bahnhof Stettbach ist ab 2008 geplant, und bis Ende 2010 soll das ganze Projekt realisiert sein», erklärt Andreas Flury. «Dieser Zeitplan entspricht der Vorlage, der die Stimmbürger 2003 zugestimmt haben.» Vor Beginn der zweiten und dritten Etappe brauche es jeweils trotz des vom Volk bewilligten Rahmenkredits noch einen Regierungsratsbeschluss über die Freigabe der entsprechenden Mittel, erklärt Flury. «Bei so einem Beschluss ist natürlich immer ein Ja oder ein Nein möglich», meint er mit Blick auf die derzeitigen Sparbemühungen des Kantons. «Ich bin aber sehr zuversichtlich, dass wir das Projekt wie geplant durchziehen können. Die Verkehrsbelastung in der Agglomeration ist dringend nötig.»

Die VBG konzentrieren sich seit jeher aufs Management

Die Gesamtkosten für die Glattalbahnhof sind auf 555 Mio. Franken veranschlagt. Für die mit der Gesamtprojektleitung beauftragten Verkehrsbetriebe Glattal stellt ein Bauvorhaben dieser Grösseordnung eine einmalige und ausserordentlich herausfordernde Aufgabe dar. Und genau diese einmalige Herausforderung bewog den studierten und promovierten Kulturingenieur ETH Andreas Flury 1998, seine selbstständige Tätigkeit im Bereich Umwelt- und Managementberatung aufzugeben, und bei den VBG den neuen Geschäftsbereich Glattalbahnhof aufzubauen. «Als Kulturingenieur sprach mich dieses Verkehrsprojekt zwar nicht auf-



Andreas Flury, Direktor der VBG.

Anhieb an», räumt er ein, «aber auf den zweiten Blick wurde mir klar, dass es dabei um nichts anderes als die Entwicklung eines dynamischen Lebensraums geht.» 2001 hat Andreas Flury zusätzlich die Gesamtverantwortung für die VBG übernommen, und für die Realisierung der ersten Etappe der Glattalbahnhof wurde mit Andrea Heinrich ein neuer Direktverantwortlicher gefunden. Die Verkehrsbetriebe Glattal sind seit jeher eine sehr schlanke Managementorganisation. Mit gerade mal elf Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern erzielen die VBG heute einen Umsatz von 30 Mio. Franken und betreiben gleichzeitig das Glattalbahnhof-Projekt. Anders als beispielsweise die VBZ erbringen die VBG ihre Dienstleistungen nicht selber. Mit der Beförderung der rund 14 Mio. Fahrgäste in den Regionen Furtal, Glattal/Flughafen sowie Effretikon/Volketswil sind sechs private Transportunternehmen beauftragt. Und in dieser Form managen die VBG nun auch den Bau und den späteren Betrieb der Glattalbahnhof. «Die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich, vertreten durch den Zürcher Verkehrsverbund, und das Bundesamt für Verkehr haben bei uns das neue Verkehrssystem bestellt», versucht Andreas Flury den Projektauftrag auf eine einfache Formel zu bringen. «Und wir bestellen wiederum die einzelnen Bestandteile bei öffentlichen und privaten Anbietern.» So ist das Tiefbauamt der Stadt Zürich mit der Oberbauleitung für die Thurgauerstrasse beauftragt worden, während das Tiefbauamt des Kantons für das Objekt Auzelg verantwortlich zeichnet.

Der Fahrbetrieb wird vorläufig von den VBZ übernommen

«Besonders anspruchsvoll und spannend ist die Planung der gesamten Bahntechnik», meint Andreas Flury begeistert. Dieser Bereich ist in die Gewerke Gleisoberbau, Energieversorgung, Fahrleitungen, Kommunikationsanlagen, Kreuzungen Schiene-Strasse und Haltestellen-Infrastruktur gegliedert.

«Wir haben keinen Werkhof wie die VBZ», erklärt Flury, «entsprechend bereiten wir eine Ausschreibung vor, um Firmen zu finden, die in der Lage sind, die einzelnen Bereiche zu projektieren, zu bauen und in den ersten 15 bis 20 Jahren zu unterhalten.» Der Fahrbetrieb selber ist in diesem Projektbereich nicht enthalten, weil bereits jetzt feststeht, dass er in den ersten Jahren von der VBZ mit den neuesten Cobra-Trams übernommen wird. «Die Linie 11 wird nach Abschluss der ersten Bauphase bis zur vorläufigen Endstation Auzelg verlängert», erklärt Andreas Flury, «und nach Abschluss der zweiten Etappe wird eine neue Linie vom Flughafen bis zum Hauptbahnhof fahren. Die VBZ werden diese Linie in unserem Auftrag und unter unserem Signet betreiben.» Vor Beginn der dritten Bauphase sei dann zu überlegen, ob die Fahrleistungen der Glattalbahnhof ausgeschrieben oder weiterhin bei den VBZ bestellt werden, sagt Andreas Flury.

Über Einsprachen wird verhandelt und nicht gestritten

Obwohl die Glattalbahnhof eine sehr breite Unterstützung genießt, und ihre Realisierung klar vorgezeichnet ist, bleibt ihr Bau natürlich nicht von Einsprachen verschont. 17 kamen allein von Seiten der Werkleitungseigentümer. «Die Werkleitungen an der Thurgauerstrasse, die unter dem künftigen Bahntrasse liegen, müssen verlegt werden», erklärt Andreas Flury. «Die Rechtslage, ob diese Verlegung zu Lasten der Glattalbahnhof oder der Eigentümer geht, ist noch unsicher und wird zurzeit abgeklärt. Im gesamten Projekt geht es dabei immerhin um knapp 40 Mio. Franken.» Da sich der Kanton zu einer Vorfinanzierung der Verlegung bereit erklärte, konnten sich die VBG und die Werkleitungseigentümer darauf einigen, dass das Rechtsverfahren keine aufschiebende Wirkung haben soll.

Solche Interessenskonflikte sind bei so einem anspruchsvollen Projekt wie

der Glattalbahnhof wohl kaum zu vermeiden. Grundsätzlich sieht Andreas Flury das Bauvorhaben aber keinem ernsthaften Gegenwind ausgesetzt. «Wer die Problematik des Agglomerationsverkehrs ernst nimmt, sieht auch ein, dass es trotz der vielen Verkehrsachsen zwischen Zürich Nord und dem Glattal ein zusätzliches, öffentliches Verkehrssystem braucht, das die neuen Entwicklungsgebiete wie den Glattpark erschliesst», betont er. «Trotzdem ist und bleibt die Öffentlichkeitsarbeit eine unserer wichtigsten Aufgaben.» Bei seinen eigenen Bemühungen, den verschiedenen Interessensgruppen das Bauvorhaben und seine Auswirkungen zu erklären, kommt er sich fast wie ein Wanderprediger vor, meint Flury selbstironisch, dabei sei er wie im Falle der Familiengärten manchmal nur der Überbringer der schlechten Botschaft. «Die Familiengärten auf der Westseite der Thurgauerstrasse müssen nicht primär wegen der Glattalbahnhof weichen, sondern weil die Stadt das Gelände gelegentlich unnutzen will», erläutert er diesen speziellen Fall.

«Wir halten Kontakt»

Seine Fähigkeiten als Kommunikator seien in seiner derzeitigen Funktion eigentlich viel wichtiger als sein berufliches Know-how, meint Andreas Flury. Das scheint ihm allerdings nicht zu stören – im Gegenteil. «Unsere Informationsveranstaltungen für die Anrainer sind auf grosses Interesse gestossen», stellt er zufrieden fest. «Und im Nachgang haben wir sehr viele positive Feedbacks erhalten.» Dem Informationsbedürfnis der Anrainer sowie der Autofahrer und der Benutzer des öffentlichen Verkehrs will man weiterhin gebührende Rechnung tragen. «Wir halten Kontakt» versprechen die VBG in ihrem periodischen Newsletter über den Stand des Glattalbahnhof-Projekts. Daneben steht man Interessierten auch jederzeit mit individuellen Auskünften zur Verfügung. /ch