

«Eine Verschiebung wäre fatal»

Region gegen Vertagung der zweiten Glatttalbahn-Etappe

Heute beginnen die Bauarbeiten für die erste Etappe der Glatttalbahn. Mit einer Interpellation will eine Mehrheit der SVP-Kantonsratsfraktion eine Verschiebung der zweiten Bauetappe erwirken. Das Ansinnen wird in der betroffenen Region abgelehnt.



Die standardisierte Haltestelle der Glatttalbahn – hier am Beispiel der Station Fernsehsudio/WTC vor dem in Realität noch nicht überbauten Glattpark. (Computersimulation pd)

ark. Der Bau der Glatttalbahn kostet insgesamt 652 Millionen Franken. Im Februar 2003 hat das Zürichervolk 555 Millionen für den Bau der Bahn und 97 Millionen für ergänzende Strassenprojekte mit Zweidrittelmehrheit bewilligt. Der Bau erfolgt in drei Etappen. Heute beginnen die Arbeiten für die erste Etappe (siehe Kasten). Sie führt von der Haltestelle Messe/Hallenstadion über Ambassador bis Auzeig in Schwamendingen und kostet 100 Millionen Franken. Die Inbetriebnahme ist

geplant für den Fahrplanwechsel im Dezember 2006. Ein nächster, zwei Jahre später folgender Schritt für 218 Millionen Franken soll den Abschnitt bis Flughafen Fracht bringen. Auf Ende 2010 geplant ist die dritte, 237 Millionen Franken erfordernde Etappe Auzeig-Wallisellen-Bahnhof Stettbach.

Wie der Bau erfolgt auch die Finanzierung etappiert. Für jede Etappe muss der Regierungsrat die jeweiligen Mittel freigeben. In einer seiner nächsten Sitzungen wird er über die Freigabe der

Mittel für die zweite Etappe befinden. Kurz vor dem Entscheid versucht nun ein Teil der SVP-Kantonsratsfraktion den Regierungsrat zu beeinflussen, diesen Schritt zu vertagen. Im Dezember haben Adrian Bergmann (svp., Meilen), Lorenz Habicher (svp., Zürich) und 42 Mitunterzeichner eine Interpellation mit dem programmatischen Titel «Verschiebung der zweiten Etappe Glatttalbahn – ein Segen fürs Budget von Kanton und Gemeinden» eingereicht. Angesichts der katastrophalen Finanzlage des Kantons dränge sich eine Vertagung auf. Da sich das wirtschaftliche Umfeld im mittleren Glatttal nicht gemäss den (Wachstums-)Prognosen entwickle, sei der Bau der zweiten Etappe nicht dringend und könne deshalb verschoben werden.

Volkswirtschaftsdirektorin Rita Fuhrer hat die Gemeinden im mittleren Glatttal angeschrieben, um dort die Stimmung betreffend einer Vertagung des Baus auszuloten. Offenbar ist man im Glatttal anderer Meinung als die Mehrheit der SVP-Kantonsratsfraktion. Der Opfiker Stadtpräsident Walter Fehr erklärte kürzlich in einem Interview mit dem lokalen Anzeiger, eine Verschiebung wäre aus seiner Sicht falsch. Erstens solle man einen Volksentscheid nicht nachträglich in Frage stellen und zweitens bestätigten ihm alle Firmen, besonders die grossen entlang der künftigen Strecke, «dass sie sehnlichst auf die Glatttalbahn warten», sagte Fehr. Ebenso klar fällt die Stellungnahme aus dem Klotener Stadthaus aus. «Kloten ist gegen eine Verschiebung und für eine rasche Realisation der Glatttalbahn», heisst es in einer Mitteilung des Stadtrats. Die Anbindung an den Flughafen sei von grosser Wichtigkeit für seine Standortgemeinde. Man erhoffe sich eine Entlastung des Strassennetzes, «was ein wichtiger Faktor für die Standortattraktivität ist», schreibt der



Stadtrat. – Klar gegen eine Verschiebung ist auch Bernhard Ruhstaller, der Verantwortliche für den Glattpark, das grösste Entwicklungsgebiet an der Strecke der Glatttalbahn. Die Entwicklung im ehemaligen Oberhauserriet komme jetzt langsam in Fahrt. Der Spatenstich für den ersten Bürobau ist vollzogen, und im Februar beginnt ein Konsortium von vier Firmen mit dem Bau von insgesamt 280 Wohnungen. Er spüre ausserdem ein steigendes Interesse neuer Investoren am Gebiet. Dabei spiele die Verbesserung der ÖV-Erschliessung durch die Glatttalbahn eine entscheidende Rolle. «Ich hätte nicht gewagt, den Interessenten gegenüber von einer möglichen Verschiebung der Realisierung zu sprechen», sagte Ruhstaller. Eine solche Vertagung wäre seines Erachtens fatal für die weitere wirtschaftliche Entwicklung der gesamten Region.