

Die Glattalbahn: Eine Chance für den Kanton Zürich



Chance
Glattalbahn



Chance **Glattalbahn**

Dem Verein gehören Organisationen, Städte und Gemeinden sowie namhafte Persönlichkeiten aus öffentlichem Leben, Politik und Wirtschaft an. Er wird präsi- diert von Ständerat Hans Hofmann.

Die Städte Winterthur und Zürich sind durch ihre Stadt- präsidenten, die Automobilverbände durch ihre Geschäftsführer und der Verein zur Förderung des öffentlichen Verkehrs durch seinen Präsidenten vertreten. Weiter vertreten sind die Zürcher Handelskammer, The Zurich Network, der Hauseigentümergeverband, der Gewerbeverband, der kantonale Baumeisterverband sowie Firmen und Einzelpersonen.

Das Wesentliche in Kürze

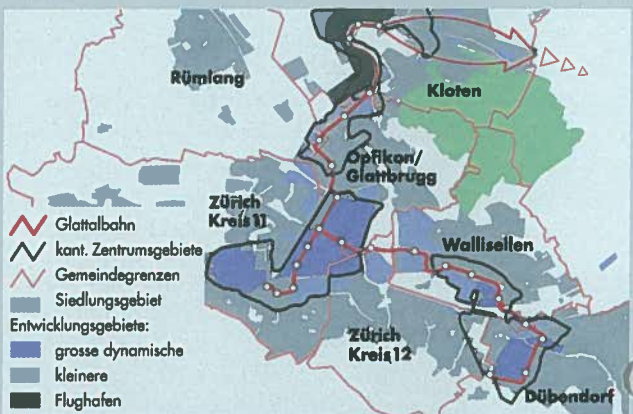
Warum eine Glattalbahn?

Die Glattalbahn ist die verkehrs- und umweltpolitisch sinnvolle und nötige Antwort auf den Wachstumsboom im Mittleren Glattal und setzt die Entwicklungs-Vorstellungen des Regierungsrates für die Zentrumsgebiete von kantonaler Bedeutung um.

- Sie orientiert sich konsequent an den Bedürfnissen der Bevölkerung und ermöglicht aus dem ganzen Kanton einen schnellen Zugang zu attraktiven Arbeitsplätzen.
- Sie stärkt die Position des Kantons Zürich als international konkurrenzfähigen Standort nachhaltig.
- Sie sorgt dafür, dass die Lebensqualität trotz Wachstumsdynamik im Mittleren Glattal erhalten bleibt.
- Sie verknüpft das übergeordnete Zugsnetz optimal mit den Feinverteilern Bus und Tram und ermöglicht damit ein optimales Zusammenspiel bestehender Verkehrsträger.
- Sie nimmt in der Linienführung Rücksicht auf gewachsene Siedlungsstrukturen und Strassenverkehr.
- Sie setzt auf moderne Technik für Sicherheit, Schnelligkeit und Komfort.
- Sie ist über den Verkehrsfonds finanziell gesichert und deckt ihre Kosten in hohem Mass selber.

Wann fährt die Glattalbahn

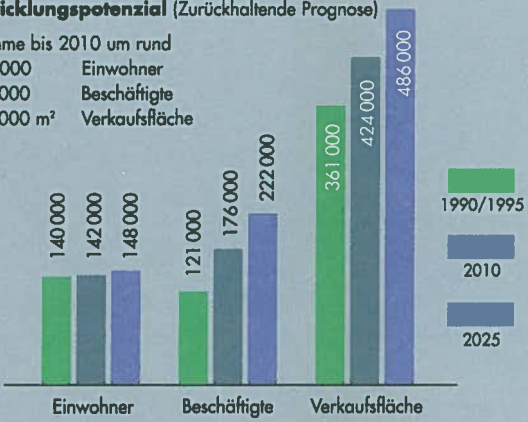
Die Verkehrsbetriebe Glattal haben Ende März 2001 die Infrastruktur-Konzession des Bundes für die Glattalbahn erhalten. Das konkrete Projekt ist in Arbeit und wird ab Spätherbst 2001 politisch diskutiert. Gegen Ende des ersten Semesters 2002 fallen die Würfel im Kantonsrat. Das Projekt unterliegt dem fakultativen Referendum. Die Planer gehen davon aus, dass eine erste Etappe der Glattalbahn gegen Ende 2005 ihren Betrieb aufnimmt.



Entwicklungspotenzial (Zurückhaltende Prognose)

Zunahme bis 2010 um rund

- 2000 Einwohner
- 55000 Beschäftigte
- 63000 m² Verkaufsfläche



Die Entwicklungsmöglichkeiten der für den ganzen Kanton Zürich wichtigen Zentrumsgebiete sollen ausgeschöpft werden können. Mit dem Privatverkehr allein ist eine Erschliessung dieser Gebiete nicht zu bewerkstelligen. Der öffentliche Verkehr muss diese Aufgabe zu einem grossen Teil übernehmen. Das Verkehrssystem, das die dazu nötigen Voraussetzungen erfüllt, ist die Glattalbahn.

Glattbahn – Ein kantonales Projekt

Entwicklungsperspektiven für den Kanton

Die günstige Verkehrslage im Grossraum Zürich macht das Mittlere Glattal für den Kanton Zürich und für die Schweiz zu einem der attraktivsten Wirtschaftsstandorte. Der Richtplan bezeichnet deshalb im Glattal Zentrumsgebiete von kantonaler Bedeutung. «Zentrum Zürich-Nord» (Oerlikon), «Oberhauserriet» (Opfikon), «Hochbord» (Dübendorf), der Flughafen und andere Gebiete gehören dazu.

Wachstumsdynamik ungebrochen

In der Glattalstadt wohnen heute rund 200'000 Menschen und arbeiten 110'000 Beschäftigte. Die Region hat sich zu einer Stadt entwickelt, die grösser ist als Basel oder Genf, und ihre Dynamik ist ungebrochen: Die Bevölkerung im Mittleren Glattal wird in den nächsten 20 Jahren um weitere 7 Prozent wachsen. Das Wachstum ist damit fast doppelt so hoch wie im Kanton Zürich. Die Beschäftigungszahl dürfte im gleichen Zeitraum um 30 bis 40 Prozent ansteigen.

Entwicklung nicht zu Lasten der Umwelt

Raumplanerisch und aus Sicht des Umweltschutzes wäre es verantwortungslos, der Entwicklung einfach freien Lauf zu lassen. Das Wachstum in der Region findet auch ohne Glattalbahn statt. Allerdings geschähe dieses Wachstum auf Kosten der Umwelt und damit auf Kosten der Bevölkerung.

Chancen nutzen

Das Potenzial dieser Zentrumsgebiete kommt dem ganzen Wirtschaftsraum Zürich zu Gute und soll zu Gunsten seiner Konkurrenzfähigkeit genutzt werden. Die Möglichkeiten des Glattals können aber nur dann umweltverträglich ausgeschöpft werden, wenn die erwartete (und angestrebte) Entwicklung sowie der damit verbundene Verkehr nicht zu neuen Belastungen für Mensch und Umwelt führen.

Das Verkehrssystem im Mittleren Glattal arbeitet bereits heute an der Grenze seiner Leistungsfähigkeit. Es ist der limitierende Faktor für die Nutzung dieser Zentrumsgebiete. Deshalb braucht es neue Lösungen: Die Glattalbahn.



Die Glattalbahn erschliesst die Zentrumsgebiete des mittleren Glattals mit einem leistungsfähigen öffentlichen Verkehrsmittel und verbindet sie mit den bestehenden Schnellzugsbahnhöfen, S-Bahn-Stationen sowie dem Bus- und Tramnetz. Damit macht sie dieses attraktive Gebiet für weite Teile der Kantonsbevölkerung rasch und einfach zugänglich.

7

Bindeglied zwischen lokalem und regionalem öffentlichem Verkehr

Die Glattalbahn ist kein Tram

Die Glattalbahn fährt zwar wie das Züri-Tram auf einer Meter-Spur, ist aber deutlich schneller und benützt über die 12.7 Kilometer lange Neubaustrecke mit 20 Haltestellen praktisch vollständig ein eigenes Trassee.

Die Glattalbahn ist mit dem lokalen Bus- und Tramverkehr sowie mit dem regionalen und überregionalen Schienenverkehr vernetzt und wirkt so als Bindeglied für die Erschliessung attraktiver Zentrumsgebiete für den ganzen Kanton.

Dank eigenem Trassee kommt sie dem Autoverkehr kaum in die Quere. Mischflächen sind lediglich im Bereiche der Haltestellen (Fussgänger, Radfahrer) und im Kreuzungsbereich mit Strassenknoten vorgesehen.

Die Bahn fährt zur Hauptverkehrszeit im 7.5-Minuten-Takt je Linie und Richtung und im 15-Minuten-Takt in den Randzeiten.

Angebot

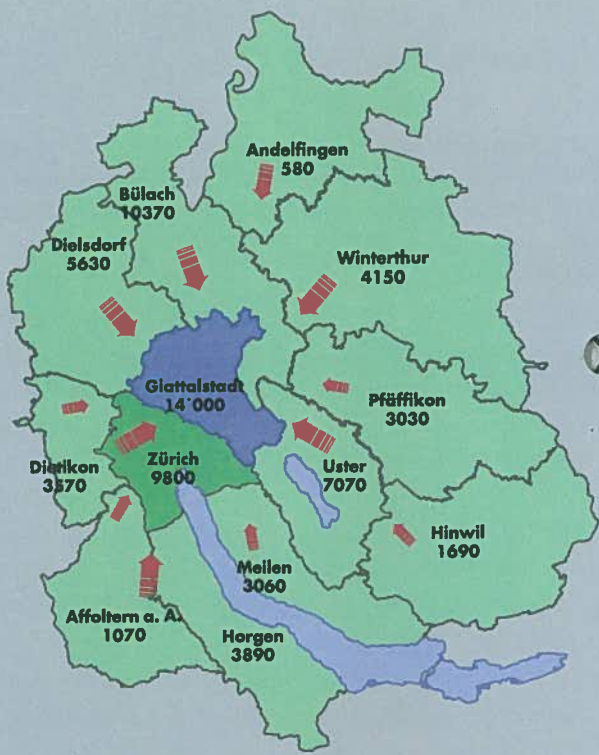
Erste Betriebsetappe 2005

- Linie A: Flughafen Zürich – Kloten-Bahnhof – Bahnhof Oerlikon – Zürich Hauptbahnhof (ab Oerlikon auf der heutigen Linie 10)
- Linie B: Weiterführung der Linie 11 von der heutigen Endstation Messe/Hallenstadion bis ins Auzelg

Zweite Betriebsetappe 2008

- Linie C: Bahnhof Stettbach – Wallisellen – Flughafen Zürich

Die Inbetriebnahme einer ersten Etappe der Glattalbahn mit dem Ast Oerlikon-Flughafen ist auf den Fahrplanwechsel Ende 2005/06 vorgesehen. Mittelfristig kann die Glattalbahn zu einem Ring rund um den Hardwald geschlossen werden.



Die Glattalbahn stärkt die Konkurrenzfähigkeit des Wirtschaftsstandortes Zürich und sorgt dafür, dass die Lebensqualität im Mittleren Glattal trotz Wachstumsdynamik erhalten bleibt. Sie ist ihren Preis wert.

Nicht billig – aber preiswert

Die Zentrumsgebiete im Mittleren Glattal sind Schwerpunkte wirtschaftlicher und kultureller Aktivitäten, Standorte für Wohn- oder gemischte Überbauungen sowie für industrielle und gewerbliche Nutzungen. Sie stärken die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Zürich. Dieses «Silicon Valley» rückt dank der Glattalbahn auch für entferntere Kantonsteile in greifbare Nähe – ohne dass damit die Umwelt zusätzlich belastet würde.

Vom Projekt Glattalbahn profitieren alle Regionen des Kantons Zürich. Die Glattalbahn ermöglicht dank optimaler Verknüpfung mit dem kantonalen S-Bahn-Netz Wohnen im Grünen und Arbeiten im Glattal. Zukunftsorientierte Arbeitsplätze sowie attraktive Dienstleistungs- und Freizeitangebote werden für rund eine Million Menschen innert einer halben Stunde erreichbar.

Dieser Zusatznutzen ist nicht billig – aber in jedem Falle preiswert: Für die Menschen und für die Umwelt.

Die Glattalbahn wird aus dem kantonalen Verkehrsfonds finanziert und kostet rund 540 Millionen Franken. Sie trägt sich zu 60 bis 70 Prozent selber. Das ist um 10% besser als der Kostendeckungsgrad des Zürcher Verkehrsverbundes.



Die Glattalbahn setzt mit moderner Technik auf Schnelligkeit, Sicherheit und Komfort. Die Einbettung des Trassees in gewachsene Siedlungsstrukturen, eine sorgfältige Gestaltung des Umfeldes und ansprechendes Design der Zugkompositionen werten die Raumqualität der Zentrumsgebiete im Mittleren Glattal auf.

Was kann die Glattalbahn?

Die Glattalbahn fügt sich bedürfnisorientiert in das Gesamtverkehrssystem der Region ein. Sie schafft schnelle und leistungsfähige Verbindungen zu den bestehenden Schnellzug- und S-Bahn-Bahnhöfen. Diese Anknüpfung an das übergeordnete Netz bringt Angebotsverbesserungen für weite Teile des Kantons.

Alle vier Minuten ein Zug

Pro Linie und Richtung verkehrt in der Normalverkehrszeit alle 7.5 Minuten ein Zug. Bei jeweils zwei Linien pro Streckenabschnitt bedeutet dies alle 4 Minuten ein Zug. Verdichtungen der Zugfolgen in Stosszeiten sind möglich. Mit 25 Stundenkilometer ist die durchschnittliche Beförderungsgeschwindigkeit deutlich höher als beim Tram.

Komfort und Aufwertung des Umfeldes

Die Auswahl des Rollmaterials für die Glattalbahn erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt. Verschiedene Unternehmungen bieten heute moderne, technisch ausgereifte Rollmaterialtypen an. Modernes Design des Wagenmaterials und durchdachte Gestaltung der Haltestellen, ihrer Umgebung sowie des Trassees machen die Glattalbahn zum attraktiven, verbindenden Element der Region.

Warum keine Hochbahn?

Die Gegenüberstellung einer schienengebundenen, auf weitgehend eigenem Trassees fahrenden Glattalbahn und einer Hochbahn hat klar gezeigt: Die Glattalbahn ist einer Hochbahn in Bezug auf Fahrgastkomfort, Investitionskosten, Entwicklungsrisiken, Etappierbarkeit und die Vernetzung mit anderen Verkehrssystemen deutlich überlegen.

Und was bringt die Glattalbahn Ihnen?

- Die Glattalbahn schafft attraktive Verkehrsverbindungen zu bestehenden und künftigen Arbeitsplätzen in der Region. Kürzere Wege bedeuten mehr Freizeit und Lebensqualität für Pendler aus dem ganzen Kanton.
- Die Glattalbahn schafft Voraussetzungen für die Ansiedlung von neuen Unternehmen im Mittleren Glattal. Dabei entstehen in der Regel Arbeitsplätze von hoher Qualität im Dienstleistungssektor. Das Spektrum an hochwertigen Arbeitsplätzen wächst. Davon profitiert die ganze Kantonsbevölkerung.
- Die Glattalbahn fängt den prognostizierten Mehrverkehr umweltfreundlich ab. Wohnen und Arbeiten im Mittleren Glattal wird so attraktiv.
- Die Glattalbahn bietet neue Möglichkeiten der Freizeitgestaltung. Unterhaltungsangebote in der Stadt Zürich oder im Glattal selbst sind ohne Parkplatzsuche bequem erreichbar.
- Das Mittlere Glattal ist das bedeutendste Entwicklungsgebiet im Kanton Zürich. Ein florierender Wirtschaftsstandort Zürich bringt jeder Bürgerin und jedem Bürger etwas. Von der Glattalbahn profitiert also nicht nur die Bevölkerung im Glattal.
- Umweltbelastung ist kein lokales Problem. Es liegt im Interesse der Gesamtbevölkerung, dass die Luftreinhalteziele erreicht werden. Die Glattalbahn ist eine Voraussetzung dafür.

Verein Chance Glattalbahn
Leutschenbachstrasse 95
8050 Zürich
Telefon 01 309 11 77
Fax 01 309 11 80
E-Mail vectorcom@vectorcom.ch

Chance
Glattalbahn