



Glattbrugg, Februar 2004

An einen ausgewählten Kreis  
an der Glattalbahn  
interessierter Personen

## Grünes Licht für den Bau der Glattalbahn

Sehr geehrte Damen und Herren

Der letzte wichtige Meilenstein der Glattalbahn Projektierungsphase ist erreicht. Mit Datum vom 27. Januar 2004 hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) den Verkehrsbetrieben Glattal VBG die Baubewilligung für den Bau der Glattalbahn erteilt. Die Bewilligung bezieht sich auf das gesamte Netz zwischen den Anschlusspunkten an das Tramnetz der Stadt Zürich in Oerlikon und Stettbach sowie dem vorläufigen Endpunkt am Flughafen Zürich-Kloten. Die Realisierung der Glattalbahn erfolgt in drei Etappen. Unter Vorbehalt des Rechtsmittelverfahrens zur Plangenehmigung steht der Realisierung der ersten Etappe zwischen Messe / Hallenstadion und Zürich Auzelg nun nichts mehr im Weg. Der erste Spatenstich für die Bauarbeiten ist Anfang September 2004, die Jungfernfahrt auf den Fahrplanwechsel Ende 2006 geplant.

Mit der sogenannten Plangenehmigung - der nun vorliegenden Baubewilligung nach schweizerischem Eisenbahnrecht - steht die Projektierungsphase der Glattalbahn nach nur 12-jähriger Planungszeit unmittelbar vor ihrem Abschluss (vgl. Abb. 1: Meilensteine der Glattalbahn-Projektierung).

<b>1990</b>	Die Gemeinden Dübendorf, Wallisellen, Opfikon und Kloten diskutieren erste Ideen für ein neues öffentliches Verkehrsmittel im Mittleren Glattal.	<b>2002</b>	Der Regierungsrat des Kantons Zürich erteilt der VBG die Bewilligung, öffentliche Strassenräume für den Bau der Glattalbahn zu nutzen.
<b>1992</b>	Der Zürcher Verkehrsverbund ZVV erteilt den Auftrag, die Grundlagen sowie die mögliche Trasseeführung für das neue öffentliche Verkehrsmittel zu ermitteln.	<b>2002</b>	Der Zürcher Kantonsrat beschliesst, die Glattalbahn im Rahmen eines Gesamtverkehrsprojektes zusammen mit Strassenausbauten und -anpassungen zu realisieren.
<b>1995</b>	Das Trasse für das neue öffentliche Verkehrsmittel wird im kantonalen Richtplan eingetragen.	<b>2002</b>	Das Bauprojekt der Glattalbahn liegt in den Standortgemeinden öffentlich auf.
<b>1996</b>	Der Verkehrsrat des Kantons Zürich entscheidet über die Systemwahl: Die Glattalbahn soll in Form einer 'meterspurigen, mischflächenverträglichen Stadtbahn', und damit kompatibel zum Tram der Stadt Zürich realisiert werden.	<b>2003</b>	Die Stimmberechtigten des Kantons Zürich nehmen die Vorlage zur Finanzierung der Glattalbahn sowie der ergänzenden Infrastrukturvorhaben mit einem Ja-Stimmenanteil von 66,6 Prozent an.
<b>1998</b>	Die Verkehrsbetriebe Glattal VBG übernehmen die Gesamtprojektleitung für die Glattalbahn, dies im Auftrag der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich.	<b>2004</b>	Das Bundesamt für Verkehr erteilt der VBG die Plangenehmigung für den Bau der Glattalbahn.
<b>1999</b>	Das Vorprojekt ist abgeschlossen und dient als Grundlage für das Infrastrukturkonzessionsgesuch.	<b>Herbst 2004</b>	Der Bau der ersten Glattalbahn Etappe zwischen Messe/Hallenstadion und Zürich Auzelg wird in Angriff genommen.
<b>2001</b>	Der Bundesrat erteilt der VBG am 28. März die Konzession für Bau und Betrieb der Glattalbahn.	<b>Ende 2006</b>	Die erste Etappe der Glattalbahn wird in Betrieb genommen.
<b>2001</b>	Das Bauprojekt ist abgeschlossen.	<b>ab 2008</b>	Weitere Glattalbahn Etappen gehen in Betrieb.

Abb. 1: Meilensteine der Glattalbahn-Projektierung



Der Verwaltungsrat und die Geschäftsleitung der VBG sind erfreut und auch erleichtert darüber, dass das Plangenehmigungsverfahren nach 22 Monaten mit der Verfügung des BAV abgeschlossen werden konnte. Wir danken an dieser Stelle allen, die zum Erreichten beigetragen haben, den Behörden auf Stufe Bund, Kanton Zürich und Standortgemeinden, den Verwaltungsstellen, insbesondere dem BAV als Leitbehörde des gesamten Verfahrens, den Mitgliedern der Projektorganisation, den direkt betroffenen Grundeigentümern und Anrainern. Nicht zuletzt danken wir der Zürcher Bevölkerung, welche der Finanzierung des Vorhaben im Rahmen der kantonalen Volksabstimmung vom 9. Februar 2003 mit deutlicher Mehrheit zugestimmt hat.

### Die Erfolgsfaktoren der Glattalbahn

Folgende Faktoren haben aus unserer Sicht zum erfolgreichen Abschluss des Planungsprozesses beigetragen:

- Die Standortgemeinden selbst waren es, die den Bedarf nach einem neuen, leistungsstarken öffentlichen Verkehrsmittel erkannt haben. So führten die Städte und Gemeinden Dübendorf, Wallisellen, Opfikon und Kloten bereits 1990 eine Lagebeurteilung durch. Dabei stellten sie das Ungleichgewicht zwischen dem Siedlungsentwicklungspotenzial und der Verkehrsinfrastruktur fest.
- In der Planungsphase bis zum Eintrag des Glattalbahn-Trassees in den kantonalen Richtplan lag die Projektleitung zwar beim Zürcher Verkehrsverbund (ZVV). Die Standortgemeinden waren aber in der Behördendelegation vertreten.
- Seit 1998 liegt die Projektverantwortung – im Auftrag der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich – bei den VBG als marktverantwortliches Unternehmen für das öffentliche Verkehrsangebot in der Region. Die Präsidenten der Standortgemeinden waren bis Mitte 2003 auch im zuständigen Verwaltungsratsausschuss der Glattalbahn vertreten.
- Auf der operativen Ebene war jede Standortgemeinde mit je einer Begleitgruppe in der Projektorganisation vertreten. Mit dieser Disposition gelang es, die Standortgemeinden, zusammen mit zahlreichen, weiteren Beteiligten und Betroffenen, eng in den Projektierungsprozess einzubinden. Dadurch konnte das Projekt „von unten heraus entwickelt und breit abgestützt werden“. Dank der gewählten Projektorganisation traten keine nennenswerten Akzeptanzprobleme auf.

### Glattalbahn als Modellbeispiel regionaler Zusammenarbeit

Die Entwicklung der Glattalbahn ist ein Beispiel dafür, dass regionale Zusammenarbeit funktioniert. Es ist gelungen, einvernehmliche Entscheide zu erzielen. Beigetragen dazu hat eine Projektierungskultur, welche lokale Interessen respektierte, diese aber stets an den Zielsetzungen des Ganzen mass. Gestützt auf die positiven Erfahrungen mit der Glattalbahn haben die Mitgliedsgemeinden der Region ‚glow.das Glattal‘ im Rahmen der Agglomerationspolitik des Bundes ein Modellvorhaben gestartet, in welchem die acht Städte und Gemeinden rund um den Hardwald die regionale Zusammenarbeit auf andere Politikbereiche übertragen wollen. Ziel der Region, die durch den ‚fil rouge‘ der Glattalbahn – später auch durch die optionale Ringbahn - verbunden ist, bleibt die Pflege und Gestaltung des Lebensraumes. Investoren signalisieren, dass die Glattalbahn bei Standort- und Investitionsentscheiden einen bedeutenden Stellenwert einnimmt.



## Die Plangenehmigung der Glattalbahn - Spiegel eines anspruchsvollen Verfahrens

Die Plangenehmigung des BAV für die Glattalbahn besteht aus einem Dokument von 159 Seiten. Zudem wird auf 255 weitere Dokumente und Pläne verwiesen, welche nach Abschluss des Bewilligungsverfahrens zusätzlich mit einem Genehmigungsvermerk versehen wurden.

In der Plangenehmigung stellt das BAV fest, dass es sich bei der Glattalbahn „um eine Eisenbahnanlage von hoher Komplexität handelt“. Das Projekt erfülle im Wesentlichen alle massgebenden technischen und rechtlichen Bestimmungen. Ebenso berücksichtige es die rechtlichen Bestimmungen in den Bereichen, Raumplanung, Umwelt und Sicherheit. Mit der Plangenehmigung sind sämtliche nach Bundesrecht erforderlichen Bewilligungen erteilt, dazu gehören z.B. auch die notwendigen Spezialbewilligungen für Rodungen und technische Eingriffe in Gewässer.

Im Detail enthält die Plangenehmigung rund 1'000 Auflagen. Die Auflagen geben insbesondere auch die Stellungnahmen der ins Genehmigungsverfahren einbezogenen Stellen beim Bund, beim Kanton sowie den Standortgemeinden wieder. Eine grosse Zahl der Auflagen bezieht sich auf Aspekte des Umwelt- und Gewässerschutzes. Weitere Auflagen enthalten die in den Vergleichen mit den Einsprechern getroffenen Zugeständnisse und Zusicherungen.

Nach erster Durchsicht beurteilen die VBG die mit der Plangenehmigung verbundenen Auflagen als machbar. Wir werden alles daran setzen, sie im Rahmen der Ausführungsprojektierung optimal umzusetzen.

## Einspracheverhandlungen abgeschlossen

Nach der öffentlichen Auflage des Plangenehmigungsgesuchs im Mai 2002 waren 138 Projekteinsprachen, resp. Entschädigungsforderungen beim BAV eingegangen. Die Behandlung lässt sich folgenden fünf Gruppen zuordnen:

- 21 Einsprachen, die einzig Entschädigungsbegehren enthielten. Diese Begehren bildeten nicht Gegenstand des eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens. Die VBG werden weiterhin versuchen, Land und Rechte freihändig zu erwerben. Wo keine Einigung erzielt werden kann, ist für die Durchführung der notwendigen Schätzungsverfahren die Eidgenössische Schätzungskommission zuständig.
- 7 Einsprachen, die im Laufe der Verhandlungen zurückgezogen worden sind. Die VBG haben im Laufe des Verfahrens mit den Einsprechern Verhandlungen durchgeführt. Infolge Rückzug wurden diese Einsprachen als gegenstandslos abgeschrieben.
- 85 Einsprachen, die im Rahmen von Verhandlungen zwischen den VBG und den Einsprechern erledigt werden konnten. Gestützt auf die Verhandlungen wurden zahlreiche Einsprachen durch Vergleiche erledigt und zurückgezogen, dies vielfach auf der Basis von gegenseitigen Zugeständnissen und Zusicherungen seitens der Parteien. Die Plangenehmigung enthält eine pauschale Auflage, dass die vereinbarten Zugeständnisse und Zusicherungen vollumfänglich einzuhalten sind.
- 17 Einsprachen, die sich auf die strittige Frage der Kostenteilung für die Verlegung von Werkleitungen bezogen. Für diese Einsprachen erklärt sich das BAV als nicht zuständig, da es nicht um eisenbahnrechtliche Bestimmungen, sondern um die Benützung öffentlichen Strassenraumes gehe. Über die Frage des Kostenteilers sei deshalb in einem Verfahren nach kantonalem Recht zu



befinden. Werkleitungseigentümer sind mit den VBG übereingekommen, dass ein solches Rechtsverfahren durchzuführen sei, dieses aber keine aufschiebende Wirkung für die Realisierung der Glattalbahn haben soll.

- 8 Einsprachen, über welche das BAV im Rahmen der Plangenehmigung – teilweise auf der Basis von Einspracheverhandlungen – materiell entschieden hat.

### Unternehmersubmissionen ab Mai 2004

Den letzten Verfahrensschritt bis zur definitiven Bau-Freigabe der ersten Etappe bildet nun noch die Beschwerdemöglichkeit gegen die Plangenehmigung. Zuständig ist die Rekurskommission des Eidg. Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation. Beschwerdeberechtigt sind noch jene Einsprechenden, über deren Einsprachen mit der Plangenehmigung des Bundes entschieden worden ist.

Sobald alle massgebenden Entscheide rechtskräftig sind, können die Arbeiten zur Realisierung der Glattalbahn-Etappe sowie des Teilprojekts 'Verlängerte Aubruggstrasse' und 'Revitalisierung Katzenbach' in Angriff genommen werden. Vorgesehen ist, ab Mai 2004 die ersten Unternehmer-Ausschreibungen zu veröffentlichen. Der Baubeginn für den Abschnitt Thurgauerstrasse ist im September 2004 geplant. Die Arbeiten im Abschnitt Auzelg sollen dann Ende Jahr aufgenommen werden.

Bereits Mitte des Jahres 2004 erfolgt der Start für die Ausbauten der Strassenknoten Ringstrasse – Zürichstrasse sowie Ringstrasse – Überlandstrasse in Dübendorf. Zusammen mit der Glattalbahn sind diese Infrastrukturausbauten Bestandteil des Gesamtverkehrspaketes, dessen Finanzierung die Stimmberechtigten des Kantons Zürich am 9. Februar 2003 angenommen haben.

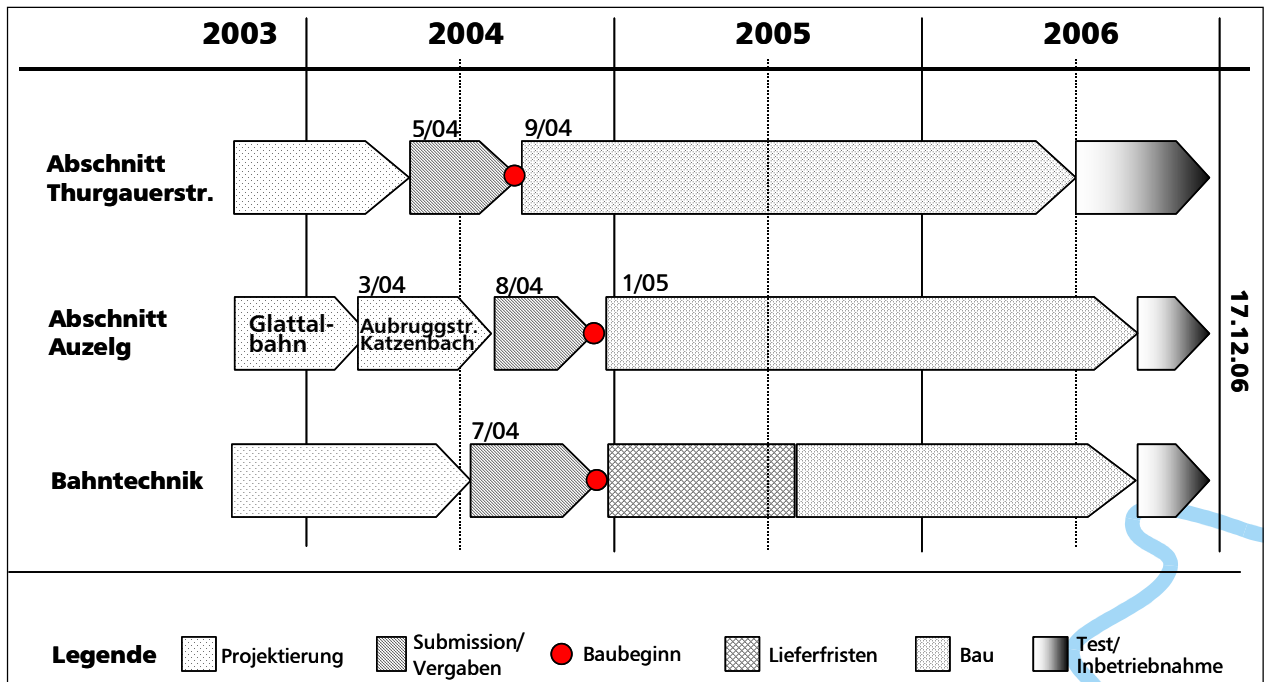


Abb. 2: Grobterminplan für die Realisierung der ersten Glattalbahn-Etappe



## Wir halten Kontakt

Die Realisierung der ersten Glattalbahn Etappe wird für die Anrainer sowie die öV-Benutzer und Verkehrsteilnehmer auf den betroffenen Strassenabschnitten mit gewissen Immissionen und Behinderungen verbunden sein. Die VBG sowie die Realisierungspartner der Glattalbahn sind bestrebt, alle Betroffenen frühzeitig zu informieren. Zu diesem Zweck finden anfangs März Informationsveranstaltungen für die Anrainer der Baustellen statt. Für die Verkehrsteilnehmer sind Informationen via Medien, spezielle Publikationen und im Internet unter [www.glattalbahn.ch](http://www.glattalbahn.ch) vorgesehen. Selbstverständlich stehen wir allen Interessierten jederzeit auch für individuelle Auskünfte zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Verkehrsbetriebe Glattal VBG

gez. Otto Halter  
Präsident Verwaltungsrat

gez. Dr. Andreas Flury  
Direktor

