

Sperrfrist:
07.10.2010, 11.30 Uhr

Medienanlass vom 7. Oktober 2010

Neue Wege durch neue Stadträume

Referat von Otto Halter, Präsident Verwaltungsrat VBG

Es gilt das gesprochene Wort

Sehr geehrte Medienschaffende, liebe Gäste

In wenigen Minuten sind wir Teil eines denkwürdigen Ereignisses. Ein Fahrzeug der künftigen Glattalbahn-Linie 12 nimmt uns mit auf die erste, exklusive Passagierfahrt durch das Glattal. Nicht ins Glattal *hinaus* – nicht vom Glattal in die Zürcher City *hinein* – sondern *durch* das Glattal. Von Dübendorf via Walisellen, Opfikon/Glattbrugg hinab nach Kloten und zurück geht künftig die Fahrt mit der neuen Linie 12. Die Fahrt folgt dem kleinen Fluss, der dem Tal und der neuen Bahn seinen Namen verliehen hat. Die Glatt lässt die Stadt Zürich bekanntlich links liegen. Die Glattalbahn als Ganzes tut dies nicht. Im Gegenteil – meine Vorredner haben es ihnen dargestellt – sie pflegt beste Beziehungen und Verbindungen zur City, genauso wie die Städte und Gemeinden des Mittleren Glattals auch. Dennoch, mit der neuen Linie 12 haben wir ganz bewusst den Weg „*ausser herum*“ gewagt. Die Idee zur Linie 12 ist dabei nicht etwa das Resultat lokalpatriotischer Motive. Sie ist vielmehr das Ergebnis fundierter Potenzialanalysen und einer konsequent darauf abgestimmten Handlungsstrategie.

Tangential statt radial

Bereits der erste Bericht „GLATTAL WOHIN“ der 1990 gegründeten Gemeindeorganisation „Interessengemeinschaft Zukunft Glattal“ – heute glow.das Glattal – brachte die Vorteile eines neuen, leistungsstarken Verkehrssystems entlang der demnächst in Betrieb gehenden Glattalbahn-Linie 12 an den Tag. Das Besondere an der vorgeschlagenen Streckenführung war: Es handelte sich um eine Tangentiallinie und nicht um eine Radiallinie, wie sie in den Netzen der S-Bahn und auch im Tramnetz der Stadt Zürich sonst üblich ist.

Alle Überprüfungen und Optimierungen im Rahmen der Glattalbahn-Projektierungen bestätigen die Stärken und Chancen der ermittelten Linienführung. In den Bedarfsnachweisen, die wir vor Inangriffnahme jeder Bauetappe dem Bund und dem Kanton Zürich zu erbringen hatten, zeigte sich sogar jedes Mal, dass die Linie 12 das grösste Potenzial aller drei über das Glattalbahn-Netz verkehrenden Linien hat. Im Einzugsgebiet der neuen Haltestellen besteht ein guter Mix aus Wohn- und Arbeitsplätzen. Hinzu kommen die zahlreichen Einkaufsangebote, welche auch in den Nebenverkehrszeiten für gute Fahrgastfrequenzen sorgen dürften.

Gut vorbereitetes Terrain

Dass die Glattalbahn-Linie 12 erst jetzt fertig wird, hat in erster Linie mit den hohen planerischen und baulichen Herausforderungen zu tun, die sich beim Bau der dritten Etappe stellten. Direktor Dr. Andreas Flury hat ihnen vorher einige ausgewählte Einblicke vermittelt. Aber nicht nur die Planer und Ingenieure allein waren gefordert, Behörden, Verwaltungen, ja immer wieder der Souverän hatten ein gerütteltes Mass an Hausaufgaben zu erledigen. Meter für Meter, Schlüsselstelle für Schlüsselstelle musste der

Glattalbahn sprichwörtlich das Terrain vorbereitet werden. Es galt, die öffentlichen Infrastrukturen – Bahnhöfe, Plätze, Strassen-, Velowege, Fussgängerverbindungen und vieles mehr – auf einen neuen, zukunftsfähigen Stand zu bringen. Grossen privatwirtschaftlichen Entwicklungsvorhaben verlieh die Aussicht auf die Linie 12 die entscheidenden Impulse, die Realisierung konkret an die Hand zu nehmen. So z.B. beim Glattpark in Opfikon/Glattbrugg, beim Bahnhof und der Zentrumsüberbauung in Wallisellen, beim Richti-Areal in Wallisellen oder beim Zwicky-Areal an der Gemeindegrenze Wallisellen/Dübendorf. Die Dynamik erstaunte und überraschte. Während der Projektierung und dem Bau der Glattalbahn liessen Ereignisse wie das Swissair-Grounding und die globale Finanzmarktkrise berechnete Zweifel an so manch optimistischem Szenario aufkommen. Die Entwicklungsdynamik im Glattal brachte die Ereignisse nicht zum Erliegen. Von den Glattal-Gemeinden waren nach wie vor rasche Entscheidungen und zielstrebiges Handeln gefordert. Machbar war dies nur dank der Bereitschaft zu enger, lösungsorientierter Zusammenarbeit unter allen Beteiligten und Betroffenen. Auch die Besteller der Glattalbahn, das Bundesamt für Verkehr, die Zürcher Volkswirtschaftsdirektion, der Zürcher Verkehrsverbund und nicht zuletzt das Stimmvolk des Kantons Zürich im Jahre 2003 glaubten an die Chancen der Glattalbahn und stellten die notwendigen Investitionsmittel im Rahmen des ursprünglich vorgesehenen Terminprogramms bereit.

Gemeinsame Ziele statt Einzelinteressen

Ganz ohne politische Auseinandersetzungen und Interessenkonflikte gingen die Prozesse nicht über die Bühne. Nie aber mündeten sie in unüberbrückbare, sich gegenseitig blockierende Positionskämpfe aus. Vielmehr entwickelten und pflegten die Projekt- und Prozessverantwortlichen eine Kultur, welche Gesamtinteressen konsequent vor Einzelinteressen stellte. Die Aussicht auf die entstehende Glattalbahn-Linie 12 erwies sich dabei als Glücksfall und als eines der zentralen Erfolgsgeheimnisse für die termin- und bedarfsgerechte Realisierung des Gesamtverkehrssystems der Glattalbahn. Die Linie verteilt die Vorteile und Nutzen gleichmässig auf die erschlossenen Glattal-Gemeinden. Unter dem Begriff „Netzstadt Glattal“ bescheinigen visionäre Planer dem Glattal seit langem ein eigenständiges Entwicklungspotenzial als urbaner Lebensraum – unabhängig von der Nachbarschaft zur Stadt Zürich und der besonderen, verkehrlichen Standortgunst. Die Linie 12 ist ein Vorhaben, das die Realisierung dieses Potenzials direkt und konkret zum Tragen bringt. Die Erkenntnis führte zu grundlegender Solidarität unter den Glattal-Gemeinden und zur Bereitschaft, selbst lösbare Probleme selbst zu lösen und nicht an dritte Instanzen weiterzureichen. Gegenüber den übergeordneten Entscheidungsgremien beim Bund und Kanton traten die Glattal-Gemeinden in der Folge stets mit *einer* Stimme auf. Das verlieh dem Vorhaben nicht nur „Dampf“, sondern – was noch viel wichtiger war - das notwendige Vertrauen, in die Glattalbahn zu investieren.

Nähe zum Markt

Die Zielstrebigkeit, welche die Glattaler bei der Realisierung ihrer Bahn an den Tag legten, war das eine. Die Art der Umsetzung das andere. Entscheidend geprägt war die Umsetzung durch die Tatsache, dass der Kanton nicht – wie bis dahin bei vergleichbaren Projekten üblich – die Gesamtprojektleitung für die Realisierung der Glattalbahn selber wahrnahm. Vielmehr übertrug der Kanton diese Verantwortung der VBG als marktverantwortliches Verkehrsunternehmen in der Region Glattal. Das war erstmalig und einmalig. Bei den Standortgemeinden schuf dieser Schritt Vertrauen. Als Aktionäre der VBG erhielten die Glattal-Gemeinden auch eine direkte Mitsprache- und Mitgestaltungsmöglichkeit, nicht nur *vor*, sondern auch *während* der Realisierung der Glattalbahn. Die Gesamtprojektleitung der Glattalbahn setzte von Beginn weg auf ein langfristig ausgerichtetes Standort- und Unternehmensmarketing. Die ganzheitliche Betrachtungsweise, die Konzeption als Gesamtverkehrsvorhaben, die Nachhaltigkeit als erstes Qualitätskriterium, der Einbezug und die Aufwertung städtischer Lebensräume und nicht zuletzt die ästhetische und architektonische Ausführung der Infrastruktur vermochten zu überzeugen. Sie schufen Identifikation bei vielen Menschen, die die Glattalbahn benutzen werden oder benutzen könnten. Dies ist schon mal eine

wesentliche Voraussetzung, dass wir es an dieser Stelle wagen, der Glattalbahn und der Linie 12 eine erfolgreiche Zukunft vorauszusagen.

Apropos Zukunft

Mit der Eröffnung der Glattalbahn-Linie 12 am 12. Dezember 2010 gewinnt das Glattal entscheidend an Fahrt – als Lebens- *und* als Wirtschaftsraum. Die Nachfrage von Menschen und Unternehmen nach einem Platz im Glattal wird weiter wachsen. Automatisch stellt sich dabei natürlich die Frage, ob und wie es weitergehen wird. Im kantonalen Richtplan ist mit der „Ringbahn Hardwald“ bereits eine mögliche Fortsetzung der Glattalbahn eingetragen. Zurzeit ist die Gemeindeorganisation glow.Das Glattal zusammen mit der Planungsgruppe Glattal ZPG daran, im Rahmen des Programms „GlattalbahnPLUS“ mögliche weitere Schritte zu konkretisieren.

Im Vordergrund stehen dabei etappierte Verlängerungen der Glattalbahn, resp. der Linie 12: Je nach Entwicklung beispielsweise ab Giessen in Richtung Bahnhof Dübendorf und Flugplatz Dübendorf oder ab Flughafen, Fracht in Richtung Stadtzentrum Kloten, Industrie- und Dienstleistungsgebiet Grindel und Bassersdorf. Zugegeben, zum jetzigen Zeitpunkt mögen solche Pläne noch etwas visionär wirken, aber war dies bei der Glattalbahn-Linie 12 vor knapp 20 Jahren nicht auch der Fall?

Glattbrugg, 7. Oktober 2010