

Sperrfrist:  
20.10.2008, 11.30 Uhr

Medienanlass vom 20. Oktober 2008

## Rollout Glattalbahn

**Stichworte zu Schlüsselstellen auf der Glattalbahn Neubaustrecke: Glattpark – Flughafen Fracht von Dr. Andreas Flury, Direktor VBG und Gesamtprojektleiter Glattalbahn**

---

### Zwischenhalt: Haltestelle Lindberghplatz

Mit dem Bau der Glattalbahn wurden die ursprünglich acht Fahrstreifen der Hauptverkehrsachse an der Thurgauerstrasse auf vier reduziert. Die ehemaligen Erschliessungsstrassen Talackerstrasse und Guggelfelderstrasse sind verschwunden. Neu präsentiert sich die Thurgauerstrasse als grosszügig gestaltete, innerstädtische Hauptverkehrsachse mit dem Glattalbahn-Trasse in Mittellage. U-Turns schaffen Wendemöglichkeiten und verkürzen die Erschliessungswege in die angrenzenden Stadtquartiere Talacker und Glattpark. Das angestrebte Ideal eines symmetrischen Querschnitts der neuen Verkehrsachse konnte noch nicht realisiert werden. Aufgrund von Werkleitungen bleibt die Pflanzung einer vierten Baumreihe vorerst zurückgestellt.

Zwischen dem Lindbergh-Platz und dem Bahnhof Glattbrugg stellte sich das Schlüsselproblem, wie das Hindernis der SBB-Linien überwunden werden kann. Die Unterlagen im Richtplaneintrag der Glattalbahn aus dem Jahre 1995 zeigen eine Lösung mit einem Viadukt. Der anschliessende, systematische Evaluationsprozess ergab dann aber einen Tunnel als Bestvariante. Der Tunnel musste in einer offenen Baugrube erstellt werden. Für die Anrainer entlang des Tunnels führte das zu erheblichen Immissionen. Insbesondere auch darum, weil ein Grossteil der Arbeiten im Bereich der SBB-Gleise nur nachts durchgeführt werden konnten. Intensive Kommunikationsmassnahmen, dazu gehörten auch Informationsveranstaltungen und Baustellenbesichtigungen, schufen die Basis für das notwendige Verständnis seitens der Anrainer.

### Zwischenhalt: Haltestelle Bahnhof Glattbrugg

Die Gesamtlösung im Bereich des Bahnhofs Glattbrugg wurde im Rahmen eines Masterplans entwickelt. Partner waren die Standortstadt Opfikon, die SBB, die VBG und die Grundeigentümer. Die Umbauarbeiten am Bahnhof Glattbrugg sind bereits weit fortgeschritten. Erfreulicherweise erfolgten sie im Gleichtakt und koordiniert mit der Glattalbahn. Die Stadt Opfikon hat wesentliche Beiträge zur Finanzierung der attraktiven Gesamtlösung geleistet.

### Fahrt durch den Raum Bäuler

Die neue Haltestelle Bäuler wurde ebenfalls im Rahmen eines Masterplans konkretisiert. Ursprünglich war sie als Teil einer neuen Arealüberbauung auf der Bäulerwiese konzipiert. Da aber bis zum Baubeginn der Glattalbahn keine baureifen Projekte vorlagen, wurde die Haltestelle näher zur UBS mit ihren rund 3'000 Arbeitsplätzen verschoben.

### **Zwischenhalt: Haltestelle Balsberg**

Wenn immer möglich verläuft die Glattalbahnen auf der Stadtebene, wo sich auch ihre Fahrgäste bewegen. Im Bereich Balsberg war dies aufgrund der engen Platzverhältnisse zwischen dem Flughafen und der Autobahn nicht möglich. Deshalb verläuft die Glattalbahnen hier über das 860 Meter lange Balsberg-Viadukt. In diesem Fall brachte die Hochlage aber auch Vorteile. Die Glattalbahnen-Haltestelle liegt nun auf gleichem Niveau wie der SBB-Bahnhof Balsberg. Eine neue Fussgängerbrücke über die Autobahn stellt eine komfortable Verbindung her. Auch die Verknüpfungen mit dem Busnetz auf der Stadtebene wurden mit dem Bau der Glattalbahnen optimiert. Davon profitieren auch die angrenzenden Arbeitsplatz-Standorte (Flughafen, Dienstleistungsunternehmen, Hotels etc.).

### **Zwischenhalt: Haltestelle Zürich Flughafen**

Das Grundkonzept der öV-Drehscheibe Bushof und Glattalbahnen-Haltestelle als Bestandteil des landseitigen Verkehrs wurde im Rahmen der fünften Ausbaustufe des Flughafens Zürich definiert. In der Projektierungsphase der zweiten Etappe der Glattalbahnen wurde die Gleislage nochmals optimiert. Daraus resultierten, gerade statt gebogene Halteketten, welche nun den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes vollumfänglich entsprechen. Ein weiteres wichtiges Ziel war, dass die Fahrgäste die Glattalbahnen trockenen Fusses erreichen können. Die Lösung ging aus einem internationalen Projektwettbewerb hervor. Das Siegerprojekt „Toit volant“ wurde im Frühling 2007 – der Bau der zweiten Etappe war bereits im Gang – aus 32 eingereichten Projekten als Siegerprojekt ausgelost und zur Realisierung frei gegeben. Das Preisgericht setzte sich aus Vertretern der Stadt Kloten, Unique (Flughafen Zürich AG) und der VBG zusammen, ergänzt durch die Fachpreisrichter Jürg Conzett (Ing. Büro Conzett, Bronzini, Gartmann AG, Chur), Katrin Schubiger (atelier 10:8, Zürich), Reto Pfenninger (agps architecture, zürich – los angeles) und Margreth Blumer (Architektin ETH SIA, Zürich).

Die ‚fliegenden Dächer‘ sind innerhalb von knapp drei Monaten montiert worden. Die Produktion der bis zu 22 Tonnen schweren Einzelelemente startete im März 2008. Allein der Transport des mit 33,5 Metern längsten Dachelements stellte die Projektleitung und die Montageteams vor anspruchsvolle logistische Herausforderungen. Der Zusammenbau der Elemente erfolgte vor Ort. Um die bis zu 65 Tonnen schweren Werkteile zu verschieben, war der Einsatz von zwei Autokranen notwendig. Das Perrondach Süd hat eine Gesamtlänge von 63,5 Meter. Die Arbeiten am „Toit volant“ waren bis Ende September 2008 abgeschlossen.

### **Wendeanlage Flughafen Fracht**

Die Wendeanlage umfasst auch ein Überholgleis. Die Anlage ist so ausgestaltet, dass ab hier die im kantonalen Richtplan eingetragene Fortsetzung der Glattalbahnen Richtung Kloten und Ringbahn Hardwald möglich wäre.

---

Glattbrugg, 20. Oktober 2008