

Glattalbahn

Vernetzter Langsamverkehr

**Bericht zum Fussverkehrspreis 2011 „Flâneur d’Or“,
Kategorie Schnittstellen zum öffentlichen Verkehr**

28. April 2011



Impressum

Absender	Gesamtprojektleitung Glattalbahn
Verfasser	Hannes Schneebeili, Dipl. Geomatik-Ing. ETH/SVI, Exec. MBA, VBG Verkehrsbetriebe Glattal AG, Glattbrugg, Leiter Infrastruktur und Stv. Gesamtprojektleiter Glattalbahn Andreas Flury, Dr., Dipl. Ing. ETH/SIA, VBG Verkehrsbetriebe Glattal AG, Glattbrugg, Direktor VBG und Gesamtprojektleiter Glattalbahn Rainer Klostermann, Dipl. Arch. ETH/SIA, Feddersen & Klostermann, Zürich, Leiter Stab Gestaltung Glattalbahn
Bilder	Kai Flender, Roman Juon, Rainer Klostermann, Jürg Rohr, VBG Verkehrsbetriebe Glattal AG, Simon Vogt
Version	1.0
Datum	28.4.2011
Dateiname	B001d Flaneur dOr.doc

Bauherr

VBG Verkehrsbetriebe Glattal AG
Sägereistrasse 24
Postfach
8152 Glattbrugg

Telefon 044 809 56 00
Telefax 044 809 56 28
info@vbg.ch
www.vbg.ch

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	1
1. Projektbeschreibung	2
1.1. Die Glattalbahn – „fil rouge“ durch die Netzstadt	2
1.2. Gesamtverkehrsprojekt	3
1.3. Neue, sichere und komfortable Wege für den Fussverkehr	4
2. Das Konzept Vernetzter Langsamverkehr	6
2.1. BehiG – ein neues Gesetz als Motivation	6
2.1.1. Chance zur Zusammenführung aller Anliegen	6
2.1.2. Voraussehen und Verstehen	6
2.2. Integrale, vernetzte Zusammenarbeit und gegenseitiges Verständnis	7
2.3. Dialog und Technik	9
2.4. Die Meilensteine	9
2.4.1. Prototyp Haltestelle	9
2.4.2. Audit VLV – periodische Begehungen	10
2.4.3. Sonderaufgaben	10
2.4.4. Gestaltungsvorgaben	10
2.4.5. Das Glattfest	10
2.5. Blick in die Zukunft	10
3. Vorher-Nachher-Betrachtungen	12
3.1. Thurgauerstrasse, Opfikon	12
3.2. Lindberghplatz, Opfikon	13
3.3. Umraum Haltestelle Herti, Wallisellen	14
3.4. Neue Personenunterführung Bahnhof Wallisellen	16
3.5. Anbindung Glattzentrum an Glattalbahn, Wallisellen	17
4. Angaben zum Gesamtprojekt Glattalbahn	18
4.1. Wichtigste Beteiligte im Projekt Glattalbahn während der Realisierungsphase	18
4.2. Die Meilensteine im Projekt Glattalbahn	18
4.3. Kosten	19

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Übersichtskarte Projekt Glattalbahnhof (links) und mögliche Erweiterungen (oben rechts)	3
Abbildung 2	Infrastruktur der Glattalbahnhof: Einheitliche Gestaltung als wegweisende Elemente im Raum	4
Abbildung 3	Bemusterung des Übergangs vom Velostreifen auf der Strasse auf den kombinierten Rad-/Gehweg durch eine Fachfrau von Pro Velo	7
Abbildung 4	Die Arbeitsgruppe VLV bei einer periodischen Prüfung der Anlage vor Ort für die Erfolgskontrolle	8
Abbildung 5	Führung von Studierenden der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften Winterthur über die Infrastruktur der Glattalbahnhof mit einem Sehbehinderten, einem Vertreter von Fussverkehr Schweiz und dem Teilprojektleiter VLV der Glattalbahnhof	11

Verzeichnis der Beilagen

Beilage 1	Übersichtsplan Stadtraum-Landschaft
Beilage 2	Glattalbahnhof: Die Karte
Beilage 3	Gestaltungsvorgaben; Weisung Nr. 18, Beilage zum Projekthandbuch
Beilage 4	Projektierungsgrundlagen; Weisung Nr. 17, Beilage zum, Projekthandbuch
Beilage 5	Behindertengleichstellung, Umsetzung im Projekt und in der Ausführung
Beilage 6	Bericht zum behindertengerechten Bauen Haltestelleninfrastruktur
Beilage 7	Bilder der Ausstellung des Vernetzten Langsamverkehrs am Glattfest vom 11.12.2010
Beilage 8	Diverse Filme und Ausstellungspräsentationen zur Glattalbahnhof auf DVD

Zusammenfassung

Das 12,7 km lange Gesamtnetz der Glattalbahn mit 21 neuen Haltestellen entstand bis Dezember 2010 in drei Etappen, wobei die einzelnen Teilstücke im Zweijahresrhythmus in Betrieb genommen wurden. Vor 20 Jahren, zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Zürcher Verkehrsverbundes ZVV und der S-Bahn, haben die Standortgemeinden der Glattalbahn den Bedarf an einem zusätzlichen, leistungsfähigen Verkehrsmittel nachgewiesen. Der ZVV hat in der Folge die Planung bis zur Festlegung der strategischen Eckwerte geleitet. Das Projekt wurde anschliessend per 1. Januar 1998 an die VBG Verkehrsbetriebe Glattal AG (VBG) ausgelagert, um die Umsetzung möglichst nahe an der Basis zu gewährleisten. An der VBG sind die Standortgemeinden wie auch der Kanton finanziell beteiligt.

Die Glattalbahn ist mehr als ein ÖV-Projekt, nämlich Impulsgeberin weit über den Trasseebereich hinaus auf die Stadtentwicklung in der Netzstadt Glattal. Sie ist das Schlüsselprojekt im Gesamtverkehrskonzept der Region Mittleres Glattal. Optimierungen im Fuss- und Veloverkehr sind genauso berücksichtigt wie die Bedürfnisse von Behinderten. Mit dem Ansatz „Vernetzter Langsamverkehr“ wurden sämtliche Anspruchsgruppen abseits des öffentlichen und motorisierten Individualverkehrs gemeinsam abgeholt. Nur damit war es im bereits stark bebauten und intensiv genutzten Raum möglich, für sämtliche Verkehrsteilnehmer die gute Lösung zu finden und gegenseitige Akzeptanz zu schaffen.

Die Gesamtprojektleitung Glattalbahn sah die Vorgaben aus dem Behindertengleichstellungsgesetz nicht als Hindernis, sondern nutzte sie für das Zusammenbringen aller Anspruchsgruppen. Deren Kreis ist viel grösser, als in einer ersten Sicht angenommen. Es wurde deshalb die Arbeitsgruppe VLV – Vernetzter Langsamverkehr – eingeführt mit Vertretern von Ämtern, Polizei, Behindertenverbänden, Veloverband, Fussverkehr Schweiz und dem Projekt Glattalbahn (Gesamtprojektleitung, Gestaltung, Infrastruktur).

Der Fussverkehr bringt die überwiegende Mehrheit der Fahrgäste zu den Haltestellen der Glattalbahn. Diese sind Teil des Stadtraumes mit bestehenden und neuen Fusswegen und verschiedensten Anspruchsgruppen. Mit dem VLV hat man den gesamtverkehrlichen Ansatz des Projekts Glattalbahn gestärkt und den Weg des gegenseitigen Verstehens und einer praxisorientierten Lösungssuche erreicht. Dank dieser Methodik war die Ausgestaltung der neuen Infrastruktur als selbstverständlicher Übergang zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern möglich. Eine Schnittstelle soll es nicht geben.

Es ist Sache des jeweiligen Bauherrn, Prozesse zu definieren. Die Projektorganisation Glattalbahn hat als lernende Organisation gemerkt, dass das prozesshafte Vorgehen mit Einbezug aller Anspruchsgruppen genauso wichtig ist, wie die Umsetzung von Normalien. Damit konnte auch die landläufige Assoziation verworfen werden, dass die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes nur teuer ist und keine Mehrwerte für den Langsamverkehr, den wichtigsten Zubringer des öffentlichen Verkehrs, bringt.

1. Projektbeschreibung

1.1. Die Glattalbahn – „fil rouge“ durch die Netzstadt

Das 12,7 km lange Gesamtnetz der Glattalbahn mit 21 neuen Haltestellen entstand bis Dezember 2010 in drei Etappen, wobei die einzelnen Teilstücke im Zweijahresrhythmus in Betrieb genommen wurden. Basis sind drei politische Strategien aus dem Richtplan 1995 des Kantons Zürich:

- a) Siedlungsentwicklung nach innen,
- b) Ergänzung der Verkehrsinfrastruktur durch ein zusätzliches ÖV-System, von der Bedeutung her Schlüsselinfrastruktur für die Weiterentwicklung des Wirtschaftsraumes,
- c) zeit- und bedarfsgerechte Bereitstellung, damit die weitere Siedlungsentwicklung nicht durch Leistungsengpässe im ÖV behindert wird und die Impulswirkung rechtzeitig erfolgt.

Das Ergebnis der Arbeit ist die Glattalbahn als funktionales und gestaltetes Rückgrat für die räumliche, soziale, ökologische und wirtschaftliche Standortgunst sowie als Katalysator für die Weiterentwicklung des Lebensraumes der Netzstadt im Mittleren Glattal.

Die Glattalbahn ist mehr als ein ÖV-Projekt, nämlich Impulsgeberin weit über den Trasseebereich hinaus auf die Stadtentwicklung in der Netzstadt Glattal. Sie ist das Schlüsselprojekt im Gesamtverkehrskonzept der Region Mittleres Glattal. Zu diesem Konzept gehören auch Optimierungen und Ergänzungen im Netz der Fussgänger- und Velowege sowie bei den Kantons- und Gemeindestrassen. Ein Grossteil dieser Projekte wird parallel zum Bau der Glattalbahn unter Leitung der VBG realisiert.

Die Glattalgemeinden und der Kanton Zürich wollen damit das wirtschaftliche Potenzial der Agglomeration Mittleres Glattal optimal nutzen: mit einer Raumplanung, die auf die Erhaltung und die Förderung der Lebensqualität ausgerichtet ist, und mit einem ausgewogenen Infrastrukturangebot im öffentlichen und privaten Verkehr.



Abbildung 1 Übersichtskarte Projekt GlattalBahn (links) und mögliche Erweiterungen (oben rechts)

1.2. Gesamtverkehrsprojekt

Das System der GlattalBahn berücksichtigt gesamtverkehrliche Zielsetzungen. Entsprechende Ergänzungsprojekte sind Teil des Gesamtprojekts. Die GlattalBahn übernimmt einen Grossteil des anfallenden Mehrverkehrs in der Region. Die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes bleibt erhalten. Optimierungen im Fuss- und Veloverkehr sind genauso berücksichtigt wie die Bedürfnisse von Behinderten. Mit dem Ansatz „Vernetzter Langsamverkehr“ wurden sämtliche Anspruchsgruppen abseits des öffentlichen und motorisierten Individualverkehrs gemeinsam abgeholt. Nur damit war es im bereits stark bebauten und intensiv genutzten Raum möglich, für sämtliche Verkehrsteilnehmer die gute Lösung zu finden und gegenseitige Akzeptanz zu schaffen (siehe Kapitel 2).

Die GlattalBahn versteht sich als integraler Bestandteil des von ihr erschlossenen Stadt- und Landschaftsraumes. Die Planungssperimeter erstrecken sich über die betriebsnotwendige Infrastruktur hinaus und umfassen den gesamten öffentlichen Raum, d.h. von Fassade zu Fassade. Die Bahn entwickelt damit ein raumgestaltendes Engagement.

Die Trasse und die Haltestellen präsentieren sich in einer unverkennbaren, modernen Architektur und sind durchgehend gestaltet. Die einheitlichen Module der Bahninfrastruktur tragen wesentlich zu Gesamtbild und Aufwertung des Aussenraums bei. Die Gestaltungselemente der GlattalBahn heben die Zusammenhänge zwischen Räumen und ihren Funktionen deutlich hervor. Verbindungen, Zugänge und Wege werden für die Verkehrsteilnehmer klarer ersichtlich. In speziellem Masse gilt das für die Haltestellen und ihre Umgebung. Der Fussgänger

findet sich im Raum zurecht und er weiss, dass er mit einem maximalen Fussmarsch von 400m eine Haltestelle mit einem minimalen Taktangebot von 15min erreicht.



Abbildung 2 Infrastruktur der Glattalbahn: Einheitliche Gestaltung als wegweisende Elemente im Raum

Die Glattalbahn ist nicht nur ein zusätzliches Verkehrsmittel, sondern verleiht der erschlossenen Agglomeration auch städtebauliche und raumgestaltende Impulse. Für Räume mit hohen Entwicklungspotenzialen werden mit Masterplänen Gesamtlösungen entwickelt, welche die Bedürfnisse aller Betroffenen und Beteiligten mit einbeziehen.

Das Trasse der Glattalbahn führt nicht durch die ursprünglichen Siedlungsstrukturen der Glattalstädte und -gemeinden. Über weite Strecken liegt es in ehemaligen Grenzbereichen, die von Verkehrsverbindungen wie Autobahnen und Eisenbahnlinien geprägt sind. Mit der Glattalbahn wandelt sich der Charakter dieser Randzonen. Als durchgehender und einheitlich gestalteter «fil rouge» bringt die Glattalbahn dem öffentlichen Raum neue Qualitäten. Sie setzt die entscheidenden Impulse, damit sich aus der einstigen Peripherie urbane Lebensräume mit einer Vielzahl neuer, hochwertiger Nutzungen entwickeln.

1.3. Neue, sichere und komfortable Wege für den Fussverkehr

Der Fussverkehr bringt die überwiegende Mehrheit der Fahrgäste zu den Haltestellen der Glattalbahn. Die Glattalbahn-Haltestelle ist Teil des Stadtraumes mit bestehenden und neuen Fusswegen. Die Projektorganisation Glattalbahn spricht

deshalb nicht von der Schnittstelle zum öffentlichen Verkehr, sondern vom selbstverständlichen Übergang zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern. Eine Schnittstelle ist kaum sichtbar. Die Haltestelle ist Teil des Stadtraumes. Beispiele von Zugängen und Schnittstellen zum öffentlichen Verkehr finden sich in Kapitel 3.

Mit der Erfolgskontrolle Leistungsfähigkeit überprüfen das Amt für Verkehr des Kantons Zürich und die VBG, ob die gesamtverkehrliche Leistungsfähigkeit von Individual- und öffentlichem Verkehr mit Bau und Betrieb der Glattalbahn wie vorgegeben erreicht wird. Die Messungen nach Realisierung der ersten und zweiten Etappe Glattalbahn zeigen, dass für die Fussgänger die mittleren Wartezeiten an den drei grössten Lichtsignalanlagen die Komfortstufen A, B und D erreichen (nach Forschungsbericht 1158 des VSS "Verkehrstechnische Beurteilung multimodaler Betriebskonzepte auf Strassen innerorts").

Die Zeitreihenmessung zwischen 2008 und 2009 hat gar gezeigt, dass die meisten Wartezeiten für Fussgänger verbessert wurden bzw. unverändert geblieben sind und bei wenigen eine leichte Verschlechterung in Kauf genommen werden musste. Gesamthaft fällt die Auswertung positiv aus. Dies ist sehr erfreulich, weil der Verkehr gegenüber 2008 um 7% zugenommen hat. Und es zeigt, dass die Steuerungen gezielt auf die neuen Verhältnisse angepasst wurden, um die Wartezeiten für Fussgänger zu optimieren. Gesamthaft wird mit der Erfolgskontrolle Leistungsfähigkeit bewiesen, dass eine neue Stadtbahn realisiert werden kann, ohne die Leistungsfähigkeit bestehender Verkehrsträger einzuschränken.

2. Das Konzept Vernetzter Langsamverkehr

2.1. BehiG – ein neues Gesetz als Motivation

Mit dem Inkrafttreten des “Bundesgesetzes über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen” vom 1. Januar 2004, kurz Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG), stellen sich in der Praxis eine ganze Reihe Fragen zur Umsetzung. Zudem darf auch nach einer Abgrenzung bzw. Umschreibung von Behinderung gefragt werden. Gerade im öffentlichen Raum und insbesondere im öffentlichen Verkehr wird das Thema vielfältig und betrifft planliche, bauliche aber auch soziale Aspekte. Das Zusammenleben von Menschen, die Koexistenz im Verkehr unter den Aspekten Sicherheit, Verhältnismässigkeit, Nutzen und Kosten steht dabei permanent auf dem Prüfstein.

Die Gesamtprojektleitung der Glattalbahnen formuliert in Kenntnis der neuen Gesetzgebung die Weisung, das Projekt zu 100 % gemäss BehiG umzusetzen. Die Glattalbahnen soll so zum ersten Grossprojekt werden, das dem BehiG vollständig entspricht.

Diese Ausgangslage ist Anlass und auch Aufforderung zu einem interdisziplinären Handeln. Die Gesamtprojektleitung setzt einen Teilprojektleiter für den Vernetzten Langsamverkehr (VLV) ein. Seine Aufgabe ist das Zusammenführen aller ersichtlichen Ansprüche und deren Umsetzung.

2.1.1. Chance zur Zusammenführung aller Anliegen

Oft werden die Behinderten in eine Minderheitenrolle gedrängt. Nun ist es aber Tatsache, dass ein hindernisfreier Zugang zum öffentlichen Verkehr auch Vorteile für eine viel grössere Personengruppe hat: Mobilitätsbehinderte wie alte Menschen, Menschen mit Kinderwagen oder sperrigem Gepäck, kurzzeitig bzw. unfallbedingt gehbehinderte Personen aber auch vollbesetzte Perronanlagen, alle profitieren von einem reibungslosen Zutritt und der ausgewogenen visuellen und akustischen Orientierung.

Die Gesamtprojektleitung Glattalbahnen sah die Vorgaben aus dem BehiG nicht als Hindernis, sondern nutzte sie für das Zusammenbringen aller Anspruchsgruppen, deren Kreis viel grösser ist, als in einer ersten Sicht angenommen.

2.1.2. Voraussehen und Verstehen

Die Interessensvertreter sehen die Dinge immer aus deren Lobbyarbeit. Dies ergibt eine spannende Dynamik in der Diskussion. Wenn aber der Lösungsweg nicht einfach zum kleinsten gemeinsamen Nenner zusammenfallen soll, dann muss dem Zusammentragen der eigenen Anforderungen ein eigentlicher Gestaltungsprozess mit neuen Lösungen folgen. Hierbei ist viel Kreativität gefordert. Die Velorampe im Übergang vom Velostreifen auf der Strasse und dem kombinierten Rad-/Gehweg ist ein Beispiel für die schwierige Verständigung zu Gunsten aller Betroffenen (siehe Beilage 3, Kapitel 4). Aus Sicht des einzelnen gibt es keine Ideallösung.

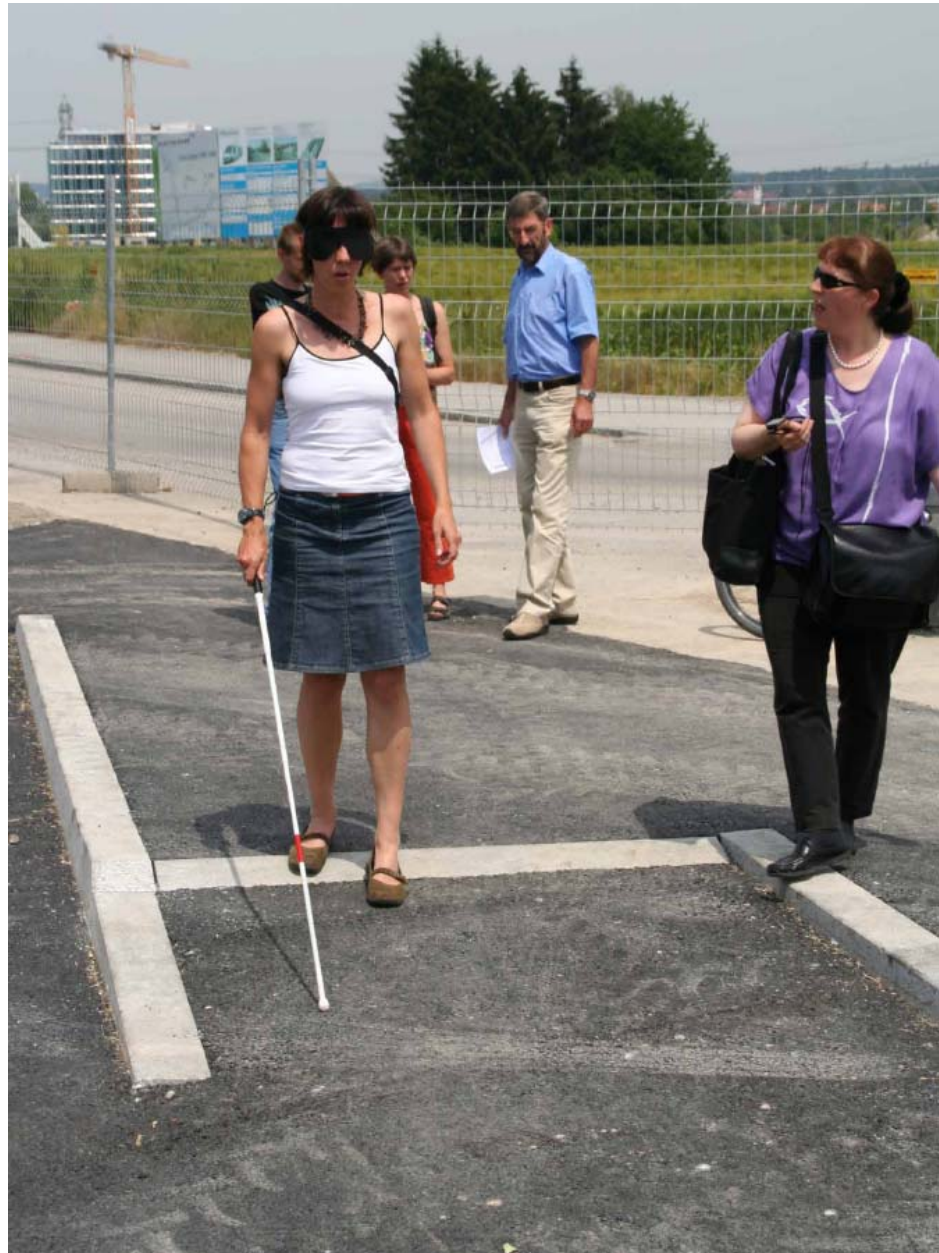


Abbildung 3 Bemusterung des Übergangs vom Velostreifen auf der Strasse auf den kombinierten Rad-/Gehweg durch eine Fachfrau von Pro Velo

2.2. Integrale, vernetzte Zusammenarbeit und gegenseitiges Verständnis

Mit Beginn der Ausführungsprojektierung werden die Kontakte und der Austausch mit den Anspruchsgruppen intensiver. Es zeigt sich schnell, dass eine effiziente Bearbeitung einzelner Fragestellung nur im gleichzeitigen Austausch mit allen Betroffenen möglich ist. Zwar bestehen eine Reihe sogenannter "funktionaler Anforderungsprofile", meist in Form von Normalien, Merkblättern oder Checklisten. Die Umsetzung im öffentlichen Raum ist aber Gegenstand einer spezifischen

Bearbeitung und muss oft auf den Einzelfall heruntergebrochen werden. Der Fokus im Projekt Glattalbahn liegt einerseits auf der Haltestelle, andererseits in den Zugängen und Schnittstellen im Umraum. Die Standardisierung von Haltestellen und Umraumelementen führte dazu, dass gute Lösungen repetitiv eingesetzt werden konnten.

Für die Behandlung von sämtlichen Anliegen und Problemstellungen in der Umsetzung des BehiG und weiterer Anliegen des Langsamverkehrs wurde die Arbeitsgruppe VLV eingeführt mit Vertretern folgender Anspruchsgruppen:

- Kantonspolizei Zürich, Verkehrstechnische Abteilung insbesondere Strassensignalisation und -markierung
- Tiefbauamt des Kanton Zürich, Fachverantwortliche Langsamverkehr und Normalien
- Schweizerische Fachstelle Behinderte und öffentlicher Verkehr
- Behindertenkonferenz Zürich
- Zürcher Arbeitsgruppe für behindertengerechtes Bauen
- Schweizerischer Blinden- und Sehbehindertenverband
- Pro Velo Zürich
- Fussverkehr Schweiz
- Schweizerischer Zentralverein für das Blindenwesen
- Stv. Gesamtprojektleiter Glattalbahn und Leiter Infrastruktur Glattalbahn
- Stab Projektmanagement Glattalbahn
- Teilprojektleiter VLV der Glattalbahn



Abbildung 4 Die Arbeitsgruppe VLV bei einer periodischen Prüfung der Anlage vor Ort für die Erfolgskontrolle

Die Hauptziele der Arbeitsgruppe waren:

1. Interpretation der gesetzlichen Vorgaben aus Sicht Praxis
2. Dialog und Suche nach ausgewogenen Lösungen mit allen beteiligten Verantwortungsträgern
3. Rechtzeitige Inputs für die Gestaltungsvorgaben der Projektierung
4. Erkennen von allfälligen Sonderfällen
5. Kontrolle der Umsetzung im Sinne einer Qualitätssicherung.

2.3. Dialog und Technik

Der VLV und seine Aktivitäten wie Audits, Begehungen, bilaterale Besprechungen und Lösungsvereinbarungen sind zu einem wesentlichen Teil ein Dialogsystem innerhalb einer handfesten Projektierungsarbeit. Die Fragen der wirtschaftlich tragbaren Lösung liegen offen neben der sozialen Einbindung von sämtlichen Anspruchsgruppen. Mit dem VLV hat man den Weg des gegenseitigen Verstehens und einer praxisorientierten Lösungssuche verbunden. Wesentlicher Grundsatz ist die bewusste Vermischung und Entschärfung von ohnehin wechselnden Grenzen zwischen Behinderung und alltäglichen Umständen. Der Bau einer Anlage im öffentlichen Raum muss umsichtig genug sein, um dem Prozess und den Erkenntnissen von morgen bereits heute entsprechend Raum zu geben.

Neben dem gebauten Raum existiert immer auch ein sozialer Raum. Die beiden Welten sollten nicht zu sehr auseinanderweichen. Oft wird versucht, auf Basis von Gesetzen und gängiger Praxis möglichst alles im gebauten Raum zu definieren und zu lösen. Man ist versucht, Konflikte zu entschärfen. Das ist in sich richtig. Gleichzeitig wird aber die soziale Verantwortung im Alltag zurückgestellt. Dieser Aspekt ist besonders in den Grenzbereichen zwischen Behinderung und Unvermögen z.B. bei älteren Menschen oder auch bei verschiedenen Verkehrsteilnehmern auffällig. Der Kulturraum Schweiz muss sich dieser Frage stellen, will er der weiteren Urbanisierung sozial aber auch wirtschaftlich angemessen begegnen.

2.4. Die Meilensteine

2.4.1. Prototyp Haltestelle

Im September 2005 wird der Prototyp der Glattalbahn-Haltestelle einer mehrtägigen Prüfung mit verschiedenen Zielgruppen unterzogen (siehe auch Titelbild). Eigentums- und Unterhaltsverantwortung, aber auch Nutzeranliegen führen zu kritischen Fragen und engagierten Diskussionen. Besonders intensiv ist die Nachbearbeitung mit den Vertretern des VLV.

2.4.2. Audit VLV – periodische Begehungen

Mit dem Baufortschritt wird die Begleitung in Form von Audits durchgeführt. Abwechselnd mit Begehungen und Planlektüre finden im Quartalsrhythmus halbtägige Zusammenkünfte statt, bei denen immer alle Beteiligten vertreten sind.

2.4.3. Sonderaufgaben

Spezielle Fälle aus den Audits werden ausgesondert und in eigenen Arbeitsrunden erledigt.

2.4.4. Gestaltungsvorgaben

Das Projekt Glattalbahn wird inhaltlich u.a. mit der Weisung Gestaltungsvorgaben geführt. Diese erfahren insbesondere durch die Inputs seitens VLV wesentliche Ergänzungen. Auf diesem Weg gelangen Erkenntnisse und Beschlüsse effizient in die Projektierung und Umsetzung. Die Gestaltungsvorgaben liegen am Ende der 3. Bauetappe in der Version 13 vor.

2.4.5. Das Glattfest

Mit dem Eröffnungsanlass bot sich die einmalige Chance, die Arbeit des VLV, also die Zusammenarbeit aller am Langsamverkehr Beteiligten zu präsentieren. In der zukünftigen Ausstellungshalle eines Autohändlers bauten Velovertreter, Behindertenverbände, Fussgängerverband, Verkehrssteuerung und weitere Fachverbände ihr Dokumentationsmaterial auf und boten den zahlreichen Besuchern spielerisch Einblick in ihre Arbeit (siehe Bilder in Beilage 7).

2.5. Blick in die Zukunft

Die planerische Bearbeitung und die Umsetzungsarbeit waren im Projekt Glattalbahn immer auf die vernetzte Denkweise ausgerichtet. Ein wichtiges Brückennetzwerk in diesem Netzwerk musste zwischen den Institutionen erstellt werden. So sind die Behindertengruppierungen eher aufwändig organisiert. Hier ist ein unmittelbares Abbild der schweizerischen Verwaltungsstruktur ablesbar. Teilweise sind die Institutionen auf eidgenössischer Ebene organisiert, teilweise in kantonalen Verbänden. Gehandelt wird jedoch gerade in Projekten wie der Glattalbahn sehr lokal.

Polizei und Tiefbauämter sind kantonal oder im Fall der Stadt Zürich auf der planerischen Ebene sogar kommunal organisiert, die ÖV-Unternehmungen denken zumindest regional. Man entdeckt zwischen Bern, Basel oder Zürich oder eben noch weiteren Städten und Regionen teils völlig andere Welten, was die Umsetzung der Behindertengleichstellung betrifft. Mit dem Beispiel Glattalbahn soll gezeigt werden, dass daraus auch Chancen entstehen können und mit dem Zusammenführen aller Anliegen das Verständnis und die gegenseitige Akzeptanz

erhöht wird. Der VLV ist der Ansatz eines zumindest vernetzten und mehrseitig vertretbaren Lobbying.



Abbildung 5 Führung von Studierenden der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften Winterthur über die Infrastruktur der Glattbahn mit einem Sehbehinderten, einem Vertreter von Fussverkehr Schweiz und dem Teilprojektleiter VLV der Glattbahn

3. Vorher-Nachher-Betrachtungen

3.1. Thurgauerstrasse, Opfikon

Der vormalige Autobahnzubringer mit Leitplanken (mit je 2 Streifen pro Richtung) und beidseits 2-streifigen rückwärtigen Erschliessungsstrassen – also insgesamt 8 Fahrstreifen – wurde zur innerstädtischen Achse mit Qualität für alle Verkehrsträger ausgebaut. Das Eigentrassee in Mittellage erlaubte die Realisierung von neuen und sicheren oberirdischen Querverbindungen für den Langsamverkehr.



3.2. Lindberghplatz, Opfikon

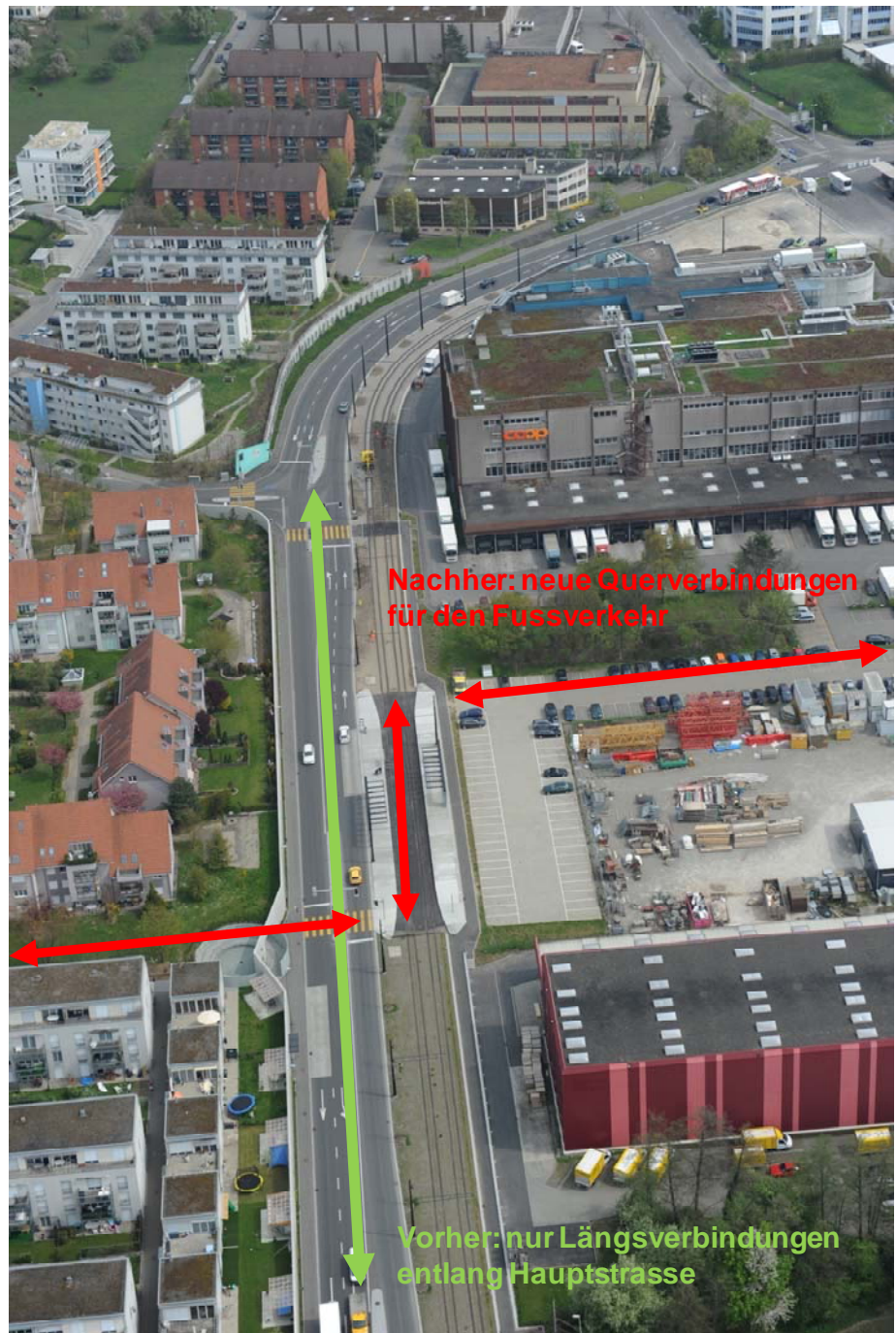
Umwandlung vom reinen Strassenverkehrsknoten zu einer Platz- und Begegnungssituation für Fussgänger.



3.3. Umraum Haltestelle Herti, Wallisellen

Mit Bau der Glattalbahn wurde der Strassenraum für die Fussgänger komplett neu erschlossen und neue Quartierverbindungen wurden geschaffen. Die früher nur längs der Hauptstrasse mögliche Fortbewegung des Langsamverkehrs wird ergänzt durch senkrecht zur Hauptstrasse führende Wege und neue Fussgängerübergänge.





3.4. Neue Personenunterführung Bahnhof Wallisellen

Mit dem Bau der Glattalbahn wurde die Personenunterführung am Bahnhof Wallisellen verbreitert. Sie nimmt damit nicht mehr nur einen reinen Zugang zur SBB-Haltestelle wahr, sondern dient auch als Quartierverbindung innerhalb Wallisellens südlich und nördlich der SBB-Gleise gelegenen Quartieren.



3.5. Anbindung Glattzentrum an Glattalbahnhof, Wallisellen

Das grösste Einkaufszentrum der Schweiz, das Glattzentrum, wird mit der Glattalbahnhof direkt angeschlossen. Die Fahrgäste können das Einkaufszentrum zu Fuss, ebenerdig und witterungsgeschützt erreichen. Die Betreiberorganisation des Glattzentrum nahm die Gelegenheit wahr, aus Richtung Glattalbahnhof-Haltestelle einen neuen zweiten Haupteingang für Fussgänger zu erstellen.



4. Angaben zum Gesamtprojekt Glattalbahn

4.1. Wichtigste Beteiligte im Projekt Glattalbahn während der Realisierungsphase

Die Projektorganisation und somit die –beteiligten wurde je Realisierungsetappe massgeschneidert zusammengestellt. Die folgende Auflistung beschreibt die Stellen der 3. Etappe. Nicht namentlich aufgeführt sind die zahlreichen Projektverfasser und die ausführenden Unternehmungen.

Auftraggeber:

- Kanton Zürich, vertreten durch den Zürcher Verkehrsverbund ZVV
- Schweizerische Eidgenossenschaft, vertreten durch das Bundesamt für Verkehr

Bauherrschaft und Gesamtprojektleitung:

- VBG Verkehrsbetriebe Glattal AG, Glattbrugg

Stäbe:

- Projektmanagement: Rosenthaler + Partner AG, Zürich
- Gestaltung: Feddersen & Klostermann, Zürich (Teilprojektleiter für den Vernetzten Langsamverkehr)
- Umwelt: Gresch Partner, Bern
- Koordination Strasseneigentümer: Amt für Verkehr des Kantons Zürich
- Koordination SBB: SBB Infrastruktur Projektmanagement Zürich
- Kommunikation: rennhardcom, Laupen
- Land und Rechte: Brüngger Mattenberger Rechtsanwälte, Zürich

Projektleitungen:

- Tiefbauten: Jauslin + Stebler, Muttenz
- Bahntechnische Anlagen: Team TEK c/o TBF, Zürich

Zahlreiche Ingenieur- und Arbeitsgemeinschaften für die Projektierung, örtlichen Bauleitungen und Ausführung der Tiefbauobjekte und Bahntechnischen Anlagen.

4.2. Die Meilensteine im Projekt Glattalbahn

1990 Diskussion erster Ideen für einen neuen Mittelverteiler in den Glattalgemeinden

1992 Trasseestudien

1995 Trasseefestsetzung im kantonalen Richtplan

1996 Systementscheid für eine meterspurige mischflächenverträgliche Stadtbahn

1998 Übernahme der Gesamtprojektleitung durch die VBG

1999 Abschluss des Vorprojekts

2000 Einreichung des Infrastruktur-Konzessionsgesuchs

- 2001 Konzessionserteilung durch den Bundesrat
Abschluss des Bauprojekts
- 2002 Einreichung des Plangenehmigungsgesuchs
- 2003 Annahme der Kreditvorlage durch die Stimmberechtigten des Kantons Zürich mit 66.6%
- 2004 Erteilung der Plangenehmigung durch das Bundesamt für Verkehr
Spatenstich zum Bau der ersten Etappe
- 2006 Spatenstich zum Bau der zweiten Etappe
am 10. Dezember Inbetriebnahme der ersten Etappe mit der Verlängerung der Tramlinie 11
- 2008 Spatenstich zum Bau der dritten Etappe
am 14. Dezember Inbetriebnahme der zweiten Etappe mit der neuen Glattalbahn-Linie 10
- 2010 am 12. Dezember Inbetriebnahme der dritten Etappe mit der neuen Glattalbahn-Linie 12

4.3. Kosten

Der Gesamtkredit für die Glattalbahn von 652 Millionen Schweizer Franken wurde im Februar 2003 von den Stimmberechtigten des Kantons Zürich mit 66.6% Ja-Stimmen gutgeheissen. Die Schlussrechnung für die erste Etappe schliesst rund 5% unter Kostenvoranschlag ab. Die zweite und dritte Etappe werden nach heutigem Stand ebenfalls im Rahmen der Kreditvorgabe liegen.

	Kosten in CHF Mio.		Finanzierung	
	ÖV	Ausbauten und Mehrwert Strassen		
1. Etappe: Oerlikon – Auzelg	100	35	Verkehrs- und Strassenfonds Kt. ZH	
2. Etappe: Glattpark – Flughafen	218	52	Verkehrs- und Strassenfonds Kt. Zürich (50%)	Infrastruktur-fonds Bund (50%)
3. Etappe: Auzelg – Stettbach	237	-		
Total	555	97*		

*10 Mio. nicht zuordenbar auf eine Etappe

Eine Studie der VBG zeigt, dass innert 15 Jahren – 5 Jahre vor und 10 Jahre nach Inbetriebnahme der Glattalbahn – rund 9 Milliarden Schweizer Franken im Umkreis von 400m um die Glattalbahn-Haltestellen privat investiert werden. In Relation zu den Kosten des ÖV-Systems entspricht dies einem Faktor 16.