

## Die Glattalbahn Bewegung im urbanen Lebensraum





Die Lage zwischen der Finanzmetropole Zürich und dem internationalen Flughafen wie auch seine hervorragende Erreichbarkeit machen das Glattal zum bevorzugten Standort für viele national und international operierende Unternehmungen.

## Neues Rückgrat in einer dynamisch wachsenden Region

### Zunehmende Mobilitätsbedürfnisse

Das Agglomerationsgebiet des Mittleren Glattals erlebt seit Jahren ein dynamisches Wachstum. Die ursprünglich voneinander getrennten Dorf- und Stadtquartiere wuchsen dabei mehr und mehr zu einer funktional zusammenhängenden Netzstadt zusammen.

Diese Entwicklung hatte auch ihre Kehrseiten. An der Peripherie der «alten» Glattaldörfer entstanden dichtgenutzte Wohn-, Arbeitsplatz- und Dienstleistungszentren ohne klare Strukturen und gegenseitige Bezüge. Die Mobilitätsbedürfnisse nahmen stetig zu. Die Verkehrsinfrastrukturen, insbesondere das Strassennetz, erreichten ihre Kapazitätsgrenzen. Zunehmende Staus mit Behinderungen des Individualverkehrs wie auch des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs waren die Folge.

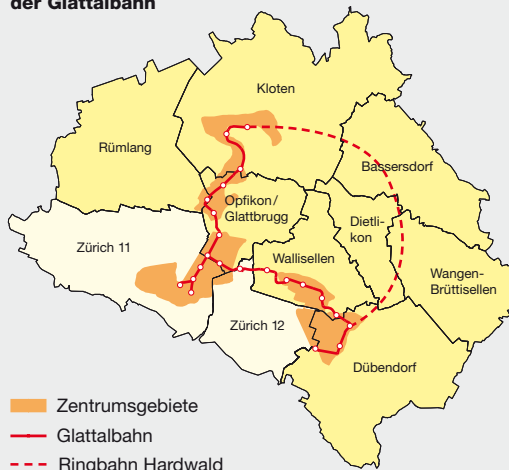
### Initiative der Städte und Gemeinden im Glattal

1990 erkannten die Präsidenten der Glattalgemeinden den Handlungsbedarf und entwickelten die Grundidee der Glattalbahn. Ziel war, die Siedlungsschwerpunkte im Mittleren Glattal mit einem so genannten «Mittelverteiler», einem leistungsfähigen öffentlichen Transportmittel zwischen S-Bahn und Ortsbus, zu vernetzen.

### Unterstützung durch den Kanton

Beim Regierungsrat des Kantons Zürich fand die Idee der Glattalbahn tatkräftige Unterstützung. Denn sie deckte sich weitgehend mit seinen übergeordneten siedlungs- und verkehrspolitischen Zielen. Ein ausgewogenes Infrastrukturangebot beim öffentlichen und beim privaten Verkehr soll dafür sorgen, dass die Lebensqualität in den dichtgenutzten Agglomerationsgebieten erhalten bleibt und gefördert wird. 1995 wurde die Glattalbahn in den kantonalen Richtplan aufgenommen. 1998 beauftragte der Regierungsrat die VBG Verkehrsbetriebe Glattal AG mit der Projektierung der Bahn. Anfang 2003 genehmigten die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger des Kantons Zürich im Rahmen einer Referendumsabstimmung die Finanzierung der Glattalbahn.

Standortstädte und -gemeinden der Glattalbahn



### Drei von elf kantonalen Zentrumsgebieten liegen im Glattal

Im Richtplan 1995 des Kantons Zürich sind elf so genannte «Zentrumsgebiete» definiert. Sie umfassen bestehende oder zukünftige Siedlungsschwerpunkte von kantonalen Bedeutung. Ihre Entwicklung soll gezielt nachhaltig erfolgen, unter besonderer Berücksichtigung der Landschaft, der Umwelt und der Lebensqualität. Im Glattal liegen drei solche Zentrumsgebiete. Die Glattalbahn bildet die zentrale Voraussetzung für ihre leistungsfähige innere Erschliessung. Die Bahn verknüpft die einzelnen Zentren und Quartiere der Region zur funktional zusammenhängenden «Netzstadt Glattal». Gleichzeitig bindet sie das Gebiet optimal in das übergeordnete Verkehrsnetz ein (S-Bahn, Bahnfernverkehr, Luftverkehr).

# Schlüsselprojekt für eine nachhaltige Siedlungsentwicklung

4

## Die Meilensteine

- 1990** Diskussion erster Ideen in Glattalgemeinden
- 1992** Trasseestudien
- 1995** Trassefestsetzung im kantonalen Richtplan
- 1996** Systementscheid
- 1998** Übernahme der Gesamtprojektleitung durch die VBG
- 1999** Abschluss des Vorprojekts  
Einreichung des Konzessionsgesuchs
- 2001** Konzessionserteilung durch den Bundesrat  
Abschluss des Bauprojekts
- 2002** Einreichung des Plan-genehmigungsgesuchs
- 2003** Annahme der Kreditvorlage durch die Stimmberechtigten des Kantons Zürich
- 2004** Erteilung der Plangenehmigung durch das Bundesamt für Verkehr  
Spatenstich zum Bau der ersten Etappe
- 2006** Spatenstich zum Bau der zweiten Etappe
- Dez. 2006** Inbetriebnahme der ersten Etappe
- 2008** Spatenstich zum Bau der dritten Etappe
- Dez. 2008** Inbetriebnahme der zweiten Etappe
- Dez. 2010** Inbetriebnahme der dritten Etappe

## Förderung und Erhaltung der Lebensqualität

Die Glattalgemeinden und der Kanton Zürich wollen 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.

## Gesamtverkehrskonzept

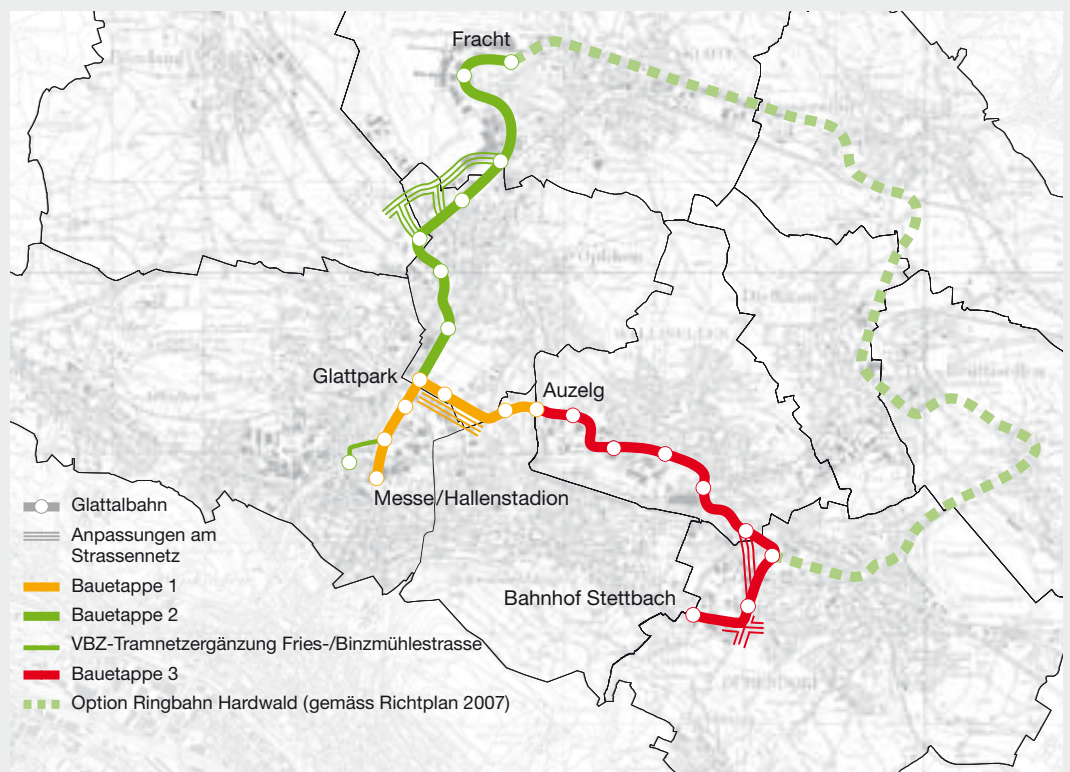
Die Glattalbahn ist das Schlüsselprojekt im Gesamtverkehrskonzept der Region. Zu diesem Konzept gehören auch Optimierungen und Ergänzungen bei den Strassen sowie im Netz

der Fussgänger- und Velowege. Ein Teil dieser Projekte wird parallel zum Bau der Glattalbahn realisiert.

## Bedarfs- und nachfrageorientierte Etappierung

Das 12,7 km lange Gesamtnetz der Glattalbahn entsteht in drei Etappen, wobei die einzelnen Teilstücke im Zweijahresrhythmus in Betrieb genommen werden. Die Reihenfolge ergab sich aus den aktuellen Bedürfnissen nach zusätzlichen öffentlichen Transportkapazitäten sowie aufgrund des Planungsstandes bei den Anschlussprojekten der Glattalbahn.

Auszug Gesamtverkehrskonzept und Etappierung der Glattalbahn



Reproduziert mit Bewilligung von swisstopo (BA091546)



### Kooperativer Planungsprozess

Bei der Projektierung der Glattalbah galt es, komplexe technische, rechtlich-verfahrensmässige und politische Prozesse aufeinander abzustimmen und zu optimieren. Die Projektierung wurde deshalb bewusst kooperativ unter Einbezug aller Beteiligten und Betroffenen gestaltet. Die Umsetzung der Qualitätsziele erfolgt anhand von vier Leitlinien:

#### ■ Gesamtverkehrsprojekt

Das System der Glattalbah berücksichtigt gesamtverkehrliche Zielsetzungen. Entsprechende Ergänzungsprojekte (z.B. die neue Glattparkstrasse, die neue Birchstrasse und die neue Tramverbindung Leutschenbach-Bahnhof Oerlikon Ost) sind Teil des Gesamtprojekts. Die Glattalbah übernimmt einen Grossteil des anfallenden Mehrverkehrs. Die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes bleibt erhalten. Ebenfalls berücksichtigt sind die Anliegen des Fuss- und des Veloverkehrs sowie die Bedürfnisse von Behinderten.

#### ■ Planung von Fassade zu Fassade

Die Glattalbah versteht sich als integraler Bestandteil des von ihr erschlossenen Stadt- und Landschaftsraumes. Die Planungssperimeter erstrecken sich über die betriebsnotwendige Infrastruktur hinaus von Fassade zu Fassade. Die Bahn entwickelt damit ein raumgestaltendes Engagement.

#### ■ Durchgehendes Design

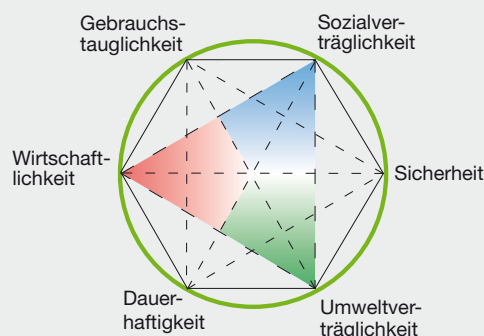
Das Trasse und die Haltestellen präsentieren sich in einer unverkennbaren, modernen Architektur und sind durchgehend gestaltet.

Die einheitlichen Module der Bahninfrastruktur tragen wesentlich zu Gesamtbild und Aufwertung des Aussenraums bei. Die Gestaltungselemente der Glattalbah 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.

#### ■ Masterpläne als Instrument für tragfähige Gesamtlösungen

Die Glattalbah 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.

#### Werthaltungen



#### Gleichgewicht der Qualitätsziele

Die Glattalbah ist das Resultat eines systematischen, methodisch unterstützten Evaluationsprozesses. Die Vorgaben bilden sechs gleichwertige Qualitätsziele. Sie basieren auf dem Nachhaltigkeitsdreieck mit den klassischen Zielen der sozialen, ökonomischen und ökologischen Verträglichkeit. Im Glattalbah-Projekt wurde das Dreieck zu einem Sechseck mit den zusätzlichen Aspekten Sicherheit, Dauerhaftigkeit und Gebrauchstauglichkeit erweitert. Sind die Ausprägungen aller Qualitätsziele im Ebenmass und mit einem Kreis umschliessbar, ist auch die Gestaltung der Glattalbah ausgewogen.

# Realisierung durch die VBG als marktverantwortliches ÖV-Unternehmen

6

## Beispielhaftes Vorhaben der aktuellen Agglomerationspolitik

Die Glattalbahnen sind ein Projekt, das zur Förderung der Lebensqualität in einem intensiv genutzten, dynamischen Siedlungsraum beiträgt. Die Bahn entspricht damit den Leitlinien der Agglomerationspolitik des Bundes und wird von diesem finanziell unterstützt.

## Verantwortungsvolles

### Gesamtprojektleitungsmandat

Besteller der Glattalbahnen sind der Bund, vertreten durch das UVEK, Ansprechpartner Bundesamt für Verkehr BAV, sowie der Kanton Zürich, vertreten durch die Volkswirtschaftsdirektion, Ansprechpartner Zürcher Verkehrsverbund (ZVV). Dieser vertritt den Kanton und nimmt dessen Aufgaben als Auftraggeber wahr. Die VBG – als marktverantwortliches Unternehmen für den öffentlichen Nahverkehr in der Region – hat die Funktion des Erstellers und leitet das Projekt als Ganzes.

Die Standortgemeinden, die Eigentümer und Betreiber bestehender Verkehrsanlagen sowie der anstossenden Liegenschaften sind eng in die kooperativ gestaltete Ausführungsplanung eingebunden. Projektierungs-, Bauleitungs- und Bauaufträge werden im freien Wettbewerb vergeben.

## Kosten und Finanzierung

Die Investitionen für die Glattalbahnen, samt den ergänzenden Massnahmen im Gesamtverkehrsnetz, belaufen sich auf rund 650 Millionen Franken (Preisstand 1. April 2001). Den Hauptteil dieser Kosten trägt der Kanton Zürich. Der Bund unterstützt die zweite und dritte Etappe mit Mitteln aus dem Infrastrukturfonds. Die Standortgemeinden sowie Dritte leisten ebenfalls namhafte Beiträge an die Investition.

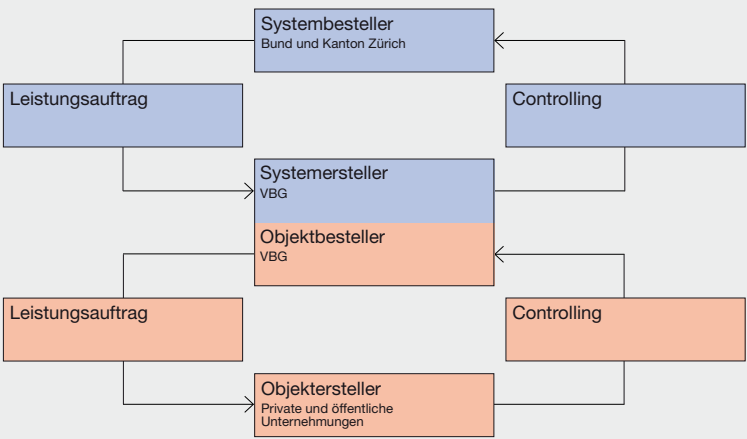
Die Fahrzeuge, der Unterhalt der Bahnanlagen sowie die Betriebsaufwendungen werden über die Betriebsrechnung der VBG finanziert.

## Überblick über die Investitionskosten

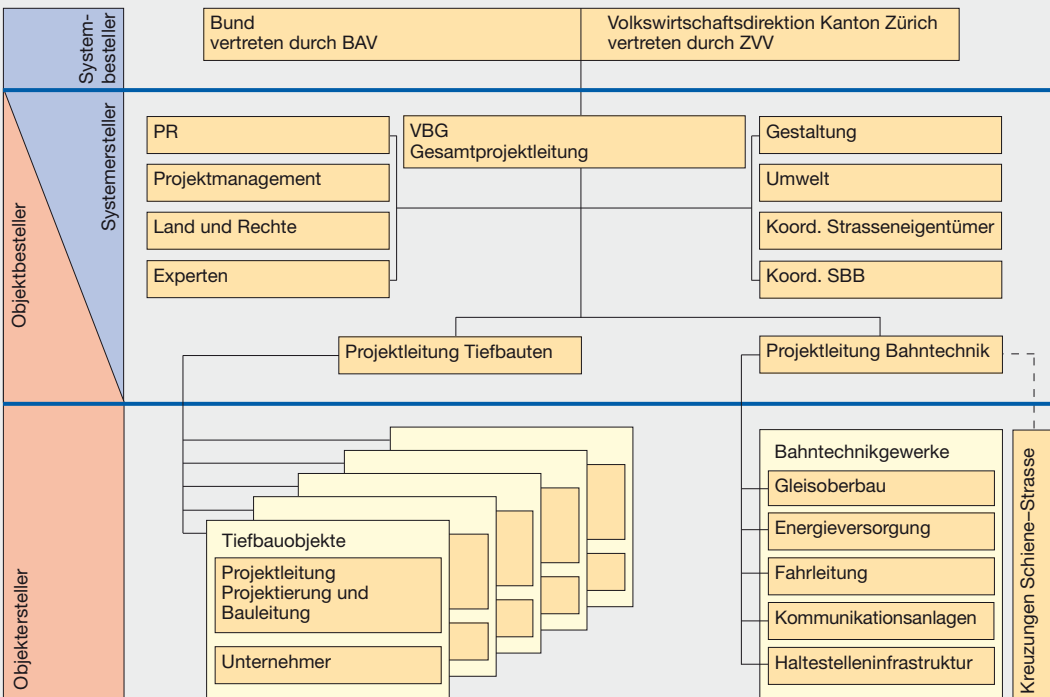
Teilprojekte Gesamtverkehrsprojekt	Rahmenkredite (Mio. Franken)	Objektkredit erste Etappe	Objektkredit zweite Etappe	Objektkredit dritte Etappe
Stammnetz Glattalbahnen	537	100	200	237
Tramverbindung Leutschenbach- Bhf. Oerlikon Ost (VBZ)	18		18	
Rahmenkredit für öffentlichen Verkehr	555	100	218	237
Rahmenkredit für Strassenanpassungen	97			
<b>Total Rahmenkredite</b>	<b>652</b>			



**Organisationsmodell**

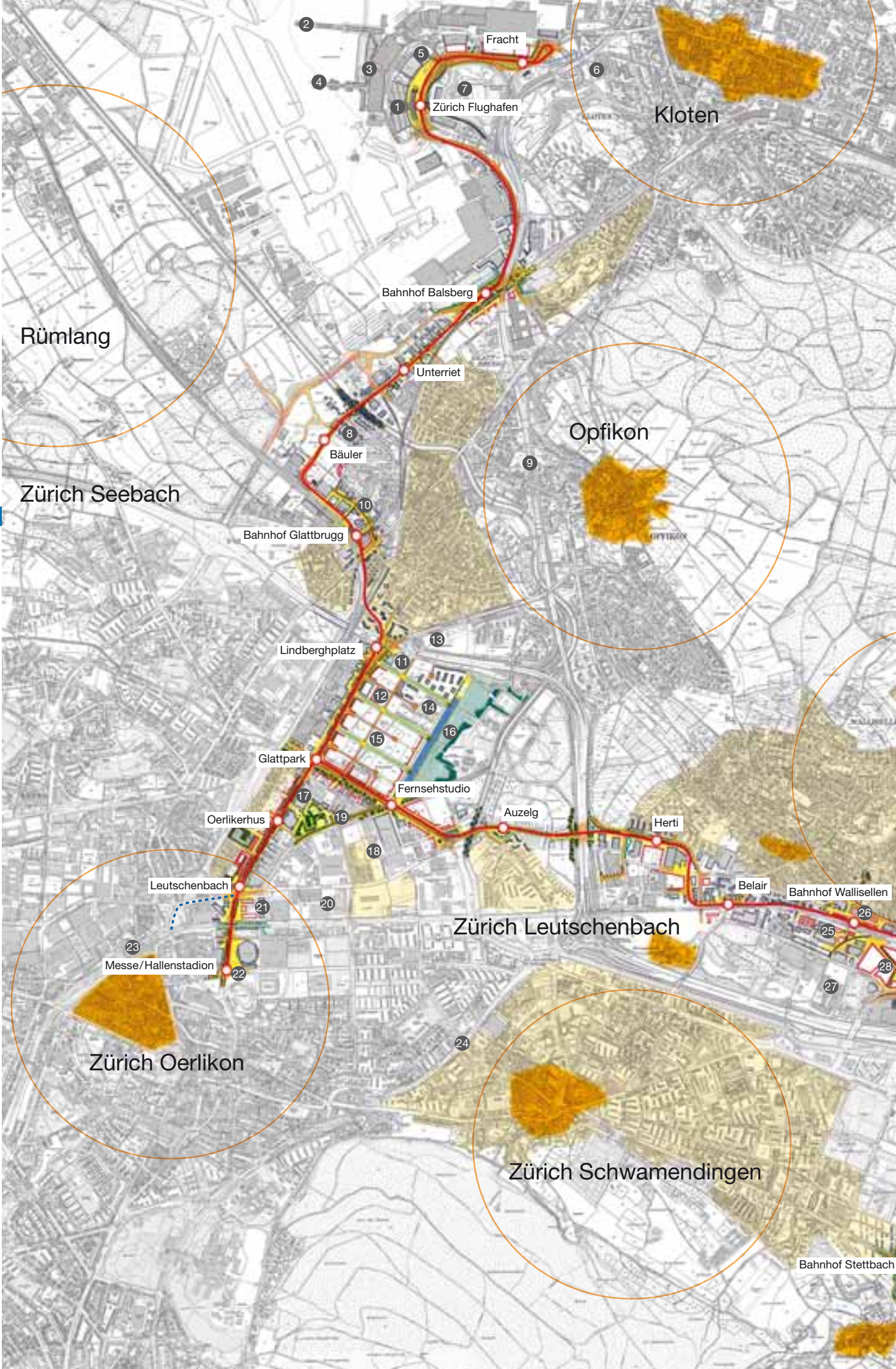


**Organigramm Realisierung (dritte Etappe)**



**Viertgrösste «Stadt» der Schweiz**

Das Mittlere Glattal entwickelt sich zu einem der grössten zusammenhängenden Siedlungsgebiete der Schweiz. In diesem Zusammenhang wird die Agglomeration oft als «Glattalstadt» oder «Netzstadt Glattal» bezeichnet. Mit rund 150 000 Einwohnern und 125 000 Arbeitsplätzen wäre diese Stadt heute die viertgrösste der Schweiz.



Kloten

Rümlang

Opfikon

Zürich Seebach

Zürich Leutschenbach

Zürich Oerlikon

Zürich Schwamendingen

Fracht  
Zürich Flughafen

Bahnhof Balsberg

Unterriet

Bäuler

Bahnhof Glattbrugg

Lindberghplatz

Glattpark

Fernsehstudio

Oerikerhus

Auzelg

Herti

Leutschenbach

Belair

Bahnhof Wallisellen

Messe/Hallenstadion

Bahnhof Stettbach





- Glattalbahn
- - - - VBZ-Tramnetzergänzung Fries-/Binzmühlestrasse
- Bestehende Bauten
- Bauvorhaben, Planungsgebiete
- Grünraumvernetzungen
- Park- und Gartenanlagen, Campus
- ..... Neue oder ergänzte Baumreihen
- Neue bzw. aufgewertete Aussenräume, Plätze, Mischflächen
- + Neu gestaltete Verkehrsknotenpunkte: Identitäts- und Orientierungsfelder
- Historische Ortskerne
- Wohnquartiere im Umland der Glattalbahn

### Ausgewählte wichtige Stadt- und Projektentwicklungen im Umland der Glattalbahn

- |  |  |
|--|--|
| 1 Verkehrsdrehscheibe Flughafen        | 19 Leutschenpark und Leutschenbachstrasse  |
| 2 Dock A                               | 20 Steiner-Areal                           |
| 3 Airside Center                       | 21 Sunrise Towers/CS Towers                |
| 4 Dock B                               | 22 Messezentrum, Hallenstadion, Theater 11 |
| 5 Radisson Blu Hotel, Zurich Airport   | 23 Quartierverbindung Bahnhof Oerlikon     |
| 6 Geschäftshaus 3tops                  | 24 Autobahn-Einhausung Schwamendingen      |
| 7 The Circle at Zurich Airport         | 25 Integra-Areal                           |
| 8 UBS Investment Bank                  | 26 MITTIM                                  |
| 9 Überdeckung Flughafenautobahn        | 27 Swing                                   |
| 10 Hotelplan                           | 28 Richti-Areal                            |
| 11 Lightcube/Kraft Foods               | 29 Glattzentrum                            |
| 12 Baxter Healthcare SA                | 30 Zwicky-Areal                            |
| 13 Gebietsplanung Böschen-, Fallwiesen | 31 Giessen-Stammareal                      |
| 14 Wohnungsbau im Glattpark            | 32 AMAG                                    |
| 15 Neuer Stadtteil Glattpark           | 33 Quartierplan Hochbord                   |
| 16 Opfikerpark                         | 34 Helsana                                 |
| 17 Geschäftshaus Leonardo              | 35 ÖV-Plattform Stettbach                  |
| 18 Studios Schweizer Fernsehen         |  |

## «Fil rouge» durch die Netzstadt

### Perlenkette aufstrebender Siedlungsschwerpunkte

Die Glattalbahn verknüpft die aufstrebenden Siedlungsschwerpunkte in der Agglomeration wie auf einer Perlenkette. Für die Bahn entstehen so optimale betriebswirtschaftliche Bedingungen, und sie leistet einen nachhaltigen Beitrag zu einer umweltgerechten Mobilität.

### Neue Qualitäten an der einstigen Peripherie

Das Trasse der Glattalbahn führt nicht durch die ursprünglichen Siedlungsstrukturen der Glattalstädte und -gemeinden. Über weite Strecken liegt es in ehemaligen Grenzräumen, 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.

### Stadtebene als bevorzugtes Bahntrasse

Wenn immer möglich verläuft die Glattalbahn auf der Stadtebene, d.h. flach auf dem Boden. Lediglich dort, wo es für ihr Trasse keinen Platz oder kein anderes Durchkommen gibt, weicht sie auf einen Tunnel oder auf Viadukte aus. Die Haltestellen liegen dort, wo sie für die Fahrgäste sicher und komfortabel erreichbar sind. Spezielle Bau- und Gestaltungsmaßnahmen sowie der stufenlose Einstieg in die Cobra-Trams berücksichtigen die Bedürfnisse mobilitätsbehinderter Benutzerinnen und Benutzer.

### Private und öffentliche Investitionen

Entlang der Glattalbahn sind in den letzten Jahren zahlreiche neue Bauten entstanden. Viele weitere sind geplant oder bereits im Bau. Aktuelle Studien zur Glattalbahn schätzen die total zu erwartenden privaten Investitionen im Zeitraum 2001–2015 auf rund neun Milliarden Franken. Der Bau des Kernprojekts der Glattalbahn kostet 550 Millionen Franken, was ein Verhältnis von mehr als 16:1 ergibt.

### Leistungsfähiges Gesamtverkehrssystem

Die Bahn verläuft in ihrem gesamten Netz auf einem eigenen Trasse. Mischverkehr besteht lediglich im Bereich von Kreuzungen. Dabei besteht die wichtige Vorgabe, dass die Glattalbahn die Leistungsfähigkeit des Strassenverkehrs nicht beeinträchtigen darf. Entsprechende bauliche Anpassungen am Strassennetz sowie EDV-gestützte Verkehrssteuerungsanlagen stellen dies sicher.





Gleisbauarbeiten im Areal der Familiengärten

Trasseearbeiten beim Bahnhof Wallisellen

Gleisbauarbeiten in Dübendorf

Bau des Bachdurchlasses für die ÖV-Drehscheibe Stettbach

## Professionelles Projektmanagement und bautechnische Herausforderung

### **Vielfältige Ansprüche von Beteiligten und Betroffenen**

Die Glattalbahn ist ein zentrales Element für die weitere Entwicklung der urbanen Lebensräume in der Agglomeration Glattal. Bereits heute werden diese Räume intensiv genutzt. Nicht nur bei der Projektierung galt es deshalb, vielfältige Ansprüche zu berücksichtigen. Auch der konkrete Bau der Glattalbahn stellt hohe Anforderungen an die involvierten Fachleute und Unternehmungen.

Bei der Glattalbahn gilt es primär, die Tiefbauten (allgemeiner Tiefbau, Trasse, Kunstbauten) sowie die bahn- und verkehrstechnischen Anlagen aufeinander abzustimmen. Hinzu kommt die Koordination mit den Bauvorhaben im Umfeld des Trassees. Mit zu den anspruchsvollsten Aufgaben zählen dabei die Entflechtung der Werkleitungen und die Anpassungen der übrigen Verkehrsanlagen (Strassen, Strassenkreuzungen, Unterquerungen von Autobahnen und SBB-Linien, Fussgänger- und Velowege).

### **Bauen unter Verkehr**

Das ehrgeizige Terminprogramm sowie die engen Platzverhältnisse entlang der Neubaustrecken stellen die beteiligten Planer, Ingenieure und Bauunternehmungen vor hohe Anforderungen. Oft liegen die Baustellen mitten auf stark benutzten Strassen und Plätzen. Immer wieder sind dichtgenutzte Wohn-, Arbeits- und Dienstleistungsgebiete zu durchqueren. Neuralgische Stellen werden von einem Team von Verkehrsspezialisten laufend überprüft. Flankierende Massnahmen stellen sicher, dass Zufahrten ge-

währleistet sind, der öffentliche Busverkehr den Fahrplan einhalten kann und Wohnquartiere vor allfälligem Ausweichverkehr geschützt werden. Für die dritte Etappe sind Ziele und Vorgehen in der Dokumentation «Übergeordnetes Verkehrskonzept» zusammengefasst.

Zudem sind im Bereich von SBB-Gleisen betriebliche Vorgaben zu berücksichtigen; Arbeiten sind nur nachts, während der Bahnbetriebspausen, möglich. Und selbst auf Abschnitten, wo das Glattalbantrassee auf grüner Wiese entsteht, sind umfangreiche Spezialmassnahmen, z. B. zur Baugrundstabilisierung oder zur Altlastensanierung, notwendig.

### **Spezialbauwerke auf fast 2,5 Kilometern**

Auf fast zweieinhalb Kilometern Länge verläuft die Glattalbahn auf Spezialbauwerken. Dazu zählen zwei Viadukte beim Balsberg und beim Einkaufszentrum Glatt sowie der rund 400 Meter lange Margarethentunnel.

Zu den baulichen Besonderheiten der Glattalbahn gehören auch eigens gestaltete Haltestellenanlagen und Fahrleitungsmaste. Um Erschütterungen und Schallemissionen zu vermindern, verwenden die Bahntechniker zudem einen speziellen Trasseeaufbau. Als Bestandteil des durchgehenden Gestaltungskonzepts ist das Trassee der Glattalbahn über weite Strecken begrünt.

### **Leistung/Kosten/Termine**

Die Vielzahl beteiligter und betroffener Akteure ist charakteristisch für ein Grossprojekt wie die Glattalbahn. Die Einflüsse aller Fachrichtungen zu steuern und dabei Leistung (Qualität und Quantität), Kosten und Termine im Griff zu haben, sind entscheidende Aufgaben des Projektmanagements. Die Gesamtprojektleitung legt bewusst ein starkes Gewicht auf die professionelle Vorbereitung der Bauphasen. Dank der Etappierung können gemachte Erfahrungen laufend ausgewertet und zur Optimierung der nächsten Schritte verwertet werden.

# Attraktive Direktverbindungen

Glattalbahn-Haltestelle Fernsehstudio

12





### **Komfortable Direktverbindungen im Wirtschaftsraum Zürich Nord/Mittleres Glattal**

Die Glattalbahn bringt eine markante Aufwertung des öffentlichen Verkehrsangebots im Mittleren Glattal.

In drei Ausbautetappen entstehen neue attraktive Direktverbindungen zwischen den Glattalgemeinden, dem Flughafen und dem Stadtzentrum von Zürich. Die Verknüpfung der Glattalbahn mit dem Tramnetz der Stadt Zürich lässt die City und die aufstrebenden Zentren in der Agglomeration – der ehemaligen Peripherie – näher zusammenrücken. Ursprünglich getrennte Funktionen wie Wohnen, Arbeiten oder Dienstleistungsangebote fügen sich zu einem zusammenhängenden urbanen Lebensraum zusammen.

#### **Erste Etappe**

Seit Ende 2006 ist die erste Etappe der Glattalbahn in Betrieb. Auf dem neuen Streckenabschnitt zwischen Messe/Hallenstadion und Auzelg verkehrt die verlängerte Tramlinie 11 der VBZ. Die Linie bringt eine umsteigefreie Verbindung zwischen dem Stadtzentrum von Zürich, Zürich Oerlikon, den Wohn- und Arbeitsplatzgebieten Leutschenbach und Auzelg sowie dem neuen Opfiker Stadtteil Glattpark.

#### **Zweite Etappe**

Ende 2008 wurde die zweite Etappe der Glattalbahn eröffnet. Die Strecke verläuft von der Endhaltestelle Flughafen Fracht zu den Verkehrsdrehscheiben Zürich Flughafen, Bahnhof Balsberg, Bahnhof Glattbrugg nach Glattpark, wo sie an die erste Etappe der Glattalbahn an-

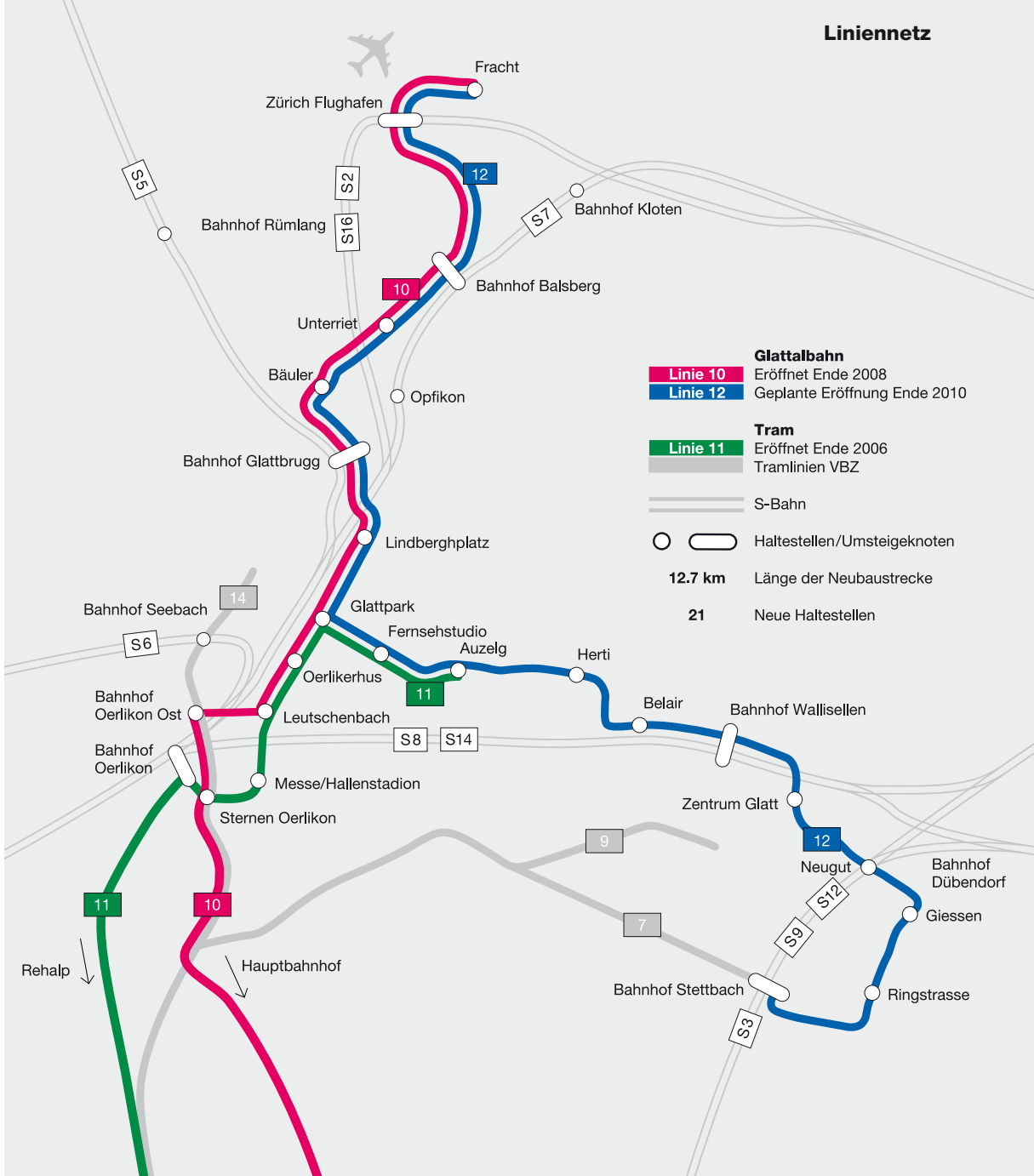
schliesst. Auf der Strecke verkehrt die neue Glattalbahn-Linie 10. Diese führt ab Glattpark weiter nach Leutschenbach, ab dort über eine neue Tramverbindung zum Bahnhof Oerlikon Ost und schliesslich bis zum Hauptbahnhof Zürich.

#### **Dritte Etappe**

Die auf Ende 2010 geplante Fertigstellung der dritten Bauetappe der Glattalbahn bringt die heute fehlende Tangentialverbindung im Norden der Stadt Zürich. Die Neubaustrecke führt von Auzelg via Wallisellen und Dübendorf zum Bahnhof Zürich Stettbach. Die neue Glattalbahn-Linie 12 bringt den Wohn- und Arbeitsplatzgebieten in Wallisellen und im westlichen Teil von Dübendorf eine direkte Verbindung zum Flughafen. Das Mittlere Glattal erhält direkte Anschlüsse an die grossen Einkaufszentren. Die grossen Event- und Freizeitanlagen wie Messe, Hallenstadion und Theater 11 sind nun aus allen Richtungen bequem erreichbar.

#### **Nahtlose Einbindung in das Gesamtsystem**

Die Glattalbahn ordnet sich nahtlos in das übergeordnete öffentliche Verkehrsangebot ein. Sie bietet direkte Anschlüsse an den Flughafen sowie an die Bahnfernverkehrsknoten am Flughafen und in Zürich Oerlikon. Haltestellen an sechs S-Bahn-Stationen verknüpfen sie praktisch mit dem gesamten Einzugsgebiet der Zürcher S-Bahn. Die optimale Feinverteilung innerhalb der Region ist weiterhin durch das Busnetz der VBG und der benachbarten ÖV-Unternehmen gewährleistet.





Technische Details als Ausdruck der Gestaltung:  
Haltestelle, Fahrleitungsmast, Brückengeländer

## Facts and Figures

### Fahrplankontakt

Das Netz der Glattalbahn besteht vorerst aus zwei Linien, die sich teilweise überlagern: den beiden Glattalbahn-Linien 10 und 12. Die Infrastruktur der ersten Etappe wird auch durch die verlängerte VBZ-Linie 11 benutzt.

### Das Angebot im Überblick

#### Glattalbahn-Linie 10

7,5 Min. zur Hauptverkehrszeit  
15 Min. zur übrigen Zeit

#### Glattalbahn-Linie 12

15 Min. durchgehend

### Kapazität

Die Glattalbahn erhöht die Beförderungsleistungen im Glattal markant. Die Fahrzeuge bieten Platz für 240 Passagiere. Zu den Hauptverkehrszeiten entspricht das folgenden Kapazitäten pro Stunde und Richtung:

Linie 10: 1920 Personen/h

Linie 11: 1920 Personen/h

Linie 12: 960 Personen/h

Wo sich die Linien 10 und 11 überlagern, ergeben sich Beförderungskapazitäten von 3840 Personen pro Stunde und Richtung. Dies entspricht der momentanen Beförderungsleistung auf einer zweispurigen Autobahn während der Hauptverkehrszeiten.

### Rollmaterial

Auf den Glattalbahn-Linien 10 und 12 kommen zu 100 Prozent moderne Fahrzeuge des Typs Cobra zum Einsatz. Das Rollmaterial präsentiert sich im Design der VBG. Mit dem Betrieb sind die VBZ beauftragt. Auf der Linie 11 verkehren Fahrzeuge der VBZ.

### Impressum

#### Konzept/Gestaltung/Grafik

TBS Identity, Zürich

#### Text-/Bildredaktion

Agenturgemeinschaft  
rennhardcom, Laupen ZH/  
KoKo, Zürich

#### Herausgeberin

VBG Verkehrsbetriebe  
Glattal AG, Glattbrugg

3. überarbeitete Auflage  
Glattbrugg, Oktober 2009

### Bildnachweis

Daniel Boschung, Wallisellen

Burri AG, Glattbrugg

Tres Camenzind, Zürich

Cavegn Media Design,  
Volketswil

Fedderson & Klostermann,  
Zürich

Kai Flender, Architekt,  
Ühlingen (D)

Luftbild Schweiz, Dübendorf

Mathys Partner Visualisierung,  
Zürich

Swisstopo, Wabern

VBG, Glattbrugg

Simon Vogt, Oberengstringen

VBG Verkehrsbetriebe Glattal AG  
Sägereistrasse 24  
Postfach  
8152 Glattbrugg

Telefon 044 809 56 00  
Telefax 044 809 56 29  
info@vbg.ch  
www.vbg.ch

