

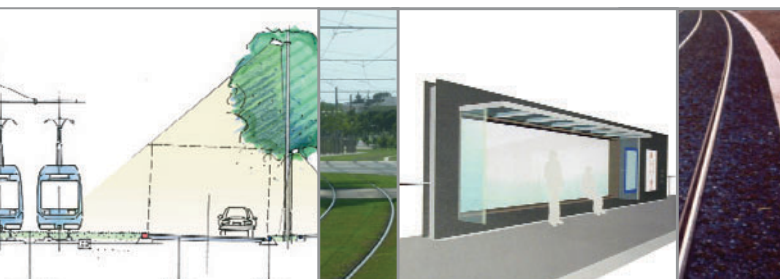


GLATTALBAHN 

INFO 1

**Bau der Glattalbahn
Erste Etappe 2004 - 2006**

**wir
bauen
Mobilität**



Kanton Zürich

 **VERKEHRSBETRIEBE
GLATTAL**

 **Baudirektion
Kanton Zürich**

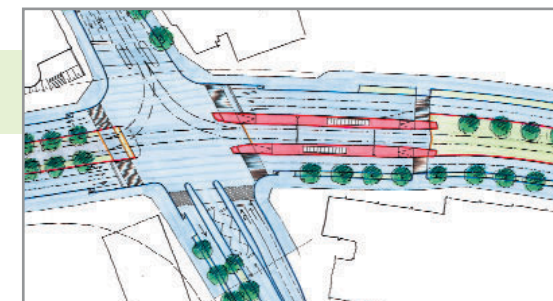
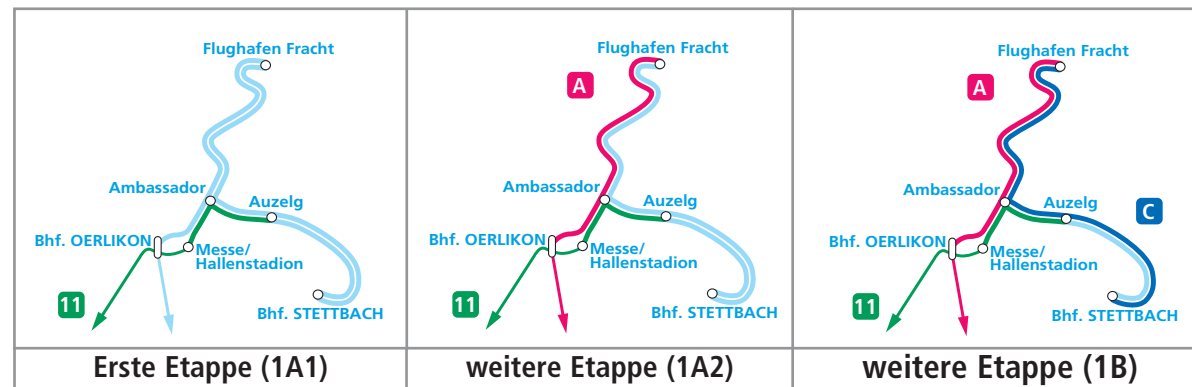
 **Tiefbauamt
Stadt Zürich**



grünes Licht für die Glattalbahn

Ende Januar 2004 hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) den Verkehrsbetrieben Glattal VBG die Baubewilligung für den Bau der Glattalbahn erteilt. Bereits ein Jahr früher haben die Stimmberechtigten des Kantons Zürich der Finanzierungsvorlage mit einem Ja-Anteil von 66,6 Prozent zu-

gestimmt. Der Realisierung der Glattalbahn steht damit nichts mehr im Wege. Der Spatenstich zur ersten Etappe zwischen Messe / Hallenstadion und Auzelg erfolgt im September 2004. Die Eröffnung der neuen Strecke ist auf Ende des Jahres 2006 geplant.



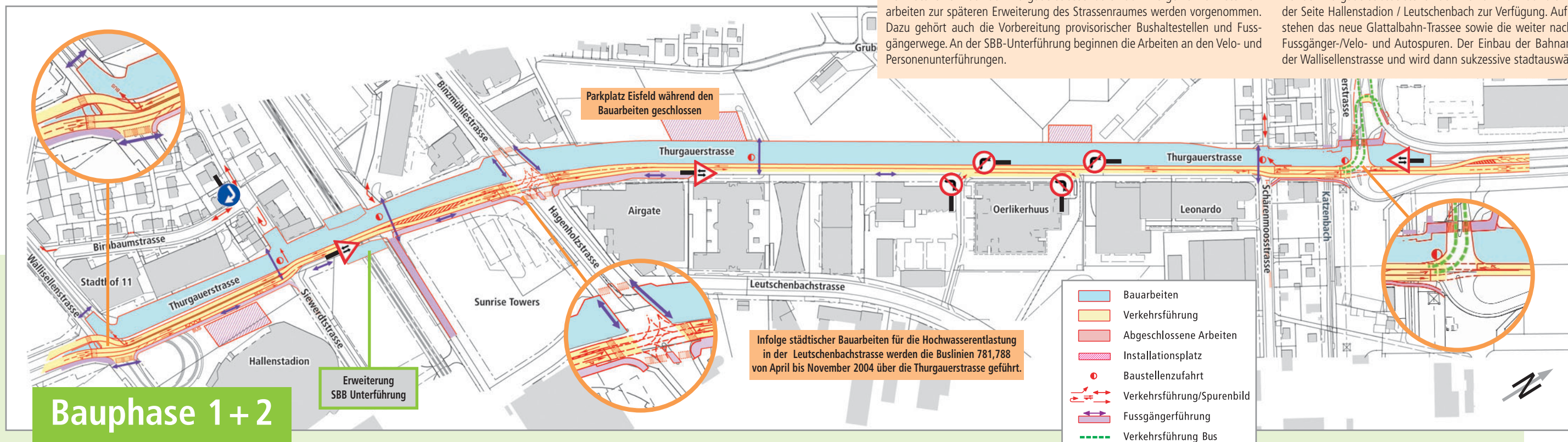
Gestaltungsstudie Airgate

Bauphase 1 (Vorbereitung) – September bis November 2004

Der Autoverkehr auf der Thurgauerstrasse läuft noch wie gewohnt. Erste Vorarbeiten zur späteren Erweiterung des Strassenraumes werden vorgenommen. Dazu gehört auch die Vorbereitung provisorischer Bushaltestellen und Fussgängerwege. An der SBB-Unterführung beginnen die Arbeiten an den Velo- und Personenunterführungen.

Bauphase 2 – November 2004 bis Mai 2005

Auf der Thurgauerstrasse stehen dem Verkehr nur noch die zwei Fahrspuren auf der Seite Hallenstadion / Leutschenbach zur Verfügung. Auf der Westseite entstehen das neue Glattalbahn-Trasse sowie die weiter nach aussen verlegten Fussgänger-/Velo- und Autospuren. Der Einbau der Bahnanlagen beginnt bei der Wallisellenstrasse und wird dann sukzessive stadtauswärts fortgesetzt.



Bauphase 1+2

Thurgauerstrasse richtig einspuren

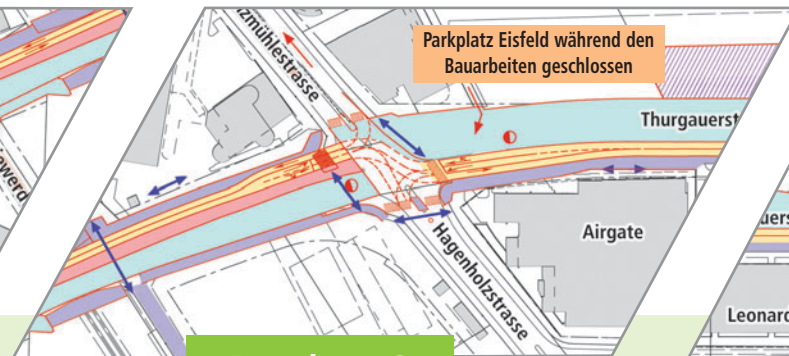
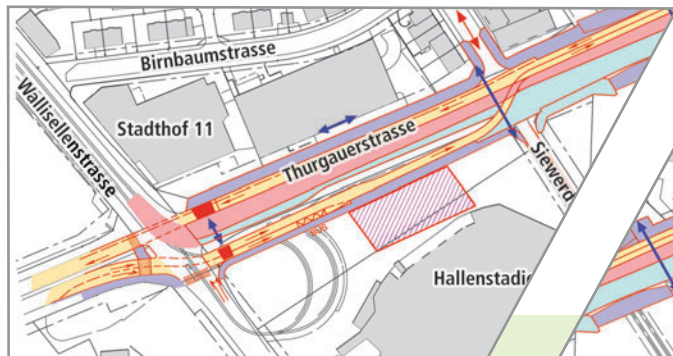
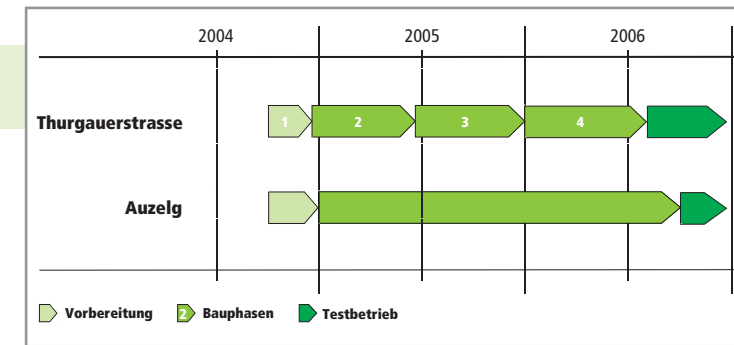
Zwischen Messe / Hallenstadion und Ambassador kommt das Trasse der Glattalbahn auf einen neuen Mittelstreifen in der Thurgauerstrasse zu liegen. Zu diesem Zweck wird der Verkehrsraum verbreitert. Nach Inbetriebnahme der Glattalbahn stehen dem Strassenverkehr wie bisher zwei Fahrspuren in jeder Richtung zur Verfügung. Auch die prä-

gende Allee bleibt erhalten. Während der Bauzeit muss die vierspurige Thurgauerstrasse allerdings auf zwei Spuren im Gegenverkehr reduziert werden. Zudem gilt es, die teilweise veränderten Zufahrtsregelungen zu den angrenzenden Liegenschaften zu beachten.

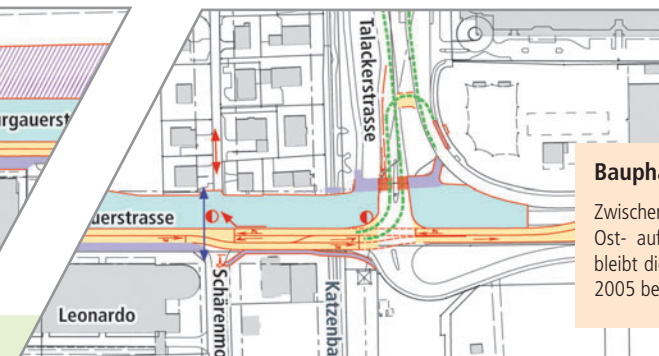


Die Glattalbahn beim Oerlikerhus

Terminplan Erste Etappe Glattalbahn

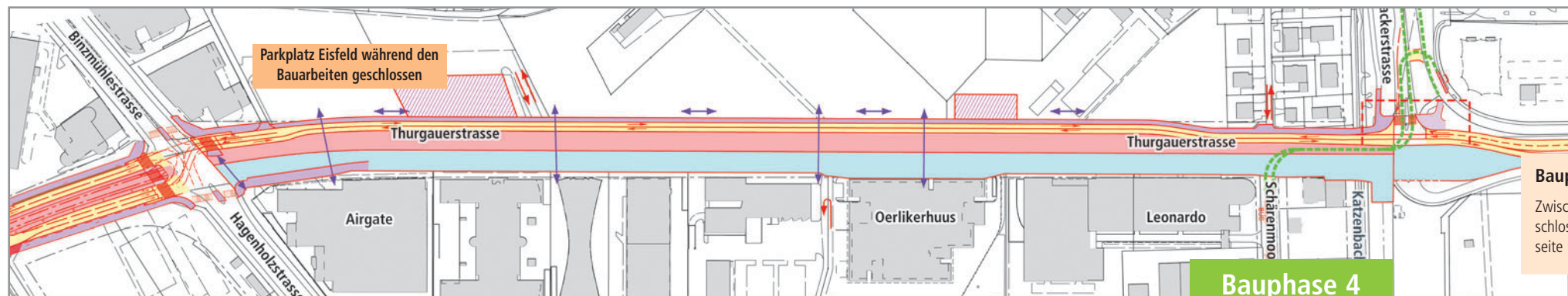


Bauphase 3



Bauphase 3 – Mai 2005 bis Dezember 2005

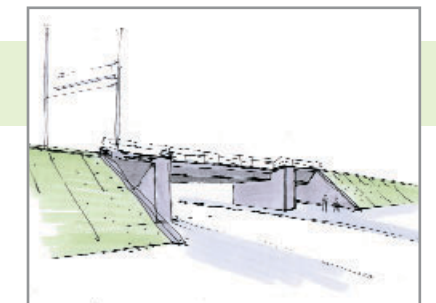
Zwischen Wallisellenstrasse und Hagenholzstrasse wird der Verkehr von der Ost- auf die Westseite der Thurgauerstrasse verlagert. Beim Hallenstadion bleibt die stadtauswärtsführende Spur auf der Seite des Stadions. Im Sommer 2005 beginnen die Gleisarbeiten über die Kreuzung mit der Wallisellenstrasse.



Bauphase 4

Bauphase 4 – Januar 2006 bis Juli 2006

Zwischen Wallisellenstrasse und Hagenholzstrasse sind die Bauarbeiten abgeschlossen. Zwischen Airgate und Ambassador wird der Verkehr auf die Westseite umgelegt.

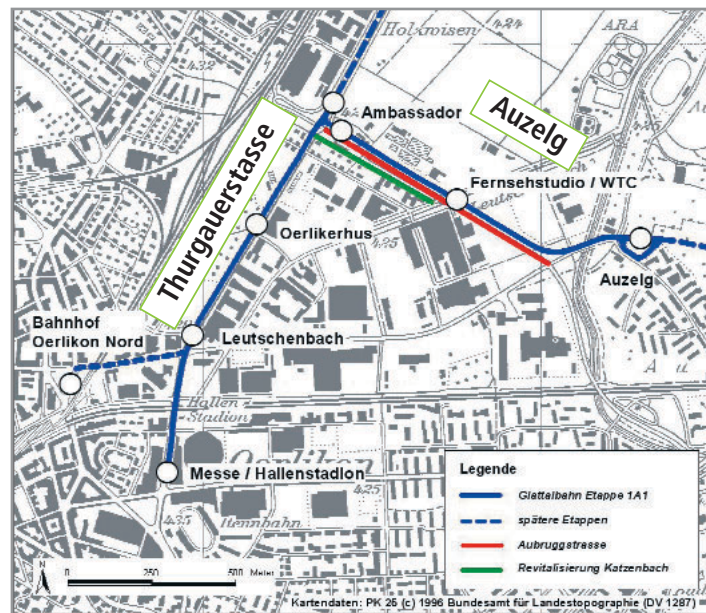


Gestaltungsstudie SBB Unterführung

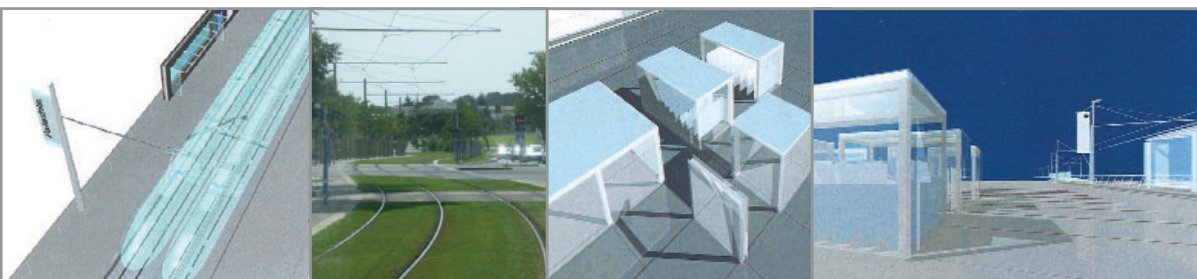


wir halten Kontakt

Der Bau der Glattalbahn ist für Anrainer und Verkehrsteilnehmer mit Baulärm und Behinderungen verbunden. Die Verkehrsbetriebe Glattal VBG sowie die Tiefbauämter des Kantons und der Stadt Zürich - als Realisierungspartner der VBG - setzen alles daran, die Bauarbeiten so effizient und so schonend wie möglich für Mensch und Umwelt zu gestalten. Dazu gehört auch das Ziel, frühzeitig über wichtige Veränderungen auf der Baustelle zu informieren. Weiter sind wir bestrebt, uns im Rahmen des Machbaren offen für Wünsche und Anregungen seitens der Betroffenen zu halten. Aktuelle Informationen zum Bau der Glattalbahn finden sich stets auch unter folgender Internet-Adresse: www.glattalbahnhof.ch

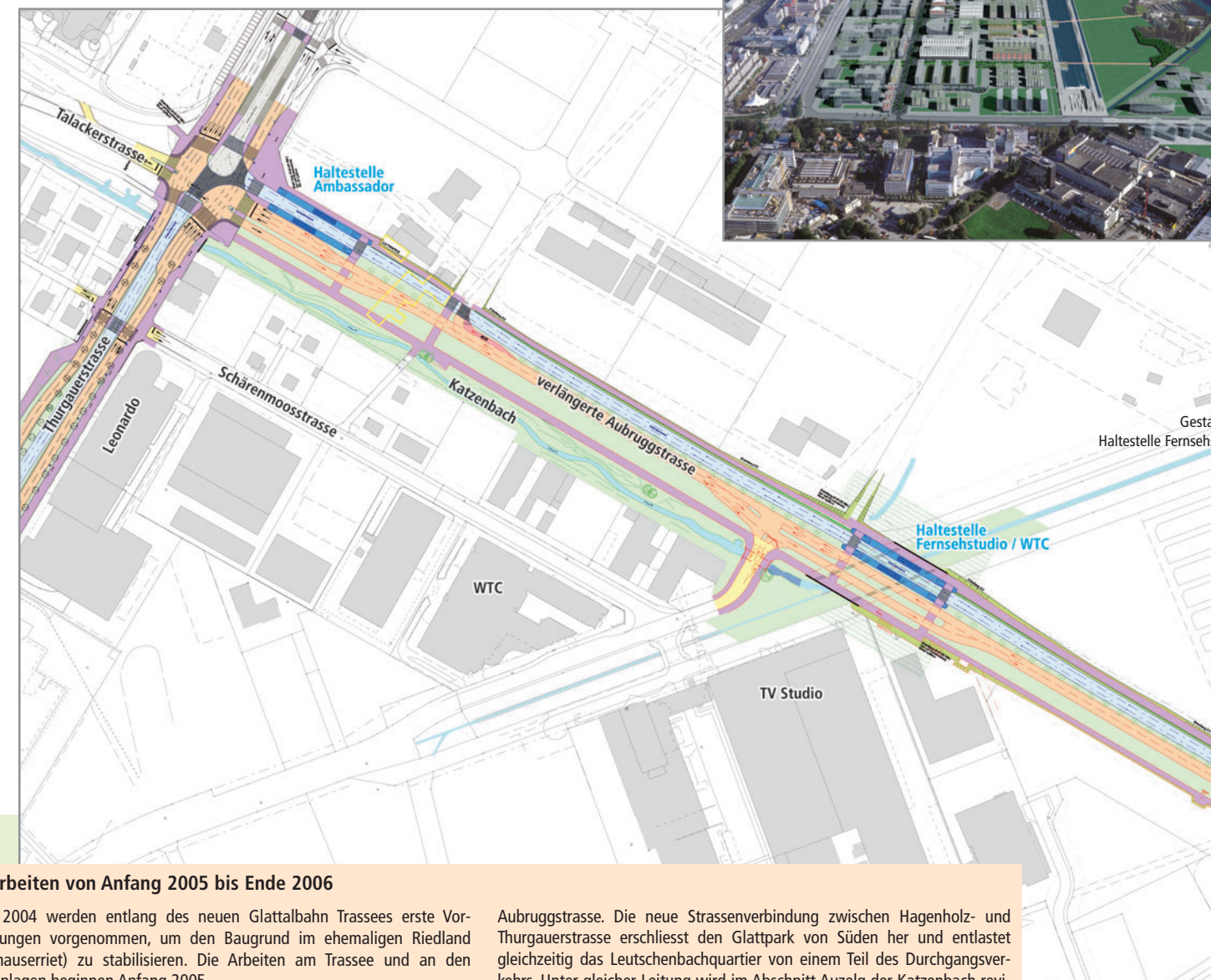


Abschnitte und Teilprojekte der ersten Glattalbahnhof-Etappe



Auzelg neuer Stadtraum entsteht

Überbauungsstudie
Glattpark



Bauarbeiten von Anfang 2005 bis Ende 2006

Mitte 2004 werden entlang des neuen Glattalbahnhof Trassees erste Vorschüttungen vorgenommen, um den Baugrund im ehemaligen Riedland (Oberhauserriet) zu stabilisieren. Die Arbeiten am Trassee und an den Bahnanlagen beginnen Anfang 2005. Parallel und zeitlich koordiniert mit dem Bau der Glattalbahnhof entsteht unter Leitung der Baudirektion / Tiefbauamt des Kantons Zürich die verlängerte

Aubruggstrasse. Die neue Strassenverbindung zwischen Hagenholz- und Thurgauerstrasse erschliesst den Glattpark von Süden her und entlastet gleichzeitig das Leutschenbachquartier von einem Teil des Durchgangsverkehrs. Unter gleicher Leitung wird im Abschnitt Auzelg der Katzenbach revitalisiert. Dabei erhält das heute kanalisierte Gewässer wieder einen naturnahen Verlauf mit ökologisch aufgewerteten Uferpartien.

Die Strecke zwischen Ambassador und Auzeleg ist der einzige grössere Abschnitt im gesamten Glattalbahnhof Netz, wo 'auf der grünen Wiese' gebaut werden kann. Für die Anrainer entstehen wenig Verkehrsbehinderungen. Auch die Störungen durch Lärm, Staub oder Erschütterungen halten sich aufgrund der recht grossen Distanzen zu den nächsten Liegenschaften in Grenzen.

Was sich heute noch als unansehnlicher Brachlandstreifen entlang der nördlichen Stadtgrenze von Zürich präsentiert, wird sich im Laufe der nächsten Jahre zu einer attraktiven Achse zwischen zwei der wichtigsten Stadtentwicklungsgebiete im Wirtschaftsraum Zürich entwickeln: Dem stadtzürcher Leutschenbach-Quartier sowie dem neuen Glattpark (Oberhauserriet) auf Gebiet der Stadt Opfikon.

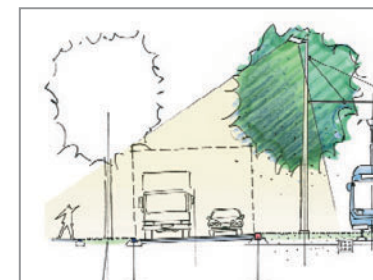
Die Glattalbahnhof stellt die Erschliessung dieser Quartiere durch ein leistungsfähiges öffentliches Verkehrsmittel sicher. Gleichzeitig setzt sie mit ihrem Trasse und den Haltestellen unverkennbare städtebauliche Impulse.



- Glattalbahnhof / Haltestelle
- Hauptstrasse
- Nebenstrasse / Zufahrten
- Rad- und Gehwege
- Parkplätze
- Gebäudeabbruch
- Chaussierung / Hartplatz
- Grünflächen
- Hecke



Glattalbahnhof beim Fernsehstudio / WTC



3D-Darstellungen: Mathys AGV Visualisierungen, Zürich
 Haltestellen-Studien: Kai Flender, Nicholas Grimshaw & Partners Ltd., Zürich
 Stadtraum-Studien: Rainer Klostermann, Feddersen & Klostermann, Zürich
 Situationspläne: ARGE G4 plus, c/o Wepf + Wepf Ingenieure AG, Flawil
 Auzeleg: IG Glattalbahnhof – AUZELG+, c/o Heierli AG, Zürich
 Landeskarte: Reproduziert mit Bewilligung von swisstopo
 Konzept, Art Direction: Agenturgemeinschaft Rennhard, Laupen ZH / KOKO, Zürich
 Herausgeberin: Verkehrsbetriebe Glattal VBG, Glattbrugg