

# Info 7

## Wir halten Kontakt

Der Bau der Glattalbahn ist für Anrainer und Verkehrsteilnehmende mit Lärm und Behinderungen verbunden. Die VBG und die Realisierungspartner der Glattalbahn setzen alles daran, die Bauarbeiten so effizient und so schonend wie möglich für Mensch und Umwelt zu gestalten. Dazu gehört auch, frühzeitig über wichtige Veränderungen auf den Baustellen zu informieren. Weiter sind wir im Rahmen des Machbaren offen für Wünsche und Anregungen seitens der Betroffenen.

Aktuelle Informationen zum Bau der Glattalbahn und zur Verkehrssituation im Mittleren Glattal finden sich stets auf der Webseite [www.vbg.ch](http://www.vbg.ch). Für weitere Auskünfte und Informationen stehen wir Ihnen gerne auch unter der Telefonnummer 044 809 56 20 zur Verfügung.

## Impressum

3-D-Darstellungen	Mathys Partner Visualisierung, Zürich raum und bild gmbh, Zürich
Design Infrastruktur	Kai Flender, Architekt, Ühlingen (D)
Stadtraum Gestaltung	Rainer Klostermann, Feddersen & Klostermann, Zürich
Herti	IG 3, c/o Heierli AG, Zürich
Bahnhof Wallisellen	IG GLAWA, c/o Henauer Gugler AG, Zürich
Viadukt Glattzentrum	IG DHE, c/o dsp Ingenieure & Planer AG, Greifensee
Dübendorf	ARGE G4 plus, c/o Gruner + Wepf Ingenieure AG, Flawil
Bahnhof Stettbach	IG trigo, c/o Basler & Hofmann, Ingenieure und Planer AG, Zürich
Konzept, Art Direction	rennhardcom, Laupen ZH / koko.ch, Zürich
Herausgeberin	VBG, März 2009 Aktualisierte Auflage der Info 6 vom Juli 2008

VBG Verkehrsbetriebe Glattal AG  
Sägereistrasse 24, Postfach, 8152 Glattbrugg  
Telefon 044 809 56 20, [info@vbg.ch](mailto:info@vbg.ch), [www.vbg.ch](http://www.vbg.ch)



## Glattalbahn Bau der dritten Etappe 2008 – 2010



## Bautechnische Herausforderungen



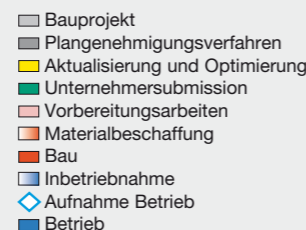
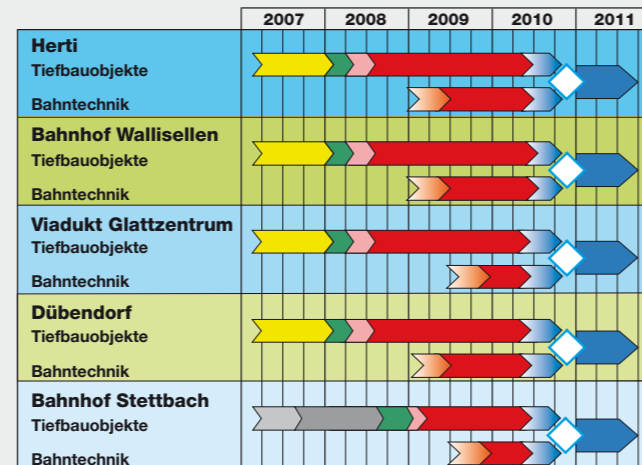
## Übergeordnetes Verkehrsführungskonzept

### Bauarbeiten bis Ende 2010

Seit Juli 2008 laufen die Bauarbeiten an der dritten Etappe der Glattalbahn. Die Neubaustrecke schliesst bei der Wendeschleife Auzelg (Zürich) an die Ende 2006 eröffnete erste Etappe an und führt via Wallisellen und Dübendorf zum Bahnhof Stettbach. Die bis Ende 2010 dauernden Bauarbeiten vollenden das im Jahre 2003 vom Stimmvolk des Kantons Zürich genehmigte Gesamtprojekt der Glattalbahn samt ergänzenden Massnahmen im Strassennetz.

Die dritte Etappe der Glattalbahn umfasst den Bau einer zweigleisigen, meterspurigen Strecke mit eigenem Trasse. Über weite Strecken verläuft diese im Bereich von bestehenden Strassen und SBB-Linien. Dabei gilt es, die Verkehrsräume, die Erschliessung der angrenzenden Liegenschaften sowie die Stadträume im Bereich des Bahntrassees neu zu organisieren und zu gestalten.

Das Bauen unter laufendem Verkehr und mitten in städtischen Strukturen stellt die Ingenieurbüros und Bauunternehmungen vor anspruchsvolle, bautechnische Herausforderungen.



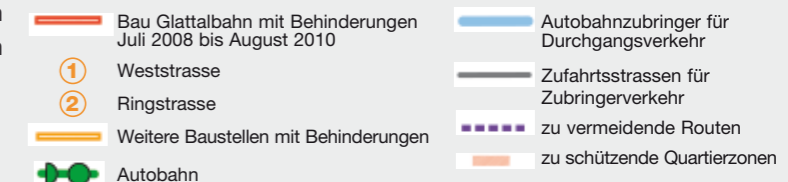
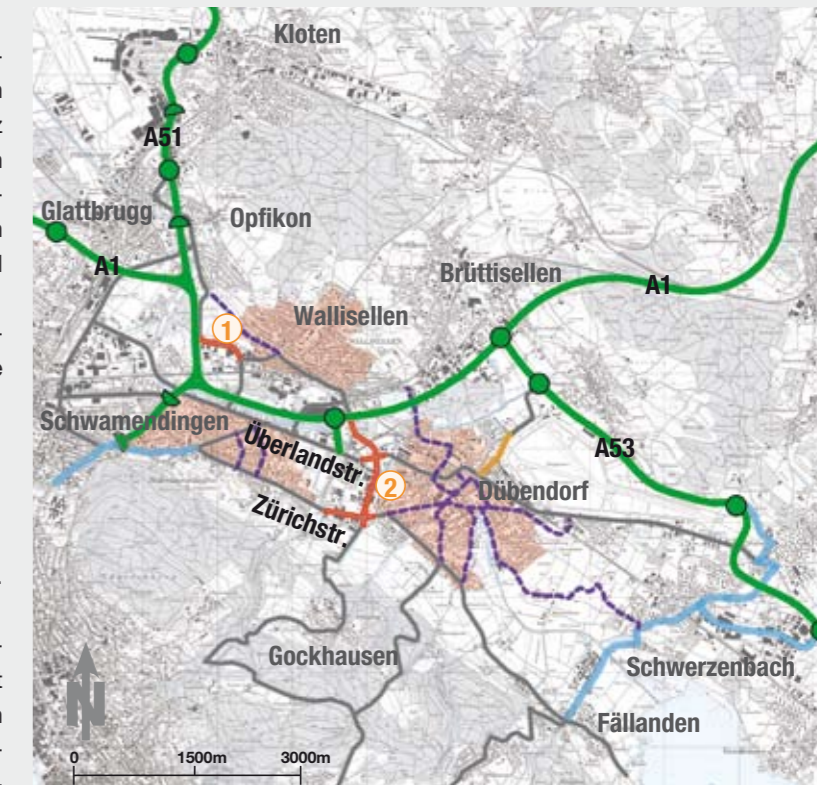
### Bauen unter Verkehr

Die dritte Etappe der Glattalbahn entsteht in intensiv genutzten Stadt- und Verkehrsräumen. Bereits heute bilden sich auf dem betroffenen Kantons- und Gemeindestrassennetz zeitweilig Staus. Die Baustellen der Glattalbahn bringen zusätzliche, unumgängliche Behinderungen mit sich. Neutrale Stellen sind die Weststrasse in Wallisellen sowie die Ringstrasse mit den Knoten Zürichstrasse und Überlandstrasse in Dübendorf.

Ein Team von Verkehrsspezialisten überprüft die Verkehrssituation laufend auf Optimierungsmöglichkeiten. Die wichtigsten Ziele dabei sind

- die Erschliessung der Liegenschaften im Baustellenbereich jederzeit zu gewährleisten.
- den fahrplanmässigen Betrieb des öffentlichen Busverkehrs aufrecht zu erhalten.
- Wohnquartiere vor allfälligem Ausweichverkehr zu schützen.

Für den Durchgangsverkehr rät die VBG, die Baustellenbereiche grossräumig zu umfahren und nach Möglichkeit das Autobahnnetz zu benutzen, dies in Absprache mit den zuständigen Stellen des Kantons Zürich und der Standortstädte und -gemeinden. Für Fahrten im Bereich der Glattalbahn-Baustelle empfiehlt es sich, Verkehrsspitzenzeiten nach Möglichkeit zu meiden, Fahrgemeinschaften zu bilden oder die öffentlichen Verkehrsmittel zu benutzen.



# Herti



Visualisierung der Haltestelle Herti mit Blick Richtung Wallisellen



## Neue Erschliessung für das Hertiquartier

Das Objekt Herti umfasst den Glattalbahn-Abschnitt zwischen der Wendeschleife Auzelg (Zürich) und der Unterführung Weststrasse in Wallisellen. Ab der Haltestelle Auzelg führt das Bahntrassee zuerst durch ein Familiengartenareal, unterquert die Autobahn A1 und erreicht dann die Weststrasse in Wallisellen. Hier entsteht die Haltestelle Herti, welche das Wohnquartier Melchrüti im Norden und das Industrie- und Dienstleistungsquartier im Süden erschliesst. Weiter Richtung Wallisellen verläuft das Trassee entlang dem südlichen Strassenrand der Weststrasse. Nach der Liegenschaft Coop/Panofina führt die Strecke über die neu zu regelnden Verkehrsflächen der Birgi- und Hertistrasse und schmiegt sich schliesslich nach einer Linkskurve an die SBB-Gleise Richtung Wallisellen an.

Um entlang der Weststrasse den benötigten Raum für das Bahntrassee zu gewinnen, werden der gesamte Strassenraum und die Vorplätze der angrenzenden Liegenschaften neu gestaltet. Dabei entstehen abschnittsweise neue Stützmauern, kombinierte Stütz- und Lärmschutzwände sowie neue Alleebepflanzungen.

Die Erschliessung des Industrie- und Dienstleistungsquartiers Herti wird neu organisiert. Die Zu- und Wegfahrt erfolgt künftig über den neu gestalteten Knoten West-/Hertistrasse.

Die Gewerbebetriebe sind künftig über die neue Verbindung zwischen Herti- und Gewerbehallenstrasse erschlossen.

### Bauphase 1

Juni 2008 bis August 2008



Die Arbeiten der Phase 1 umfassten Werkleitungsumlegungen, die Neugestaltung des Strassenraumes der Weststrasse, den Bau von Stützmauern sowie Rückbauten von Gebäuden im Bereich des Glattalbahn-Trassees.

Strassenbauarbeiten in der Weststrasse

### Bauphase 2

September 2008 bis Dezember 2008



Die Hauptarbeiten der Phase 2 konzentrierten sich auf die Verbreiterung des Strassenraums der Weststrasse. Gleichzeitig liefen die Trasseearbeiten durch das Familiengartenareal, die Erstellung der Brüelbachbrücke sowie die Unterquerung der Autobahn A1. Als Zufahrt zur Gewerbehallenstrasse entstand eine neue Verbindung zur Hertistrasse.

### Bauphase 3

Januar 2009 bis September 2009



Schwerpunkt der Bauphase 3 bildet der Bau des Bahntrassees entlang der Weststrasse. Dazu gehören die Tiefbauarbeiten für die Haltestelle Herti sowie die Erstellung diverser Stützmauern. Im Korridor Birgi-/Hertistrasse sind die Arbeiten am Glattalbahn-Trassee sowie die Umgestaltungen der Erschliessungsstrassen im Gange.

#### Legende

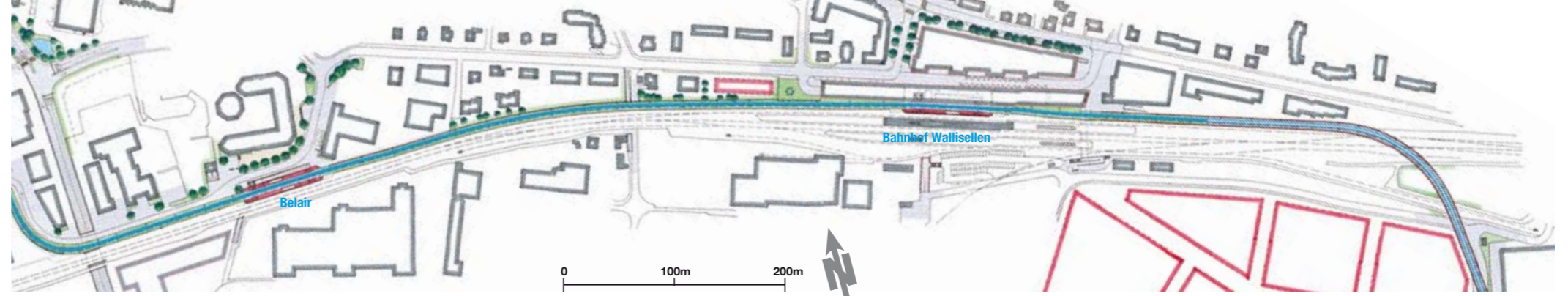
- 3A** Werkleitungs- und Strassenbau, Bau von Stützmauern
- 3B** Werkleitungs- und Strassenbau
- Bauarbeiten
- Verkehrsführung
- Busspur

### Bauphase 4

Oktober 2009 bis August 2010

Im Herbst 2009 sind die Tiefbauarbeiten grösstenteils abgeschlossen. Anschliessend finden die Gleisbauarbeiten statt. Dabei kommt es zu temporären Behinderungen im Bereich des Objekts Herti.

# Bahnhof Wallisellen

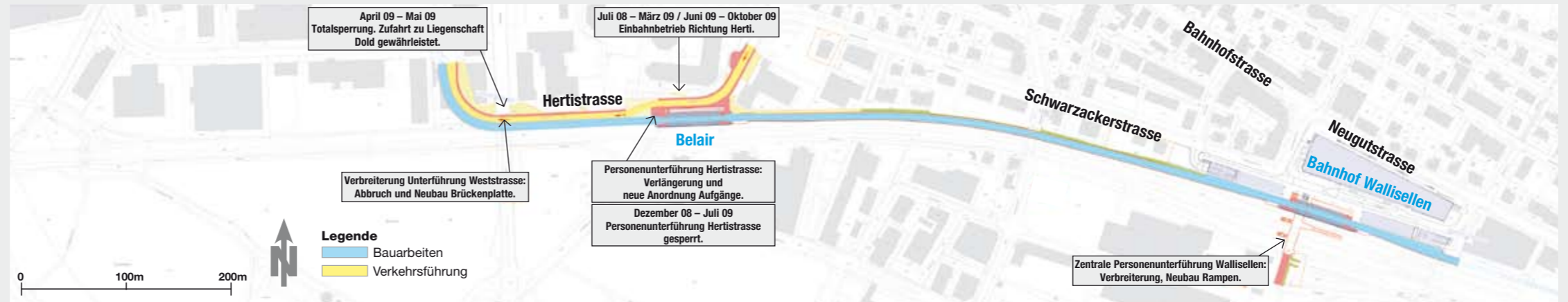


## Trasse auf ehemaligem SBB-Gleis

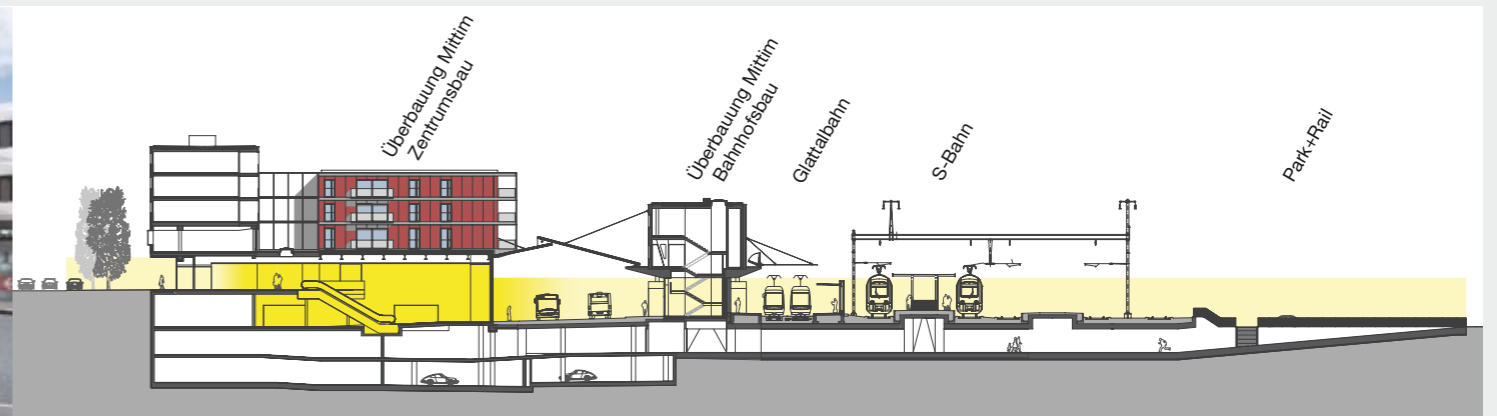
Zwischen der Unterführung Weststrasse und dem Bahnhof Wallisellen verläuft die Glattalbahn entlang dem SBB-Gleis. Teilweise benutzt die Glattalbahn dabei das Trasse des bisherigen SBB-Industriegleises Birgi, welches zurückgebaut wurde. Die neue Haltestelle Belair kommt zwischen die Hertistrasse und die SBB-Anlagen zu liegen. Gleichzeitig werden die Treppen und Rampen der Personenunterführung baulich angepasst.

## Glattalbahn: Partner bei Mittim+Rail

Beim Bahnhof Wallisellen entsteht die Glattalbahn zeitlich und räumlich koordiniert mit der privaten Überbauung Mittim. Das Walliseller Zentrum wird dabei vollständig neu gestaltet und zu einem attraktiven Umsteigezentrum des öffentlichen Verkehrs ausgebaut. Die Bahnhof- und Haltestellen-Infrastrukturen sind teilweise in die Überbauung Mittim integriert, welche weiter Ladenlokale, Büroräume und Wohnungen enthält. Die Glattalbahn-Haltestelle wird an der Stelle der heutigen SBB-Gleise 1 und 2 erstellt. Die zentrale Personenunterführung wird im Auftrag der Gemeinde Wallisellen und in Zusammenarbeit mit der SBB ausgebaut. Die sieben Meter breite Unterführung schafft treppenfreie Verbindungen zwischen den Gemeindegürteln nördlich und südlich des Bahnhofs sowie zu den S-Bahn- und Glattalbahn-Gleisen. Die Überdachungen der S-Bahn-Perrons werden im Auftrag von Gemeinde und SBB ersetzt. Eine Park+Rail-Anlage auf der Südseite des Bahnhofs gewährleistet eine gute Verknüpfung zwischen privatem und öffentlichem Verkehr.

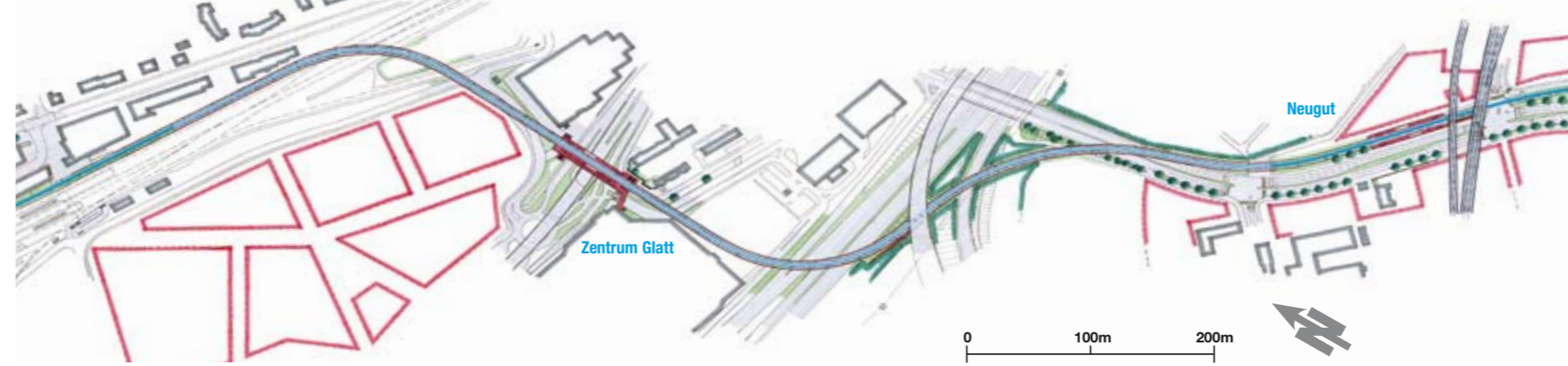


Visualisierung Überbauung Mittim mit Glattalbus und Glattalbahn



Querschnitt durch die zentrale Personenunterführung

# Viadukt Glattzentrum



Visualisierung der Haltestelle Zentrum Glatt. Im Hintergrund die Parkdecks des Glattzentrums



8

## Haltestelle Zentrum Glatt in Hochlage

Vom Bahnhof Wallisellen bis zum Zwicky-Areal in Dübendorf verläuft die Glattalbahn auf einem 1'200 Meter langen Viadukt. Die Rampe zum Viadukt steigt parallel zu den SBB-Gleisen an und überquert dann die SBB-Gleise Zürich-Winterthur/Zürich-Uster. Im Bereich des Glattzentrums entsteht eine Haltestelle in Hochlage mit direktem Zugang zum Einkaufsbereich. Aufgrund der absehbaren, grösseren Zahl von Fahrgästen und Passanten wird die Haltestellenplattform auf Seite des Glattzentrums verbreitert. In der Fortsetzung überquert der Viadukt die sechsspurige Autobahn in einem Bogen. Das südliche Ende des Viadukts liegt vor der Haltestelle Neugut beim gleichnamigen Viadukt der S-Bahn.

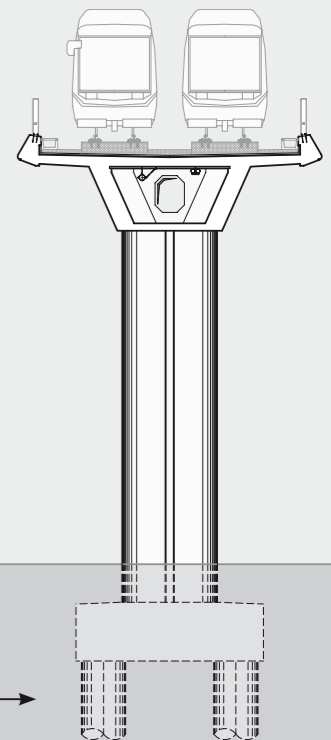
Die Bauarbeiten für den Rohbau des Viadukts dauern von Juli 2008 bis Herbst 2009.

Erstellt wird der Viadukt Glattzentrum als Hohlkastenbrücke in Spannbetonweise, analog zum Viadukt Balsberg. Die mittleren Abstände zwischen den Stützen betragen 35 Meter. Die maximale Spannweite liegt bei knapp 47 Meter.

Der Bau des Viadukts Glattzentrum erfolgt im Bereich der SBB wie auch der Strassen unter laufendem Verkehr. Infolge der Arbeiten kommt es jedoch auf der Autobahn A1, in der Winterthurer- und in der Neugutstrasse zu temporären Spurmlegungen und -reduktionen. Für die Siedlung im Schwanen ergibt sich eine neue Erschliessungssituation.



Lehrgerüst für den Viadukt Glattzentrum



Brückenquerschnitt →

9

# Dübendorf

Visualisierung der Haltestelle Ringstrasse mit Blick Richtung Wallisellen



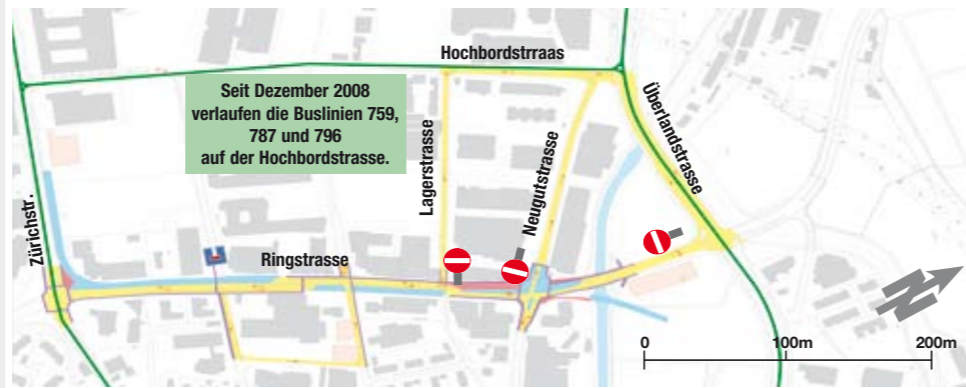
## Neuorganisation des Hochbordquartiers

Ab der Haltestelle Neugut verläuft die Glattalbahn via die Dübendorfer Stadtquartiere Giessen und Hochbord zum Bahnhof Stettbach. Kernstück dieses Abschnitts ist die Ringstrasse. Auf engem Raum gilt es hier, die notwendigen Räume für Glattalbahn, Strassen, Velo- und Fussgängerwege zu schaffen. Mit dem Umbau wird die heute industriell geprägte Verkehrsachse zu einem städtischen Boulevard aufgewertet.

Das Baugebiet Giessen und die Glatt werden mit einem Viadukt von 230 Meter Länge überbrückt. Im Rahmen der Bauarbeiten werden auch verschiedene angrenzende Kantonsstrassenabschnitte saniert.

### Bauphase 3

Mitte Juni 2009 – September 2009



Im Bereich Lager- bis Überlandstrasse wird ein grossräumiges Einbahnsystem eingeführt. Die Ringstrasse bleibt in Richtung Wallisellen befahrbar. Richtung Stettbach wird der Verkehr ab dem Knoten Giessen via Überland-, Hochbord- und Lagerstrasse umgeleitet. In der Neugutstrasse wird ein Einbahnbetrieb in Richtung Hochbordstrasse eingerichtet. Diese Massnahme schafft den nötigen Platz, um den Knoten Ring-/Neugutstrasse unter Betrieb umbauen zu können. Zwischen Lagerstrasse und Knoten Sonnental wird der Verkehr bereits im Bereich der neuen Ringstrasse geführt.

#### Legende

- Bauarbeiten
- Verkehrsführung
- Fussgänger
- Abgeschlossene Arbeiten
- Installationsplatz
- Busspur

### Bauphase 1 und 2

Juli 2008 – Mitte Juni 2009



In der Bauphase 1 wurden in der Ringstrasse Werkleitungen erstellt und der Strassenraum erweitert. Während der Bauphase 2 verläuft der Privatverkehr in der Ringstrasse auf dem künftigen Glattalbahn-Trasse. Die Gärtner- und die Ringwiesenstrasse werden umgebaut. Die Einfahrt in die Sonnentalsstrasse ab der Ringstrasse ist seit Januar 2009 nicht mehr möglich. Die Zufahrt zur Sonnentalsstrasse erfolgt via Zürich- und Hochbordstrasse.

### Bauphase 4 und 5

Oktober 2009 – Dezember 2010

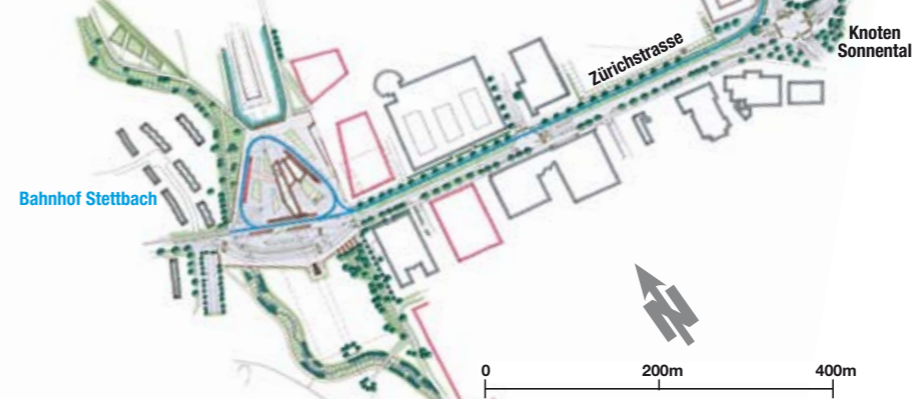
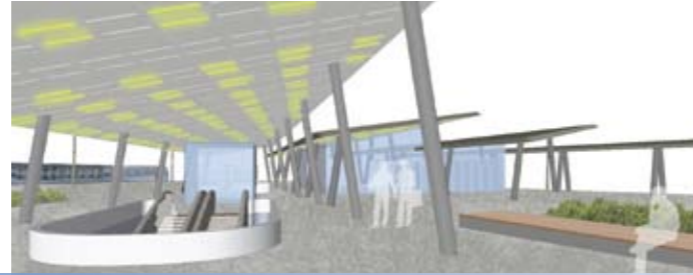


In Phase 4 führt der Verkehr auf der gesamten Länge durch die neu erstellte Ringstrasse. Die Bauarbeiten konzentrieren sich auf das neue Bahntrasse. Die Ausfahrt aus der Lagerstrasse in die Ringstrasse ist nicht mehr möglich. Sie erfolgt neu via Hochbordstrasse.

Zu Beginn der Phase 5 entsteht in Etappen die Gleisquerung der Glattalbahn. Dazu wird der Verkehr Richtung Wallisellen via Ringwiesenstrasse – Gärtnerstrasse umgeleitet. Bis Mitte 2010 werden die Gleisbauarbeiten in der Ringstrasse beendet. Danach folgen noch Abschlussarbeiten im Zusammenhang mit der Neugestaltung des Strassenraums sowie der angrenzenden Grundstücke.

# Bahnhof Stettbach

Visualisierung Dachlandschaft



Visualisierung der Verkehrsdrehscheibe  
Bahnhof Stettbach

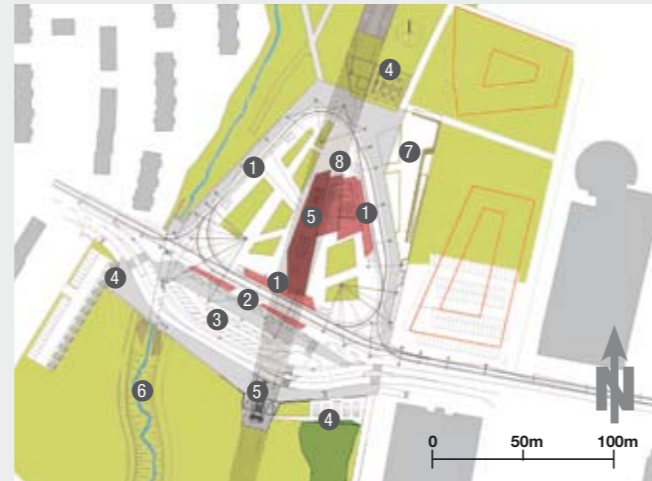


## Neu gestaltete Verkehrsdrehscheibe

Mit der dritten Etappe der Glattalbahn wird der Bahnhof Stettbach zu einer modernen und attraktiven Verkehrsdrehscheibe umgestaltet. Das Gesamtkonzept sieht vor, die Verkehrsfunktionen am Bahnhof Stettbach auf einer architektonisch sichtbar gemachten Plattform zu verknüpfen. Dabei soll die bisherige Überdachung des Bahnhofs durch eine «Landschaft» aus unregelmässig geformten und geneigten Dächern ersetzt werden. Eine neu gestaltete Wendeschleife wird künftig von Tram und Glattalbahn gemeinsam genutzt.

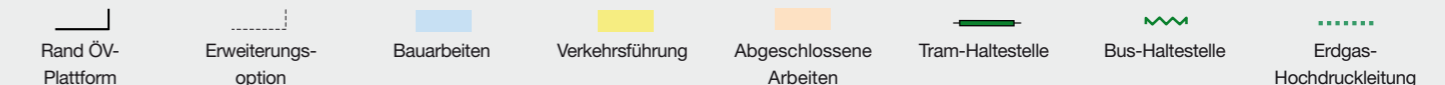
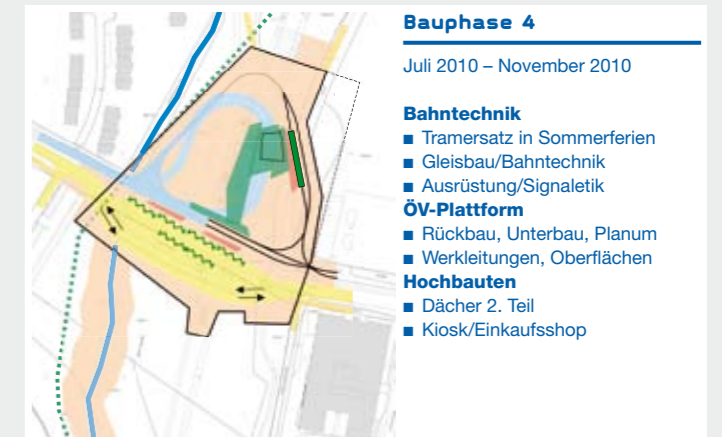
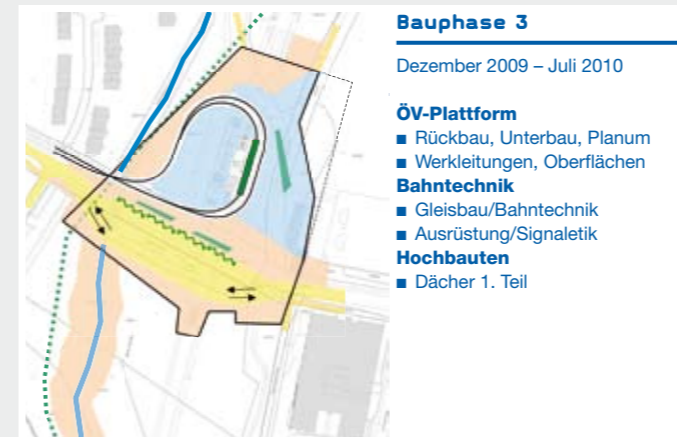
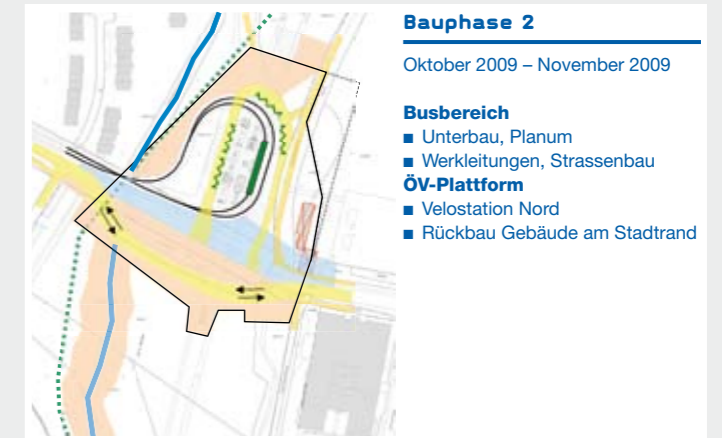
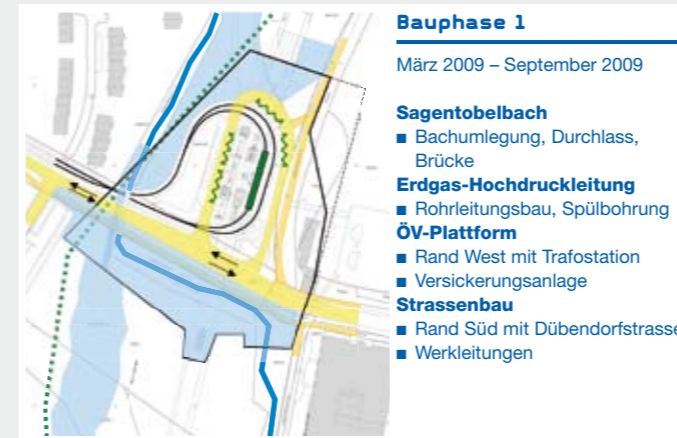
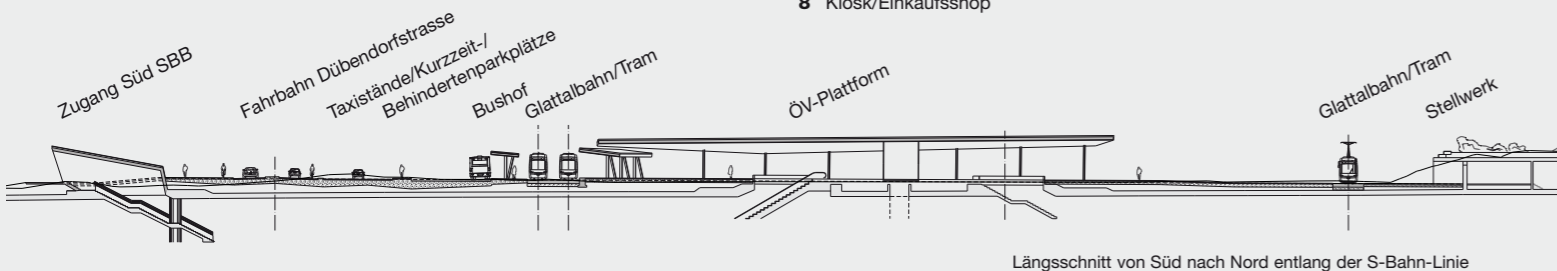
Die Anlagen für den Strassenverkehr werden entlang der Hauptstrasse Zürich – Dübendorf angeordnet. Es entstehen neue Haltestellen für die Linienbusse, Taxistände sowie Kurzzeit- und Behindertenparkplätze für den Zubringer- und Abholverkehr. Für Fussgänger und Velofahrer ist die Plattform von allen Seiten sicher und bequem erreichbar.

Der Entscheid über die Investitionsbeiträge der Stadt Dübendorf fällt im Mai 2009. Bis dahin werden nur Arbeiten ausgeführt, deren Finanzierung bereits gesichert ist.



### Legende

- 1 Haltestellen Glattalbahn/Tram
  - 2 Bushof
  - 3 Taxistände/Kurzzeit-/Behindertenparkplätze
  - 4 Veloparkierung
  - 5 Zugänge SBB
  - 6 umgelegter Sagentobelbach
  - 7 Erweiterungsoption ÖV-Plattform Stettbach
  - 8 Kiosk/Einkaufsshop
- ÖV-Plattform Stettbach
  - Überbauungsoptionen
  - Überdachungen
  - Grünräume/Grünflächen

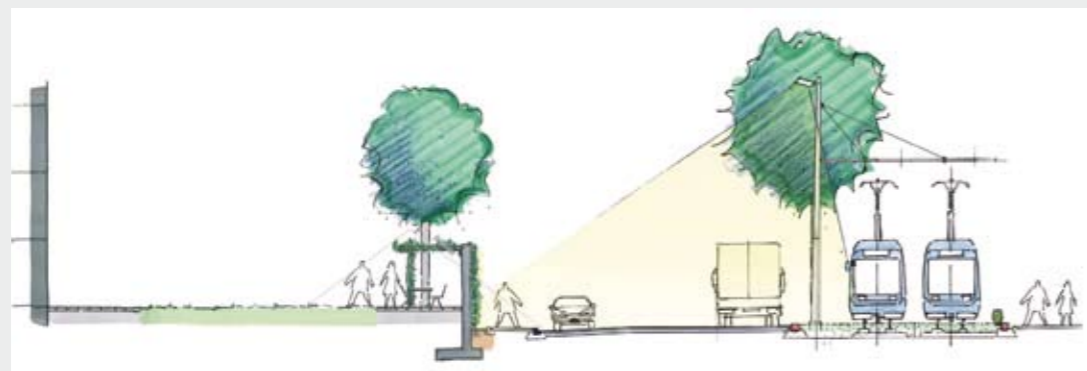


### Nachhaltiger Beitrag zur Lebensqualität

Die Glattalbahnen sind ein Schlüsselprojekt im Gesamtverkehrssystem der Agglomeration Zürich Nord/Mittleres Glattal. Die vielfältigen Ansprüche an die Funktion und Qualität der Bahn wurden in einem ganzheitlichen Planungsprozess aufeinander abgestimmt. Die zur Ausführung gelangenden Lösungen erfüllen die Kriterien der Nachhaltigkeit.

### Identitätsbildendes Leitelement

Zusätzlich zu ihrer Funktion als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs gehen von der Glattalbahnen zentrale Impulse für die städtebauliche Entwicklung der Region Zürich Nord/Mittleres Glattal aus. Mit dem Projekt eröffnet sich die Chance, das Gesamtverkehrssystem zu optimieren, öffentliche Räume neu zu gestalten und ein identitätsbildendes Leitelement in die volkswirtschaftlich bedeutende Agglomeration zu legen.



Querprofil durch die Weststrasse mit Blick Richtung Wallisellen

### Umfassende Umweltvorgaben

Die Plangenehmigung des Bundesamts für Verkehr für die Glattalbahnen bestätigt, dass das Projekt alle umweltrechtlichen Vorschriften einhält. Gemäss den gesetzlichen Vorgaben gilt es, auch während der ganzen Bauzeit die Vorschriften über Lärm, Erschütterungen, Luftthygiene, Gewässerschutz, Altlasten und Bauabfälle sowie zur Tier- und Pflanzenwelt einzuhalten. Im Rahmen der Projektorganisation wird dies über einen Stab mit Umweltspezialisten überwacht und sichergestellt.



### Direkte Verbindung vom Bahnhof Stettbach zum Flughafen

Auf der Strecke der dritten Etappe der Glattalbahnen verkehrt künftig die Glattalbahnen-Linie 12 der VBG. Die neu geschaffene Tangentialverbindung führt nach heutiger Planung im durchgehenden 15-Minuten-Takt vom Flughafen via Opfikon/Glattbrugg, Glattpark, Wallisellen, Dübendorf zum Bahnhof Stettbach.

### Das Organisations-Modell

Die Gesamtprojektleitung der dritten Etappe Glattalbahnen liegt bei der VBG, dies im Auftrag des Bundes, vertreten durch das UVEK, Ansprechpartner ist das Bundesamt für Verkehr BAV sowie des Kantons Zürich, vertreten durch die Volkswirtschaftsdirektion. Ansprechpartner ist der Zürcher Verkehrsverbund ZVV. Die VBG ist Inhaberin der Infrastrukturkonzession und damit Eigentümerin der Bahnanlagen. Wie bei der Glattalbahnen-Linie 10 wird auch der Betrieb der Linie 12 durch den Kooperationspartner VBZ ausgeführt.

**Neubaustrecke dritte Etappe**

**Glattalbahnen**  
 Linie 10 Eröffnet 2008  
 Linie 12 Eröffnung Ende 2010

**Tram**  
 Linie 11 Eröffnet 2006  
 Tramlinien VBZ

S-Bahn

○ Haltestellen/Umsteigeknoten

12,7 km Gesamtlänge Neubaustrecken Glattalbahnen

21 Neue Haltestellen



# Übersicht

16

## Bauarbeiten auf 5,2 Kilometer Länge

Die dritte Etappe ist 5,2 Kilometer lang und weist 8 neue Haltestellen auf. Zwischen Bahnhof Wallisellen und dem Zwicky-Areal verläuft die Glattalbahn auf einem 1'200 Meter langen Viadukt mit der Haltestelle Zentrum Glatt in Hochlage. An den Bahnhöfen Wallisellen und Stettbach entstehen parallel zum Bau der Glattalbahn attraktive Verkehrsdrehscheiben.

Die Bauarbeiten sind auf fünf Tiefbau-Objekte (Baulose) aufgeteilt. Hinzu kommt das Objekt Bahntechnik, das sich über den gesamten Streckenabschnitt erstreckt. Die Kosten des Bauwerks sind auf CHF 266,6 Mio. (Preisstand 1. April 2005) veranschlagt.

Die Bauarbeiten haben im Juli 2008 begonnen – am Bahnhof Stettbach im März 2009 – und dauern bis Ende 2010.

