

Antrag des Regierungsrates vom 19. Dezember 2001

3925

**Beschluss des Kantonsrates
über die Bewilligung je eines Rahmenkredites
für einen Staatsbeitrag an den Bau der Glattalbahn
sowie für Strassenausbauten und -anpassungen
im mittleren Glattal**

(vom

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 19. Dezember 2001,

beschliesst:

I. Für die Ausrichtung eines Staatsbeitrages an die Projektierung und den etappenweisen Bau der Glattalbahn wird zu Lasten des Verkehrsfonds ein Rahmenkredit von Fr. 555 000 000 bewilligt, enthaltend einen Beitrag von Fr. 537 000 000 für das Stammnetz der Glattalbahn und von Fr. 18 000 000 für eine zusätzliche städtische Verbindung als Anschluss an die Tramachse Schaffhauserstrasse bei der Haltestelle Bahnhof Oerlikon Nord.

II. Für Massnahmen auf dem Strassennetz (Ausbau der Staatsstrassen S-11 [Birchstrasse in Rümlang, Opfikon und Kloten], S-19/S-7 [Ringstrasse in Dübendorf], S-2 [Zürichstrasse in Dübendorf, Knoten Sonnental] und S-12 [Aubruggstrasse in Zürich und Opfikon], Anpassungen des kantonalen Radwegnetzes, kantonaler Anteil an Anpassungen der Thurgauerstrasse auf dem Gebiet der Stadt Zürich) wird zu Lasten des Strassenfonds ein Rahmenkredit von Fr. 97 000 000 bewilligt. Die entsprechenden Ausgaben des Strassenfonds werden gestützt auf § 28 Abs. 4 Strassengesetz durch Einlagen aus dem allgemeinen Staatsgut finanziert. Der Rahmenkredit vermindert sich um die von Dritten zu übernehmenden Kostenanteile.

III. Die Kredite gemäss Ziffern I und II erhöhen oder vermindern sich entsprechend der Baukostenentwicklung zwischen der Kostenberechnung (Preisbasis 1. April 2001) und der Bauausführung.

IV. Der Kantonsrat bewilligt die Objektkredite für die erste Bauetappe von Fr. 100 000 000 für die Glattalbahn und von Fr. 35 000 000 für die Strassenausbauten auf den Zeitpunkt, in dem dieser Beschluss in Kraft tritt. Im Übrigen wird der Regierungsrat ermächtigt, die Projekte in weitere Bauetappen aufzuteilen und die Teilkredite zu bewilligen.

V. Ziffern I und II dieses Beschlusses unterstehen dem fakultativen Referendum.

VI. Veröffentlichung im Amtsblatt.

VII. Mitteilung an den Regierungsrat zum Vollzug.

Weisung

1. Planerische Festlegungen für das mittlere Glattal

Mit der Revision des kantonalen Richtplans vom 31. Januar 1995 hat der Kantonsrat wichtige Weichenstellungen für die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung des Kantons Zürich vorgenommen. Die Leitlinien für die künftige Raumentwicklung stellen die Zukunftstauglichkeit der Siedlungsstrukturen in den Vordergrund. Die Siedlungsentwicklung soll konzentriert «nach innen» erfolgen und schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr ausgerichtet werden. Gestützt auf diese Leitlinien hat der Kantonsrat insgesamt elf Zentrumsgebiete bestimmt, die das Potenzial für eine zukunftstaugliche Zentrenstruktur aufweisen. Wichtiges Eignungsmerkmal dieser Zentren ist ihre Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Die Zentrumsgebiete umfassen sowohl Siedlungsteile, denen bereits heute die Funktion als kulturelle und wirtschaftliche Siedlungsschwerpunkte von kantonaler Bedeutung zukommt, als auch Gebiete mit hohem Veränderungspotenzial, die durch eine langfristig ausgerichtete Neuorientierung Zentrumsaufgaben übernehmen können. Weil diesen Gebieten für die räumliche Entwicklung des Kantons strategische Bedeutung zukommt, hat der Kantonsrat mit dem Richtplan den Auftrag erteilt, die Verkehrs- und die übrige Infrastruktur so zu planen und zu projektieren, dass eine sinnvolle Etappierung der Nutzung der einzelnen Gebiete erreicht wird.

Im mittleren Glattal bestimmt der kantonale Richtplan drei Zentrumsgebiete:

- Gebiet Zürich-Nord (Oerlikon/Opfikon-Oberhauserriet),
- Gebiet Kloten (Flughafen)–Opfikon (Cher),
- Gebiet Wallisellen (Bahnhof-Glattzentrum)–Zürich/Dübendorf (Stettbach-Hochbord).

Die hohe Bedeutung dieser Gebiete für die künftige Entwicklung des ganzen Kantons kommt auch dadurch zum Ausdruck, dass die Glattalbahn – das Verkehrssystem zu ihrer Erschliessung – ebenfalls auf der Stufe des kantonalen Richtplans festgelegt ist. Der kantonale Richtplan umschreibt ihre Funktion wie folgt: «Um mit kurzen Reisezeiten attraktiv zu bleiben, kann die Zürcher S-Bahn keine Aufgaben als Feinverteiler übernehmen. Insbesondere im Glattal kann sie die erwarteten Verkehrsströme nicht direkt bis zu den Arbeitsorten führen. Damit die heutigen und die erwarteten Verkehrsströme von einem öffentlichen Transportmittel aufgenommen sowie verteilt werden können, sind deshalb an den Bahnhöfen der Region Glattal attraktive Umsteigemöglichkeiten von den IC-, Schnell- und S-Bahn-Zügen auf einen leistungsfähigen Mittelverteiler anzubieten. Für die optimale Abstimmung des Verkehrs auf die Siedlungsplanung sind die Voraussetzungen für die Sicherung möglicher Trassen frühzeitig zu schaffen. Die Linienführung des neuen Systems verläuft in der Form eines Y auf folgenden Verbindungen:

- Bahnhof Stettbach–Bahnhof Wallisellen–Bahnhof Glattbrugg–Zürich Flughafen–Industriegebiet Kloten/Bassersdorf,
- Bahnhof Oerlikon–Bahnhof Glattbrugg–Zürich Flughafen–Industriegebiet Kloten/Bassersdorf.»

Mit der Teilrevision des Richtplans vom 22. September 1997 legte der Kantonsrat die präzise Linienführung in den Bereichen um die Bahnhöfe Stettbach und Oerlikon fest. Ferner wies er den Verkehrsverbund an, «in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Bassersdorf und den übrigen Planungsträgern die Möglichkeit einer Verlängerung des Mittelvertailers bis Bahnhof Bassersdorf zu prüfen». Das vorliegende Projekt findet einen vorläufigen Abschluss auf dem Flughafenareal. Auf eine Fortsetzung bis ins Industriegebiet Kloten/Bassersdorf muss vorerst verzichtet werden, weil die erforderlichen verkehrsplanerischen Grundlagen noch unzureichend sind. Die Abklärungen für eine Fortsetzung des Projekts ins Industriegebiet und weiter bis zum Bahnhof Bassersdorf sind im Gange.

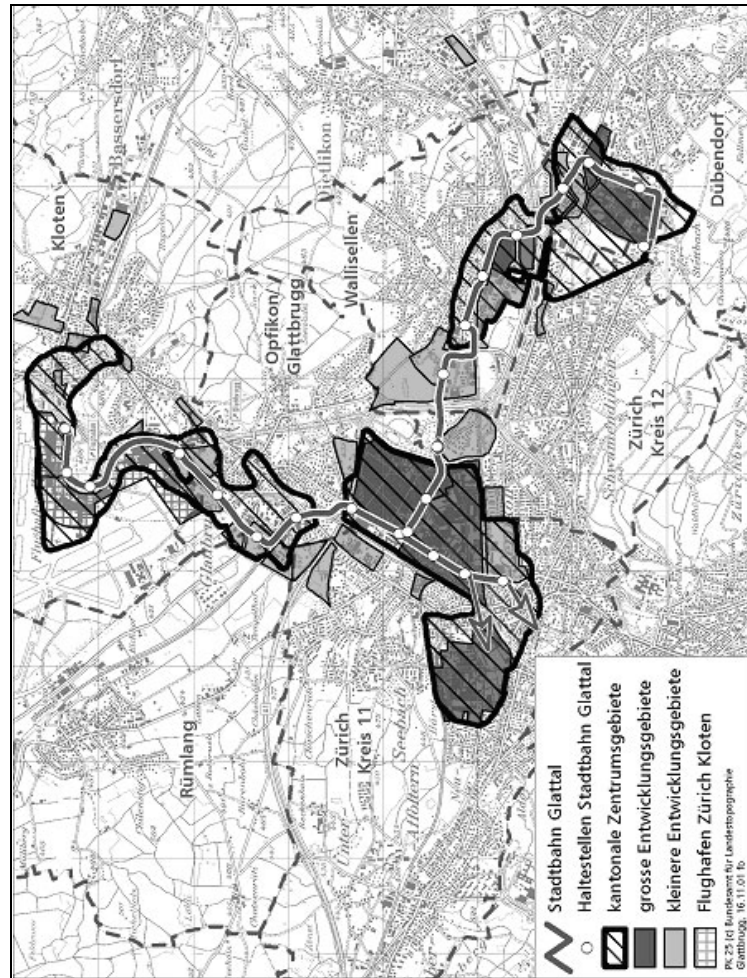


Abbildung: Zentrumsgebiete im mittleren Glattal und Linienführung der Glattbahn.

2. Situation im mittleren Glattal

2.1 Entwicklung der Wohnbevölkerung sowie der Beschäftigtenzahlen

Die von der Glattalbahn zu erschliessenden Gebiete liegen in Kloten, Opfikon, Rümlang, Wallisellen und Dübendorf sowie in den Kreisen 11 und 12 der Stadt Zürich. Diese Gebiete weisen eine grosse Entwicklungsdynamik vor allem in Bezug auf Arbeitsplätze und Verkaufsflächen auf.

Im Gegensatz zum übrigen Kantonsgebiet, in dem in den 90er-Jahren eine Abnahme der Beschäftigtenzahlen um 6% zu verzeichnen war, nahm diese Zahl in den Glattalbahngemeinden (ohne Stadt Zürich) um 7% zu. Für die Zukunft ist davon auszugehen, dass das mittlere Glattal auf Grund seiner grossen Standortgunst vor allem bei den Arbeitsplätzen und den Verkaufsflächen weiterhin ein deutlich überdurchschnittliches Wachstum aufweisen wird.

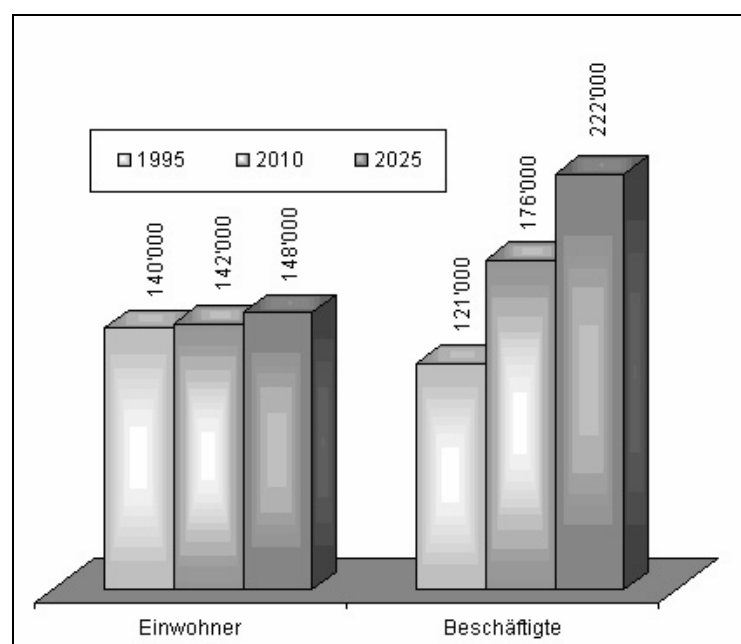


Abbildung: Entwicklung der Einwohner- und Beschäftigtenzahlen in den Gemeinden bzw. Städten Dübendorf, Kloten, Opfikon, Rümlang und Wallisellen sowie den Kreisen 11 und 12 der Stadt Zürich.

Die durch die Raumplanung im mittleren Glattal geschaffenen Voraussetzungen für die Siedlungsentwicklung tragen Früchte: Die Überbauung grösserer Gebiete (Zentrum Zürich-Nord, Leutschenbach, Oberhauserriet, Glattbrugg-West, Richti-Areal in Wallisellen) findet statt oder ist auf Grund der Projektierungen und Bewilligungsverfahren absehbar. Auch wenn gegenwärtig die Entwicklung durch Unsicherheiten im Zusammenhang mit dem Flughafen und der schweizerischen Luftfahrt beeinträchtigt ist, kann mit Sicherheit davon ausgegangen werden, dass die Einzugsgebiete der Glattalbahn ihre ausserordentlich grosse Standortgunst bewahren werden. Es kann angenommen werden, dass der zurzeit stattfindende Beschäftigungsrückgang am Flughafen die Siedlungsentwicklung im Glattal allenfalls verzögern, nicht aber den Trend an sich verändern wird.

2.2 Verkehrsentwicklung

Die Dynamik der Siedlungsentwicklung und die zentrale Lage des mittleren Glattals hat Folgen für die Belastung der Verkehrsnetze. Die Hochleistungs- und die Hauptverkehrsstrassen weisen in den Spitzenstunden verschiedene Schwachstellen auf, an denen es regelmässig zu Stauungen kommt. Davon ist auch der strassengebundene öffentliche Verkehr empfindlich betroffen. Buslinien erleiden Verspätungen, und es kommt zu Anschlussbrüchen an den S-Bahn-Stationen. Zudem beeinträchtigt der Ausweichverkehr empfindliche Siedlungsgebiete.

Als grosses Arbeitsplatzgebiet und Region mit Zentrumsfunktionen weist das mittlere Glattal wichtige Verkehrsbeziehungen mit allen Regionen des Wirtschaftsraums Zürich auf. Zwischen der Stadt Zürich und dem mittleren Glattal werden heute rund 260 000 Fahrten pro Tag durchgeführt; diese Zahl wird sich voraussichtlich bis 2025 auf rund 300 000 Fahrten erhöhen. Mit je rund 70 000 bis über 80 000 Fahrten pro Tag weisen auch das Oberland, Winterthur und das Unterland rege Verkehrsbeziehungen mit dem Glattal auf. Dies entspricht einem Anteil von über 30% der Fahrten aus den betreffenden Regionen. Die nachfolgende Grafik zeigt einen Überblick über die Anzahl Fahrten aus allen Kantonsregionen vom und zum Glattal pro Tag. Die Zentrumsbedeutung dieses Raums wird aus den noch ansteigenden Fahrtenzahlen deutlich. Die Erreichbarkeit dieses Gebiets ist für alle Regionen des Kantons von grosser Bedeutung. Wenn das zusätzliche Verkehrsaufkommen nicht durch leistungsfähige Verkehrssysteme bewältigt werden kann, wird die Fahrt zur Arbeit, zum Flughafen oder zum Einkaufen für viele Kantonseinwohnerinnen und -einwohner beeinträchtigt.

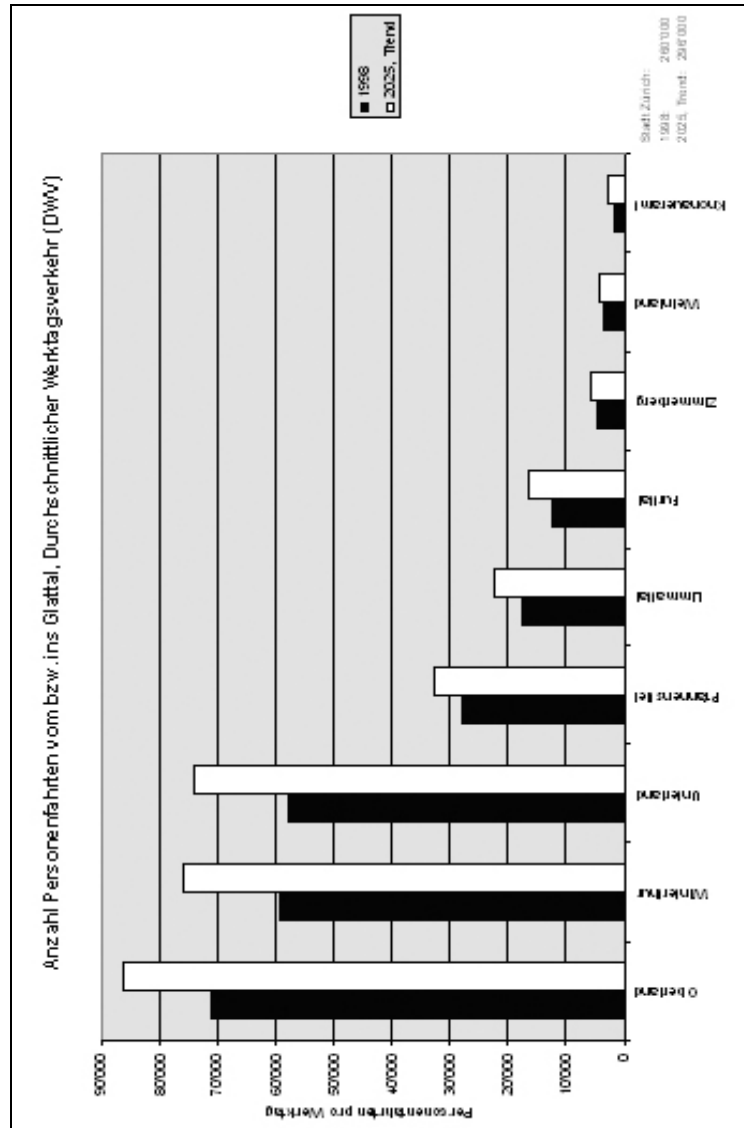


Abbildung: Verkehrsbeziehungen des Glattals mit den übrigen Regionen des Kantons Zürich.

3. Handlungsbedarf

Das im mittleren Glattal in Zukunft zu erwartende Verkehrswachstum kann nur zu einem kleinen Teil durch den motorisierten Individualverkehr aufgefangen werden, selbst wenn die in der Richtplanung vorgesehenen neuen Strassen gebaut werden. Der kantonale Richtplan sieht im Einzugsbereich der Glattalbahn – abgesehen vom Autobahnzusammenschluss beim Flughafen (A51) – drei Strassenausbauten vor: den Autobahnanschluss an die A1 beim Oberhauserriet, die Ostumfahrung von Zürich sowie die als Hochleistungsstrasse ausbaubare Verbindung Brüttisellen–Bassersdorf–Kloten (K10). Der vom Regierungsrat im August 2000 festgesetzte regionale Richtplan Glattal ergänzt die Liste – abgesehen von kleineren Umfahrungsstrassen mit lokaler Funktion – mit einer Verlängerung der Aubruggstrasse ins Gebiet des Oberhauserriets und einer Verlängerung der Birchstrasse in Rümlang ab der Verzweigung Flughofstrasse in Richtung Flughafen. Zusammen mit Strassenanpassungen im Gebiet Hochbord in Dübendorf müssen diese beiden Verlängerungsprojekte im gleichen Zug wie die Glattalbahn ausgeführt werden, um die Funktionsfähigkeit sowohl der Netze des öffentlichen als auch des privaten Verkehrs zu sichern.

Der geplante Ausbau des öffentlichen Verkehrs im mittleren Glattal ist nicht nur Mittel zur Verringerung der übermässigen Luft- und Lärmbelastung, sondern auch deshalb zwingend, weil nur damit in der zunehmenden Siedlungsdichte und auf den begrenzten Strassenflächen die nötige Leistungsfähigkeit zur Bewältigung der Verkehrsströme erreicht werden kann (die Glattalbahn schafft Transportkapazitäten für 3000–5000 Personen pro Stunde in beide Richtungen). Das mittlere Glattal nimmt zunehmend den Charakter einer modernen Stadt an, in welcher der öffentliche Verkehr mit einem dichten Netz eine Vielzahl von Verbindungs- und Erschliessungsfunktionen übernehmen muss.

Der regionale Richtplan Glattal bringt die Notwendigkeit dieses Wandels klar zum Ausdruck: «Um die angestrebte Siedlungsentwicklung in der Region Glattal zu ermöglichen, ist insbesondere im stark wachsenden Zupendlerverkehr der Marktanteil des öffentlichen Verkehrs von heute 27% bis 2010 markant auf 45%–55% zu erhöhen.» Der Richtplan setzt zu diesem Zweck auf folgende Massnahmen:

- Sicherung der Attraktivität und Zuverlässigkeit von Buslinien und Verbesserung des Verkehrsflusses im Individualverkehr durch ein integriertes Verkehrsmanagement.
- Realisierung der Glattalbahn und Vorlaufbetrieb mit Bussen.

- Planerische Konkretisierung von Ergänzungen des Glattalbahnnetzes bzw. von Tramlinien der Verkehrsbetriebe Zürich.
- Restriktive, auf die Strassenkapazitäten abgestimmte Parkraumpolitik der Gemeinden.
- Verbesserte Umsteigebeziehungen zum S-Bahn-Netz (Haltestellenzugänge, Fuss- und Radwegverbindungen).
- Konzentration der Siedlungsentwicklung auf die gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Gebiete.
- Realisierung von Strassen, die für die Verkehrserschliessung funktionell erforderlich sind und die, bei Berücksichtigung entsprechender Massnahmen, zu einer wesentlichen Entlastung der Siedlungskerne führen.

Die Verwirklichung der Glattalbahn stellt einen wichtigen Meilenstein auf dem Weg zur Erreichung dieser Richtplanziele dar. Mit rund 20 neuen Haltestellen erschliesst sie die Zentren des Glattals und verbindet diese an sechs Bahnhöfen mit dem übergeordneten Fernverkehrs- und S-Bahn-Netz der SBB (Bahnhöfe Oerlikon, Glattbrugg, Balsberg, Flughafen, Wallisellen und Stettbach). Damit gelingt die Verknüpfung mit insgesamt zehn S-Bahn-Linien (S2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 12, 14, 16). Zudem besteht an den Bahnhöfen Oerlikon und Flughafen eine direkte Verknüpfung mit dem Fernverkehr. Wichtig ist aber auch, dass die Glattalbahn an den Haltestellen mit dem lokalen und regionalen öffentlichen Verkehr (Bus und Tram) sowie mit dem Langsamverkehr vernetzt wird, da nur in diesem Verbund das Umsteigepotenzial ausgeschöpft werden kann.

Für die Konfliktstellen zwischen Individualverkehr und der Glattalbahn sind in enger Zusammenarbeit zwischen kantonalen und kommunalen Fachstellen Lösungen entwickelt worden. Mit baulichen und betrieblichen Massnahmen kann die Funktionsfähigkeit des Individualverkehrs auch nach der Inbetriebnahme der Glattalbahn aufrechterhalten und zum Teil sogar verbessert werden. Unter diesen Voraussetzungen bringt die Glattalbahn einen echten Kapazitätssprung zur Bewältigung des absehbaren grossen Verkehrswachstums.

4. Die Glattalbahn als Impulsgeberin für die Stadtentwicklung

Der Siedlungsraum des mittleren Glattals weist heute noch keine einheitliche Struktur auf. Die diesen Raum durchquerende und ihn teilweise neu strukturierende Glattalbahn eröffnet somit die Chance, die städtebaulichen Vorgaben des Richtplans umzusetzen. Die Projektleitung der Glattalbahn legt grossen Wert auf eine einheitliche und

überzeugende Gestaltung der architektonischen Elemente (Haltestellen, Nebenanlagen usw.), des Fahrwegs und der erforderlichen Kunstbauten (Viadukte, Brücken, Tunnels, Unterführungen usw.). Die Standortgemeinden und Private erbringen ihrerseits grosse Eigenleistungen. In Zusammenarbeit mit der Projektleitung der Glattalbahntreffen sie die notwendigen Massnahmen zur Erschliessung der Haltestellen für Fussgänger und den übrigen Zubringerverkehr sowie zur Aufwertung des Gebiets im Umfeld der Glattalbahnt und für die Entwicklung neuer Stadträume. Es ist davon auszugehen, dass sie dabei Investitionen im Umfang von rund 80 Mio. Franken zu tätigen haben.

Starke Impulse für die Stadtentwicklung im mittleren Glattal gehen von den Haltestellen der Glattalbahnt aus, die zum Teil völlig neue Orientierungspunkte in der entstehenden Glattalstadt schaffen werden. Mit diesen Haltestellen wird das Potenzial für die Entwicklung neuer Stadträume eröffnet an Orten, die bisher durch Zweckbauten ohne gestalterischen Anspruch geprägt waren. Zur Einleitung entsprechender kooperativer städtebaulicher Entwicklungsprozesse sind Masterpläne entwickelt worden für das Umfeld der Haltestellen Messe/Hallenstadion, Bahnhof Glattbrugg, Bäuler, Bahnhof Balsberg, Flughafen Zürich Airport, Herti, Bahnhof Wallisellen, Zentrum Glatt, Giessen und Bahnhof Stettbach. Die Masterpläne dienen dazu, die funktionalen Anforderungen festzulegen und die städtebaulichen Vorstellungen für die Gestaltung des Verkehrsraums der Glattalbahnt zusammen mit den Standortgemeinden, den SBB und einzelnen Grundeigentümern von angrenzenden Parzellen zu entwickeln und zur Übereinstimmung zu bringen.

5. Anlage und technische Ausstattung der Glattalbahnt

Das Glattalbahntnetz weist eine Länge von 12,7 km auf. Um einen zuverlässigen Betrieb und kurze Fahrzeiten zu gewährleisten und die Zentrumsgebiete optimal zu erschliessen, wird die Glattalbahnt zweigleisig, zum grössten Teil ebenerdig auf eigenem Trasseee geführt.

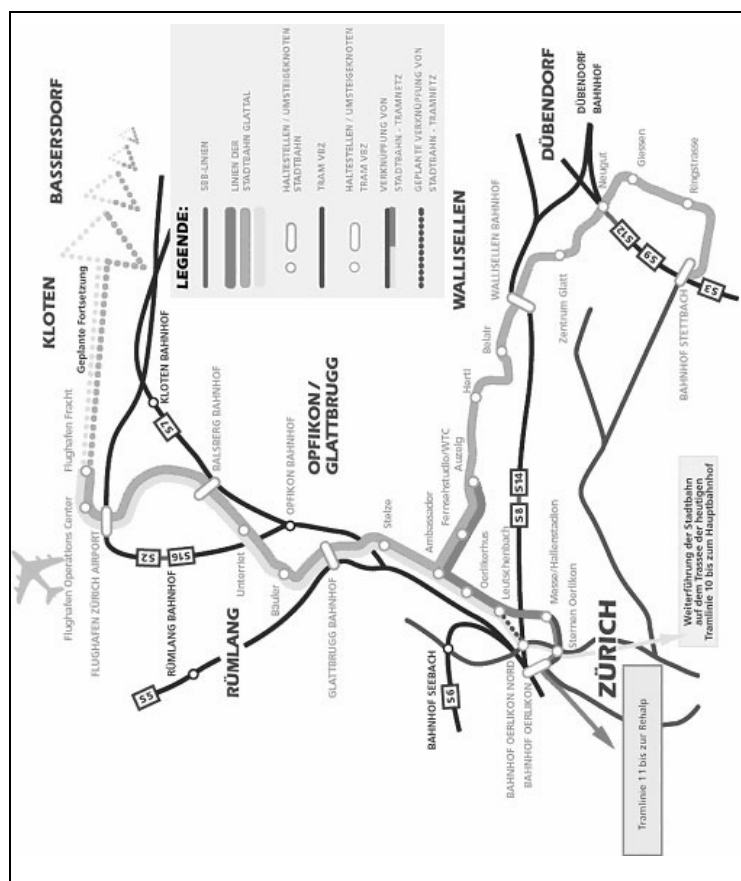


Abbildung: Linienführung der Glattalbahn.

Die Glattalbahn wird als «mischflächenverträgliche, meterspurige Stadtbahn» ausgestaltet. Die Traction erfolgt mit 600 Volt Gleichstrom. Damit ist die Glattalbahn kompatibel mit dem bestehenden Tramnetz der VBZ. Es besteht die Absicht, modernste Fahrzeuge mit Niederflureinstieg einzusetzen. Endgültige Entscheide fallen jedoch erst zu einem späteren Zeitpunkt im Verlaufe der Rollmaterialbeschaffung.

Gestützt auf eine Analyse des Fahrgastaufkommens ist bis auf weiteres von folgenden Rahmenbedingungen für den Fahrplan der Glattalbahn auszugehen:

Linien	Hauptverkehrszeiten	Nebenverkehrszeiten
Linie A (Hauptbahnhof–) Oerlikon–Flughafen	7 ¹ / ₂ -Minuten-Takt	15-Minuten-Takt
Linie B (Rehalp–) Oerlikon–Auzelg	7 ¹ / ₂ -Minuten-Takt	7 ¹ / ₂ -Minuten-Takt
Linie C Stettbach–Flughafen	7 ¹ / ₂ -Minuten-Takt	15-Minuten-Takt

Der Takt kann durch eine geeignete Überlagerung und zeitliche Verschiebung der jeweiligen Linien halbiert werden, wodurch eine städtische Fahrplandichte erreicht wird. Zudem kann der Fahrplan in den Hauptverkehrszeiten zusätzlich verdichtet werden, sofern das Verkehrsaufkommen dies erfordert. Die Betriebszeiten richten sich nach dem allgemeinen Standard im Zürcher Verkehrsverbund (etwa 06.00 bis 00.00 Uhr).

6. Beschreibung der einzelnen Streckenabschnitte der Glattalbahn

Messe/Hallenstadion bis Ambassador und Auzelg

Die Haltestelle Messe/Hallenstadion der Glattalbahn liegt in der Thurgauerstrasse zwischen dem Hallenstadion und dem Stadthof 11. Die bisherige Haltestelle und Wendeschleife vor dem Hallenstadion wird weiterhin bei besonderen Anlässen (Ereignisbetrieb) benützt. Ab der Haltestelle Messe/Hallenstadion verläuft das Trasse der Glattalbahn in der Thurgauerstrasse in Mittellage bis zur Haltestelle Ambassador, wo der Ostast nach Stettbach abzweigt. Zwischen Airgate und Ambassador werden die stadteinwärts führenden Fahrstreifen für den motorisierten Individualverkehr auf die Westseite der bestehenden Allee verlegt.

Um auch den Verkehr ab der Nordseite des Bahnhofs Oerlikon abzunehmen, ist ausserdem vorgesehen, das Netz der VBZ ab der Unterführung der Schaffhauserstrasse unter der SBB-Linie über ein neues Trasse über die Friesstrasse und die Binzmühlestrasse bis zur Kreuzung mit der Thurgauerstrasse zu verlängern. Hier erfolgt die Vereinigung mit der von der Messe her kommenden Strecke der Glattalbahn.

Die Strecke Ambassador–Bahnhof Stettbach verläuft zunächst parallel zur neu gestalteten, verlängerten Aubruggstrasse. Die Glattalbahn ist hier Teil eines neuen Stadtraums, der im Zusammenhang mit den auf dem Oberhauserriet erfolgenden Entwicklungen eine zunehmend urbane Form annimmt. Sie wird in nördlicher Seitenlage zur Aubruggstrasse geführt. Bei der Überquerung der Glatt hält sich die Glattalbahn dicht an die bereits bestehende Brückenkonstruktion; danach gelangt sie zur Haltestelle Auzeleg. Hier ist eine Wendeschleife vorgesehen, die dem Betrieb im Störfall dient und sich auch aus der vorgesehenen Etappierung des Baus der Glattalbahn ergibt. Zwischen den Haltestellen Fernsehstudio/WTC und Auzeleg wird die Option eines eigenen Betriebshofs für die Glattalbahn offen gehalten. Dessen Verwirklichung ist nicht Gegenstand der Kreditvorlage, weil davon ausgegangen wird, dass die bestehenden Depots der VBZ bis auf weiteres genügend Kapazität auch für die Glattalbahn aufweisen.

Ambassador–Stelze–Bahnhof Glattbrugg

Der Ast der Glattalbahn in Richtung Flughafen verläuft ab der Haltestelle Ambassador weiter in der Mitte des neu gestalteten Strassenraums der Thurgauerstrasse. Das begrünte Trasse der Glattalbahn wird beidseitig mit Baumalleen flankiert. Die bisherigen acht Fahrstreifen (Talacker-, Thurgauer- und Guggelfelderstrasse) werden unter Beibehaltung ihrer bisherigen Leistungsfähigkeit so zusammengefasst, dass neu je Fahrtrichtung zwei durchgehende Streifen mit lokalen Abbiegestreifen verlaufen. Der Langsamverkehr (Fussgänger und Radfahrer) wird am äusseren Rand des Verkehrsraumes geführt und wiederum mit einem Grünstreifen und Baumreihen vom motorisierten Individualverkehr abgesetzt.

Um die neue Haltestelle Stelze entsteht ein neuer, attraktiv gestalteter Stadtplatz, der einen wichtigen Eingang zum neuen Quartier Oberhauserriet darstellt. Der Platz dient als Drehscheibe für den Fussgänger- und Veloverkehr; ausserdem werden gute Umsteigebeziehungen zu den Ortsbuslinien geschaffen. Auf der Westseite des Platzes schliessen die Warteflächen der Haltestelle direkt an den Vorgarten des Novotels an.

Nach der Haltestelle Stelze überquert die Glattalbahn das Trasse der Nationalstrasse A20 und taucht ab in den rund 400 m langen Stelzetunnel, der unter der SBB-Linie Oerlikon–Flughafen durchführt. Beim Bahnhof Glattbrugg gelangt die Glattalbahn wieder auf die Erdoberfläche. Ihre Haltestelle kommt parallel zum SBB-Bahnhof Glattbrugg zu liegen. Für den Bereich Bahnhof Glattbrugg liegt ein Masterplan vor, worin Bebauung, Erschliessung sowie die Verknüpfung der öffentlichen Verkehrsmittel neu geordnet werden. Auf dem Bahnhofareal Glattbrugg sollen vielfältige Umsteigebeziehungen optimal ver-

knüpft werden. Dies setzt den Abbruch des Güterschuppens und des alten Bahnhofgebäudes voraus.

Bahnhof Glattbrugg–Bäuler–Bahnhof Balsberg

Nach der Haltestelle Bahnhof Glattbrugg verläuft die Glattalbahn zunächst parallel zur Bahnlinie Glattbrugg–Rümlang–Bülach und biegt dann kurz vor der Haltestelle Bäuler in einer Kurve nach Nordosten ab. Die Haltestelle Bäuler liegt mitten im Dienstleistungszentrumsgebiet Glattbrugg–West–Rümlang. Sie stellt ein zentrales Element des neu entstehenden Stadtraums Bäuler mit zahlreichen Arbeitsplätzen dar. Kurz nach der Haltestelle Bäuler erreicht die Glattalbahn das Trasse der Flughafenstrasse.

Die Flughafenstrasse wird nach der vorgesehenen Verlängerung der Birchstrasse (siehe Ziffer 7.1) vom Durchgangsverkehr befreit sein. Neu wird sie für den motorisierten Individualverkehr nur noch Erschliessungsfunktionen zu übernehmen haben, wozu sie im Einbahnverkehr von Norden (Balsberg) nach Süden (Kreuzung Rohrstrasse) betrieben werden kann. Dank der Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die verlängerte Birchstrasse bestehen genügend Kapazitäten, um die Glattalbahn auf der Achse Flughafenstrasse auf einem begrünten Eigentrassee bis zum Bahnhof Balsberg führen zu können. Die Glattalbahn erreicht die rund acht Meter über dem Niveau der Flughafenstrasse gelegene Haltestelle Balsberg Bahnhof über eine Rampe. Die obere Ebene der Haltestelle ist niveaugleich mit dem Peron des S-Bahnhofs angeordnet; dies ermöglicht gute Umsteigebeziehungen zwischen S-Bahn und Glattalbahn.

Bahnhof Balsberg–Flughafen

Nach der Haltestelle Balsberg Bahnhof führt die Glattalbahn auf einem rund 500 Meter langen und bis zu zehn Meter hohen Viadukt zum Flughafenareal. Die Haltestelle Flughafen Zürich Airport liegt zwischen der neuen Eingangshalle zum Flughafen und den bestehenden Parkhausbauten. Mit architektonischen und gestalterischen Elementen wird die zentrale Bedeutung dieser Haltestelle als Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs hervorgehoben. Nach rund 250 m folgt die Haltestelle Flughafen Operations Center und schliesslich die Haltestelle Flughafen Fracht; beide sind vor allem für die auf dem Flughafenareal Beschäftigten von Bedeutung. Bei der Haltestelle Flughafen Fracht ist die vorläufige Endstation der Glattalbahn mit Wendeschleife erreicht. Durch eine enge Verknüpfung mit der Bushaltestelle bestehen gute Umsteigemöglichkeiten auf die Buslinien.

Auzelg–Bahnhof Wallisellen–Zentrum Glatt–Neugut

Auf ihrem Ostast führt die Glattalbahn nach der Haltestelle Auzelg durch ein Familiengartenareal und unterquert daraufhin die Nationalstrasse A20. Sie erreicht danach die Weststrasse in Wallisellen, verläuft bis kurz nach der Haltestelle Herti in südlicher Seitenlage zu dieser Strasse und setzt sich in der Birgistrasse fort. Die Weststrasse wird parallel zur SBB-Linie Oerlikon–Wallisellen auf der bereits heute bestehenden und als Folge der Trassierung der Glattalbahn auszubauenden Hertibrücke überquert. Nach dem Hotel Belair erreicht die Glattalbahn über die Schwarzackerstrasse den Bahnhof Wallisellen. Die städtebauliche, gestalterische und nutzungsmässige Koordination der Entwicklung dieses Gebiets erfolgt im Rahmen des Masterplans Bahnhof Wallisellen.

Nach der Haltestelle Bahnhof Wallisellen gelangt die Glattalbahn in Hochlage – das SBB-Trasse überquerend – zum Zentrum Glatt. Hier wird die Haltestelle ritlings über der Neuen Winterthurerstrasse angeordnet. Weiter in Hochlage erfolgt die Überquerung der Nationalstrasse A1 und der Neugutstrasse. Kurz vor der Haltestelle Neugut verläuft das Trasse wieder auf gewachsenem Terrain. Die Linienführung im Abschnitt Bahnhof Wallisellen–Neugut ist sehr anspruchsvoll, da verschiedene bestehende Verkehrsträger über- oder unterquert werden müssen.

Neugut–Giessen–Ringstrasse–Bahnhof Stettbach

Zwischen der Haltestelle Neugut und der Haltestelle Giessen passiert die Glattalbahn niveaugleich die Überlandstrasse rund 140 m östlich des Knotens Überland-/Ring-/Neugutstrasse und biegt dabei nach Südwesten ab, um kurz darauf die Glatt zu überqueren. Auf der Ringstrasse verläuft die Glattalbahn im nördlichen Teil in östlicher Seitenlage, ab der Haltestelle Ringstrasse in westlicher Seitenlage bis zum Knoten Sonnentäl. Hier schwenkt die Glattalbahn nach Westen in Richtung Stadt Zürich ab und folgt in nördlicher Seitenlage der Zürichstrasse bis zu ihrem Endpunkt beim Bahnhof Stettbach.

Der Regierungsrat stimmte der Benützung des Verkehrsraums auf der Achse der Ringstrasse durch die Glattalbahn im August 2000 nur unter der Auflage zu, dass der Verkehrsfluss gewährleistet bleibt und in den hauptsächlichen Konfliktbereichen zwischen den Haltestellen Giessen und Ringstrasse eine gesamtverkehrlich optimierte Lösung gefunden wird. In der Folge entwickelten kantonale Fachstellen in Zusammenarbeit mit der Stadt Dübendorf für das Gebiet Hochbord/Ringstrasse ein Verkehrskonzept, das für dieses Gebiet Hochbord eine rückwärtige Erschliessung vorsieht. Im Juni 2001 bestätigte der Regierungsrat, dass dieses Konzept die gestellten Bedingungen erfülle und

dementsprechend die Erteilung der erforderlichen Bewilligung in Aussicht gestellt werden könne.

7. Erstellung und Anpassung von Strassen

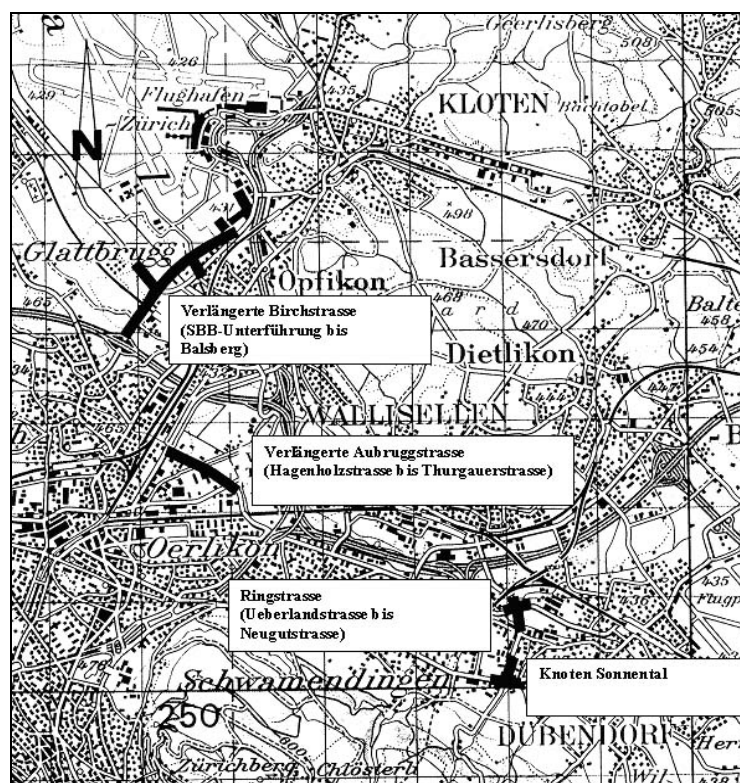


Abbildung: Überblick über die Strassenausbauten.

7.1 Verlängerung der Birchstrasse in Rümlang, Opfikon und Kloten

Wie bereits dargelegt, beansprucht die Glattalbahn zwischen den Haltestellen Bäuler und Balsberg Bahnhof einen Teil des Strassenraums der Flughafenstrasse. Diese Strasse ist heute derart stark belastet, dass das Hinzukommen der Glattalbahn ohne Gegenmassnahmen

nicht verkraftet werden kann. Der Bau der Glattalbahn in der Flughofstrasse erfordert daher zwingend eine Verlagerung des Durchgangsverkehrs. Gemäss regionalem Richtplan ist dieser neu über die von der SBB-Unterführung bis zur Haltestelle Bahnhof Balsberg verlängerte Birchstrasse zu führen. Der regionale Richtplan Glattal umschreibt die Funktion dieses neuen Strassenabschnitts wie folgt: «Mit Blick auf den Masterplan für den Flughafen und einen Vollausbau der Industriegebiete ist diese Strasse weiterhin Voraussetzung für eine funktionierende Verkehrserschliessung in diesem Raum.»

Der entlastete Abschnitt der Flughofstrasse hat in diesem Konzept für den Individualverkehr nur noch die Funktion einer Erschliessungsstrasse für das anliegende Industrie- und Dienstleistungsgebiet zu übernehmen, weshalb sie nach Inbetriebnahme der verlängerten Birchstrasse und Vorliegen der notwendigen Mutationen zur Gemeindestrasse abklassiert werden kann. Die Birchstrasse wird dagegen entsprechend ihrer überregionalen Bedeutung neu im kantonalen Richtplan festzusetzen sein.

Die Kosten für die Verlängerung der Birchstrasse belaufen sich – Landerwerb eingeschlossen – auf 52 Mio. Franken (Preisstand April 2001). Da ein Teil dieses Projekts im Perimeter der Nationalstrasse A1 liegt, kann mit einem Bundesbeitrag in der Höhe von rund 5 Mio. Franken gerechnet werden. Eine entsprechende Zusicherung steht aber noch aus.

7.2 Verlängerung der Aubrugstrasse in Zürich und Opfikon

Die Aubrugstrasse in Zürich-Nord endet heute an der Hagenholzstrasse. Im Zusammenhang mit dem Projekt Glattalbahn und zur Erschliessung der Entwicklungsgebiete im Oberhauserriet und im Leutschenbach muss sie bis zur Thurgauerstrasse verlängert und im Bereich der heutigen Schärenmoosstrasse neu angelegt werden. Mit dieser Verlängerung stellt die Aubrugstrasse via Überlandstrasse die Verbindung zum Autobahnanschluss Neugut her. Ausserdem führt dieses Verlängerungsprojekt zu einer Entlastung der Knoten Leutschenbach-/Hagenholzstrasse und Thurgauer-/Hagenholzstrasse. Es umfasst auch einen Radweg, Revitalisierungsmassnahmen am Katzenbach sowie die Sanierung von Altlastenflächen.

Die Gesamtkosten belaufen sich auf 19 Mio. Franken (Kostenstand April 2001). Da mit der Verlängerung der Aubrugstrasse auch Erschliessungsfunktionen für die anliegenden Quartiere übernommen werden, können von den beiden betroffenen Städten Zürich und Opfikon Beiträge im Umfang von insgesamt rund 10,5 Mio. Franken

erwartet werden. Die vom Staat netto zu tragenden Investitionen sind auf rund 9 Mio. Franken zu veranschlagen.

7.3 Ringstrasse und Knoten Sonnental in Dübendorf

In Dübendorf wird für die Erstellung der Glattalbahn Raum im Bereich der Neugut- und der Ringstrasse benötigt. Die Ringstrasse stellt die Verbindung zwischen der Neugutstrasse im Industriegebiet Dübendorf und der Überlandstrasse als Hauptverkehrsstrasse zwischen Zürich Ost und Dübendorf beziehungsweise Volketswil sicher. Zusätzlich fliesst der Verkehr zwischen Wallisellen und dem Einkaufszentrum Glatt in Richtung Dübendorf über diese Strasse. Schliesslich stellt die Ringstrasse für Dübendorf den Hauptzugang zur Nationalstrasse A1 dar. Auf Grund dieser Situation ist die Ringstrasse bereits heute sehr stark mit privatem und öffentlichem Verkehr belastet.

Damit die Leistungsfähigkeit der Ringstrasse trotz Hinzukommens der Glattalbahn und im Hinblick auf die zukünftigen Verkehrsbelastungen erhalten bleibt, muss sie im Abschnitt Neugutstrasse bis Überlandstrasse lage- und kapazitätsmässig angepasst werden. Dabei ist auch die Brücke über die Glatt mit veränderten Abmessungen neu zu erstellen. Zusätzlich bedarf es eines Ausbaus des Knotens Sonnental, um auch dessen Leistungsfähigkeit sicherzustellen. Unter Ziffer 6 wurde das Verkehrskonzept für das Gebiet Hochbord/Ringstrasse erwähnt, das im Verbund mit den Ausbaumassnahmen an der Ringstrasse dazu beiträgt, dass die Leistungsfähigkeit dieser Strasse erhalten bleibt.

Die Kosten für den Ausbau der Ringstrasse zwischen Neugutstrasse und Überlandstrasse belaufen sich – Landerwerb eingeschlossen – auf 6,5 Mio. Franken (Preisstand April 2001). Davon entfallen 0,5 Mio. Franken auf die Neuerstellung des Radweges. Die Kosten für den Ausbau des Knotens Sonnental betragen 2,9 Mio. Franken. Mit dem Glattalbahnprojekt verbunden ist überdies eine Totalsanierung der Ringstrasse zwischen der Neugutstrasse und dem Knoten Sonnental. Handlungsbedarf zum Ausbau der Ringstrasse und zur Sanierung des Knotens Sonnental besteht bereits heute.

7.4 Ausbau der Thurgauerstrasse in Zürich (Beitrag an die Stadt Zürich)

Für die durch die Erstellung der Glattalbahn bedingten Ausbaumassnahmen an der Thurgauerstrasse auf dem Gebiet der Stadt Zürich leistet der Kanton der Stadt einen Pauschalbeitrag im Umfang von 6 Mio. Franken.

8. Kosten und Finanzierung

8.1 Kosten im öffentlichen Verkehr

Kostenangaben in Mio. Franken (Kostenstand 1. April 2001, inkl. 7,6% MWSt)	Glattalbahnhof (Kostenstand 1. April 2001)	Investitionen von Gemeinden oder Privaten
Baustelleneinrichtungen, Provisorien, Bauvorbereitung	54,6	2,4
Trasse (Unterbau, Oberbau, Ausrüstung, Kunstabau, Haltestellen)	175,8	6,2
Anpassungen an angrenzenden Strassen, Plätzen, Wegen, Objekten	90,5	11,5
Bahn technische Anlagen	129,0	2,0
Werkleitungsanpassungen	0,0	37,0
Veloabstellplätze	0,0	4,0
Land- und Rechtserwerb	87,0	0,0
Total Stammnetz Glattalbahnhof	537	63
Zusatzverbindung Friesstrasse/ Binzmühlestrasse	18	9
Total	555	72

Der Investitionsanteil des Kantons an den festen Anlagen der Glattalbahnhof beläuft sich auf 537 Millionen Franken (Preisstand April 2001; die Bauteuerung bemisst sich für die gesamte Vorlage einschliesslich der Strassenprojekte nach dem schweizerischen Baupreisindex «Neubau von Strassen» des Bundesamtes für Statistik). Im Verlauf der Projektierung angestellte Verkehrsanalysen haben die Notwendigkeit einer zusätzlichen Verbindung in der Fries-/Binzmühlestrasse ergeben, insbesondere um auch die Verkehrsströme ab dem Bahnhof Oerlikon direkt abzunehmen. Diese zusätzliche Investition ist mit Ausgaben im Umfang von 18 Mio. Franken verbunden. Der Betrag von insgesamt 555 Mio. Franken ist gemäss § 4 in Verbindung mit § 30 des Personenverkehrsgesetzes (PVG) aus dem kantonalen Verkehrsfonds zu finanzieren. Im Entwurf zum Voranschlag 2002 sowie im Konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplan (KEF 2002–2005) sind die für den betreffenden Zeitraum benötigten Mittel eingestellt.

Die Beschaffung des Rollmaterials ist Aufgabe des Betreibers. Die Finanzierung erfolgt in der Regel über Bankkredite und ist daher nicht Gegenstand dieser Kreditvorlage. Die Kapitalfolgekosten (Zinsen und Abschreibungen) werden zusammen mit den übrigen Betriebskosten durch den Zürcher Verkehrsverbund entschädigt.

Es wird davon ausgegangen, dass die Glattalbahnen in der Betriebsphase einen durchschnittlichen Kostendeckungsgrad von 60 bis 70% erreicht. Die zusätzlichen Betriebskosten betragen rund 18,3 Mio. Franken und werden gestützt auf § 25 PVG durch den Verkehrsverbund entschädigt. Die Zusatzerlöse werden auf rund 11,6 Mio. Franken geschätzt. Daraus ergibt sich netto eine Verschlechterung des Verbundsergebnisses von 6,7 Mio. Franken, welches auf der Grundlage von § 26 PVG durch Staat und Gemeinden refinanziert werden muss.

8.2 Kosten für Staatsstrassen und Radwege

Gerundete Kostenangaben in Mio. Franken (Kostenstand 1. April 2001, inkl. 7,6% MWST)	Staatsstrassen (Kostenstand 1. April 2001)	Kantonale Radwege (Kostenstand 1. April 2001)	Anteile Bund	Anteile Gemeinden oder Private	Summe
Birchstrasse	46,5		5,0	0,0	52
Ringstrasse	6,0	0,5		0,0	7
Zürichstrasse/Sonnental	2,9			0,0	3
Aubuggstrasse	7,5	1,5		10,5	19
Anpassungen Thurgauerstrasse (Stadt Zürich)	6,0				6
Mehrwerte am Strassenkörper durch Glattalbahnen	10,0				10
Total Strassenausbauten	79	2	5	11	97

Die Bruttokosten der aufgeführten Strassen- und Radwegprojekte betragen 97 Mio. Franken. Es kann angenommen werden, dass rund 16 Mio. Franken auf Dritte übertragen werden können. Da diese Beiträge Dritter jedoch noch nicht rechtskräftig zugesichert worden sind, muss sich die Kreditbewilligung auf die Bruttobeträge beziehen. Neben den Strassenausbauten enthält die Kostenaufstellung auch den Betrag von 10 Mio. Franken für Mehrwerte, die durch die Glattalbahnen im Strassennetz geschaffen werden. Zwar werden die durch die Glattalbahnen erforderlichen Anpassungen im Strassennetz im Umfang von rund 90 Mio. Franken dem Glattalbahnenprojekt belastet. Durch diese Anpassungsarbeiten erfährt das Strassennetz jedoch auch eine Erneuerung im Wert von rund 10 Mio. Franken (Belagserneuerung, neue technische Ausrüstung), die abzugelten ist.

Gemäss § 28 Strassengesetz (StrG) werden die dem Staat anfallenden Kosten für den Bau und den Unterhalt der Staats- und Nationalstrassen sowie für die Staatsbeiträge mit den Mitteln des Strassenfonds gedeckt. Diesem Fonds werden der Reinertrag der kantonalen Verkehrsabgaben, die für Strassenaufwendungen gebundenen kantonalen Anteile an bundesrechtlichen Abgaben und allfällige weitere zweckgebundene Mittel zugewiesen. Soweit die Mittel nicht ausreichen, kann der Kantonsrat mit dem Voranschlag zusätzliche Einlagen aus dem allgemeinen Staatsgut bewilligen.

Die Voraussetzungen für eine Finanzierung der Strassenaufwendungen aus allgemeinen Staatsmitteln sind vorliegend erfüllt. Mit der Erschliessung des Glattals sowohl mit dem öffentlichen Verkehr als auch durch Strassenausbauten werden die Voraussetzungen geschaffen, um eine im kantonalen Interesse liegende Zentrumsentwicklung zu ermöglichen. Die Glattalbahn kann nicht ohne Entwicklungsschritte auch im Strassennetz in den bestehenden Verkehrsraum eingefügt werden. Sie beansprucht an einzelnen Stellen Raum, der bereits mit Strassen belegt ist. Die Ausbauten des Strassennetzes dienen somit nicht allein den Bedürfnissen des Strassenverkehrs. Vielmehr sind sie auch Voraussetzung dafür, dass die gesamtverkehrliche Leistungsfähigkeit im mittleren Glattal gesteigert werden kann; dies als Voraussetzung für die angestrebte Siedlungsdichte. Für die Finanzierung der Strassen- und Radwegprojekte reichen die im Strassenfonds zurzeit vorhandenen Mittel nicht aus. Die besondere Interessenlage lässt es daher als angezeigt und gerechtfertigt erscheinen, für die Finanzierung dieser Projekte von der in § 28 Abs. 4 StrG eingeräumten Möglichkeit Gebrauch zu machen, wonach der Kantonsrat Einlagen aus dem allgemeinen Staatsgut in den Strassenfonds bewilligen kann. Die voraussichtlich im Zeitraum 2003–2007 anfallenden Investitionen für Strassenausbauten werden in den betreffenden Jahren auf einem Verrechnungskonto bei der Volkswirtschaftsdirektion budgetiert und mittels interner Verrechnung zweckgebunden in den Strassenfonds eingelegt.

8.3 Kostentragung durch Gemeinden und private Träger

Gemeinden und Private müssen Investitionen im Umfang von rund 80 Mio. Franken tragen. Ins Gewicht fallen Anpassungsarbeiten für Werkleitungen, die gemäss § 37 Abs. 3 StrG durch die Werkeigentümer zu tragen sind. Gemäss dieser Bestimmung sind Versorgungsanlagen auf Kosten ihres Trägers zu verlegen oder anzupassen, wenn dies ein Strassenprojekt erfordert. Nach der Legaldefinition von § 3 StrG gehören die Flächen für den fliessenden und ruhenden öffent-

lichen Verkehr und damit auch eine im Strassenraum geführte Stadtbahn zur Strasse.

8.4 Finanzierung

Mit Blick auf die gegenwärtigen finanzpolitischen Umstände sowie die konjunkturellen Unsicherheiten drängt sich eine etappenweise Erstellung der Glattalbahnen und der Ausbaumassnahmen im Strassennetz auf. Mit einem gestaffelten Vorgehen kann die Erstellung der Glattalbahnen gezielt auf die Entwicklung der Bedürfnislage im Bereich des Flughafens sowie auf die bauliche Entwicklung in der Glattalregion abgestimmt werden. Ausserdem kann auf finanzpolitische Rahmenbedingungen und die konjunkturelle Entwicklung Rücksicht genommen werden. Die so gewonnene Flexibilität erlaubt es, die jeweiligen Etappen zu günstigen Bau- und Landpreisen zu erstellen und sie mit Blick auf neue Aufschwungphasen fertig zu stellen, wodurch die Glattalbahnen diese auch zu unterstützen vermag.

Unter diesen Umständen ist es angezeigt, die Investitionsprogramme für die Glattalbahnen einerseits und die Strassenausbauten andererseits durch zwei Rahmenkredite zu finanzieren. Mit dem Entscheid über die Rahmenkredite sollen sogleich die Objektkredite für die Erstellung der ersten Bauetappe freigegeben werden. Die Freigabe der späteren Bauetappen ist dagegen dem Regierungsrat vorzubehalten.

9. Bauetappen

Zum heutigen Zeitpunkt steht lediglich die erste Bauetappe fest, bei welcher der kurzfristige Handlungsbedarf auf Grund der heutigen Nachfragesituation ausgewiesen ist. Die folgenden Realisierungsetappen können auf Grund des heutigen Planungsstandes umschrieben und terminiert werden. Bevor diese Etappen zur Ausführung freigegeben werden können, wird aber insbesondere die zu erwartende Siedlungsentwicklung neu zu beurteilen sein.

Der Bau der Glattalbahnen und der Strassennetzergänzungen ist in den folgenden Etappen vorgesehen:

(Werte gerundet, in Mio. Franken)	Öffentlicher Verkehr	Strassen- ausbauen	Mehrwerte Strasse
Bauetappe 1: Oerlikon–Auzelg (geplanter Termin: Fahrplanjahr 2006)	100	35	
Bauetappe 2: Ambassador–Flughafen Fracht Zusatzverbindung Binzmühlestrasse/Friesstrasse (geplanter Termin: Fahrplanjahr 2008)	200 18	52	
Bauetappe 3: Auzelg–Stettbach (geplanter Termin: Fahrplanjahr 2010)	237		
Total	555	87	10

Die Fertigstellung der ersten Bauetappe von der Haltestelle Messe/Hallenstadion über Ambassador bis Auzelg ist per Ende 2005 geplant, sodass sie auf das Fahrplanjahr 2006 in Betrieb genommen werden kann. In Zukunft wird das Fahrplanjahr im Dezember beginnen und damit fast deckungsgleich mit dem Kalenderjahr sein. Die Strecke der ersten Etappe wird nach heutigem Planungsstand von der VBZ-Linie 11 bedient werden. Die verlängerte Aubruggstrasse wird im gleichen Zeitraum gebaut. Ausserdem müssen im Bereich Ringstrasse/Sonnental schon vor dem Bau der Glattalbahn geeignete Massnahmen zur Verkehrsbewältigung getroffen werden, wobei nach Bedarf auch die nötigen Vorinvestitionen für die Glattalbahn vorgenommen werden können. Die erste Etappe umfasst somit den Bau der Strecke Oerlikon–Auzelg (Investitionsbedarf: 100 Mio. Franken) sowie den Bau der verlängerten Aubrugg- und den Ausbau der Ringstrasse und des Knotens Sonntal (Investitionsbedarf: 35 Mio. Franken).

Die zweite Bauetappe der Glattalbahn umfasst nach heutigem Planungsstand die Strecke Ambassador–Flughafen Fracht sowie das zusätzliche Verbindungsstück auf der Fries-/Binzmühlestrasse und soll auf das Fahrplanjahr 2008 in Betrieb genommen werden (Investitionsbedarf total: 218 Mio. Franken). Damit wird die Eröffnung der Flughafenlinie der Glattalbahn auf der Strecke Flughafen–Bahnhof Oerlikon Nord und weiter auf dem Trasse der heutigen Linie 10 bis Hauptbahnhof Zürich ermöglicht. Im Zuge der zweiten Bauetappe wird auch die verlängerte Birchstrasse parallel zur Flughofstrasse erstellt (Investitionsbedarf: 52 Mio. Franken).

Auf das Fahrplanjahr 2010 ist die Inbetriebnahme der dritten Etappe, Auzelg–Bahnhof Stettbach, geplant (Investitionsbedarf: 237 Mio. Franken).

Bis zur Realisierung der dritten Bauetappe ist vorgesehen, die Flughafenlinie der Glattalbahn und die verlängerte Linie 11 durch die VBZ zu betreiben, die Flughafenlinie im Auftrag der VBG. Dabei soll modernstes Rollmaterial zum Einsatz gelangen. Für die Zeit ab der Inbetriebnahme der dritten Etappe wird die Ausschreibung des Betriebs der Glattalbahn zu prüfen sein.

Für einen späteren, noch nicht bestimmten Zeitpunkt ist die Verwirklichung der im kantonalen Richtplan enthaltenen Fortsetzung der Glattalbahn vom Flughafen Zürich nach Kloten-Grindel vorgesehen. Ihre Weiterführung nach Bassersdorf mit einer allfälligen Fortsetzung bis Dietlikon und Dübendorf (so genannte «Ringbahn Hardwald») wird im Rahmen einer langfristigen Verkehrsplanung noch geprüft.

10. Bewilligungsverfahren

Mit Beschluss vom 28. März 2001 hat der Bundesrat den Verkehrsbetrieben Glattal (VBG) die Infrastruktur-Konzession für die Glattalbahn für die Dauer von 50 Jahren erteilt. Zurzeit wird das eigentliche Bauprojekt so weit bearbeitet, dass das Gesuch um Einleitung des Plangenehmigungsverfahrens gemäss Eisenbahngesetz (EBG) parallel zum vorliegenden Kreditbewilligungsverfahren beim Bundesamt für Verkehr (BAV) eingereicht werden kann.

Für die Festsetzung der oben erwähnten Strassenprojekte ist das Strassengesetz (StrG) massgebend. Nach § 15 Abs. 1 StrG ist der Regierungsrat für diesen Entscheid zuständig. Mit entsprechenden Beschlüssen ist im Frühjahr 2002 zu rechnen.

11. Projektträgerschaft

Das Projekt Glattalbahn wird im Auftrag des Zürcher Verkehrsverbundes durch die VBG geleitet. Angesichts der vitalen Bedeutung des Projekts für die Glattalregion sind die Exekutiven der Standortgemeinden im Verwaltungsrat der VBG vertreten und beaufsichtigen die Projektarbeiten in einem eigens dafür ins Leben gerufenen Verwaltungsratsausschuss. In der Projektorganisation werden die Standortgemeinden sowie andere kommunale und regionale Partner (Verkehrsbetriebe Zürich, zuständige kantonale Stellen, SBB, Flughafen Zürich AG und besonders betroffene Grundeigentümer) stufengerecht einbezogen.

Träger der Staatsstrassenprojekte (Ausbau der Staatsstrassen S-11 [Birchstrasse in Rümlang, Opfikon und Kloten], S-19/S-7 [Ringstrasse in Dübendorf], S-2 [Zürichstrasse in Dübendorf, Knoten Sonnentall] und S-12 [Aubruggstrasse in Zürich und Opfikon] sowie Anpassungen des kantonalen Radwegnetzes) ist gemäss § 6 StrG der Kanton. Träger des auf dem Gebiet der Stadt Zürich gelegenen Ausbauprojekts der Thurgauerstrasse ist nach § 43 StrG die Stadt Zürich.

12. Zusammenfassung und Antrag

Mit der Glattalbahn kann die gesamtverkehrliche Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur im mittleren Glattal deutlich gesteigert werden. Dies ist eine grundlegende Voraussetzung dafür, dass die grossen Entwicklungspotenziale dieser Region genutzt und die damit zusammenhängende Verkehrszunahme bewältigt werden können. Das Strassennetz ist dazu allein nicht in der Lage, da es bereits heute an kritischen Stellen seine Kapazitätsgrenzen erreicht hat und ein Netzausbau in dieser dicht besiedelten und intensiv genutzten Region nur begrenzt möglich ist. Mit den in dieser Vorlage enthaltenen Strassenprojekten wird sichergestellt, dass die zum Teil notwendige Inanspruchnahme von bisherigem Strassengebiet durch die Glattalbahn nicht zu einer zusätzlichen Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit des Strassennetzes führt. Die vom Regierungsrat verlangten Leistungsnachweise können damit erbracht werden.

Je schneller die Glattalbahn verwirklicht wird, desto bessere Chancen bestehen, dass die hohe Entwicklungsdynamik des mittleren Glattals beibehalten und nicht durch sich zunehmend verschlechternde Verkehrsverhältnisse gebremst wird. Von neuen Arbeitsplätzen im Glattal profitieren auch die übrigen Regionen des Wirtschaftsraums Zürich, weil das Glattal zentral gelegen und gut zu erreichen ist. Mit der vorgesehenen Etappierung, die in der ersten Stufe bis Ende 2005 den Bau der Strecke Zürich Oerlikon–Auzelg und in der zweiten Stufe bis Ende 2007 den Bau der Strecke Ambassador–Flughafen vorsieht, werden zudem die dynamischsten Teile des Glattals, die aber auch die grösste Verkehrsbelastung aufweisen, am frühesten mit der Glattalbahn bedient. Damit kann deren Beitrag zur erwünschten räumlichen und wirtschaftlichen Entwicklung im mittleren Glattal optimiert werden.

26

Der Regierungsrat beantragt daher dem Kantonsrat, der Vorlage zuzustimmen.

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:

Notter

Der Staatsschreiber:

Husi