

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 19 (2006)
Heft: [13]: Die Bahn erobert die Glattstadt

Artikel: Am Anfang waren die Präsidenten
Autor: Loderer, Benedikt
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-123018>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Am Anfang waren die Präsidenten

Text: Benedikt Loderer

Es war einmal ein Verein von vier Gemeindepräsidenten. Die setzten sich zusammen, weil sie die gleichen Sorgen hatten. Der Stau plagte sie. Da erfanden sie die Stadtbahn. Sie überzeugten ihre Bürger und den Kantonsrat und gewannen die Volksabstimmung. Das ist ein föderalistisches Märchen: Im Glattal wurde das Unmögliche möglich.

Wie so oft wuchsen die grossen Pläne auf einem Scherbenhaufen. Am 20. Mai 1973 lehnte das Volk das Projekt einer Zürcher U-Bahn ab, die von Dietikon übers Bellevue zum Flughafen hätte fahren sollen. Von den vier damals beteiligten Gemeinden Dietikon, Schlieren, Zürich und Opfikon stimmte nur Opfikon zu. Die Verkehrsplanung in Zürich Nord war gescheitert und musste von vorn beginnen. Der Leidensdruck stieg. Sein Name war Stau. Täglich drohte der Verkehrszusammenbruch. Rund 150 000 Arbeitsplätze konnten nach geltendem Recht im Mittleren Glattal angesiedelt werden. Der Flughafen wucherte, ein nach oben offenes System. Es war offensichtlich, dass das Strassennetz den Mehrverkehr nicht schlucken konnte. Man musste etwas tun.

Die vier Gemeindepräsidenten Bruno Begni (Opfikon), Hans Benz (Kloten), Heinz Jauch (Dübendorf) und Paul Remund (Wallisellen) trafen sich regelmässig im Restaurant «Waldmannsburg» oberhalb von Dübendorf, wo sie von der Terrasse aus den Blick übers Glattal schweifen liessen. Sie gaben den Anstoss für die Gründung der IG Zug, der Interessengemeinschaft Zukunft Glattal. Sich selbst gaben sie den Auftrag, über die Zukunft nachzudenken. Dieser informelle «Gemeindepräsidentenverein» war der Motor der künftigen Entwicklung. Entscheidend war, dass die vier handeln wollten. Die Kernfrage lautete: Glattal wohin? Dies war auch der Titel einer Broschüre, die im März 1990 die «Probleme und Lösungsansätze» zusammenfasste. Sie ist das Gründungsdokument der Stadtbahn und der Bundesbrief der sich bildenden Zusammenarbeit.

Die vier Gemeindepräsidenten und ihre Bauvorstände hatten mit der Unterstützung der Planer Peter Niederhauser aus Wallisellen und Martin Steiger von Planpartner, Zürich, eine Analyse des Ist-Zustandes gemacht und kamen zu einem eher ernüchternden Schluss. Sie stellten «enge Handlungsspielräume» fest: «Die Koordination der gestaltungswilligen Integrationskräfte wird je länger, je schwieriger, während Partikularinteressen professionell und auch mit Einsatz von ansehnlichen finanziellen Mitteln vertreten werden.» Doch die vier Gemeindehäupter gruben tiefer. Sie erkannten den Zusammenhang von Bauzonen und Verkehrsaufkommen. Sie lösten nicht hier die Verkehrsprobleme und überliessen da die Siedlungsentwicklung dem Markt, sondern überlegten sich die gegenseitige Abhängigkeit von Siedlung und Verkehr. Sie suchten und fanden die Arbeitsplatzzonen, die auf ihre Entwicklung warteten, und klärten die Möglichkeiten ab, wie und wo die Gemeinden eingreifen könnten. Anders herum: Bereits 1990 betrieben sie eine Planung, die Siedlung und Verkehr als die zwei Seiten der gleichen Münze behandelte. Vermutlich das erste Mal in der Schweiz.

Die Tangentialverbindung

«Was fehlt, ist die Querverbindung als Rochademöglichkeit zwischen den erwähnten Arbeitsplatzgebieten, um den Umweg über den Zürcher Hauptbahnhof oder den Bahnhof Oerlikon zu vermeiden.» Dieser Satz in «Glattal wohin?» fasst die Erfindung der Stadtbahn zusammen. Allerdings war sie noch ungestalt: «Es ist zu vermuten, dass die kostengünstigste und flexibelste Lösung in der Verwendung von sogenannten unkonventionellen Verkehrsmitteln liegt, die in einer zweiten Ebene fahren und deshalb keine Konfliktpunkte mit der Strasse aufweisen.» Damit war von Anfang an klar: Das unkonventionelle Transportmittel musste strassenunabhängig sein, also ein eigenes Trasse haben.

Die Tangentiallinie begann beim Flughafen Kloten, führte am Balsberg vorbei (damals gab es die Swissair noch!) und weiter nach Glattbrugg und Opfikon. Sie streifte das Oberhauserried (das heute Glattpark heisst), erschloss Wallisellen und Schwamendingen und endete in Stettbach. Von Anfang an galt der Grundsatz der freien Wahl des Verkehrsmittels. Dabei gilt: Nur wer ein attraktives Angebot macht, bringt die Pendler zum Umsteigen. Trotzdem waren sich die Präsidenten von Anfang an bewusst: «Der gesamte Neu- und Mehrverkehr ist ausschliesslich mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu bewältigen.»

Hoch, flach oder tief?

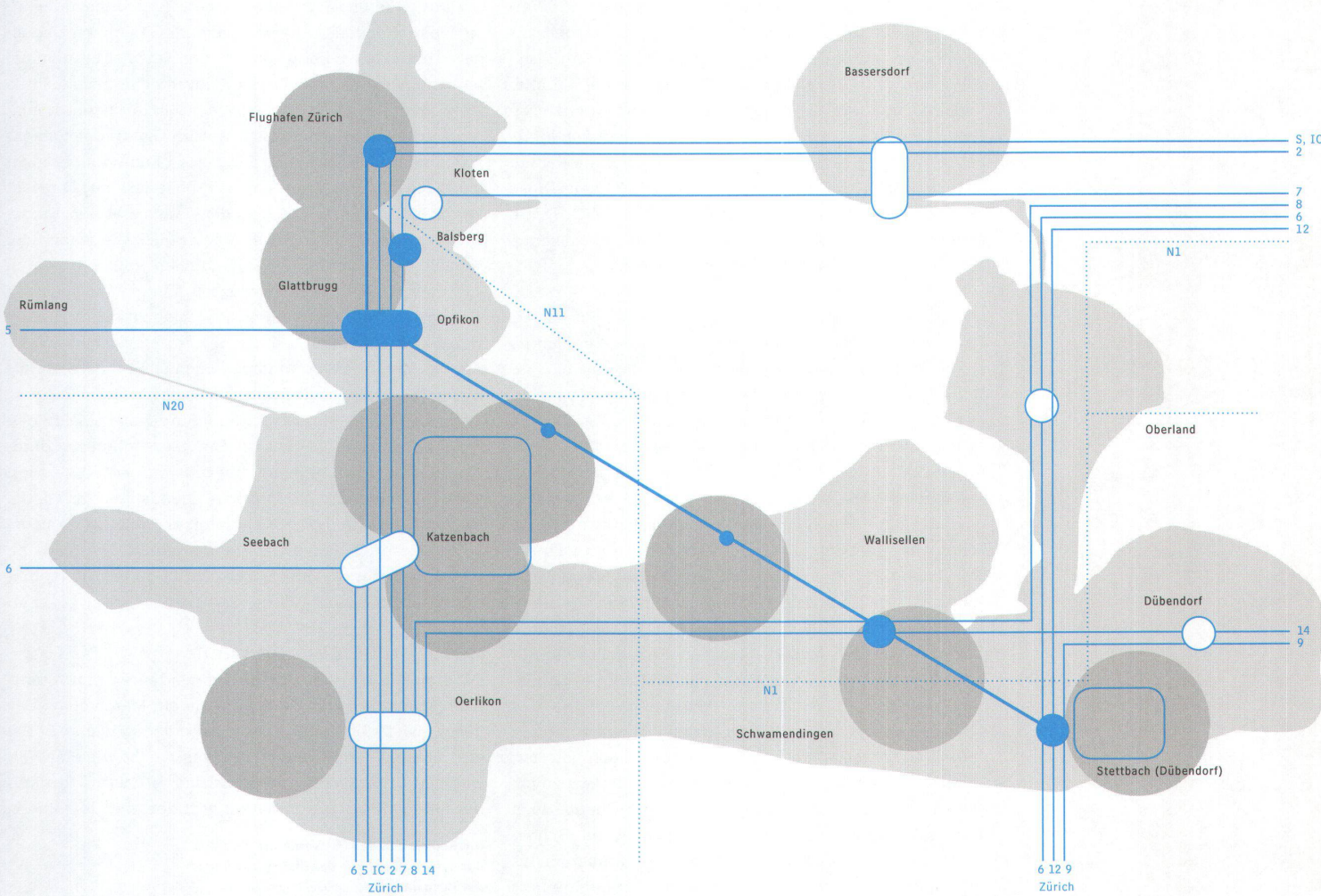
Wo fährt die Bahn? Hoch, flach oder tief? Über dem Boden, auf dem Boden, unter dem Boden? Wer meint, das sei eine technisch-betriebliche Frage, unterschätzt die Gemeindepolylogie, vernachlässigt sträflich den Antizürcherflex. Eine Hochbahn, das spürte der politische Instinkt, wäre ein deutliches Zeichen der Abgrenzung vom ungeliebten Zürich gewesen. Wir wollen eine moderne Bahn, es sollen keine ausrangierten «Züri-Trams» durch das Glattal fahren! Bereits entstand in einer Kiesgrube bei Bassersdorf eine Probestrecke. Ein privater Konstrukteur warb dort für seine Hochbahn. Die Gemeinde Opfikon untersuchte, ob das Oberhauserried vom zusätzlichen Bahnhof Katzenbach aus mit einer Hochbahnschleife zu erschliessen sei. Kurz, das Hochbahnfieber brach aus. Bald folgte die Ernüchterung. Zwar ist die Streckenführung für eine Hochbahn auf den ersten Blick einfacher zu bewerkstelligen

und nimmt der Strasse kaum Platz weg. Doch muss man die Passagiere an jeder Station hinauf- und hinunterbringen. Auch ist der Anschluss an das bestehende Tramnetz unmöglich. Eine Hochbahn könnte nie die Passagiere ohne Umsteigen vom Flughafen Kloten bis zum Hauptbahnhof Zürich fahren. Tief, das zeigte sich rasch, wird zu teuer. Blieb flach. Die SBB-Normalspur und damit das Karlsruher Modell braucht zu viel Platz, da sie zu grosse Kurvenradien benötigt. Das Licht ging den Verantwortlichen im Elsass auf. Noch am Vortag hatten sie in Deutschland eine Hochbahn besichtigt und nun das eben eingeweihte Tram von Strassburg, das sie überzeugte: modern, ruhig, glattaltauglich. Die Liegenschaftspreise und die Handelsumsätze längs der Strecke waren gestiegen, die Verlustängste der Gewerbler damit ausgeräumt. In Strassburg wurde klar: Es geht nicht um das Verkehrsmittel, sondern um den öffentlichen Raum. Das Trasse muss von Fassade zu Fassade bedacht und geplant werden. Die Präsidenten entschieden: Meterspur, flach und Mittelverteiler. Der Verkehrsrat des Zürcher Verkehrsverbunds hat später den Präsidentenentscheid bestätigt. Mittelverteiler? Damit war eine Bahn auf einem Eigentrassee gemeint, die grössere Abstände der Stationen hat als ein Tram und dabei schneller fährt. Die Linienführung war dornig. Die Präsidenten, unterstützt von den beigezogenen Planern, legten sie in ihren Grundzügen («in Kabinettpolitik») fest. Es galt das Prinzip: Möglichst auf öffentlichem Grund und auf möglichst wenig privatem Land sollte die neue Bahn verkehren. →

Erschliessungskonzept Zürich Nord

In diesem Schema aus der Broschüre «Glattal wohin?» von 1990 tauchte die spätere Glattalbahn als «Tangentiallinie» das erste Mal in einem Plan auf.

- S, IC Schnellzüge, IC
- 2 Wetzikon-linkes Seeufer
- 5 Rapperswil-Oberglatt
- 6 Wetzikon-Baden
- 7 Winterthur-rechtes Ufer
- 8 Winterthur-linkes Ufer
- 9 Uster-Knonauer Amt
- 12 Winterthur-Brugg
- 14 Hinwil-Zürich
- Siedlungsgebiet
- Ballungsgebiete Industrie
- Feinerschliessung mit Verkehrsmittel auf 2. Ebene
- S-Bahnstationen
- Umsteigen auf Tangentiallinie möglich
- mögliche Stationen Tangentiallinie
- neue Tangentiallinie
- S-Bahnlinien
- Nationalstrassen



→ Die Verkehrsbetriebe Glattal

In der Zwischenzeit ging 1990 die Zürcher S-Bahn in Betrieb, und der Zürcher Verkehrsverbund kam zustande. Das Millionenzürich, wovon das Glattal ein Teil ist, rückte zusammen. 1992 gründeten die vier Gemeinden die Verkehrsbetriebe Glattal (VBG), die für das Busnetz zuständig wurden. Was im Präsidentenverein ausgeheckt wurde, musste in den Gemeinden durchgesetzt werden. Die Präsidenten betrieben eine offene Informationspolitik. Nie wurden die Bürger mit einem fertigen Projekt überfahren, sie konnten dem Wachsen zusehen. Die Gemeinderäte kannten den Stand der Dinge, und die Parlamente bewilligten die Planungskosten. Nie wurde eine PR-Agentur eingesetzt, immer haben die Präsidenten die Überzeugungsarbeit selbst geleistet, jeder in seiner Gemeinde. Ein wichtiger Schritt war der Eintrag in den kantonalen Verkehrsrichtplan. Damit konnte das Trassees gesichert werden. Die fünf Gemeinden (Rümlang war unterdessen dazugestossen, da ein Teil der festgelegten Linie auch über Rümlanger Boden führt) machten dem Kantonsrat klar: Ohne Mittelverteiler kommt der Verkehrszusammenbruch. Der Eintrag erfolgte am 31. Januar 1995. Nach dem Eintrag wurden die VBG zur Aktiengesellschaft umgebaut, die als eigene Rechtspersönlichkeit handeln kann. Das Volkswirtschaftsdepartement des Kantons Zürich beauftragte die VBG mit der Planung und dem Bau der Bahn. Die damalige Busbetreiberfirma VBG mit rund zehn Angestellten und einem Aktienkapital von 200 000 Franken übernahm es, eine Bahn für 537 Millionen zu bauen. Warum die VBG? Erste Antwort: Damit es nicht die Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich (VBZ) sind, obwohl dort das Wissen vorhanden war. Zweite Antwort: Georg Elser, der schon bei «Glattal wohin?» als Vertreter des Zürcher Verkehrsverbunds dabei gewesen war, war unterdessen Generalsekretär des damaligen Volkswirtschaftsdirektors, Regierungsrat Ruedi Jeker, geworden. Er drängte darauf, dass die Planer nahe bei den Gemeinden sitzen. Diese sind schliesslich die Eigentümerinnen der VBG. Dritte Antwort: Die Mehrwertsteuer von rund vierzig Millionen kann so in Vorsteuerabzug gebracht werden.

Die Professionalisierung

Jetzt, wo es ernst und teuer wurde, musste die Planung professionalisiert werden; sie konnte nicht länger vom Präsidentenverein als eine Aufgabe neben vielen betrieben werden. Die VBG suchten einen Projektleiter und fanden den Kulturingenieur Andreas Flury, der im Januar 1998 seine Arbeit begann. «Der VBG-Direktor wird zum heimlichen Stadtbaumeister», schrieb der Planer Urs Meier später. Wie baut man eine Bahn? Ein Ingenieur baut in seinem Leben nur eine Bahn, so wie Architekten nur eine Kathedrale bauen. Flury musste zuerst seine Arbeit erfinden. Im ersten Jahr baute er sein Planungsteam auf und definierte 13 Planermandate vom Tiefbau bis zur Fahrleitung, die im Dezember 1998 vergeben wurden. Ende 1999 war das Vorprojekt vorhanden. Der Knackpunkt bei der Detailplanung war der Platz. Wie kann man zusätzlich eine Bahn in die Strassen legen, ohne den Individualverkehr zu behindern? Der Kanton war kategorisch: Die Schiene wird nur geduldet, wenn der Autoverkehr so gut läuft wie zuvor. Wer die Linienführung genau ansieht, spürt heute noch die Konflikte und Kompromisse, die nötig waren. Billiger wurde die Bahn dadurch nicht. Sie musste darüber hinaus ausbaufähig und erweiterbar sein. Man plante mit einem

ständig wachsenden Flughafen vor Augen. Ein wichtiger Schritt hiess Konzessionsgesuch, das am 28. März 2000 dem Bundesamt für Verkehr (BAV) eingereicht wurde. Die Konzession berechtigt zum Bau und Betrieb der Bahninfrastruktur. Sie gilt exklusiv, andere dürfen keine Konkurrenzstrecke bauen. Die eigentliche Baubewilligung trägt den Titel Plangenehmigungsverfahren. Was der Bund genehmigt, bindet auch den Kanton und die Gemeinden. Im Februar landeten 395 Dokumente, rund 25 Kilogramm Papier in 13 Schachteln, auf dem Tisch des Bundesamtes für Verkehr. Jetzt folgte die Stunde der Einsprachen. 30 Tage lagen die Pläne öffentlich auf, das Trassees wurde im Gelände ausgesteckt und von den Leuten des BAV inspiziert. 150 Einsprachen auf 12,7 Kilometer waren verhältnismässig wenig. Wo immer es ging, suchte man den Vergleich, nur ein Dutzend Einsprachen musste das BAV entscheiden, eine einzige das Bundesgericht.

Das Volk sagt Ja

Am 23. September 2002 genehmigte der Kantonsrat den Baukredit von 555 Millionen Franken für die Glattalbahn und 97 Millionen für Strassenbauten und -anpassungen mit 108:52 Stimmen, nur die SVP war dagegen. Schon am 2. Februar 2003 stimmte das Zürcher Volk der Stadtbahn zu, Jastimmenanteil: 66,6 Prozent. Wie war das möglich? Mit den vom Kanton festgelegten Zentrumszonen, wovon das Mittlere Glattal eine ist und Priorität genießt, war das Projekt schon vorgespart. Wichtig war sicher auch die Arbeit der parlamentarischen Kommission unter der Leitung der Kantonsrätin Esther Arnet. Der Kantonsrat spürte den drohenden Verkehrskollaps im Genick. Im Gegensatz zum Kanton Bern (um nur ein Beispiel zu nennen) ist kantonale Politik in Zürich nicht reine Regionalpolitik. Auch jene Gemeinden, die weit vom Glattal liegen, stimmten zu. Sie sahen ein, dass wenn im Glattal der Verkehr nicht mehr funktioniert, er im ganzen Kanton nicht mehr läuft. Die Unterstützung von SVP-Politikern mit Gewicht wie Ständerat Hans Hoffman oder Nationalrat Max Binder säte auch in der ablehnenden SVP Zweifel. «Zu teuer» oder «einseitige Förderung des öffentlichen Verkehrs» waren Argumente, die nicht überzeugten. Zudem hat auch das Tempo den Befürwortern geholfen. Die politischen Hürden waren überwunden.

Als das Werk Gestalt annahm, erschienen die Trittbrettfahrer: die Gemeinde Bülach prüfte eine Verlängerung vom Flughafen nach Bülach. Daraus wurde nie ein Projekt. Die Ringbahnidee tauchte auf. Ein Ast nördlich des Hardwalds sollte vom Flughafen über Kloten und Bassersdorf nach Dübendorf führen. Die sich bildende Stadt im Glattal wäre die einzige in Europa, die einen Wald als Zentrum hätte. Dieser Gedanke war tragbarer, und die Ringbahn ist unterdessen beantragt zur Eintragung im Verkehrsrichtplan des Kantons Zürich.

Das Märchen wurde wahr

Dass ein Verein von Gemeindepräsidenten eine Stadtbahn zustande bringt, hört sich wie ein Märchen an. Das gelang, weil der Leidensdruck gross genug war, weil der Präsidentenverein wie ein Braintrust, nicht wie eine Verwaltung funktionierte und er nie über politische Strukturen geredet hat. Die Initiative ergriffen die Gemeinden

Die Gemeinden des Mittleren Glattals aus der Luft. Im Zentrum der Glattstadt liegt der Hardwald. Foto: Unique, Flughafen Zürich

selbst, sie haben nicht auf den Kanton gewartet. Die Bahn und damit der öffentliche Verkehr wurden nie als allein selig machend betrachtet, sie waren Teil eines Gesamtkonzeptes. Auch das hohe Tempo sorgte für Druck. 1990 legten die Präsidenten fest: Die Bahn fährt 2007. Einiges Mögliche allerdings war unmöglich. Die Strukturreform ist gescheitert. Immer noch gehören die acht Glattalgemeinden, die im Verein «glaw – das Glattal» zusammenarbeiten, zu vier verschiedenen Bezirken. Der Plan, das neue Stadion statt im Hardturm im Glattpark zu bauen, ist versandet. Unten hätte der Werkhof für die Bahn Platz gefunden, darüber wäre Fussball gespielt worden. Der Zürcher Stadtpräsident Ledergerber war dagegen. Dass sich das Verhältnis der Glattalgemeinden zur Stadt Zürich verbesserte, ist eine Frucht der Zusammenarbeit. Man wollte gemeinsame Probleme lösen, musste miteinander reden und stellte fest: Die Vorurteile stimmen nicht; man kam sich näher. Das zeigt sich darin, dass die Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich mit dem Tram 11 die erste Etappe der Glattalbahn betreiben. Für später zeichnet sich folgende Lösung ab: Zwei Gesellschaften, zwei Tramfarben, ein Betreiber. Mit dem Projekt wuchs im Glattal das Bewusstsein für die Agglomeration. Nach der Bahn wurden auch andere Probleme gemeinsam angegangen: Soziales, Schulen, Sport, Hallenbäder, Freiräume etc. Resultat ist der Verein «glaw – das Glattal», der Nachfolger der IG Zug. Die erste Etappe der Glattalbahn wird am 1. Dezember eingeweiht, die zweite ist im Bau, die dritte kommt. Das föderalistische Märchen wurde wahr. •

Chronologie der Glattalbahn

-
- > 1989: erste Diskussion über ein neues Verkehrsmittel im Glattal
- > 1990: Gründung der IG ZUG
- > 1992: Auftrag ZVV für Grundlagenermittlung für neues Verkehrsmittel
- > 1993: Untersuchung Linienvarianten
- > 1995: Festsetzung der Linienführung im kantonalen Richtplan
- > 1996: Systemscheid durch den Verkehrsrat des Kantons Zürich
- > 1.1.1998: Übertragung Gesamtprojektleitung an VBG
- > 18.12.1998: Zuschlagsentscheide für die 13 Planermandate
- > 22.1.1999: Startsitzen und Beginn des Projektierungsprozesses
- > 28.10.1999: Genehmigung Trasse- und Haltestellenfestlegung
- > 28.4.2000: Einreichung Infrastruktur-Konzessionsgesuch beim UVEK
- > 28.3.2001: Bundesrat erteilt Infrastruktur-Konzession
- > 30.11.2001: Abschluss Bauprojekt
- > 5.3.2002: Einreichung Gesuch eisenbahnrechtliche Plangenehmigung
- > 3.5.–5.6.2002: öffentliche Auflage des Plangenehmigungsgesuchs

- > 27.1.2004: BAV erteilt Plangenehmigung für Bau der gesamten Bahn
- > 2.4.–9.7.2002: Beratung Kredit in kantonsrätlicher Kommission Energie, Verkehr und Umwelt; Genehmigung 10:6 Stimmen
- > 16./23.9.2002: Zustimmung im Kantonsrat mit 108:52 Stimmen
- > 26.11.2002: Behördenreferendum der SVP-Fraktion
- > 9.2.2003: Zürcher Stimmvolk bewilligt Rahmenkredit mit 66,6 % Ja
- > 11.4.2004: Beginn Unternehmersubm.
- > 14.7.2004: VR erteilt Zuschläge für erste Tiefbauunternehmermandate
- > 13.1.2005: Der VR erteilt die Zuschläge für die TU-Mandate Bahntechnik
- > 14.9.2004: Spatenstich für 1. Etappe
- > 29.9.2006: Abschluss Hauptarbeiten
- > 2.10.2006: Beginn Inbetriebnahme
- > 1.12.2006: offizielle Eröffnung
- > 10.12.2006: fahrplanmässiger Betrieb auf der 1. Etappe
- > 16.2.2005: Regierungsrat bewilligt Objektkredit für Bau der 2. Etappe
- > 23.8.2005: VR erteilt Zuschläge für Planermandate der 2. Etappe
- > 26.10.2005: Kick-off Planer 2. Etappe
- > 27.10.2006: Spatenstich 2. Etappe

