



24-74 B3.5.4
Postulat von Rafa Tajouri (FDP) und 18 Mitunterzeichnenden betreffend "Massnahmen für eine rasche Realisierung der Glattalbahnerlängerung" (GR Geschäft Nr. 32/2023)
Beantwortung

Ausgangslage

Am 3. Juli 2023 wurde von Gemeinderat Rafa Tajouri (FDP) und 18 Mitunterzeichnenden folgendes Postulat eingereicht:

"Massnahmen für eine rasche Realisierung der Glattalbahnerlängerung"

Antrag

Der Gemeinderat soll den Stadtrat dazu verpflichten, alle notwendigen Massnahmen zu prüfen, damit die Planung und Projektierung der Glattalbahnerlängerung vom Gebiet Giessen über den Bahnhof Dübendorf bis zum Innovationspark/Flugplatz Dübendorf in Koordination mit der Planung und Projektierung des Bushofs und der Umgestaltung des SBB-Bahnhofs Dübendorf raschestmöglich gestartet und realisiert werden kann. Der Stadtrat soll sich dafür einsetzen, dass neben einer oberirdischen auch eine unterirdische Streckenführung beim Bahnhof Dübendorf bezüglich Realisierbarkeit, Dauer und Kosten analysiert wird.

Zudem soll der Stadtrat mindestens einmal pro Jahr Bericht erstatten, welche Massnahmen er mit welchem Erfolg getroffen hat.

Begründung

Die Entwicklung des Innovationsparks Zürich in Dübendorf schreitet in den letzten Jahren mit zunehmendem Schwung voran. Ende August 2021 wurde der Synthesebericht («Flight Plan») erstellt, später trat der kantonale Gestaltungsplan in Kraft, und es wurden erste Baugesuche eingereicht. Ende 2022 hat der Kantonsrat Verpflichtungskredite bewilligt. Zugleich schreitet die Planung für das Teilgebiet B offenbar voran.

Es ist davon auszugehen, dass in den nächsten Jahren die Bautätigkeit im Teilgebiet A beginnt und danach auch die Zahl der Arbeitsplätze im Innovationspark steigt. Der Synthesebericht geht davon aus, dass in einer ersten Entwicklungsphase bis 2030 bis zu 5'600 Arbeitsplätze auf dem Teilgebiet A angesiedelt sein könnten. Entsprechend wichtig ist, dass die Kapazität des Verkehrs mit der Entwicklung Schritt hält.

Erfahrungsgemäss dauert die Realisierung von Tramprojekten 10-15 Jahre. Wenn die Entwicklung des Innovationsparks Fahrt aufnimmt und sich eine starke Eigendynamik entwickelt, muss sichergestellt sein, dass die entsprechenden Verkehrskapazitäten vorhanden sind – dies um die Entwicklung des Parks positiv zu begleiten, und andererseits um Staus und Nachteile für die Dübendorfer Bevölkerung zu vermeiden.

Obwohl noch ungewiss ist, welche Verkehrskapazitäten wann genau benötigt werden, ist eine vorbeugende Planung entscheidend, damit die benötigten Kapazitäten rechtzeitig bereitgestellt werden können – Dübendorf braucht und will diese Glattalbahnerlängerung.

Die lange Vorlaufzeit und die unzähligen möglichen Interessenkonflikte entlang der möglichen Tram-Route bedingen einen sofortigen Planungsstart. In dieser Planung sollte aufgrund der prekären Platzverhältnisse und des bereits heute überlasteten Strassenverkehrs im Raum Bahnhof Dübendorf



(Nord) auch eine teilweise unterirdische Streckenführung zur Entlastung geprüft werden. Dies soll sicherstellen, dass die Linienführung und die Interessenkollisionen geklärt sowie unnötige Kosten (z.B. Bau und Abriss innert weniger Jahre im Perimeter) vermieden werden."

Erwägungen

Das Postulat wurde an der Gemeinderatssitzung vom 4. September 2023 behandelt und nach Abstimmung dem Stadtrat überwiesen. Der Stadtrat hat gestützt auf Art. 38 der Geschäftsordnung des Gemeinderates innert sechs Monaten nach der Überweisung, d.h. bis spätestens 5. März 2024, dem Gemeinderat Bericht zu erstatten und Antrag zu stellen.

Beschluss

1. Das Postulat "Massnahmen für eine rasche Realisierung der Glattalbahnerverlängerung" wird wie folgt beantwortet:

Einleitung

Die Verlängerung der Glattalbahn ist ein Mehrwert für die Stadt Dübendorf, aber auch für alle anderen an den Innovationspark, den Flugplatz Dübendorf und die Linienführung der Glattalbahn angrenzenden Gemeinden Dietlikon, Volketswil und Wangen-Brüttisellen sowie auch für das gesamte Glattal und den ganzen Kanton. Dies widerspiegelt sich in den festgesetzten Richtplanungen. Die Gemeinden Dietlikon, Dübendorf, Volketswil und Wangen-Brüttisellen wünschen sich mehr Planungs- und Projektierungssicherheit im Zusammenhang mit der Glattalbahnerverlängerung Dübendorf Bahnhof – Dübendorf Flugplatz – Dietlikon Bahnhof. Zahlreiche kantonale und kommunale Projekte sind stark davon abhängig, ob und wann die Verlängerung der Glattalbahn realisiert wird. Da Stadtraumgestaltungen, Strassenprojekte und Gebietsentwicklungen lange Planungshorizonte haben, soll möglichst bald entschieden werden, wann die Verlängerung der Glattalbahn umgesetzt wird. Nur so kann vermieden werden, dass später Neuplanungen und Umbauten an neu erstellen Anlagen finanziert werden müssen.

Die genannten Gemeinden haben daher in einem gemeinsamen Brief vom 7. Dezember 2022 an Regierungsrätin Carmen Walker Späh – einerseits wegen Ihrer Rolle als Vorsitzende des Verkehrsrats und andererseits als Volkswirtschaftsdirektorin des Kantons Zürich – die verschiedenen Aspekte und Planungsgrundlagen zusammengetragen, um auf die Wichtigkeit und Dringlichkeit hinzuweisen. Es ist aus Sicht der genannten Gemeinden offensichtlich, dass die Verlängerung der Glattalbahn einen Mehrwert für die Region ist. Die im Richtplan festgelegte Siedlungsentwicklung verlangt die Verlängerung der Glattalbahn. Zudem kann nur mit der Glattalbahn eine genügende Verbesserung der ÖV-Anbindung für die kantonalen und regionalen Arbeitsplatzgebiete, Entwicklungsschwerpunkte und Erholungsgebiete erfolgen.

Planungsrechtlicher Rahmen

Kantonaler Richtplan und ZVV-Strategiebericht

Das prognostizierte hohe Wachstum an Einwohner und Einwohnerinnen und Arbeitsplätzen im Kanton Zürich wird zu einem grossen Teil im Glattal aufgenommen werden müssen. Das Ziel des Kantons ist es, diese Verdichtung möglichst in den Stadtlandschaften mit guter Anbindung



an den öffentlichen Verkehr zuzulassen, da das bereits stark belastete/überbelastete Strassennetz nicht mit einer solchen Menge an Neuverkehr zurechtkommen würde.

Die abgeschlossene kantonale fachübergreifende Gebietsplanung zum "Nationalen Innovationspark, Hubstandort Kanton Zürich" zeigt auf, dass die Siedlungsentwicklung im Quartier zwischen den Bahnhöfen Dübendorf und Dietlikon ein grosses Wachstum an Arbeitsplätzen und Wohnraum umfasst und von kantonaler Bedeutung ist. Als Massnahme ist im kantonalen Richtplan aufgeführt, dass der Kanton die Aufgabe hat, für eine der Nutzung angemessene Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr zu sorgen. Entsprechend ist die Massnahme "Erweiterung Glattalbahn" mit der Teilstrecke Giessen – Bahnhof Dübendorf – Flugplatz Dübendorf – Bahnhof Dietlikon (in Abstimmung mit der Entwicklung Flugplatzareal) mit mittelfristigem Zeithorizont im kantonalen Richtplan enthalten. Die Erweiterung der Glattalbahn wird als Mittelverteiler bezeichnet, welcher die gute Anbindung an die S-Bahnknoten sichert.

Im ZVV-Strategiebericht 2024-2027 wird betont, dass Trams und Stadtbahnen wegen ihrer hohen Leistungsfähigkeit und des zuverlässigen Betriebs einen hohen Stellenwert für die Verkehrsentwicklung in dicht besiedelter Wohn- und Arbeitsplatzgebieten haben. Leider wird die Erweiterung der Glattalbahn nur zwischen dem Flughafen Kloten und Kloten Industrie mit einem konkreten Zeitplan versehen und die Projektierung aktiv gestartet. Zu den anderen Teilen der Erweiterung der Glattalbahn macht die Strategie keine konkreten Aussagen.

Regionaler Richtplan und Ausbauschnitt 2035 Bahninfrastruktur

Im regionalen Richtplan finden sich entlang der geplanten Verlängerung der Glattalbahn mehrere regional oder sogar kantonale bedeutsame Arbeitsplatzschwerpunkte, Entwicklungs- und Erholungsgebiete. Unter anderem sind grossflächige Gewerbe- und Mischgebiete von regionaler Bedeutung in Dietlikon und Wangen-Brüttisellen markiert. Die bestehenden Gewerbe- und Mischgebiete werden weiterentwickelt und verdichtet. Damit der damit einhergehende Neuverkehr nicht auf das überlastete Strassennetz gelangt, muss zeitgleich auch die Glattalbahn-Verlängerung in Betrieb genommen werden, welche auf einer Eigentrassierung eine zuverlässige ÖV-Verbindung darstellt. Weiter liegt eines der grössten regionalen Erholungsgebiete auf der Gemeindegrenze zwischen Dübendorf und Wangen-Brüttisellen. Dieses umfasst die Sportstätten Dürrbach und Eglischölzli. Mit den geplanten Erweiterungen wird die Bedeutung dieser Erholungszone weiter zunehmen und Sportler und Sportlerinnen aus der Region und der Stadt Zürich anziehen. Ebenso der geplante "Fil Vert" rund um den Flugplatz Dübendorf wird mindestens regionale Ausstrahlung haben und zahlreiche Wander- und Spazierfreudige anziehen.

Damit die Abstimmung der Siedlungs- mit der Verkehrsentwicklung funktioniert ist im regionalen Richtplan Glattal als Ziel festgehalten, dass es die Hauptaufgabe des öffentlichen Verkehrs ist, den Neuverkehr aufzunehmen. Entsprechend muss für all diese Entwicklungsgebiete ein leistungsfähiges ÖV-Netz bereitstehen, damit die neuen Arbeitskräfte, Auszubildenden, Sportlerinnen und Sportler, Erholungssuchenden und Bewohner die Anreise und Pendlerwege von Anfang an mit dem öffentlichen Verkehr zurücklegen. Der regionale Richtplan hält fest, dass die Verlängerung der Glattalbahn im Abschnitt Kloten – Bassersdorf sowie Dübendorf – Flugplatz – Bahnhof Dietlikon die ÖV-Schlüsselprojekte darstellen und die rasche Realisierung dieser Verlängerungen entscheidend für eine geordnete und abgestimmte Siedlungsentwicklung im mittleren Glattal ist.

Mit dem Bau des Brüttenertunnel, welcher im Ausbauschnitt 2035 der Bahninfrastruktur des Bundes enthalten ist, hängen zahlreiche Projekte im Glattal und in der Region Zürich zusammen. Die grösste Bedeutung kommt dabei für die Stadtgebiete Dietlikon, Dübendorf und Wan-



gen-Brüttisellen den besseren S-Bahnverbindungen am Bahnhof Dietlikon zu. Künftig verkehren dort vier S-Bahnlinien, welche gute, häufige und direkte Anschlüsse nach Oerlikon, Wallisellen und Winterthur machen. Künftig werden ÖV-Nutzer aus Dübendorf und Wangen-Brüttisellen für diese Verbindungen via Dietlikon die schnellste und beste Verbindung haben. Nebst dem Kapazitätsausbau auf dem Korridor Zürich-Winterthur wird auch der Korridor Zürich-Uster-Wetzikon mit dem Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen weiter verbessert. Mit der ersten Teilumsetzung des Konzeptes S-Bahn 2. Generation wird auf die dauerhaft steigende Nachfrage reagiert und künftig die Wichtigkeit des Bahnnetzes und einer guten Feinverteilung noch erhöht. Zeitgleich mit dem Ausbauschnitt 2035 der Bahninfrastruktur sollte gemäss Haltung der vier Gemeinden auch die Feinverteilung zu den Bahnhöfen ausgebaut werden. Nur so können die tausenden neuen Arbeitsplätze und der neue Wohnraum in Dietlikon, Dübendorf, Volketswil und Wangen-Brüttisellen zukunftsorientiert entwickelt werden.

Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich

Siedlungsentwicklung nach Innen findet meistens in bereits stark vom Verkehr belasteten Gebieten statt. Daher ist es wichtig, dass die Qualität des Verkehrssystems zeitgleich mit Verdichtungen verbessert wird, wie es im Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich festgehalten ist. Der Kanton hat die Aufgabe in Entwicklungsgebieten dafür zu sorgen, dass das Gesamtverkehrssystem eine hohe Leistungsfähigkeit hat. Insgesamt wird das Mobilitätsbedürfnis weiter steigen und der ÖV-Anteil soll sich erhöhen.

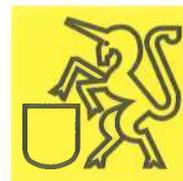
Das Strassennetz zwischen Dietlikon und Wallisellen aber auch zwischen Dietlikon und Volketswil ist voll ausgelastet und in den Verkehrsspitzenzeiten überlastet. Entsprechend ist es zwingend notwendig auf diesen Korridoren Neuverkehr auf den ÖV zu bringen oder zu Fuss / mit dem Velo abzuwickeln. Mit dem jährlich wachsenden Verkehrsaufkommen und der Verdichtung und Neubebauung der Entwicklungsschwerpunkte werden insbesondere die Arbeitsplätze, welche die Morgen- und Abendspitzen stark beeinflussen, zusätzlich weiter steigen. Die Verlängerung der Glattalbahn kann hohe Beförderungskapazitäten effizient bereitstellen und damit dazu beitragen, dass die Pendlerinnen und Pendler von den Arbeitsplatzschwerpunkten direkt und in einem guten Takt zu den nächstgelegenen Bahnhöfen mit guten S-Bahnverbindungen gebracht werden.

Darauf aufbauende Planungen und Projekte

Zahlreiche Projekte auf allen Ebenen rechnen mit dem baldigen Bau der Verlängerung der Glattalbahn bzw. wurden unter dieser Prämisse bewilligt. Damit die gesetzten Modalsplitziele aus den Richtplänen, die Ziele bezüglich der Abstimmung der Siedlungsentwicklung mit dem Verkehrsaufkommen eingehalten werden können sowie der Verkehr auf den Strassen nicht zusammenbricht, brauchen die Privaten, die Gemeinden aber auch der Kanton selbst klare Zeithorizonte für die Inbetriebnahme der Verlängerung der Glattalbahn. Nur so kann gesichert werden, dass die geplanten Projekte aufeinander abgestimmt sind und Neubauten bei der Einweihung gut erschlossen sind. Die Wichtigkeit dieser Abstimmung wird in verschiedenen kantonalen Projekten verdeutlicht:

Kantonaler Gestaltungsplan "Innovationspark Zürich"

Der Kanton hat die Federführung bei der Projektierung des Innovationsparks. Dabei ist der kantonale Gestaltungsplan entstanden, welcher im November 2021 Rechtskraft erhielt. Darin sind die Rahmenbedingungen für die Erschliessung gesetzt. Um das Bi-Modalsplit-Ziel von mindestens 60% öffentlichem Verkehr und maximal 40% motorisiertem Individualverkehr zu er-



reichen, wird verlangt, dass eine Entwicklung über 150'000 m² Gesamtnutzfläche (GNF) erst zulässig ist, wenn ein ÖV-Angebot der Erschliessungsgüte B gewährleistet ist. Dies bedeutet, dass nur 1/3 der geplanten Bebauung der 1. Etappe (410'000 m² GNF) realisiert werden kann, bevor das ÖV-Angebot ausgebaut wird. Aktuell befindet sich ein Teil des Gebietes in der ÖV-Güte C und ein Teil in der ÖV-Güte D.

Im Detailkonzept Mobilität und Verkehr steht, dass die Weiterentwicklung der ÖV-Angebote mit einer möglichst direkten und effizienten Anbindung an die S-Bahn-Knoten Dübendorf, Dietlikon, und Stettbach wichtig ist. "Der Kern des neuen Angebots bildet die Erweiterung der Glattalbahn, die ausgehend vom Bahnhof Stettbach weiter über den Bahnhof Dübendorf bis zum Bahnhof Dietlikon (GlattalbahnPLUS) geführt wird", hat der Kanton im entsprechenden Gestaltungsplan festgehalten.

Koordination Verkehrsplanung Wangenstrasse, Umsetzungsprogramm

Dem Koordinationsbericht Wangenstrasse aus dem Jahr 2019 ist das Fazit zu entnehmen, dass der Zeithorizont der Umsetzung der Verlängerung der Glattalbahn für zahlreiche Projekte im Bereich Überlandstrasse, Bahnhof Dübendorf und Wangenstrasse von zentraler Bedeutung ist. Aktuell besteht das Risiko, dass die vorangehenden Projekte kaum nach Inbetriebnahme wieder umgeplant und umgebaut werden müssen, durch die spätere Realisierung der Glattalbahn-Verlängerung. Den Gemeinden ist es ein grosses Anliegen, dass dies nicht der Fall ist. Da auch die anderen Projekte wie z.B. die Veloschnellroute, die Umgestaltung der Überlandstrasse und die Personenunterführung beim Bahnhof Dübendorf lange Planungs- und Projektierungszeiten haben, werden all diese sich bereits in Planung befindenden Projekte erst zwischen 2025 und 2035 realisiert. Entsprechend wird bei Inbetriebnahme dieser Projekte die Planung und der Bau der Erweiterung Glattalbahn weit fortgeschritten sein. Die Schlussfolgerung lautete demnach bereits Anfangs 2019 "Erst wenn klar ist, zu welchem Zeitpunkt die GTB projektiert und realisiert wird, können klare Aussagen über die Umsetzungszeitpunkte der anderen Projekte (13 Projekte mit Koordinationsbedarf werden im Bericht aufgeführt) gemacht werden. Eine koordinierte und ganzheitliche Planung ist daher unabdingbar, um die Projekte nachhaltig zu planen und umzusetzen bis und mit der Realisierung des Zielzustandes."

Agglomerationsprogramme und Vorstudie Glattalbahn Plus

In der Vorstudie zur Glattalbahn im Bereich Innovationspark wird auf das Agglomerationsprogramm 3. Generation verwiesen. Darin steht, dass die Weiterentwicklung der Tram- und Stadtbahnkorridore in- und ausserhalb der Stadt Zürich angestrebt wird. "Die Korridore für die Weiterentwicklung sind bestimmt (unter anderem Dübendorf – Flughafen – Dietlikon). Aufgrund der Notwendigkeit der Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr hängen Entwicklungsgeschwindigkeit und Prioritäten im Bereich Verkehr von der Siedlungsentwicklung ab, was insbesondere für die Stadtbahnkorridore im Glattal gilt. Die Priorität der Achse nach Dübendorf hängt von der Entwicklung des Innovationsparks ab." wird zitiert. In der Teilstrategie ÖV des Agglomerationsprogrammes 4. Generation sind die tangentialen zusätzlichen Stadtbahnverbindungen ein wichtiges Thema. Diese sind zentral, um die künftig noch stark wachsenden Entwicklungsgebiete im Raum Zürich-Nord und Glattal anzubinden und den künftigen Mehrverkehr auf dem öffentlichen Verkehr abzuwickeln. Die Entwicklung entlang der bestehenden Teile der Glattalbahn bestätigen, dass der ÖV-Anteil entlang dieser Achse höher ist als in anderen Gebieten der Gemeinden. Ein leistungsfähiges ÖV-Angebot hat weitreichende Folgen. So werden die Strassen zu Spitzenzeiten entlastet, der Besitz eines eigenen Autos geht zurück, der Fuss- und Veloverkehr für kurze Distanzen wird gefördert und das Klima wird etwas weniger



belastet. Dies sind wichtige Tendenzen, wenn man das grosse Wachstum im Glattal aufnehmen will.

Die geforderte rasche Realisierung der Glattalbahnen-Verlängerung, wie sie im regionalen Richtplan und dem kantonalen Koordinationsprojekt Verkehr Wangenstrasse seit 2019 festgehalten ist, bedingt einen Projektierungsstart und klaren Zeitplan. Auch die Verbesserung der ÖV-Anbindung von Volketswil via Innovationspark Teilgebiet B an den Bahnhof Dübendorf muss vorangetrieben werden. Denn nur so, können die Ämter des Kantons, die Gemeinden aber auch private Investoren, wo möglich, auf die Bauphase und den Inbetriebnahmezeitpunkt der Verlängerung der Glattalbahnen Rücksicht nehmen und damit dazu beitragen, dass sich die Verkehrszunahme auf dem ohnehin schon überlasteten Strassennetz einigermassen in Grenzen hält.

Da ab Planungs- und Projektierungsbeginn im besten Fall 8-10 Jahre vorbeigehen ist eine Inbetriebnahme der Glattalbahnen-Verlängerung vor 2030 unrealistisch. Die Siedlungsentwicklung wird sich aber auch in den nächsten 10 Jahren nicht verlangsamen und im Raum rund um die Stadt Zürich spürt man diesen Nutzungsdruck sehr stark. Die Entwicklungsgebiete und Schwerpunkte der Verdichtung im Wohn-, Arbeits- und Erholungsbereich werden entsprechend in absehbarer Zeit bebaut/entwickelt werden. Beispiele dafür sind die Aufzoning zur Zentrumszone entlang der Wangenstrasse in Dübendorf, die Rechtskraft des kantonalen Gestaltungsplan Innovationspark Dübendorf, das regionale Arbeitsplatzgebiet Zentrum Dietlikon Süd mit dem Eignungsgebiet für verkehr-intensive Einrichtungen, das regionale Gewerbegebiet längs der Neuen Winterthurerstrasse in Dietlikon mit Kapazitätsreserven, das Wohn- und Arbeitsplatzgebiet Juch und Zürcherstrasse in Volketswil mit Verdichtungs- und Ausbaureserven, das Mischgebiet mit Verdichtungs- und Entwicklungspotenzial rund um den Bahnhof Dietlikon Süd/Brüttisellen Brüttisellerstrasse sowie die geplanten Erweiterungen der Sportanlagen Dürrbach und Eglshölzli.

Fazit ist, dass die Verlängerung der Glattalbahnen nicht isoliert betrachtet werden kann. Zahlreiche kantonale und kommunale Projekte mit Zeithorizont um 2030-2035 sind stark davon betroffen, ob und wann die Glattalbahnen-Verlängerung realisiert wird. Es ist nicht verantwortbar, dass Projekte 2030 ohne Berücksichtigung der Verlängerung realisiert werden und dann einige Jahre später für viel Geld wieder verändert werden müssen. Aus diesem Grund haben die Gemeinden mit ihrem Schreiben vom 7. Dezember 2022 den Kanton gebeten, jetzt die Projektierung zu starten, damit alle Projekte mit der Verlängerung der Glattalbahnen weiterplanen können und damit spätere Anpassungskosten und Umplanungsressourcen gespart werden können. Bereits am 25. Januar 2023 hat die Stadt Dübendorf vom Kanton eine Antwort erhalten. Darin wird betont, "dass der Kanton Zürich sich weiterhin stark für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs einsetzt, da dieser das Rückgrat einer nachhaltigen Mobilität ist." Weiter steht: "Der Stellenwert der Stadtbahn für die angestrebte hochwertige ÖV-Erschliessung des Innovationsparks, ist allen Beteiligten bekannt. Der zeitliche Entwicklungspfad des Vorhabens ist allerdings noch schwer einzuschätzen, da die Umsetzungszeitpunkte der einzelnen Etappen des Innovationsparks zurzeit erst grob eingestuft werden können. Erste Abschätzungen zum erforderlichen ÖV-Angebot haben ergeben, dass die erwartete Nachfrage bis mindestens zum Horizont 2040 mit einem gezielten Busvorlauf problemlos bewältigt werden könnte. Dieser kann rasch und flexibel auf den erwarteten Nachfragezuwachs ausgerichtet werden. [...] Es wird aber vermerkt, dass die Entwicklung dieses Korridors abgestimmt auf die Umsetzung des nationalen Innovationsparks in Dübendorf erfolgen sollte. Der zweckmässige Projektierungsbeginn ist im Rahmen der Erarbeitung der kommenden ZW-Strategien noch zu klären, dies selbstverständlich mit Berücksichtigung der nun vorliegenden Grundsatzentscheide."



Entwicklungen im Jahr 2023

In der letzten, vom Zürcher Regierungsrat am 30. Juni 2021 beschlossenen Strategie des Zürcher Verkehrsverbundes ZVV, hiess es bezüglich der Verlängerung der Glattalbahn noch lediglich wie folgt:

"Die Entwicklung des Korridors Giessen – Flugplatzareal Dübendorf – Dietlikon erfolgt in Abstimmung mit der Umsetzung des nationalen Innovationsparks in Dübendorf. Für die Verlängerung der Glattalbahn von Kloten Industrie bis Bassersdorf sowie für die Tramtangente Nord von Zürich Affoltern via Oerlikon nach Schwamendingen werden weitere Abklärungen getroffen. Gegen Ende der Strategieperiode und somit rechtzeitig für die Anmeldung im Agglomerationsprogramm 6. Generation könnten die Projektierungskredite für diese Projekte beantragt werden." Die Verlängerung der Glattalbahn in Dübendorf war in der Abbildung "Zeitplan für nächste Tram- und Stadtbahnprojekte" denn auch noch gar nicht aufgeführt.

In der nun aktuellen, vom Zürcher Regierungsrat am 14. Juni 2023 beschlossenen Strategie des Zürcher Verkehrsverbundes ZVV, heisst es nun bezüglich der Verlängerung der Glattalbahn wie folgt:

"Für die Verlängerung der Glattalbahn von Kloten Industrie bis Bassersdorf sowie für die Tramtangente Nord von Zürich Affoltern via Oerlikon nach Stettbach werden die Abklärungen mit dem Ziel fortgeführt, entsprechende Projektierungskredite zu beantragen. Zeithorizont für die Erarbeitung der Vorprojekte ist 2027, damit sie rechtzeitig für das Agglomerationsprogramm der 6. Generation angemeldet werden können. Die Inbetriebnahme der Verlängerung der Glattalbahn bis Bassersdorf ist auf den STEP-Ausbau schritt 2035 abzustimmen. Die Entwicklung des Korridors Stettbach – Dietlikon erfolgt abgestimmt auf die Tramtangente Nord, den STEP-Ausbau schritt 2035 sowie den Terminhorizont des Innovationsparks Zürich. Im Strategiehorizont werden entsprechende Machbarkeitsabklärungen durchgeführt als Grundlage für einen Projektierungsbeginn. Vorabklärungen zur räumlichen Abstimmung der geplanten Linienführung mit neuen Gebietsplanungen sollen günstige Voraussetzungen für die spätere Projektierung schaffen. Als Grundsatz soll gelten, dass Trams und Stadtbahnen unabhängig der angeordneten Verkehrsregime mit einer hohen Reisegeschwindigkeit und Zuverlässigkeit verkehren können. Um diese Anforderung zu erfüllen, sind neue Streckenabschnitte überwiegend eige-trassiert mit unabhängigem Bahnkörper zu führen." Die Verlängerung der Glattalbahn in Dübendorf ist nun neu in der Abbildung "Zeitplan für nächste Tram- und Stadtbahnprojekte" aufgeführt mit "Studien/Abklärungen" in den Jahren 2023 - 2025.

Dies soll zum Ausdruck bringen, dass die eigentliche Projektierung zwar noch nicht angegangen werden soll, dass aber Mittel für Studien und weitere Abklärungen zur Verfügung gestellt werden können, insbesondere dann, wenn es darum geht, Synergien mit anderen Projekten rechtzeitig zu nutzen und keine Chancen für Synergien zu verpassen. In diesem Sinne konnte in den letzten zwei Jahren erreicht werden, dass das Verständnis auch beim Kanton für den Bedarf für erste planerische Vorarbeiten geschaffen werden konnte.

Dies zeigt sich auch darin, dass in den letzten Monaten die Zusammenarbeit mit dem Kanton und hierbei insbesondere mit dem Kantonalen Tiefbauamt TBA und dem Zürcher Verkehrsverbund ZVV deutlich intensiver geworden ist.



Haltung des Stadtrates

Die Verlängerung der Glattalbahn ist für die Stadt Dübendorf von grosser Wichtigkeit. Der Stadtrat nimmt daher positiv zur Kenntnis, dass auch der Gemeinderat dies gleich einschätzt. Der Stadtrat ist aber der Ansicht, dass er bereits unabhängig vom Postulat betreffend "Massnahmen für eine rasche Realisierung der Glattalbahnverlängerung" alle notwendigen und in seiner Kompetenzen möglichen Massnahmen getroffen hat, damit die Planung und Projektierung der Glattalbahnverlängerung vom Gebiet Giessen über den Bahnhof Dübendorf bis zum Innovationspark/Flugplatz Dübendorf in Koordination mit der Planung und Projektierung des Bushofs und der Umgestaltung des SBB-Bahnhofs Dübendorf raschestmöglich gestartet und realisiert werden kann.

Im Gegensatz zum Gemeinderat erachtet es der Stadtrat zudem nicht als zielführend, sich dafür einzusetzen, dass neben einer oberirdischen auch eine unterirdische Streckenführung beim Bahnhof Dübendorf bezüglich Realisierbarkeit, Dauer und Kosten analysiert wird. Auf den ersten Blick mag eine unterirdische Streckenführung durchaus gewisse Vorteile aufweisen. Vier zentrale Aspekte stehen dem jedoch grundsätzlich entgegen. Erstens bedeutet eine unterirdische Linienführung, dass je am Ende des Tunnels ein Portal entstehen wird. Im Zusammenhang mit der Abstimmungsvorlage um das "Rosengartenram" in der Stadt Zürich wurde diese öffentliche Diskussion eingehend geführt und es konnte dabei aufgezeigt werden, mit welchen gewaltigen Eingriffen in das Stadtbild solche Tunnelportale verbunden sind, was schlussendlich zur Ablehnung der Vorlage wesentlich beigetragen hat. Zweitens macht eine unterirdische Linienführung höchstens dann Sinn, wenn damit der Bahnhof Dübendorf unterirdisch bedient werden könnte, da nicht vorstellbar ist, wo in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs ein Portal zu stehen kommen könnte. Entsprechend wäre die Glattalbahnhaltstelle Bahnhof Dübendorf unterirdisch angeordnet, mit allen damit verbundenen Nachteilen bezüglich Rampenbauwerken, Liften für die Zugänge, erhöhte Kosten für Betrieb- und Unterhalt sowie Behindertengerechtigkeit etc.. Drittens sind die zu erwartenden Kosten und deren Konsequenzen zu bedenken: Tunnelbauwerke sind sowohl aufwändig als auch teuer in der Erstellung. Aufgrund dieser Tatsachen würde einerseits aufgrund der komplexeren Bauabläufe, aber vorab auch wegen der höheren Kosten das Projekt mit grosser Wahrscheinlichkeit in der Priorität des Kantons an Gewicht verlieren und zeitlich nach hinten verschoben werden. Zudem ist zu bedenken, dass aufgrund von §6 Abs. 1 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (PVG) erhebliche Investitions-, Betriebs- und Unterhaltskosten auf die Stadt Dübendorf zukommen könnten, denn es gilt: "Die Gemeinden sorgen für eine gute Erreichbarkeit der Bahnhöfe und Haltestellen für Fussgänger und für den Zubringerverkehr sowie für diejenigen Publikumsanlagen, welche über den Normalausbau hinausgehen". Viertens liegt die heutige und künftige Personenunterführung naturgemäss unter den SBB-Gleisen und die Glattalbahn verläuft dazu in Querrichtung, die künftige Glattalbahn muss also die Personenunterführung irgendwo queren. Eine Querung auf demselben Niveau ist kaum vorstellbar. Demzufolge müsste die Glattalbahn die Personenunterführung unterqueren, was aufgrund der tiefen Lage zu sehr langen und demzufolge unattraktiven und teuren Personenzugängen führen würde. Der Stadtrat ist daher der Ansicht, dass eine Prüfung einer solchen Variante aufgrund der bereits heute offensichtlichen Nachteile kaum Sinn ergibt und eine solche Variante in einer Evaluation ohnehin sehr früh ausscheiden würde. Er schlägt daher vor, darauf zu verzichten.

Des Weiteren erachtet es der Stadtrat als wichtig, dass er sich weiterhin bei den zuständigen Stellen des Kantons für eine möglichst rasche Projektierung und Realisierung einsetzt und möchte seine Ressourcen lieber darin investieren, als in die Erstellung von Berichten zuhänden des Gemeinderates. Er schlägt daher eine pragmatische und effiziente Berichterstattung vor,



indem diese jährliche Berichterstattung direkt in den Geschäftsbericht integrieren wird, um nur einen beschränkten zusätzlichen Verwaltungsaufwand zu generieren.

Zusammenfassung

Zusammenfassend stellt der Stadtrat fest, dass er – übereinstimmend mit dem Gemeinderat – der Verlängerung der Glattalbahnen eine hohe Bedeutung für die Stadt Dübendorf aber auch für die gesamte Region Glattal beimisst. Entgegen dem Wunsch des Gemeinderates möchte der Stadtrat aber einerseits auf die Untersuchung einer unterirdischen Linienführung verzichten und andererseits den Aufwand für die jährliche Berichterstattung durch die Integration in den Geschäftsbericht minimieren.

2. Dem Gemeinderat wird beantragt, gestützt auf Art. 38 Ziffer 3a der Geschäftsordnung des Gemeinderates das Postulat "Massnahmen für eine rasche Realisierung der Glattalbahnenverlängerung" als erledigt abzuschreiben.

Kommunikation

1. Dieser Beschluss ist öffentlich.
2. Die öffentliche Kommunikation erfolgt mit: Stadtratsbulletin
3. Kurzttext für Stadtratsbulletin: Das Postulat von Rafa Tajouri (FDP) und 18 Mitunterzeichnenden betreffend "Massnahmen für eine rasche Realisierung der Glattalbahnenverlängerung" wurde am 5. September 2023 an den Stadtrat überwiesen. Der Stadtrat beantwortet das Postulat mittels Berichterstattung und Antragstellung fristgerecht zuhanden des Gemeinderates.
4. Auskunftsperson bei Medienanfragen: Adrian Ineichen, Tiefbauvorstand

Mitteilung durch Protokollauszug

- Gemeinderat Rafa Tajouri (per E-Mail)
- Gemeinderatssekretariat – z. H. des Gemeinderates
- Stadtplanung (alle)
- Akten

Stadtrat Dübendorf

André Ingold
Stadtpräsident

Mathias Vogt
Stadtschreiber