

Info 6



Glattalbahn Bau der dritten Etappe 2008–2010

Wir halten Kontakt

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

Aktuelle Informationen zum Bau der Glattalbahn und zur Verkehrssituation im Mittleren Glattal finden sich stets auf der Website www.vbg.ch. Für weitere Auskünfte und Informationen stehen wir Ihnen gerne auch unter der Telefonnummer 044 809 56 20 zur Verfügung.

Impressum

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

VBG Verkehrsbetriebe Glattal AG
Sägereistrasse 24, Postfach, 8152 Glattbrugg
Telefon 044 809 56 20, glattalbahn@vbg.ch, www.vbg.ch



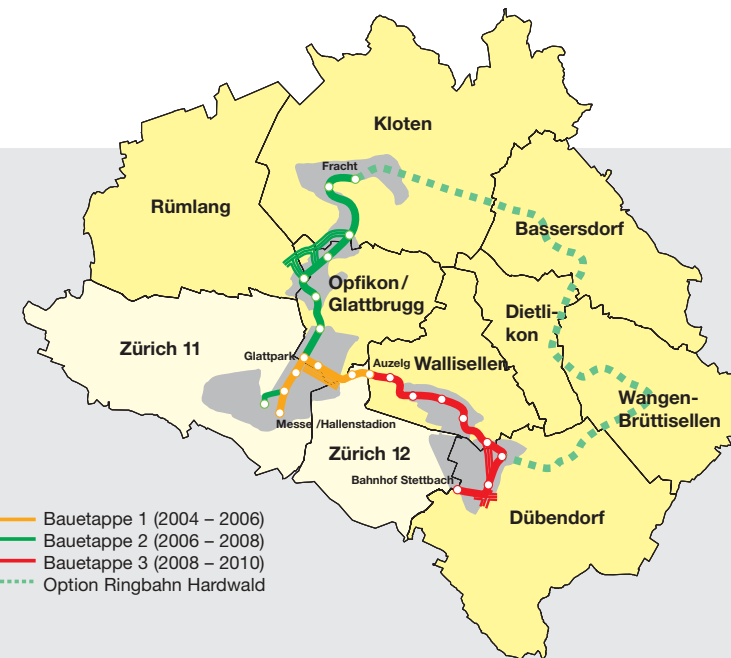
Bautechnische Herausforderungen

Bauarbeiten bis Ende 2010

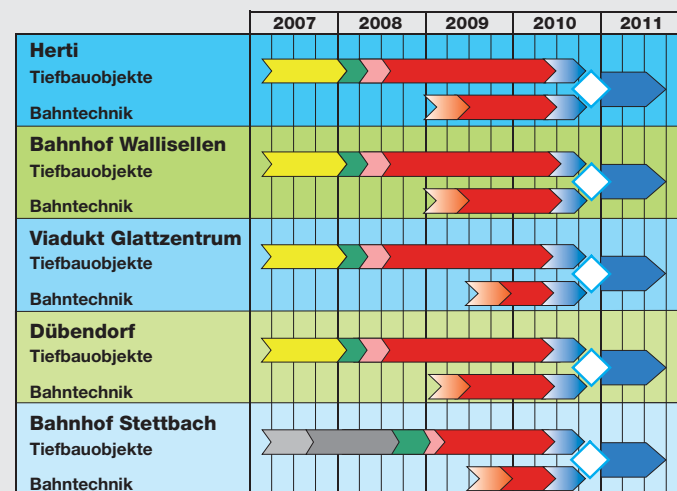
Seit Juli 2008 laufen die Bauarbeiten an der dritten Etappe der Glattalbahnen. Die Neubaustrecke schliesst bei der Wendeschleife Auzelg (Zürich) an die Ende 2006 eröffnete erste Etappe an und führt via Wallisellen und Dübendorf zum Bahnhof Stettbach. Die bis Ende 2010 dauernden Bauarbeiten vollenden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

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

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



— Bauetappe 1 (2004 – 2006)
— Bauetappe 2 (2006 – 2008)
— Bauetappe 3 (2008 – 2010)
- - - Option Ringbahn Hardwald



Bauprojekt
 Plangenehmigungsverfahren
 Aktualisierung und Optimierung
 Unternehmenssubmission
 Vorbereitungsarbeiten
 Materialbeschaffung
 Bau
 Inbetriebnahme
 Aufnahme Betrieb
 Betrieb

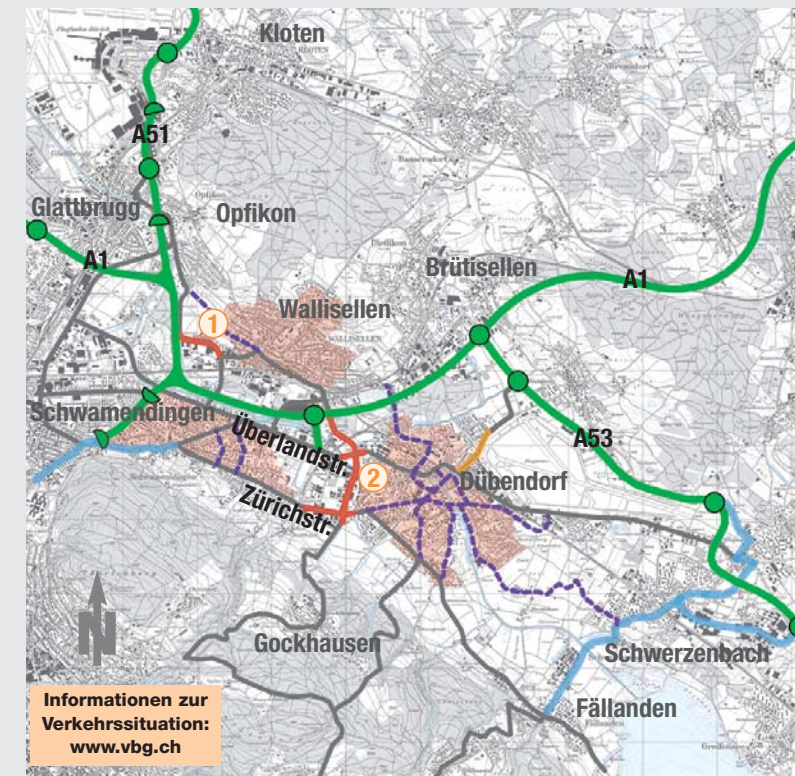
Übergeordnetes Verkehrsführungskonzept

Bauen unter Verkehr

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

- Ein Team von Verkehrsspezialisten überprüft die Verkehrssituation laufend auf Optimierungsmöglichkeiten. Die wichtigsten Ziele dabei sind
- die Erschliessung der Liegenschaften im Baustellenbereich jederzeit zu gewährleisten.
 - den fahrplanmässigen Betrieb des öffentlichen Busverkehrs aufrecht zu erhalten.
 - Wohnquartiere vor allfälligem Ausweichverkehr zu schützen.

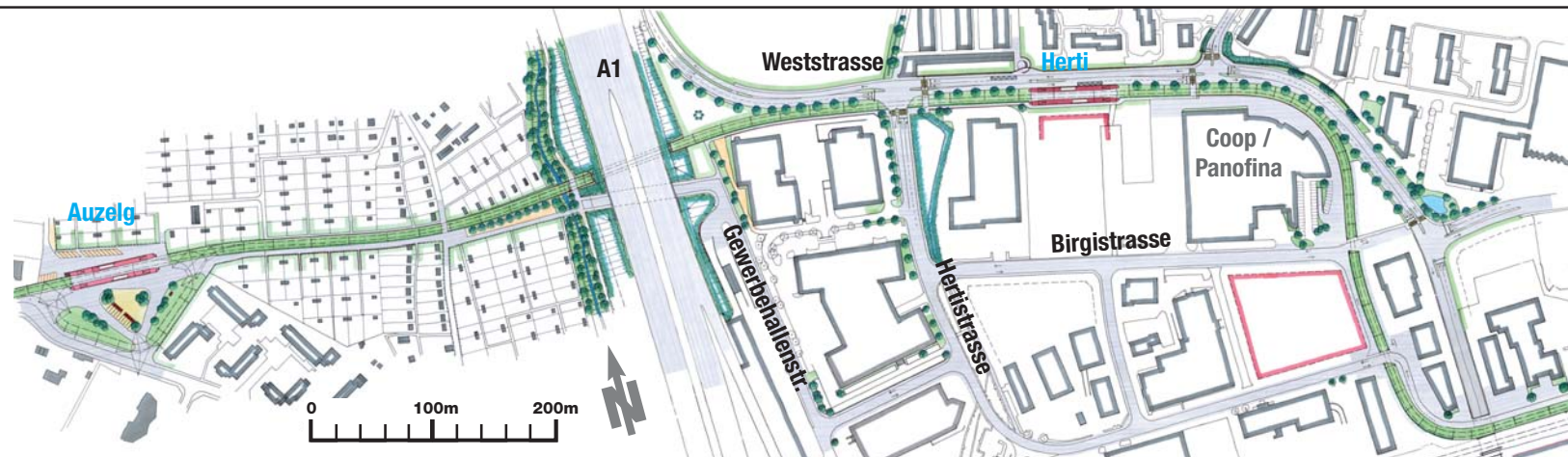
Für den Durchgangsverkehr rät die VBG, die Baustellenbereiche grossräumig zu umfahren und nach Möglichkeit das Autobahnnetz zu benutzen, dies in Absprache mit den zuständigen Stellen des Kantons Zürich und der Standortstädte und -gemeinden. Für Fahrten im Bereich der Glattalbahnen-Baustelle empfiehlt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



Informationen zur Verkehrssituation:
www.vbg.ch

- Bau Glattalbahnen mit Behinderungen Juli 2008 bis August 2010
- Autobahnzubringer für Durchgangsverkehr
- ① Weststrasse
- ② Ringstrasse
- Weitere Baustellen mit Behinderungen
- - - zu vermeidende Routen
- Autobahn
- Zufahrtsstrassen für Zubringerverkehr
- zu schützende Quartierzonen

Herti



Visualisierung der Haltestelle Herti mit Blick Richtung Wallisellen

Neue Erschliessung für das Hertiquartier

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

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

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

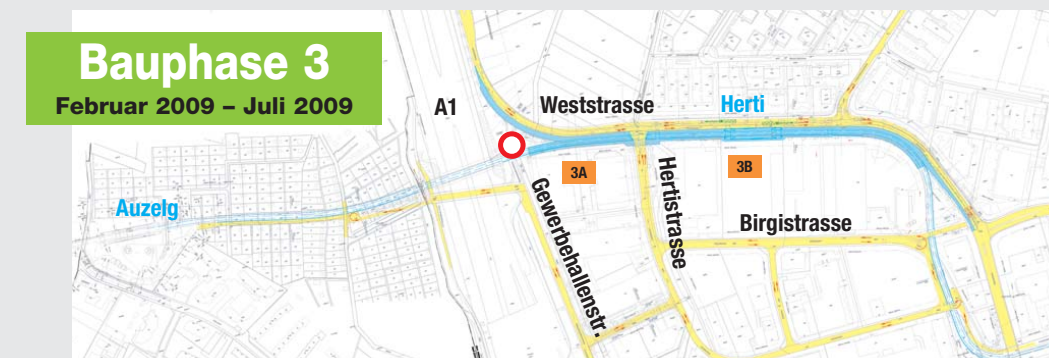
Die Gewerbebetriebe sind künftig über die neue Verbindung zwischen Herti- und Gewerbehallenstrasse erschlossen.



Die Bauarbeiten sind darauf abgestimmt, den Verkehrsfluss in der Weststrasse zu erhalten und die Liegenschaftenerschliessungen jederzeit zu gewährleisten. Als künftige Zufahrt zur Gewerbehallenstrasse entsteht eine Verbindung mit der Hertistrasse.



Die Hauptarbeiten der Phase konzentrieren sich auf die Verbreiterung des Strassenraums der Weststrasse. Gleichzeitig laufen die Trasseearbeiten durch das Familiengartenareal, die Erstellung der Brüelbachbrücke sowie die Unterquerung der Autobahn A1. Im Korridor Birgi-/Hertistrasse sind die Arbeiten am Glattalbahntrassee sowie die Umgestaltungen der Erschliessungsstrassen im Gange.



Schwerpunkt der Bauphase 3 bildet der Bau des Bahntrassees entlang der Weststrasse. Dazu gehören die Tiefbauarbeiten für die Haltestelle Herti sowie die Erstellung diverser Stützmauern.

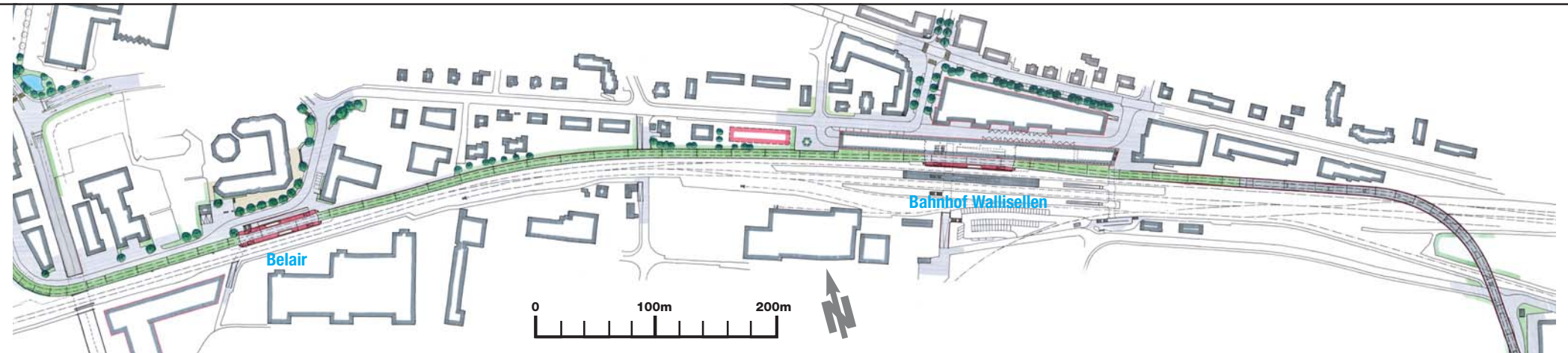
Legende

- | | | |
|---|---|--|
| <p>1A Werkleitungsumlegungen</p> <p>1B Werkleitungsumlegungen, Fahrspurverlegungen für den öffentlichen Bus- sowie den Privatverkehr</p> <p>1C Werkleitungsumlegungen, Fahrspurverbreiterungen, neue Gehwege</p> <p>1D Bau neue Gewerbehallenstrasse, inkl. Werkleitungsumlegungen</p> <p>1E Rückbau Tankstellenanlagen Panofina, Werkleitungsumlegungen und Strassenausbauten Zufahrt Gerber</p> <p>1F Rückbau Piatti, Werkleitungsumlegungen, Vorbereitung Baustelleninstallationsplatz</p> | <p>2A Stützmauer-, Werkleitungs- und Strassenbau</p> <p>2B Werkleitungs- und Strassenbau</p> <p>2C Tunnelaushub, Bau Tunnelportale, Stützmauern und Trassee</p> <p>2D Bau Brüelbachbrücke, Werkleitungs-, Strassen- und Trasseebau</p> <p>2E Werkleitungs-, Strassen- und Trasseebau, Erstellung Vorplätze, Durchfahrt Herti-/Birgistrasse zeitweise erschwert, Durchfahrt Hertistrasse zeitweise gesperrt</p> | <p>3A Werkleitungs- und Strassenbau, Bau von Stützmauern</p> <p>3B Werkleitungs- und Strassenbau</p> |
|---|---|--|

Legende

- Bauarbeiten
- Verkehrsführung
- Busspur

Bahnhof Wallisellen

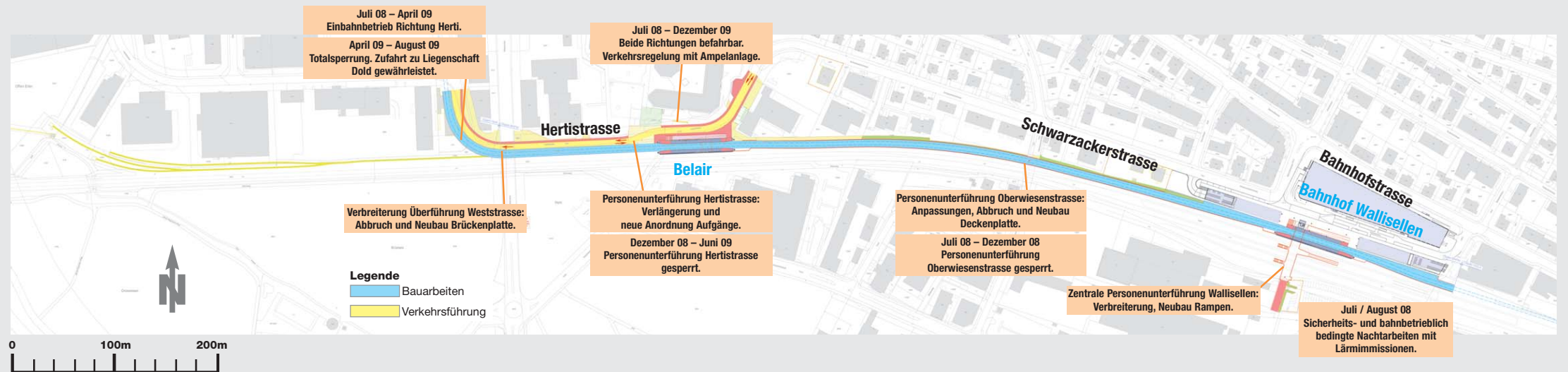


Trasse auf ehemaligem SBB-Gleis

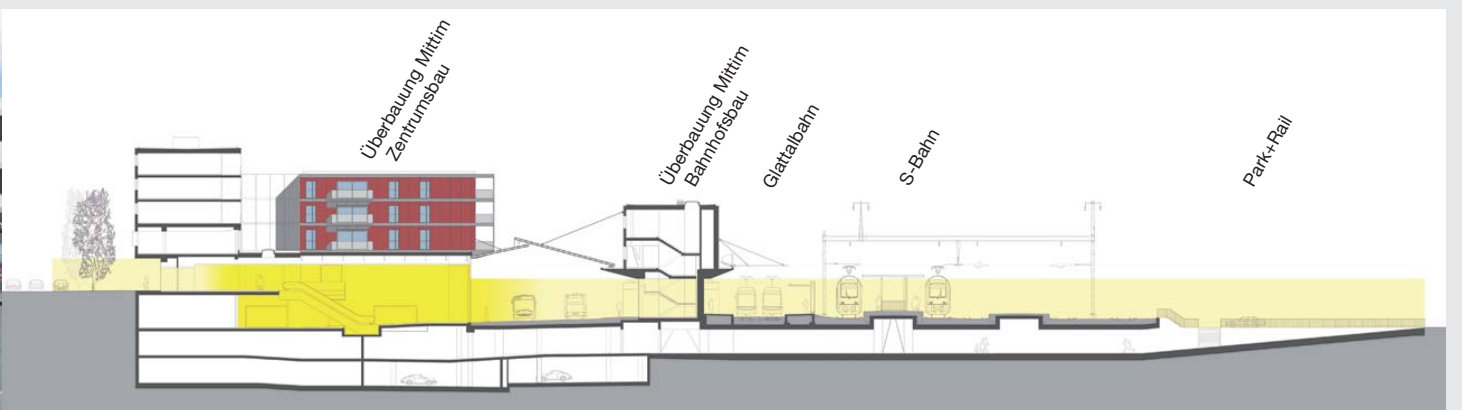
Zwischen der Überführung Weststrasse und dem Bahnhof Wallisellen verläuft die Glattalbahnhof entlang dem SBB-Gleis. Teilweise benutzt die Glattalbahnhof dabei das Trasse des bisherigen SBB-Industriegleises Birgi, welches zurückgebaut wird. Die neue Haltestelle Belair kommt zwischen die Hertistrasse und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

Glattalbahnhof: Partner im Mittim+Rail

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

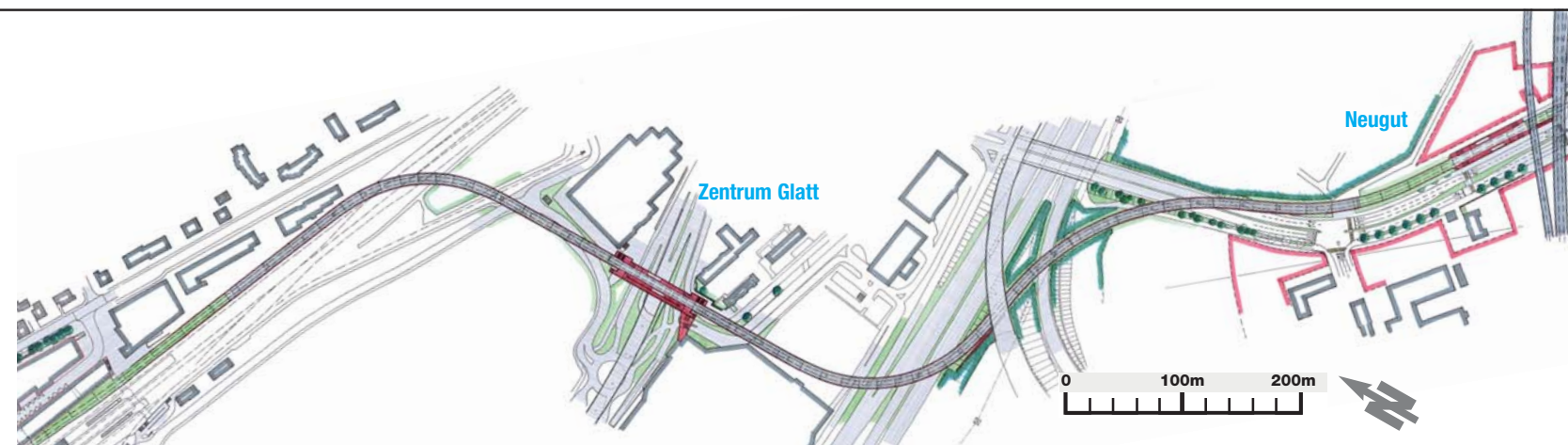


Visualisierung Überbauung Mittim mit Glattalbus und Glattalbahnhof



Querschnitt durch die zentrale Personenunterführung

Viadukt Glattzentrum



Haltestelle Zentrum Glatt in Hochlage

Vom Bahnhof Wallisellen bis zum Zwicky-Areal in Dübendorf verläuft die Glattalbahn auf einem rund 1300 Meter langen Viadukt. Die Rampe zum Viadukt steigt parallel zu den SBB-Gleisen an und überquert dann die SBB-Gleise Zürich-Winterthur / Zürich-Uster. Im Bereich des Glattzentrums entsteht eine Haltestelle in Hochlage mit direktem Zugang zum Einkaufsbereich. Aufgrund der absehbaren, grösseren Zahl von Fahrgästen und Passanten wird die Haltestellenplattform auf Seite des Glattzentrums verbreitert. In der Fortsetzung überquert das Viadukt die siebenspurige Autobahn in einem Bogen. Das südliche Ende des Viadukts liegt vor der Haltestelle Neugut beim gleichnamigen Viadukt der S-Bahn.

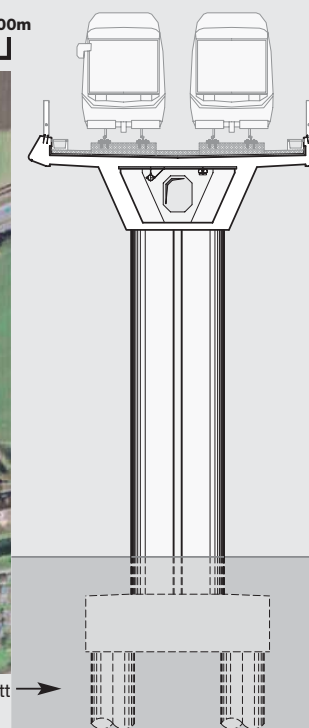
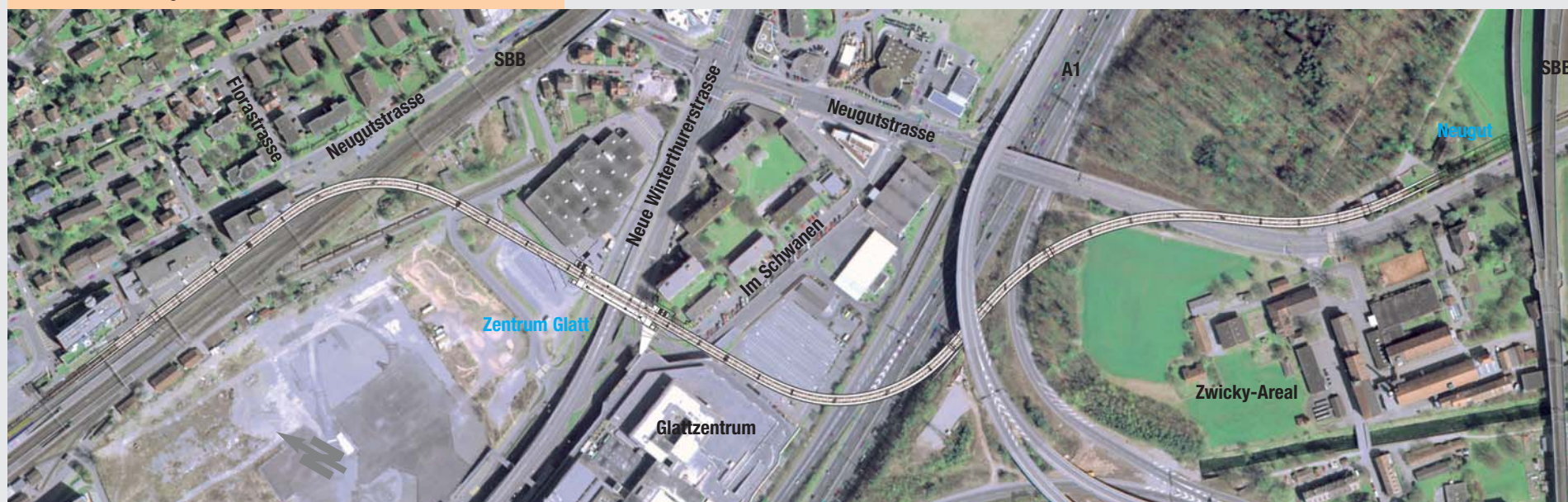
Die Bauarbeiten für den Rohbau des Viadukts dauern von Juli 2008 bis Herbst 2009.

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

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



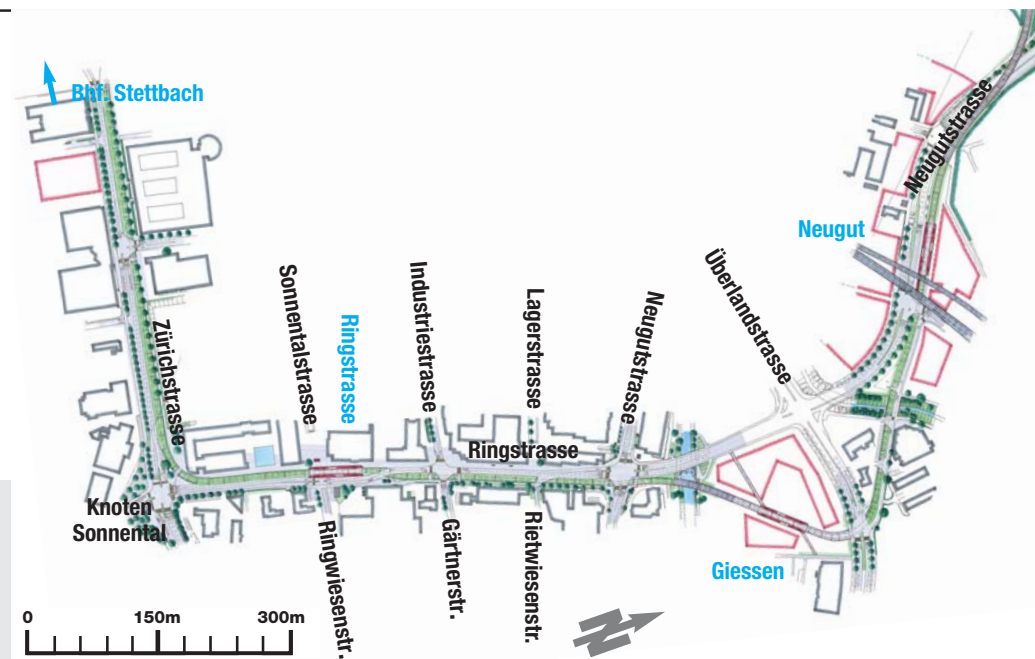
Visualisierung der Haltestelle Zentrum Glatt. Im Hintergrund die Parkdecks des Glattzentrums.



Dübendorf



Visualisierung der Haltestelle Ringstrasse mit Blick Richtung Wallisellen



Neuorganisation des Hochbordquartiers

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

Das Baugebiet Giessen und die Glatt werden mit einem Viadukt von ca. 250m Länge überbrückt. Im Rahmen der Bauarbeiten werden auch verschiedene angrenzende Kantonsstrassenabschnitte saniert.

- Legende**
- Bauarbeiten
 - Verkehrsführung
 - Abgeschlossene Arbeiten
 - Installationsplatz
 - Pressvortrieb
 - Buslinien: 759, 787 und 796

Bauphase 1

Mitte Juli 2008 – Mitte Dezember 2008

Vorgängig zum eigentlichen Strassenbau werden im nördlichen Teil der Ringstrasse die nötigen Werkleitungsbauten erstellt. Im Abschnitt Süd werden westlich der bestehenden Strasse die provisorischen Fahrbahnen für die Bauphase 2 gebaut. Zwischen Ringwiesenstrasse und Gärtnerstrasse entsteht eine neue Quartierstrasse, die der rückwärtigen Erschliessung der Grundstücke entlang der Ringstrasse dient. Der Verkehr verläuft auf der gesamten Länge auf der bestehenden Ringstrasse.

Bauphase 2

Mitte Dezember 2008 – Mitte Juni 2009

Im nördlichen Teil der Ringstrasse wird neben der bestehenden die neue Ringstrasse gebaut. Im Abschnitt Süd wird der Verkehr auf die provisorischen Fahrbahnen im Bereich des zukünftigen Bahntrassees verlegt. Ab November 2008 bis April 2009 wird die Gärtnerstrasse umgebaut. Anschliessend folgen Anpassungsarbeiten in der Ringwiesenstrasse, so dass die Zufahrt zu den Liegenschaften im rückwärtigen Bereich der Ringwiesen- und Gärtnerstrasse gewährleistet ist.

Bauphase 3

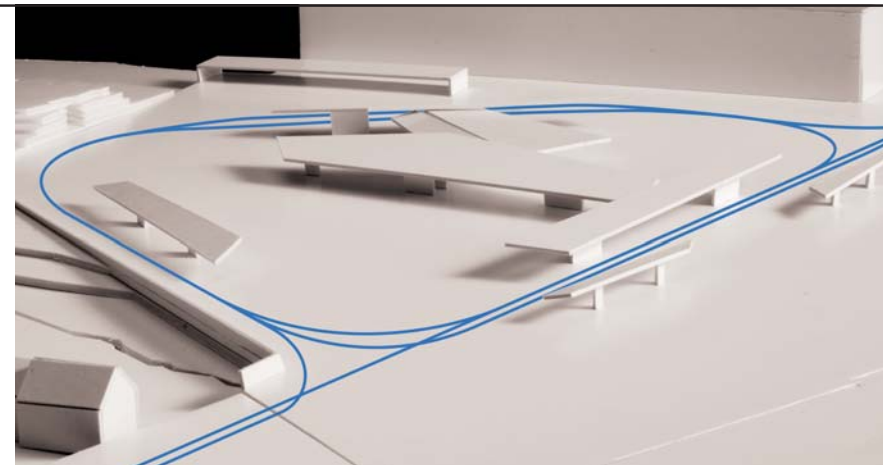
Mitte Juni 2009 – Mitte August 2009

Option:
Ab Dezember 2008 Verlegung der Buslinien 759, 787 und 796 von der Ringstrasse in die Hochbordstrasse

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

Dübendorf

Modell der ÖV-Plattform Stettbach.
Stand November 2007



Bahnhof Stettbach

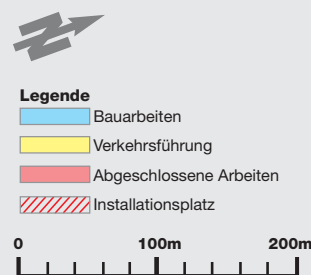
12

13

Bauphase 4 Mitte August 2009 – Ende Oktober 2009



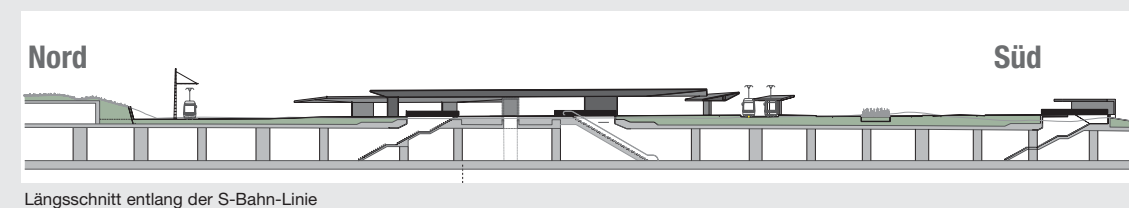
Bauphase 5 November 2009 – Dezember 2009



Neu gestaltete ÖV-Plattform Stettbach

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

Die Anlagen für den Strassenverkehr werden entlang der Hauptstrasse Zürich – Dübendorf angeordnet. Es entstehen neue Haltestellen für die Linienbusse, Taxistände sowie einige Kurzzeit- und Behindertenparkplätze für den Zubringer- und Abholverkehr. Für Fussgänger und Velofahrer ist die Plattform von allen Seiten sicher und bequem erreichbar. Die Bewilligungsverfahren für das revidierte Projekt erstrecken sich voraussichtlich noch bis Ende 2008. Der Baubeginn ist auf Frühjahr 2009 geplant.



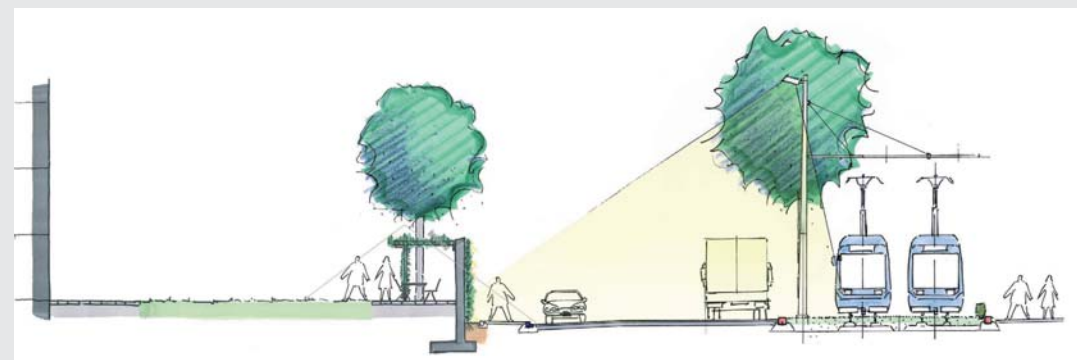
Städtebauliche Impulse

Nachhaltiger Beitrag zur Lebensqualität

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

Identitätsbildendes Leitelement

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

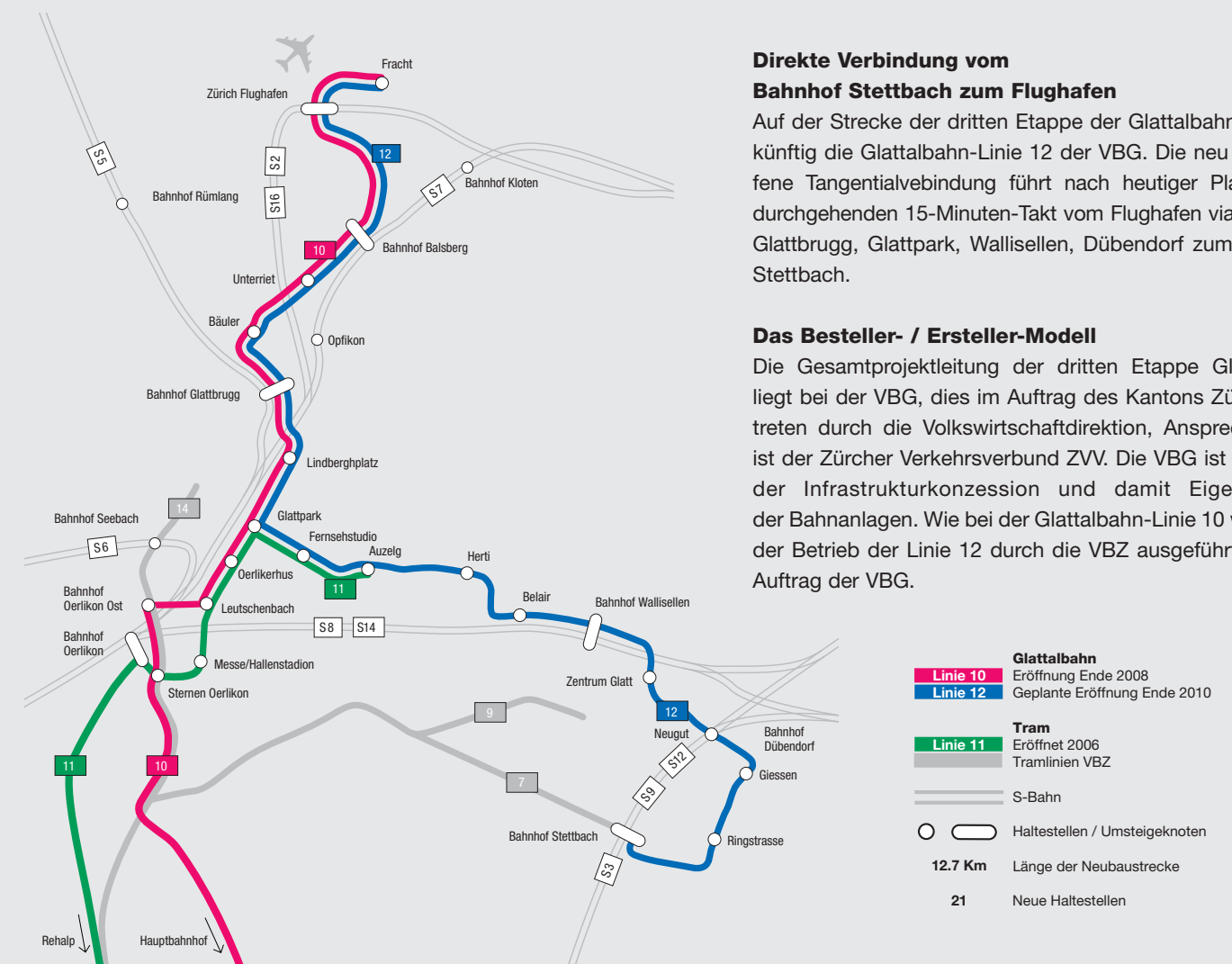


Querprofil durch die Weststrasse mit Blick Richtung Wallisellen

Umfassende Umweltvorgaben

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

Liniennetz



Direkte Verbindung vom Bahnhof Stettbach zum Flughafen

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

Das Besteller- / Ersteller-Modell

Die Gesamtprojektleitung der dritten Etappe Glattalbahn liegt bei der VBG, dies im Auftrag des Kantons Zürich, vertreten durch die Volkswirtschaftsdirektion, Ansprechpartner ist der Zürcher Verkehrsverbund ZVV. Die VBG ist Inhaberin der Infrastrukturkonzession und damit Eigentümerin der Bahnanlagen. Wie bei der Glattalbahn-Linie 10 wird auch der Betrieb der Linie 12 durch die VBZ ausgeführt, dies im Auftrag der VBG.

Übersicht

16

Bauarbeiten auf 5.2 Kilometer Länge

Die dritte Etappe ist 5.2 km lang und weist 8 neue Haltestellen auf. Zwischen Bahnhof Wallisellen und dem Zwicky-Areal verläuft die Glattalbahn auf einem rund 1'300 Meter langen Viadukt mit der Haltestelle Zentrum Glatt in Hochlage. An den Bahnhöfen Wallisellen und Stettbach entstehen parallel zum Bau der Glattalbahn attraktive Verkehrsdrehscheiben.

Die Bauarbeiten sind auf fünf Tiefbau-Objekte (Baulose) aufgeteilt. Hinzu kommt das Objekt Bahntechnik, das sich über den gesamten Streckenabschnitt erstreckt. Die Kosten des Bauwerks sind auf CHF 246 Mio. veranschlagt.

Die Bauarbeiten beginnen im Juli 2008 – in Stettbach im Frühjahr 2009 – und dauern bis Ende 2010.

