

Aussergerichtliche Einigung über Zugang zum Bahnhof Balsberg

Beschwerde gegen SBB-Projekt Der Ausbau der S7 auf eine Doppelspurlinie zwischen Kloten und Opfikon kann beginnen. Die beiden Städte haben Differenzen mit den SBB ausgeräumt.

Christian Wüthrich

Der längst überfällige Doppelspurausbau der Linie der S7 war nicht umstritten. Zwischen Kloten und Opfikon fehlen schliesslich nur 1600 Meter Gleis für einen effizienteren Bahnbetrieb. Umstritten war jedoch die Ausgestaltung der in diesem Abschnitt liegenden Station Balsberg.

Die Städte Opfikon und Kloten sowie auch die Flughafen Zürich AG hatten eine Beschwerde gegen die SBB-Pläne des neuen Bahnhofs Balsberg eingereicht. Damit gelangte man bis ans Bundesverwaltungsgericht, wo der Fall zuletzt hängig war.

Nun konnte der Streit offenbar beigelegt werden, nachdem sich alle Beteiligten aussergerichtlich geeinigt hatten. So steht es in einem Bericht des Opfiker Stadtrats, der darin auch gleich die nächsten Schritte beschreibt, die beschlossen wurden. Denn im neuen Jahr wird sich auch das dortige Stadtparlament mit dem erzielten Verhandlungsergebnis befassen müssen.

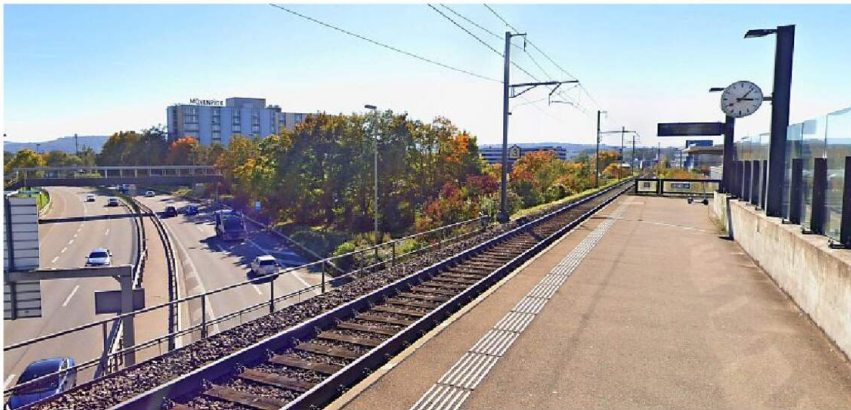
Insgesamt geht es um gegen 6 Millionen Franken an zusätzlichen Investitionen in den Bahnhof Balsberg, die alle Beteiligten – inklusive SBB und Flughafen – untereinander aufteilen wollen.

Ein Bahnstopp mit viel Erschliessungspotenzial

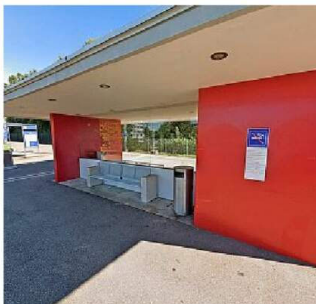
Konkret verlangten die beiden Städte wie auch der Flughafen Zürich AG weitere Zugänge zum immer wichtiger werdenden S-Bahn-Stopp zwischen Flughafenautobahn und Werft. Die Station befindet sich exakt auf der Stadtgrenze Kloten-Opfikon. Gleich angrenzend liegt ein städtebaulich wichtiges Entwicklungsgebiet, das unter anderem dem Immobilienkonzern Priora gehört.

Im Wesentlichen stritt man zuletzt um die Erschliessung der Station mittels neuer Unterfuh-rungen, Rampen, Treppen und auch Lifte. Ebenso war man sich anfangs nicht einig, wie lang das neue Perron entlang des zweiten Gleises in Richtung Opfikon werden soll.

Heute ist das einzige Gleis nur auf der westlichen Seite zum



Hier am Bahnhof Balsberg soll es künftig nicht nur ein zweites Gleis samt Perron (linke Seite) geben, sondern auch neue Zugänge von der Opfiker Seite her (hinten beim Hotel Mövenpick). Screenshot: Google Streetview



Der Bahnhof Balsberg scheint fast etwas aus der Zeit gefallen mit dem denkmalgeschützten Warthauschen. Screenshot: Google



Der Bahnhof Kloten-Balsberg mit dem kleinen Häuschen (vorne unten) wird bis 2026 doppelspurig und soll mit neuen Zugängen auch das Priora-Entwicklungsgebiet nenn der Autobahn (Parkplatz und Wiesen rechts oben) erschliessen. Screenshot: Google

Flughafen und zur Werft hin mit einer Ein- und Ausstiegskante versehen. Mit dem neuen zweiten Gleis wird es künftig beidseitig ein Perron geben.

Seit dem Bau der Glattalbahn vor über zehn Jahren gibt es am Balsberg überdies eine direkte Umsteigemoglichkeit von der S-Bahn aufs Tram. Dazu hat man das alte Perron über die Autobahnbrücke hin zur neuen Tramhaltestelle verlängert und von

der Flughafenstrasse her mit einem Liftturm verbunden.

Durch Verzicht mehrere Millionen eingespart

Diese gute Erschliessung der Tramhaltestelle mit dem Zugang zur S-Bahn-Station am Balsberg ist denn auch der Grund, weshalb man nun auf weitere Liftanlagen beim neuen Perron auf der gegenüberliegenden Opfiker Seite verzichtet. Dies allein hätte über

1,2 Millionen Franken gekostet, erfährt man aus der Aufstellung des Stadtrats von Opfikon. Ebenso weggelassen wird ein neuer Bahnzugang auf der Nordseite, was weitere rund 1,9 Millionen Franken einspart.

Sehr wohl durchsetzen konnte sich die Verhandlungsdelegation der Städte und des Flughafens Zürich aber bei der geforderten weiteren Perronverlangerung in Richtung Opfikon. Ebenso mit

der Forderung nach einem neuen Zugang hin zum Entwicklungsgebiet auf das Priora-Areal. Dazu wird eine neue Unterfuh-rung erstellt, deren Rohbaukosten von rund 2 Millionen Franken vollumfänglich die SBB übernehmen werden. Überall einigte man sich auf reine Treppen- und Rampenzugange.

Die Differenzen um den Bahnhofsausbau waren in der Öffentlichkeit bislang nicht gross pub-

lik geworden. Aus dem jüngsten Beschluss des Stadtrats von Opfikon lässt sich jedoch ersehen, dass es nicht nur um Bauleistungen und Infrastrukturen im Wert von mehreren Millionen Franken ging, sondern vor allem auch um den Grundsatzentscheid für eine möglichst optimale ÖV-Erschliessung des ganzen Gebiets.

Das Anliegen sei für Kloten, Opfikon und den Flughafen deshalb so wichtig, weil damit der sogenannte First District besser erschlossen und mit der Umgebung verbunden werden könne. Dazu wird betont, es handle sich um «das grösste Entwicklungsgebiet der 'Airport City'».

Eine bislang eher unwichtige Haltestelle

Die Station Balsberg fristet eher ein Schattendasein. Der Halt am Balsberg war erst nachträglich während der Bauzeit des Flughafens eingeführt worden. Er hat den Charakter eines Zwischenstopps auf offener Strecke irgendwo zwischen den bestehenden Bahnhöfen Kloten und Opfikon. Doch das dürfte sich mit der erwarteten Überbauung in der Umgebung stark verändern. Namentlich auf dem Priora-Entwicklungsgebiet, das dem aus der Swissair-Konkurrenz hervorgegangenen Immobilienkonzern gehört, schlummert riesiges Ausnutzungspotenzial direkt angrenzend zur künftigen Doppelspurlinie der S7, die dazu noch einen Viertelstundentakt erhalten soll.

Das vermeintliche Geld für die Sicherstellung der Projektierungskosten hat Opfikon bereits gesprochen. Als Nächstes wird das Stadtparlament über den notwendigen Kredit entscheiden müssen. Das werde voraussichtlich bis Mitte 2025 geschehen, heisst es weiter. Der Anteil für Kloten beläuft sich auf rund 900'000 Franken. Zudem ist vereinbart, dass die Flughafen Zürich AG rund 1,1 Millionen beisteuern wird und die SBB an der Kompromisslösung die besagten rund 2 Millionen übernehmen werden. Insgesamt kostet die SBB der gesamte Doppelspurausbau am Balsberg unter dem Strich rund 81 Millionen Franken.

Edelweiss streicht Flüge nach Havanna ab März

Flughafen Zürich Die Verhältnisse am Flughafen Havanna und die nachlassende Nachfrage haben zum Entscheid geführt.

Edelweiss fliegt bald nicht mehr nach Havanna. Das hat die Airline soeben mitgeteilt. Die Begründung: Langfristige, stabile und zuverlässige Langstreckenoperation seien am Flughafen in Havanna schwierig zu gewahleisten. Ab März ist darum Schluss mit der Destination auf Kuba.

Das ist relativ kurzfristig, und entsprechend gibt es auch Gäste, die von der Streichung der Flüge betroffen sind. Diese würden kontaktiert, um Alternativen oder eine Rückerstattung zu erhalten, teilt Edelweiss mit. Der letzte

Flug findet am 27. Februar statt. «Nach eingehender Prüfung hat sich Edelweiss entschieden, die Flüge nach Havanna ab März 2025 einzustellen», schreibt Edelweiss. Wobei die Entscheidung nicht nur auf den schwierigen Verhältnissen am Flughafen José Marti in Havanna basiere, sondern auch auf der rückläufigen Nachfrage. Eine Überprüfung vor Ort durch Edelweiss habe gezeigt, dass eine langfristige stabile und zuverlässige Langstreckenoperation schwierig zu gewahleisten sei. Edelweiss fliegt die Strecke ge-



Ein Airbus A340 der Edelweiss. Mit diesem Flugzeugtyp ging es bisher einmal wöchentlich nach Havanna. Foto: PD

wöhnlich mit ihrem grössten Flugzeug, dem Airbus A340. Er bietet Plätze für 300 – oder je nach Flugzeug sogar 314 – Fluggaste.

Nur Edelweiss bietet Direktflug ab Zürich an

Bis zur Einstellung der Flüge fliegt Edelweiss noch regulär jeweils donnerstags nonstop von Kloten nach Havanna und wieder zurück nach Zürich. «Edelweiss bedauert die Unannehmlichkeiten und bedankt sich für das Verständnis», heisst es am Ende der Mitteilung.

Edelweiss fliegt die kubanische Hauptstadt einmal wöchentlich an. Es ist die einzige direkte Verbindung vom Flughafen Zürich zum José Marti International Airport. Die Flugzeit wird mit 11 Stunden 20 Minuten angegeben. Alternativen sind Flüge mit AirEuropa oder Iberia, beide mit Zwischenstopp in Madrid, Jener von Iberia mit einem weiteren Halt in Panama. Bei Air Europa beträgt die Reisezeit 14 Stunden 45 Minuten, bei Iberia 15 Stunden 10 Minuten.

Martin Liebrich