

Die Glattalstadt und ihre Glattalbahn

Autor(en): **Steiger, Martin / Meier, Urs**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale**

Band (Jahr): - **(1994)**

Heft 2

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-957059>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

STADTENTWICKLUNGS-PLANUNG IST EIN MOSAIK VON UNZÄHLIGEN STEINEN, GLÄNZENDEN UND MATTEN, FARBIGEN UND GRAUEN. ANHAND DES GROSSEN VORHABENS "MITTELVERTEILER" SOLL EINBLICK GEWÄHRT WERDEN IN EINEN KLEINEN AUSSCHNITT DER STADTENTWICKLUNG EINER WACHSTUMSREGION¹. ERKENNTNISSE GEWINNEN UND AUFBEREITEN IST DAS EINE – SICH BIETENDE CHANCEN ZU PACKEN UND MIT PRAXISBEZOGENEN TEILARBEITEN EIN GANZES ENTSTEHEN ZU LASSEN IST DAS ANDERE.

Die Glattalstadt und ihre Glattalbahn

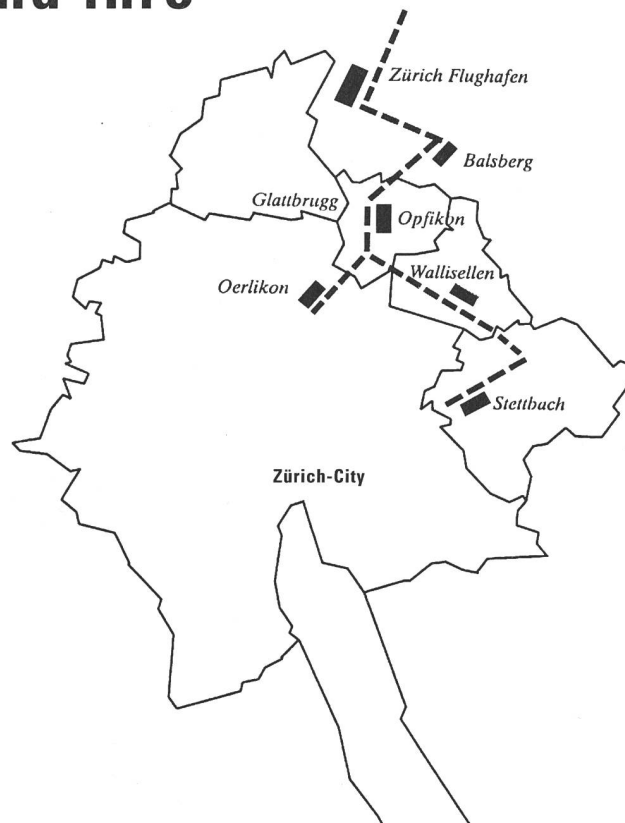
► Martin Steiger / Urs Meier

Die "Stadt im Glattal" ist bezüglich Wohn- und Arbeitsplatzzahlen mit Städten wie Basel oder Genf vergleichbar. Wir kennen das Glattal hauptsächlich als vitales und schnell wachsendes Arbeitsgebiet zwischen dem Flughafen und der City. Die Einheimischen wissen auch die Wohn-, Versorgungs- und Freizeitangebote zu schätzen. Der stetig zunehmende Verkehr² und das vorderhand fehlende "Stadtgefühl" in etlichen Entwicklungsschwerpunkten erfordert vereinte Anstrengungen zur Nachbesserung der Siedlung und zur Sicherung der Erschliessungsqualität. Die angestrebte Glattalbahn ist dabei von besonderer Bedeutung:

- Als tangenciales "ÖV-Rückgrat" kann sie die grossen Investitionen der radialen S-Bahn optimal ergänzen. Sie vernetzt die Dörfenstadt, schafft Identität und reduziert die künftigen Umwelt- und Gesamterschliessungskosten.
- Zusammen mit den gebietsweisen Rahmenplanungen werden die besten Standorte durch einen Abbau der Hemmnisse gefördert. Damit soll die bauliche Entwicklung auf gut mit öffentlichem Verkehr erschliessbare Gebiete gelenkt werden.

Von der Idee zum Richtplaneintrag

Der Gedanke der Glattalbahn entstand aus mehreren Gebietsplanungen. Die Planungen Oberhausenriet, Oerlikon 2011 und Stettbach haben gezeigt, dass die Erschliessung nur gesichert werden kann, wenn mit leistungsfähigen Feinverteilern ein akzeptabler Modal-Split erreicht werden kann. Weil die lokalen Perimeter für "Horizontal-Lifte" (vgl. Abb. 2) nahe beieinander liegen, war es naheliegend zu prüfen, ob sie auch miteinander verknüpft werden könnten.³



Bald wuchs diese noch zaghafte Idee zu einem Konzept für eine veritable ÖV-Achse. Die Berichte "Glattal wohin?"⁴ der Gemeinden Dübendorf, Kloten, Opfikon und Wallisellen sowie des Zürcher Verkehrsverbundes verteten im März 1990 (Lösungsansätze) und im Juni 1992 (Massnahmen) u.a. folgende Auffassungen:

- Trotz einer ungewissen Zukunft kann ein Trend zur Vergrösserung von Zürich – und damit auch des Glattals mit dem wichtigen Wachstumsfaktor Flughafen – nicht ausgeschlossen werden. Eine restriktive Politik in Zentren und an anderen gut erschlossenen Lagen würde das Wachstum unerwünscht nach aussen verdrängen.
- Die Region mit 120'000 Einwohnern, 81'000 Arbeitsplätzen und Kapazitätsreserven für mehr als 70'000 weitere Arbeitsplätze in rechtskräftigen Industriezonen muss das bisher gute Verkehrsnetz

Abb. 1
Trasseintrag "Mittelverteiler" (aus: Kantonaler Richtplan; Antrag der Raumplanungskommission vom 10. Dezember 1993)

► Martin Steiger / Urs Meier; Architekten ETH/SIA und Planer BSP, Planpartner AG, Zürich

¹ "Einwohner- und Arbeitsplatzperspektive Glattal; RZU; März 1993": Für die 13 ZPG-Gemeinden (ohne Zürich 11 und 12) ist auf das Jahr 2030 ein gemässiges Wachstum auf ca 120-140'000 Einwohner/-innen (+6 bzw. 18%) und ca 95-110'000 Arbeitsplätze (+30 bzw. 50%) denkbar. Das theoretische Fassungsvermögen der rechtsgültigen und groberschlossenen Bauzonen liegt mit einer Einwohnerkapazität von ca 170'000 und einer Arbeitsplatzkapazität von ca 160'000 wesentlich über der zu erwartenden Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung.

² Das mutmassliche Wachstum bringt einen grossen zusätzlichen Pendlerstrom ins Glattal, welcher der Leistung von 2 - 3 Autobahnen entspricht und der mehrheitlich auf den öffentlichen Verkehr verlagert werden muss, wenn das Strassennetz funktionsstüchtig bleiben soll.

³ "Skizze für eine Glattalbahn 1987/88"; Planpartner AG und Emch+Berger Zürich AG

Abb. 2
"Horizontal-Lift": Überlagerung Oberhauserriet mit Sears Tower (aus: Überprüfung Gesamtplanung Oberhauserriet, Opfikon; Juni 1988)

ergänzen (zunehmend verstopftes Strassennetz, radiales Bahnnetz). Als Lösungsansatz wird u.a. vorgeschlagen, einen Korridor zu sichern für eine regionale Tangentiallinie mit einem unkonventionellen Verkehrsmittel zur Verbindung aller S-Bahn-Linien untereinander und mit dem IC-Flughafen.

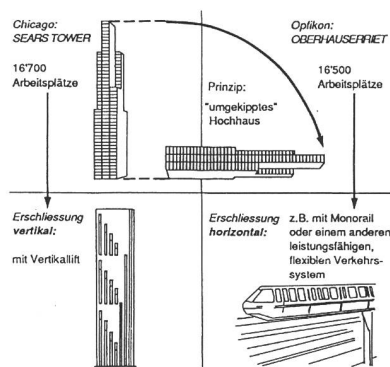
Obgenannte Zwischenergebnisse waren Anlass für den Zürcher Verkehrsverbund ZVV, den Bedarf nach einer solchen Glattalbahn näher abzuklären. Eine 1992 erarbeitete Grundlagenarbeit⁵ empfiehlt die Sicherung der Trassen für eine Stadtbahn von Oerlikon und Stettbach zum Flughafen (sogenannte Variante Y). Dieses Ergebnis ist im Rahmen der nachstehend zusammengefassten Studie "Öffentlicher Verkehr im Mittleren Glattal"⁶ konkretisiert worden und anschliessend in den kantonalen Richtplanentwurf vom Dezember 1993 eingeflossen.

Die Glattalbahn als Rückgrat der Glattalstadt
Auftragsziel war die Bereitstellung der Grundlagen für die Festlegung eines Trassees für den sogenannten Mittelverteiler.

Die Trasseeführung (vgl. Abb. 1) lässt die Wahl des technischen Verkehrssystems für das in Frage kommende Spektrum von "Leichteisenbahnen" (u.a. Tram/Stadtbahn, Einschienenbahn, Hochbahn) offen. Ein Bussystem kann die notwendige Leistungsfähigkeit nicht erreichen und ist als Mittelverteiler auszuschliessen. Auf 50% der Streckenlänge ist die Hoch- oder Tieflage zwingend gegeben. Auf den übrigen Abschnitten kann das Niveau und damit der Entscheid Eigen- oder Mischtrassee offen gehalten werden. Unter Einbezug der Investitionen für Bahnoberbau, Bahntechnik und Rollmaterial ergeben sich Gesamterstellungskosten (ohne Landerwerbskosten) von rund 750 Mio. Franken.

Die vorgeschlagenen Trasse- und Stationsvarianten haben ausserordentlich ergiebige Einzugsbereiche (vgl. Abb. 3):

- Auf der Gesamtlänge von rund 13 Kilometern können innerhalb der 300m-Einzugsbereiche der 21 Stationen rund 90'000 Einheiten erschlossen



werden, wovon über 50'000 bereits bestehen (u.a. 43'000 Arbeitsplätze, 8'000 Wohnplätze, 1'700 Hotelbetten). Allein schon dieser Bestand begründet den Bedarf und eine hohe Realisierungspriorität.

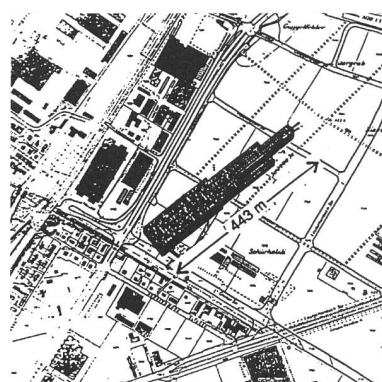
- Das zusätzliche Potential beträgt bei einem Ausbaugrad von lediglich 50% der noch zu überbauenden Areale rund 40'000 Einheiten⁷. Im Sinne einer Konzentration auf die wesentlichen Standorte könnten damit grosse Teile eines denkbaren Wachstums der Region im Einzugsbereich der Glattalbahn realisiert werden.

Weiteres Vorgehen

Das Trasse wird voraussichtlich 1994/95 im Rahmen der laufenden Revision des kantonalen Richtplanes durch den Kantonsrat festgelegt. Anschliessend gilt es mittels Baulinien das Land zu sichern. Vordringlich ist der Entscheid "Hochlage" oder "Mischvariante", um unnötige Einschränkungen durch weite Optionen zu vermeiden. Gleichzeitig wird zu prüfen sein, ob bereits kurzfristig Teile oder gar das Gesamtnetz realisiert werden können.

Die allorts erheblichen Flächenangebote werden nicht nur zu höheren Anforderungen an die Gebäude- und Umfeldqualität führen, sondern auch viele Entwicklungserwartungen unerfüllt lassen. Ein hoher Ausbaugrad wird in absehbarer Zukunft auch in den Stationsumfeldern der Glattalbahn keine Selbstverständlichkeit sein, weshalb es besonders wichtig ist, erste Bauteppen als stimmige Bruchstücke zu konzipieren und wo immer möglich Streckenabschnitte mit einem Busvorlaufbetrieb in Gang zu setzen. Es ist nicht auszuschliessen, dass noch dieses Jahr im Zusammenhang mit dem Bezug eines grossen Dienstleistungszentrums ein erster Busvorlauf auf einer grösseren Teilstrecke in Betrieb genommen werden kann.

Wäre die Glattalbahn bereits gebaut, so würden wir sie wohl als Selbstverständlichkeit benutzen und könnten uns kaum vorstellen, dass es in diesem dichten Stadtgefüge keine attraktive ÖV-Querverbindung gäbe. ■





⁴ "ZUG: Glattal wohin? - Probleme und Lösungsvorschläge; März 1990" und "ZUG: Glattal wohin? - Massnahmen; 21. Juni 1991"; Sachbearbeitung durch SNZ Ingenieurbüro AG und Planpartner AG

⁵ "Neue Trassen des öffentlichen Verkehrs im Mittleren Glattal"; SNZ Ingenieurbüro AG; 25. Aug. 1992

⁶ Öffentlicher Verkehr im Mittleren Glattal: "ERLÄUTERNDER BERICHT" zum Trasseeintrag Flughafen-Oerlikon-Stettbach im kantonalen Richtplan, Entwurf vom Dezember 1993:

-Zürcher Verkehrsverbund ZVV

-Prof. H. Brändli, IVT, ETH Zürich

-Ernst Basler und Partner AG, in Zusammenarbeit mit der planungsbeauftragten Arbeitsgemeinschaft:

-SNZ Ingenieurbüro AG

-Emch+Berger Zürich AG






-Planpartner AG

⁷ Das Potential wurde mittels konkreter Vergleichsprojekte/Gebietsplanungen erhoben.

Abb. 3

Einzugsgebiete und Entwicklungspotentiale, Ausschnitt Oerlikon bis Glattbrugg (aus: Öffentlicher Verkehr im Mittleren Glattal: Beilage zum technischen Bericht, November 1993)

Legende

-  Plangrundlage / Bestand
-  Entwicklungspotentiale im 200m-Einzugsbereich
-  Entwicklungspotentiale im 300m-Einzugsbereich
-  Station Mittelverteiler (Lage schematisch)
-  Trasse Mittelverteiler (Lage schematisch)
-  Einzugsbereiche der Stationen 200m / 300 m / 400 m