

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **19 (2006)**

Heft [13]: **Die Bahn erobert die Glattstadt**

PDF erstellt am: **05.08.2024**

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.

Impressum
Redaktion: Werner Huber
Design: Antje Reineck
Produktion: Sue Lüthi
Korrektur: Lorena Nipkow
Verlag: Sybille Wild
Designkonzept: Susanne Kreuzer
Litho: Team media GmbH, Obfelden
Druck: Südostschweiz Print, Chur
Umschlagfoto und Fotos: Marcel Meury

© Hochparterre, Ausstellungsstrasse 25, 8005 Zürich
Herausgegeben vom Verlag Hochparterre in Zusammenarbeit mit den Verkehrsbetrieben Glattal

Zu beziehen bei Verkehrsbetriebe Glattal, VGB, Sägereistrasse 24, 8152 Glattbrugg oder
verlag@hochparterre.ch

Inhalt

- 6 Politik: Am Anfang waren die Präsidenten
- 10 Interview: Glattstadt als Pionierin
- 14 Planungsprozess: Den Weg durch die Stadt bahnen
- 20 Städtebau: Bahn schafft Stadtraum
- 22 Organisation: Gut geführt ist halb gebaut
- 24 Übersichtsplan: Die Bahn auf einen Blick
- 28 Gestaltung: Gestaltung auf der ganzen Linie
- 32 Technik: Schienen, Matten, Masten
- 34 Bauprozess: Der Bauablauf im Zeitraffer
- 38 Entwicklung: Bauten für neun Milliarden
- 42 Andernorts: Ein Blick über die Grenzen
- 46 Beteiligte und Sponsoren

Eine Bahn geht neue Wege

Der 10. Dezember 2006 markiert einen Meilenstein in der Geschichte des Mittleren Glattals. Von diesem Tag an hat das Tal seine Bahn: die Glattalbahn. Zwar verkehrt auf den Gleisen der ersten Etappe – vom Hallenstadion bis nach Auzelg – der Elfer der VBZ (Verkehrsbetriebe Zürich), doch die zweite Etappe ist schon im Bau und die dritte am Horizont. 2006, 2008, 2010 – das ist der VBG-Takt (Verkehrsbetriebe Glattal) der Bahneröffnungen. An 12,7 Kilometern Meterspurgleisen werden dereinst 20 Haltestellen liegen; ohne umzusteigen wird man vom Zürcher Hauptbahnhof via Milchbuck und Oerlikon zum Flughafen fahren können – und von dort zurück via Wallisellen nach Dübendorf und Schwamendingen. Kurz: Die Bahn bindet die Zentren und die Quartiere der Region zur Netzstadt Glattal zusammen. Was aussieht wie ein Tram, funktioniert als Mittelverteiler: Die Glattalbahn ist flexibler als die Bundesbahn und schneller als Tram und Bus.

Auf ihrem Trasse überfährt die Glattalbahn die Grenzen von sechs Gemeinden und vier Bezirken. Sie bewegt sich in einem Raum, der schon zuvor dicht bebaut und intensiv genutzt worden ist und in dem unterschiedliche Interessen aufeinanderprallen. Die Voraussetzungen für ein Scheitern des Projektes Glattalbahn hätten idealer kaum sein können. Doch die Bahn steht auf den Schienen, weil vor über fünfzehn Jahren der «Präsidentenverein» die richtigen Gedanken zur richtigen Zeit entwickelte und sich die Beteiligten nicht mit unlösbaren Strukturproblemen beschäftigten, sondern Nägel mit Köpfen machten.

Dieses Heft erzählt, was es alles brauchte, um aus den ersten Ideen von 1990 die Glattalbahn von 2006 zu machen. Nach dem Happy End im politischen Märchen des «Präsidentenvereins» war die Knochenarbeit zu leisten: das richtige Verkehrsmittel definieren, seinem Trasse einen Weg bahnen, technische Knackpunkte lösen und alles ordentlich gestalten. Denn die Glattalbahn ist nicht nur ein Verkehrsmittel, sie ist auch ein «roter Faden», dessen sorgfältig gestaltete Haltestellen, aber auch die Strecken dazwischen, dieser in weiten Teilen chaotischen Agglomeration ein Gesicht verleihen – und damit natürlich zum Umsteigen auf die Bahn animieren soll. Denn die Planer sind sich einig: Der Verkehr wird zunehmen, und nur der öffentliche Verkehr kann diese Zunahme schlucken.

Als Wirtschafts- und Wohnort ist das Mittlere Glattal seit je attraktiv. Bauten und Projekte im Umfang von neun Milliarden Franken sind im Einzugsgebiet der Bahn realisiert und geplant. Das zeigt, dass die Bahn den Standort in ein noch besseres Licht rücken wird. In der Schweiz spielt die Bahn vor allem wegen ihrer Gestaltung eine Pionierrolle. Ein Blick über die Grenzen zeigt, dass in Frankreich, aber auch andernorts die Strassenbahn eine Renaissance erlebt und dabei die Chance genutzt wird, die Stadträume aufzuwerten. Dieses Heft ist ein Rückblick, eine Momentaufnahme und ein Blick nach vorn. Es wird noch lange seine Gültigkeit behalten – mindestens bis zur Eröffnung der dritten Bauetappe Ende 2010. Werner Huber

→ Seite 4-5 **Noch ein ungewohnter Anblick, bald aber Alltag: Der Blick aus dem Führerstand auf das Trasse der Glattalbahn.**