Der "Fil rouge" durch die Netzstadt Glattal = Le "Fil rouge" de la conurbation du Glattal = La Rete urbana della Glattal

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Tec21**

Band (Jahr): **137 (2011)**

Heft Dossier (10/11): **Umsicht = Regards = Sguardi 2011**

PDF erstellt am: **02.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-144671

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

DER «FIL ROUGE» DURCH DIE NETZSTADT GLATTAL

Die Glattalbahn wurde an der Basis initiiert: Zu Beginn der 1990er-Jahre regten die vier Stadt- und Gemeindepräsidenten von Dübendorf, Wallisellen, Opfikon und Kloten mit der Bahn ein Projekt an, das zum Rückgrat einer sich bildenden eigenständigen «Stadt» wurde: der Netzstadt Glattal. Das Gesamtnetz der Glattalbahn mit einer Ausdehnung von 12.7 km wirkt darin als «fil rouge» – als verbindendes Element über Gemeinde- und Bezirksgrenzen hinweg.
Grundlage für das Projekt sind drei Strategien aus dem kantonalen Richtplan von 1995: die Siedlungen nach innen entwickeln, Ergänzen der Verkehrsinfrastruktur durch ein zusätzliches System des öffentlichen Verkehrs und eine zeit- und bedarfsgerechte Realisierung. Für den dynamischen Wirtschaftsraum Glattal gilt die neue Bahn als Schlüsselinfrastruktur. Sie organisiert die Verkehrsinfrastruktur konsequent neu und gibt Impulse für die Siedlungsentwicklung.
Die Gestaltung der Bahn folgt einem ganzheitlichen Konzept, das sämtliche bahn- und ingenieurtechnischen Bauwerke umfasst und die Ansprüche aller Benutzer widerspiegelt. Die Glattalbahn fährt fast vollständig auf eigenem Trassee. Ausgebildet ist es meist als schallabsorbierender Schotterrasen mit Kiesflächen und Wiesenblumen. Der damit geleistete Beitrag zur Biodiversität und zur ökologischen Vernetzung ist erheblich. Insgesamt wurden beim Bau der Bahn 72 160 m² Blumenwiesen sowie 4 km Hecken neu angelegt und 280 Bäume gepflanzt. Über 5000 m² ökologische Ausgleichsflächen bieten Lebensraum für Kleintiere. Zusätzliche unverbaute Fläche musste nicht in Anspruch genommen werden.
Die Architektur der Bahn umfasst Kunstbauten und die regelmässig entlang der Strecke auftauchenden Elemente wie Fahrleitungsmasten oder «Bike & Rail»-Anlagen. Die 21 ansprechend gestalteten Haltestellen wirken wie Fenster zur Stadt.
Weil es die erste Tangentiallinie in der Agglomeration Zürich ist, haben sowohl Planungsprozess als auch Ausführung Pilotcharakter. Die Projektarbeitenden setzten sich klare Qualitätsziele und legten Leitplanken für einen für Verkehrsprojekte vorbildlichen Informationsfluss zwischen sämtlichen Interessensgruppen fest. Die Linienführung respektiert die Identität der Gemeinden. Die Bahn beeinflusst Pendlerverhalten und Arbeitsleben und wirkt zugleich auf die Freizeit, die Einkaufs- und Erholungswelt der Bewohner und Bewohnerinnen. Der öffentliche Verkehr wertet hier wertvollen urbanen Raum durch energieeffiziente Mobilität auf.
Die Trasseeführung eröffnet neue Sichtweisen auf den Stadtraum, und vormals eher introvertierte Bereiche verändern und verdichten sich. Das Projekt färbt ab: Im Einzugsgebiet der Haltestellen wird das 16-fache der Projektkosten privat investiert.

Die Glattalbahn setzt über die Schweiz hinaus Massstäbe für die nachhaltige und zukunftsfähige Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in einer Stadtregion. Die Gestaltung und Realisierung des Bahnprojekts, dessen vorbildlicher gemeindeübergreifender Planungsprozess schon 2006/07 eine SIA-«Umsicht»-Auszeichnung erhalten hatte, löst die hohen Erwartungen ein, die bereits in der Planungs- und Umsetzungsphase mit der Arbeit verbunden wurden.

AUSZEICHNUNG
DIE GLATTALBAHN

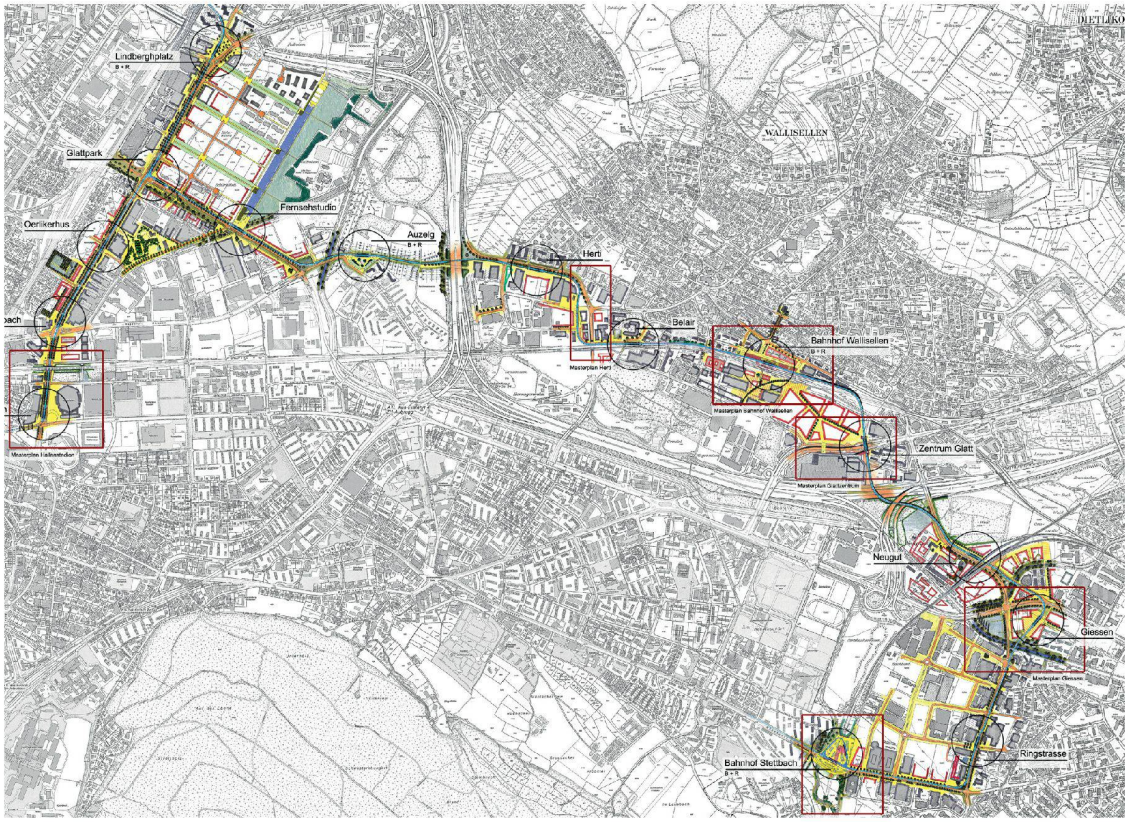
Ort
Kloten–Opfikon–Rümlang–Wallisellen–Dübendorf–Zürich

Auftraggeber
Kanton Zürich, vertreten durch die Volkswirtschaftsdirektion; Bundesamt für Verkehr (Infrastrukturfonds)

Team
Gesamtleitung: VBG Verkehrsbetriebe Glattal, Andreas Flury, Glattbrugg
Architektur: Architekturbüro Kai Flender, Ühlingen (D)
Umwelt: Gresch Partner, Peter Gresch, Bern
Gestaltung: Feddersen + Klostermann, Rainer Klostermann, Philipp Rüegg, Zürich
Projektmanagement: Rosenthaler + Partner, Herbert Notter, Zürich
Tiefbau: VBG Verkehrsbetriebe Glattal, Ramon Oppikofer, Glattbrugg
Bahntechnik: VBG Verkehrsbetriebe Glattal, Hannes Schneebeli, Glattbrugg

Planung und Ausführung
1990–2010

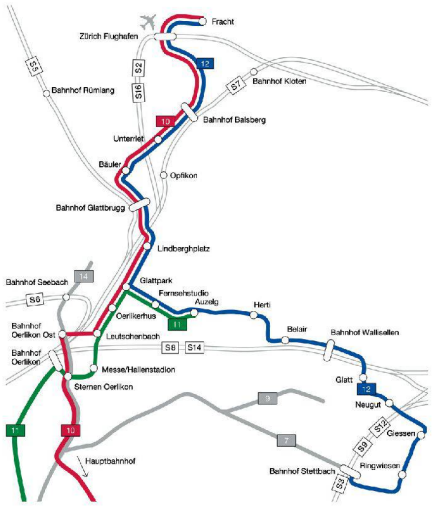
01



02

01 Der Schotterrasen des Trassees dient nicht nur der Schallabsorption, sondern auch der ökologischen Vernetzung/Outre sa fonction d'absorption phonique, le ballast herbeux assure une continuité de biotopes/Il prato ghiaioso del tracciato non ha soltanto funzione fonoassorbente ma serve anche a promuovere l'interazione ecologica (Foto/photo/foto: VBG)
02 Situation (Ausschnitt)/Situation (extrait)/Planimetria (frammento) (Pläne/plans/piante: Feddersen + Klostermann)

LE «FIL ROUGE» DE LA CONURBATION DU GLATTAL



03 Streckenverlauf der Glattalbahn/Parcours du tram du Glatttal/Tracciato della Glattalbahn

DISTINCTION
LE TRAMWAY DU GLATTAL

Lieu
Kloten–Opfikon–Rümlang–Wallisellen–Dübendorf–Zürich

Mandant
Kanton Zürich, vertreten durch die Volkswirtschftsdirektion; Bundesamt für Verkehr (Infrastrukturfonds)

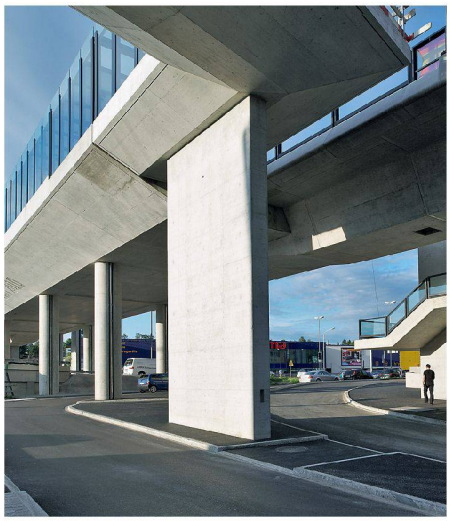
Team
Direction générale: VBG Verkehrsbetriebe Glattal, Andreas Flury, Glattbrugg
Architecture: Architekturbüro Kai Flender, Ühlingen (D)
Environnement: Gresch Partner, Peter Gresch, Berne
Conception: Feddersen + Klostermann, Rainer Klostermann, Philipp Rüegg, Zurich
Gestion de projet: Rosenthaler + Partner, Herbert Notter, Zurich
Génie civil: VBG Verkehrsbetriebe Glattal, Ramon Oppikofer, Glattbrugg
Installations ferroviaires: VBG Verkehrsbetriebe Glattal, Hannes Schneebeli, Glattbrugg

Planification et réalisation
1990–2010

Le tramway du Glattal (ZH) résulte d'une initiative de base: en décidant de construire une liaison ferrée au début des années 1990, les quatre présidents de ville et de commune de Dübendorf, Wallisellen, Opfikon et Kloten ont lancé un projet qui allait devenir la colonne vertébrale d'une «ville» autonome en devenir: la conurbation du Glattal. Couvrant 12.7 km, le réseau de tram du Glattal y tient le rôle de «fil rouge» unificateur par-dessus les frontières communales et les limites d'arrondissement.
A l'origine de l'entreprise figurent trois principes stratégiques inscrits dans le plan directeur cantonal de 1995: le développement des quartiers d'habitation vers l'intérieur, la création d'un système de transport public supplémentaire pour compléter les infrastructures existantes et une mise en œuvre conforme à l'évolution de l'agenda et des besoins. Infrastructure clé pour cette zone économique en plein essor, le nouveau tram du Glattal y organise le réseau des transports et rythme le développement de l'urbanisation.
La conception de l'ouvrage obéit à une démarche globale, qui intègre tous les éléments d'ingénierie ferroviaire et civile, et reflète les exigences de l'ensemble des usagers. Presque entièrement en site propre, le parcours de la ligne du Glattal est principalement constitué de ballast herbeux, mêlant surfaces de gravier et flore champêtre pour absorber le bruit. Ce dispositif représente une contribution notable à la biodiversité et à l'interconnexion des biotopes. La réalisation des voies a également donné lieu à la création de 72 160 m² de prairies fleuries, ainsi qu'à la plantation de 4 km de haies et de 280 arbres. Plus de 5000 m² de surfaces de compensation écologique offrent un habitat à de petits animaux, et l'occupation de nouvelles aires non bâties a pu être évitée. Le volet architectural englobe
les ouvrages d'art, ainsi que les éléments récurrents tout au long du tracé, tels que les mâts de caténaire ou les installations Bike & Rail pour le transbordement des cyclistes. Quant aux 21 arrêts, ils se définissent comme autant de fenêtres sur la ville.
Tout comme sa planification, la réalisation de cette première ligne tangentielle de l'agglomération zurichoise représente une opération pilote. Les responsables du projet ont formulé des objectifs qualitatifs clairs, et posé des jalons pour une circulation exemplaire de l'information entre toutes les parties concernées par un tel projet d'infrastructure. Le tracé de la ligne respecte l'identité des communes, tout en modelant les choix pendulaires et la vie professionnelle, de même que le temps libre, les habitudes d'achat ou les loisirs de tout le bassin de population. En l'occurrence, le transport public valorise de précieux espaces urbains en offrant une mobilité durable efficace. Le parcours renouvelle les regards portés sur le paysage urbain, et des zones jusque-là plutôt refermées sur elles-mêmes se transforment et se densifient. Et l'entreprise fait des émules: dans les zones de desserte autour des arrêts, les investissements privés atteignent seize fois les coûts injectés dans l'infrastructure.

Le tram du Glattal ouvre des pistes qui peuvent inspirer le futur de l'habitat et de la mobilité en région métropolitaine au-delà du contexte suisse. Aboutissement d'un travail déjà reconnu lors de l'édition 2006/07 des «Regards» SIA pour la collaboration intercommunale exemplaire qui a présidé aux études et à la planification, la conception et la réalisation de cette infrastructure répondent aux attentes élevées qui avaient motivé le projet.

LA RETE URBANA DELLA GLATTAL



04 Die Glattalbahn verläuft zu 96 % auf eigenem Trassee/Le tram du Glattal circule à 96 % en site propre/La Glattalbahn circola per il 96 % su un proprio tracciato
(Foto/photo/foto: Theodor Stalder)

PREMIO NELL'AMBITO
TRANVIA DELLA GLATTAL

Luogo
Kloten–Opfikon–Rümlang–Wallisellen–Dübendorf–Zürich

Committente
Kanton Zürich, vertreten durch die Volkswirtschaftsdirektion; Bundesamt für Verkehr (Infrastrukturfonds)

Team
Direzione generale: VBG Verkehrsbetriebe Glattal, Andreas Flury, Glattbrugg
Architettura: Architekturbüro Kai Flender, Ühlingen (D)
Ambiente: Gresch Partner, Peter Gresch, Bern
Design: Feddersen + Klostermann, Rainer Klostermann, Philipp Rüegg, Zürich
Gestione di progetto: Rosenthaler + Partner, Herbert Notter, Zürich
Genio civile: VBG Verkehrsbetriebe Glattal, Ramon Oppikofer, Glattbrugg
Tecnica ferroviaria: VBG Verkehrsbetriebe Glattal, Hannes Schneebeli, Glattbrugg

Pianificazione e realizzazione
1990–2010

Il progetto di costruire la «Glattalbahn» nasce da un'iniziativa lanciata agli inizi degli anni Novanta dai quattro sindaci di Dübendorf, Wallisellen, Opfikon e Kloten. La tranvia è ora la colonna portante di un agglomerato urbano in pieno sviluppo: la cosiddetta «Netzstadt Glattal». Lunga complessivamente 12.7 km, la linea della Glattalbahn è un vero e proprio «filo rosso» e funge da elemento di collegamento tra i confini comunali e distrettuali.
Il progetto poggia su tre strategie, fissate nel piano direttore cantonale del 1995: sviluppare verso l'interno gli insediamenti, completare l'infrastruttura viaria con un sistema aggiuntivo di trasporti pubblici e realizzare un'opera al passo con i tempi e adeguata alle esigenze. La tranvia, elemento chiave nella dinamica area economica della Glattal, ha comportato una consistente riorganizzazione dell'infrastruttura viaria, regalando nuovi impulsi allo sviluppo dell'agglomerato.
La creazione della linea tranviaria persegue un concetto unitario che integra tutto il know how dell'ingegneria ferroviaria e tecnico-ingegneristica, rispecchiando le esigenze degli utenti. La Glattalbahn circola su un tracciato quasi completamente a sé stante, abbellito da un prato fonoassorbente, con tappeti di ghiaia e fiori campestri. Il contributo fornito per garantire la biodiversità e l'interazione ecologica è notevole. Con la costruzione della tranvia si sono seminati fiori su una superficie di 72 160 m^2, piantati 280 alberi e 4 km di siepi. Oltre 5000 m^2 di superfici di compensazione ecologica offrono l'habitat ideale a tanti piccoli animali. La costruzione ha inoltre tutelato le aree non ancora costruite. L'architettura della tranvia contempla diverse opere artistiche, così come una serie di elementi ricorrenti lungo tutto il tracciato, tra cui i sostegni per la linea di contatto, le strutture di Bike&Rail e le 21 fermate, vere e proprie finestre su uno spaccato di vita cittadina.
Questa prima linea tangenziale nell'agglomerato zurighese colpisce per il carattere pilota della progettazione e dell'esecuzione. I progettisti hanno puntato chiari obiettivi qualitativi ponendo, in materia di trasporti, una pietra miliare nell'interscambio d'informazioni tra i gruppi d'interesse. La nuova rete, rispettosa dell'identità di ogni Comune, ha un impatto sul comportamento pendolare e la vita lavorativa, apportando vantaggi per quanto concerne tempo libero, acquisti e svaghi. Il trasporto pubblico, dotato di una mobilità efficiente sotto il profilo energetico, rivaluta molti spazi e offre una nuova visione urbana, in cui anche gli angoli più reconditi hanno modo di evolversi e addensarsi. La spesa è giustificata se si considera che nel bacino di utenza delle fermate sarà investita privatamente una somma pari a 16 volte il costo dell'opera.

La Glattalbahn fissa, oltre i confini nazionali, i parametri per uno sviluppo sostenibile e lungimirante dell'agglomerato e del traffico urbano. La progettazione e la realizzazione dell'opera, la cui esemplare progettazione concernente diversi Comuni era già stata insignita del riconoscimento SIA nel 2006/2007, nella cornice di «Sguardi», tengono fede alle elevate aspettative riposte a suo tempo nel progetto.