

So soll die Haltestelle Fernsehstudio/WTC der Glattalbahnhalt dereinst aussehen

(Bild Business Images AG)

Future station: « Fernsehstudio/WTC » de la ligne de la vallée de la Glatt (photo Business Images AG)



Glattalbahnhalt-Projekt will städtische Agglomeration aufwerten

Lebensqualität dank Raumgestaltung

Dr. Andreas Flury, Direktor der Verkehrsbetriebe Glattal und Gesamtprojektleiter der Glattalbahnhalt, Glattbrugg; Rainer Klostermann, Leiter des Stabs Gestaltung und Kai Flender, Architekt, stellvertretender Leiter des Stabs Gestaltung (beide beim Projekt Glattalbahnhalt)

Die Agglomeration Zürich Nord/Mittleres Glattal zählt zu den am dynamischsten wachsenden Regionen der Schweiz. Der Richtplan des Kantons Zürich sieht für das Gebiet eine Siedlungsentwicklung nach Innen vor, und es soll schwerpunktmässig durch den öffentlichen Verkehr erschlossen werden. Die Glattalbahnhalt, das Schlüsselprojekt dieses Konzepts, wird seit Herbst 2004 gebaut. Das Vorhaben orientiert sich konsequent an den Grundsätzen der Nachhaltigkeit und trägt auch massgeblich zur Gestaltung und Strukturierung von qualitativ hochwertigen, städtischen Lebensräumen bei.

Die Initiative für eine Glattalbahnhalt ging anfangs der 1990er Jahre von den Standortgemeinden aus, der Zürcher Verkehrsverbund ZVV definierte dafür die Eckwerte und mit der Gesamtprojektleitung wurden die Verkehrsbetriebe Glattal VBG beauftragt. Am 9. Februar 2003 genehmigten die Stimmbürger des Kantons Zürich einen Rahmenkredit von 555 Mio. für die Bahnhalt und ihren Anschluss an das Tramnetz der Stadt Zürich sowie von 97 Mio. Franken für Ausbauten und Anpassungen im Strassennetz.

Nachhaltigkeit als Planungsgrundsatz

Das Bauprojekt der Glattalbahnhalt umfasst 12,7 Kilometer zweigleisige Neubaustrecken und 20 neue Haltestellen. Die Realisierung erfolgt in drei Etappen. Die Linienbildung der Glattalbahnhalt wird optimal auf die Kundenwünsche ausgerichtet. Das bedeutet unter anderem, dass Linien des Stadtzürcher Tramnetzes und der Glattalbahnhalt über die Grenzen des Marktgebiets hinweg miteinander verbunden werden. Um

betriebliche Synergien optimal zu nutzen, ist die Infrastruktur der Glattalbahnhalt vollumfänglich kompatibel zur jener der Verkehrsbetriebe Zürich VBZ. Am 14. September 2004 erfolgte im Beisein der Volkswirtschaftsdirektorin des Kantons Zürich der Spatenstich. Auf den Fahrplanwechsel Ende 2006 werden der erste, knapp drei Kilometer lange Teilabschnitt mit 6 neuen Haltestellen eröffnet (Abschnitt Messe/Hallenstadion-Zürich Auzelg). Die Inbetriebnahme der zweiten Etappe ist auf Ende 2008 (Linie Ambassador-Zürich Flughafen) und diejenige der dritten Etappe auf Ende 2010 (Teil Auzelg-Zürich Stettbach) geplant.

Bezüglich Einwohner und Arbeitsplätze bildet die Agglomeration Zürich Nord / Mittleres Glattal die viertgrösste Stadt der Schweiz. Die Glattalbahnhalt als modernes, urbanes Verkehrssystem soll massgeblich dazu beitragen, dass sich das Patchwork der verschiedenen, dynamisch wachsenden Siedlungsentwicklungsgebiete zu einer funktional zusammenhängenden «Netzstadt Glattal» entwickelt. Die Erhaltung und Förderung der Lebensqualität ist das oberste Ziel dabei. Vor diesem Hintergrund ist im Rahmen des kooperativen Planungsprozess bereits zu einem frühen Zeitpunkt die hier auf Seite 15 abgebildete Werthaltung («Qualitätsmerkmale») beschlossen worden. Das Werthaltungssechseck basiert auf dem Nachhaltigkeitsdreieck mit den Zielsetzungen der sozialen, ökonomischen und ökologischen Verträglichkeit. Im Glattalbahnhalt-Projekt wurde das Dreieck um die zusätzlichen Eckwerte Sicherheit, Dauerhaftigkeit und Gebrauchstauglichkeit erweitert. Im Optimierungsprozess gelten alle

Teilprojekte und Module jeweils dann als erfolgreich abgeschlossen, wenn alle sechs Aspekte gleichwertig berücksichtigt wurden.

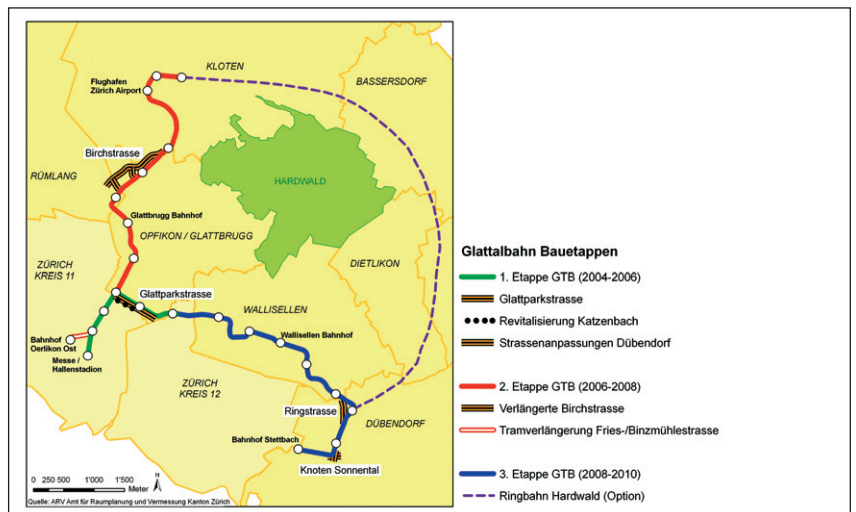
Räumliches Engagement

Die Glattalbahn präsentiert sich als roter Faden durch die vielen Siedlungsentwicklungsgebiete des oft als «Glattalstadt» bezeichneten urbanen Raumes in Zürich Nord und im Mittleren Glattal. Die Strukturen sind hier schnell, teilweise unkoordiniert gewachsen, oft ohne besondere Ansprüche an die Aussenraumqualitäten. Die Anforderungen an die stark belasteten Verkehrsräume sind hoch, viele Bedürfnisse prallen aufeinander. Die teils noch periphere Lage von Entwicklungsgebieten macht sich in Mängeln bei der Infrastruktur, der Versorgung und insbesondere auch in der Aufenthaltsqualität bemerkbar. Entsprechend den Projektgrundsätzen soll die Glattalbahn nicht nur ein zusätzliches Verkehrsmittel sein, sondern den wachsenden Siedlungsstrukturen und ihren Aussenräumen auch städtebauliche und stadtgestalterische Impulse verleihen.

Das Projekt will seinen Einfluss von Fassade zu Fassade geltend machen. Konkret kümmert sich das Projekt um visuelle Beziehungen, um Orientierungen und um räumliche Identitäten. In die Umsetzung des Glattalbahn-Projektes sind zum Gesamtkonzept gehörende Verkehrsinfrastrukturen und Erschliessungskonzepte mit einbezogen. So beispielsweise die neue Glattparkstrasse als Bestandteil der ersten Bauetappe. Weiter initiiert das Projekt neue Baumreihen, Bepflanzungen und landschaftsgestalterische Massnahmen. Die Bahn selbst trägt mit einer durchlaufenden Gestaltung des Trassees, einheitlichen Bahntechnik-Modulen und einer unverkennbaren Haltestellen-Architektur wesentlich zum Gesamtbild und der Aufwertung des Aussenraums bei. Die Gestaltung macht Zusammenhänge zwischen Funktionen und Räumen sichtbar. Beleuchtung und Fahrleitung sind miteinander kombiniert und auf die Standorte der Bäume abgestimmt. Haltestellenumräume sind auch visuell auf die Fussgänger- und Velobeziehungen sowie angrenzende Stadträume ausgerichtet.

Koordination durch Masterplan

Im kooperativen Planungsprozess der Glattalbahn erwies sich das Instrument des Masterplanes als wertvolle Entscheidungsgrundlage für die beteiligten Akteure. Die Masterpläne dienen als Gefäss, das auf spezifische Aufgabenstellungen zugeschnittene Lösungsvorschläge erarbeitet. Es geht nicht darum, Projekte Dritter zu bearbeiten, sondern die gegenseitigen Abhängigkeiten mit dem Projekt



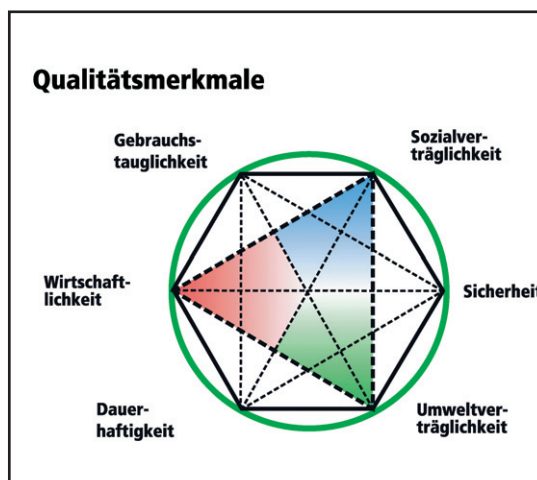
Glattalbahn aufzuzeigen. Der daraus entstehende Dialog zwischen Beteiligten und Betroffenen schafft die Voraussetzung für gegenseitige Beeinflussungen und legt die Basis zu einer jeweils von allen Parteien mitgetragenen Gesamtlösung.

Dies sei hier am Beispiel des Materplans Messe/Hallenstadion näher erläutert. Die Haltestelle liegt in einem Stadtraum mit grossen baulichen Entwicklungen (Sunrise-Türme, die Umbauten Hallenstadion und Theater Stadthof 11 usw. Zielvorgaben bei der Erarbeitung des Masterplanes waren:

- die Stärkung der aussenräumlichen Qualitäten und Beziehungen
- die Definition funktionaler und ästhetischer Anforderungen
- die Lage von Trasse und Haltestelle in Bezug zur Thurgauer- und Wallisellerstrasse. Im Lösungsfindungsprozess erwies es sich als Frage von grosser Bedeutung, wie die neue Haltestelle der Glattalbahn in der Raumachse der Thurgauerstrasse anzuordnen war. Die ursprünglich vorgesehene Perronlage auf der Seite des Hallenstadions, kombiniert mit der heutigen Wendeschleife des Trams, wurde ver-

Das Liniennetz der Glattalbahn (oben) und die Qualitätsmerkmale des Glattalbahn-Projekts (unten; Bilder Verkehrsbetriebe Glattal)

Le réseau de transports publics de la vallée de la Glatt (en haut) et les caractéristiques-clés du projet de ligne de la vallée de la Glatt (en bas; photos entreprises de transports de la vallée de la Glatt)



Haltestellenmodell der künftigen Glattalbahnhalt mit ihren 44 Zentimeter dicken Wandscheiben und den transparenten Dächern als rücksichtsvoll gestaltete Elemente der Rummöblierung entlang des Trassees

(Quelle Kai Flender)

Modèle de station de la future ligne de la vallée de la Glatt: les éléments du mobilier urbain le long de la ligne, notamment les parois vitrées de 44 centimètres d'épaisseur et les toits transparents, ont été intelligemment pensés

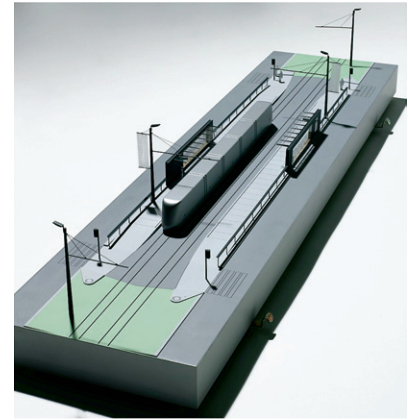
(source Kai Flender)

worfen. Ebenso die Varianten mit seitlich versetzten Perrons oder mit einer Verschiebung der Haltestelle in die Wallisellerstrasse. Die als optimal evaluierte Lösung mit dem Bahntrasse und der Haltestelle in Mittellage der Thurgauerstrasse wird zurzeit gebaut. Über den Masterplan koordiniert wurden auch die Umräumgestaltung der Haltestelle, die Veloständeranlagen, die Beleuchtung, die Fahrleitungsanlagen bis hin zur Mitbenutzung der WC-Anlage im Hallenstadion für das Dienstpersonal.

Haltestellen – Teil der Stadtstruktur

Die Haltestellen sind die Verdichtungspunkte der neuen Strecke, die Schnittstellen zwischen Bahn und Fahrgast. Die Gesamtkomposition der Glattalbahnhaltstellen ergibt sich aus den notwendigen funktionalen und bautechnischen Vorgaben und reduziert diese in der architektonischen Umsetzung auf ein formales, integrales Minimum. Die durchgehend aus Betonelementen gefertigten Perrons der Haltestellen heben sich durch ihre Formensprache und die Materialwahl klar von der Ebene des Stadtraumes ab. Visuelle Erkennungsmarken und gleichzeitig Kernbausteine der Haltestellen sind die auf dem Perron stets an der selben Stelle stehenden Fahrleitungsmasten mit «Beakon» und mit einer Wandscheibe als zugeordnetem Wartehallenelement. Beakon und Wandscheibe werden zusammen zu einem unverkennbaren Element der Stadtmöblierung entlang des Glattalbahn-Trassees. Jede Haltestelle wird so zu einem klar definierten Ort in den von der Glattalbahn erschlossenen Stadtstrukturen.

Die nur 44 Zentimeter dicke Wandscheibe der Glattalbahnhaltstelle integriert sämtliche technischen und funktionalen Aspekte, die hier zu erfüllen sind. Zusammen mit dem transparent ausgestalteten Dach dient sie dem Fahrgast als Orientierungspunkt, als Service- und Informationsstation, als sicherer und geschützter Ort. Der Ausschnitt in der Wand definiert den Wartebereich und bietet in Form von ‚gerahmten‘ Ausschnitten Einblicke in die umgebende Stadtlandschaft. Die Haltestellen wie auch Bauteile und Elemente der Strecke folgen einem modularen und durchgehenden Gestaltungsprinzip. Das modulare System der Haltestellen und der bahntechnischen Elemente entlang der Strecke basieren auf einem systematischen «Baukasten». Er zeigt sich von der Ausbildung des Belages bis hin in die Einzelmodule der Infrastrukturelemente. Als «file rouge» bilden sie in der oft noch heterogenen Stadtstruktur Orte mit Wiedererkennungswert und eigener Identität. Sie schaffen so die Ausgangspunkte und gestalterischen Vorgaben für eine zusammenhängende und anspruchsvolle Stadtentwicklung.



Das modulare System der Haltestellen und der bahntechnischen Elemente entlang der Strecke basieren auf einem systematischen «Baukasten». Er zeigt sich von der Ausbildung des Belages bis hin in die Einzelmodule der Infrastrukturelemente. Als «file rouge» bilden sie in der oft noch heterogenen Stadtstruktur Orte mit Wiedererkennungswert und eigener Identität. Sie schaffen so die Ausgangspunkte und gestalterischen Vorgaben für eine zusammenhängende und anspruchsvolle Stadtentwicklung.

Chancen zur Aufwertung des Stadtraumes

Der Kanton Zürich und die Standortgemeinden hoffen, dass mit der Glattalbahn ein kundenfreundlicher Ausbau des Angebots des öffentlichen Verkehrs geleistet wird. Akzeptieren die Fahrgäste das neue Verkehrsmittel, schaffen sie damit auch die Voraussetzung für die angestrebte Nutzungsverdichtung der Agglomeration Zürich Nord. Neben den funktionalen Erwartungen gilt es, die sich bietenden Chancen zur Aufwertung des Stadtraumes zu nutzen. Die Glattalbahn als Kerninfrastruktur und neues Rückgrat des öffentlichen Nahverkehrs stärkt das Gesamtverkehrssystem der Region. Zusätzlich wird dieses durch weitere Projektbestandteile im Bereich des Langsamverkehrs (Fuss- und Radwege sowie Bike+Ride-Anlagen), des motorisierten Individualverkehrs (Strassenausbauten) und des öffentlichen Verkehrs (Bushaltestellen und Umsteigeanlagen) ergänzt. Die aufgewertete Verkehrsinfrastruktur soll die weitere Siedlungsentwicklung ermöglichen und ihr sogar Impulse verleihen. Und der Heimatschutz? Heimat bedeutet nicht zuletzt Lebensqualität. Gerade hier versprechen sich die Standortstädte und -gemeinden massgebliche materielle und immaterielle Beiträge durch die Glattalbahn. Materiell durch die verbesserten Verbindungen und verbesserten Kapazitäten. Immateriell durch die identitätsstiftende Wirkung und die Impulse zu Gunsten eines auf Nachhaltigkeit und Lebensqualität ausgerichteten Urbanisierungsprozess.

Situation im Bereich der geplanten Haltestelle Fernsehstudio / WTC (Bild Feddersen & Klostermann)

Abords du projet de station: «Fernsehstudio/WTC» (photo Feddersen & Klostermann)

