

Gestaltung – ein Kreis um das Ganze



Rainer Klostermann

Die Gestaltungsvorgaben – Blick aufs Ganze

Die Gestaltung der Glattalbahn ist ein Überbegriff für eine vielfältige Tätigkeit, die fast alle Disziplinen und Beteiligten des Projekts umfasst. Befragungen, Hinterfragungen und das konsequente Erarbeiten von Konzepten mündeten in einem Gesamtbild für den Stadtraum entlang des Trassees und in einem modularen «BAU.KASTEN» für die Serienproduktion, z. B. der Normhaltestelle, der Fahrleitung usw. (vgl. Nr. 08). Sie resultierten aber auch in einem umfassenden Nachschlagewerk für die Begleitung bei der baulichen Umsetzung im Stadtraum. Die Gestaltung der Bahn vereint Bedürfnisse technischer, atmosphärischer und funktionaler Art. Sie ist ein laufender Prozess, bei dem immer wieder ergänzt und korrigiert wird; Ziel der Gestaltungsvorgaben ist nicht allein die Gebrauchsanleitung für die bauliche Arbeit, sondern mindestens ebenso stark die Förderung des Verständnisses und des positiven Engagements der einzelnen Arbeitskräfte. Denn, wie man im Werk «Der kleine Prinz» von Antoine de Saint-Exupéry nachlesen kann: «Wenn Du ein Schiff bauen willst, so trommle nicht Männer zu-

sammen, um Holz zu beschaffen, Werkzeuge vorzubereiten, Aufgaben zu vergeben und die Arbeit aufzuteilen, sondern lehre die Männer die Sehnsucht nach dem weiten, endlosen Meer.»

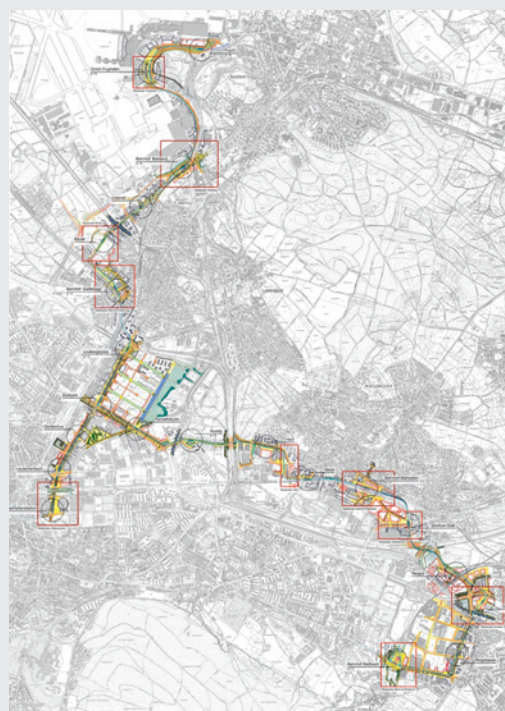


Abbildung 1: Plan «Stadtraum und Landschaft»: Er steht Pate für den roten Faden der Glattalbahn sowie für den Impuls der Stadtentwicklung.

Gestaltung – ein roter Faden durch den Stadtraum und das Design

2

Gestaltung – ein Begriff, der in allen Disziplinen eine Rolle spielt

Der Bau der Stadtbahn erweitert sich neben den Tief- und Strassenbauarbeiten um die Fachdisziplinen der bahntechnischen Anlagen. Die dabei entstehenden Schnittstellen der Wirkungsbereiche wirken sich oft so komplex aus, dass eine übergreifende Koordination der einzelnen Fachpersonen von zentraler Bedeutung ist. Da Anliegen, die sich räumlich und damit auch sichtbar auswirken, grundsätzlich Gestaltungsarbeit sind, wird zudem jede beteiligte Fachperson zum Gestalter.

Vom Ganzen zum Detail und umgekehrt

Wie ein roter Faden durchläuft das Trassee kontinuierlich den Stadtraum. Seine Abschlüsse, die Randsteine, werden so zum Symbol für das Eigentrassee und sind nur durch die Verkehrskreuzungen und die Haltestellen unterbrochen.

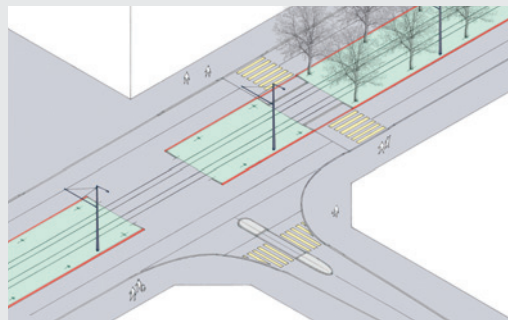


Abbildung 2: Das Trassee, eigens für die Bahn, augenfällig mit breitem Randstein

Das Prinzip des Glattalbahnhof-Randsteins wird zum Tiefbaunormdetail und muss den Strassenbauern und Gleisbauern gleichermaßen vertraut sein (vgl. Abbildung 2). Es werden alle gestaltungsrelevanten Disziplinen gleichmässig entwickelt: die Architektur, wie Haltestelle und Fahrleitung, im modularen «BAU.KASTEN» (vgl. Nr. 08), die Bepflanzung, der Strassen- und Gleisbau, die Platz- und Vorzonen der öffentlichen und privaten Anstösser, die Beleuchtung usw.

Behinderte und Gestaltung

Das Behindertengleichstellungsgesetz ist seit dem 1. Januar 2004 in Kraft, die Glattalbahnhof hat sich dessen hundertprozentige Umsetzung als Ziel gesetzt. Die das Gesetz begleitenden Anforderungsprofile sind dabei Voraussetzung und Herausforderung zugleich. Um die vielen Um-

Abbildung 3: Miteinbezug der vielfältigen Anforderungen der ÖV-Benutzer, insbesondere die Behindertenverbände haben aktiv Einfluss genommen.





setzungsfragen vernetzt und mit allen Betroffenen und Verantwortlichen zu entwickeln, werden regelmässige Audits und Begehungen durchgeführt, an denen Vertreter der Tiefbauämter, der Kantonspolizei, von Pro-Velo Zürich und Fussgänger Schweiz zusammen mit den Vertretern der Behindertenverbände spezifische Fragen bearbeiten und Lösungen überprüfen (vgl. Abbildung 3).

Die Beleuchtung

Öffentliche Beleuchtung erfüllt die Sicherheitsanforderungen im Verkehr, trägt aber viel zur Atmosphäre im öffentlichen Raum bei. Gleichzeitig ist die Koordination mit privaten Initiativen, der Werbung, aber auch mit Fragen zu Umwelt, Unterhalt und Energie unerlässlich. Das Konzept der Glattalbahn versucht, mit minimalen Mitteln Synergien zwischen Sicherheitsbeleuchtung und Lichtgestaltung zu erreichen. Auch hier gilt die Devise «Weniger ist mehr» (siehe Titelbild).

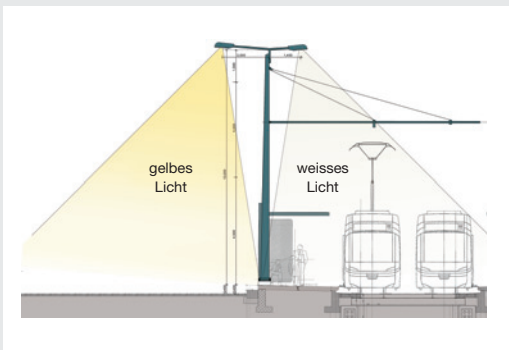


Abbildung 5: Das Licht in der Haltestelle und im angrenzenden Strassenraum

Das Bepflanzungskonzept

Neben all den technischen Elementen werden das Trassee und der Stadtraum auch von einem Bepflanzungskonzept begleitet. Auf der ersten Etappe zwischen Messe/Hallenstadion und Auzelg konnten über 140 neue Bäume gepflanzt werden, entlang der zweiten Etappe kommen 250 Bäume dazu (vgl. Abbildung 4). Die Anordnung der Bäume steht immer im Kontext zur Beleuchtung, zu den Lichtsignalanlagen und zur Fahrleitung. Technische Vorgaben und Sicherheitsvorgaben für die Sichtbeziehungen im Verkehrsraum erfordern eine ortsbezogene Erarbeitung von Lösungen.



Abbildung 6: Baumkreis aus sechs Säuleneichen

Die Bäume entlang des Trassees sind meist Spitzahorne oder andere strassenresistente Sorten, in den Freiflächen werden Zitterpappeln und Kirschbäume gepflanzt. An wenigen bestimmten Orten finden sich Baumkreise aus sechs Säuleneichen (vgl. Abbildung 6). Sie symbolisieren die sechs betroffenen Standortgemeinden oder das Wertesechseck (vgl. Basisbroschüre, Seite 5), mit dem die Planung ihre Nachhaltigkeit überprüft.

Sicherheit ist auch Gestaltung

Alle Trasseeränder, die an Fussgängerräume angrenzen, sind wegen der Eigentrassierung zu schützen. Das übersteigbare Hindernis ist je nach Platzverhältnissen aus Metall oder als Hecke ausgebildet. So oder so wird es zum mitprägenden Element im Aussenraum, das im Falle der Grünelemente zudem das Bild der Jahreszeiten mitbestimmt.



Abbildung 7: Das neue Verbindungsdach zwischen dem Bushof und der Glattalbahn-Haltestelle Zürich Flughafen

Flughafen Zürich – die Haltestelle am Tor zur Welt

4

Transport und Montage des fliegenden Daches

Allein der Transport des längsten Dachelements mit einer Länge von 33,5 Metern vom Werk in Hörli zum Flughafen stellte die Projektleitung und die Montageteams vor anspruchsvolle logistische Herausforderungen. Vor Ort erfolgte dann der Zusammenbau der Einzelteile zu den Dächern. Dabei erforderte der Verschiebung des Perrondachs Süd mit einer Gesamtlänge von 63,5 Metern und einem Gewicht von ca. 65 Tonnen vom Montageort zum endgültigen Verankerungspunkt den Einsatz von zwei Autokranen. Die Montage und Fertigstellung selbst – sie erfolgte während des laufenden Betriebs des Bushofs – nahm insgesamt 12 Wochen in Anspruch und konnte Ende September 2008 abgeschlossen werden.

Das fliegende Dach

Der Bushof vor dem landseitigen Eingang zum Flughafen Zürich mauserte sich allmählich von einem Randort zum attraktiven Terminal, das dem Bus- und zukünftigen Glattalbahn-Reisenden eine angenehme Atmosphäre bietet. Wichtigster Akzent war damals das inzwischen preisgekrönte Dach der Architekten Stutz und Bolt. Aufgeschoben wurde bei der Umsetzung dieses Konzeptes der überdachte Anschluss der Glattalbahn-Haltestelle Zürich Flughafen.



Abbildung 8: Eine ausbalancierte Konstruktion und Statik lässt das weit ausragende Mitteldach auf den beiden Perrondächern liegen.

Internationaler Wettbewerb

In einem Wettbewerb wurde unter 31 Eingaben aus aller Welt eine Lösung ausgewählt, welche den Fussweg zwischen der Glattalbahn-Haltestelle und dem Bushof überdeckt und sich gleichzeitig an das Erscheinungsbild der Glattalbahn anlehnt. Die weit ausladenden, fast schwebenden Dachelemente – «toit volant» genannt – wurden von Christian Penzel (Architekt) und Martin Valier (Ingenieur) entworfen und umgesetzt.



Abbildung 9: Das «toit volant» im Kontext mit dem Dach des Bushofes

Autor

Rainer Klostermann, Dipl. Architekt ETH
Leiter Stab Gestaltung
Feddersen & Klostermann, Zürich

Bildnachweis

Daniel Boschung, Wallisellen
Feddersen & Klostermann, Zürich
VBG, Glattbrugg

Herausgeberin

VBG Verkehrsbetriebe Glattal AG, Glattbrugg
www.vbg.ch

Glattbrugg, Dezember 2008