

Bahnhof Stettbach – Stadtentwicklung im landschaftlichen Grenzraum



Rainer Klostermann

Vom Masterplan zur Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Stettbach

Im Hinblick auf die eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren (Infrastrukturkonzession und Plangenehmigung) wurde für den Bahnhof Stettbach in einem kooperativen Prozess ein Masterplan entwickelt (vgl. Abb. 2, Skizze B). Während der öffentlichen Planaufgabe erhoben die Standortstädte Dübendorf und Zürich Einsprache. Der neue Bahnhof Stettbach wurde in der Folge parallel zum Plangenehmigungsgesuch der Glattalbahn (PGG 2002) in seiner städtebaulichen Dimension neu beurteilt. Den angrenzenden Quartieren standen bedeutende Entwicklungsschritte bevor. Die Anlage Stettbach liegt mitten in einem Landschaftsgürtel zwischen den Siedlungsgebieten von Dübendorf und Zürich.

Unter Berücksichtigung der Einsprachen war die 2004 erteilte Plangenehmigung für die Glattalbahn mit der Auflage verbunden, die Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Stettbach integral zu überarbeiten. Auf dieser Basis erstellten die Standortgemeinden einen Gestaltungsrichtplan. Dieser diente als Grundlage für das anschliessende Workshopverfahren.

Das Quartier Hochbord, Dübendorf

Als kantonales Zentrumsgebiet wandelt sich das Dübendorfer Industrie- und Gewerbegebiet immer mehr zu einer Dienstleistungszone mit hoher Dichte und entsprechend hohen Arbeitsplatzzahlen. Die direkte Erreichbarkeit aus dem Zürcher Stadtzentrum macht den Standort attraktiv. Nun kommt durch die Glattalbahn die Vernetzung mit weiteren Zentrumsgebieten im Glattal bis zum Flughafen Zürich hinzu.

Das Quartier Mattenhof, Zürich-Schwamendingen

Die im Quartier liegende Wohnbaugenossenschaft Sunnige Hof grenzt unmittelbar an den Bahnhof Stettbach. Die Genossenschaft plant die Erneuerung der Siedlung mit einer zeitgemässen Grossüberbauung.

Der Bahnhof Stettbach

Mit gut 20'000 Fahrgästen pro Tag figuriert der Bahnhof Stettbach unter den zehn grössten Bahnhöfen im Gebiet des ZVV. Das in nächster Zukunft erwartete Fahrgastaufkommen wird bei entsprechender städtebaulicher Entwicklung 25'000 Ein- und Aussteigende pro Tag erreichen. Das sind über 9 Millionen pro Jahr.

Von der Tramwendeschleife zur Verkehrsdrehscheibe

Funktionale Vorgaben

Die Prinzipien der Verkehrsdrehscheibe dienen der effizienten Erfüllung aller räumlichen, funktionalen und gesetzlichen Anforderungen:

- Räumliche Trennung von Schiene und Strasse
- 3 in einer Gerade liegende und 45 Meter lange Haltekanten mit 30 cm Höhe ab Schiene
- Einheitlicher Drehsinn für alle Schienenfahrzeuge mit Passagierausstieg Richtung Zentrum sowie 2 Überholmöglichkeiten für Standard- und Störfallbetrieb
- 4 feste und 2 provisorische Buskanten mit 16 cm Höhe sowie Zu-, Wegfahrt- und Wendemöglichkeit in alle Richtungen
- Aktivierung des Südaufgangs zur unterirdischen S-Bahn
- Periphere Velostationen mit insgesamt 400 gedeckten Stellplätzen
- Übersichtliche Übergänge in die Quartiere
- Umlegung Sagentobelbach
- Umlegung der Erdgashochdruckleitung aus dem potenziellen Gefährdungsbereich während dem Bau und Betrieb der Verkehrsdrehscheibe

Ein multimodaler Umsteigeort

Die Verkehrsdrehscheibe dient einerseits der Erschliessung der umliegenden Arbeitsplatzgebiete. Andererseits bildet der Bahnhof Stettbach eine gut gelegene Umsteigeplattform im Netz der ÖV-Partner S-Bahn, Tram/Glattalbahn und Bus. Zur Verkehrsdrehscheibe gehören insgesamt 400 Veloparkplätze und eine P+R-Anlage. Der Bahnhof Stettbach ist auch Ausgangspunkt für Freizeitaktivitäten und vielleicht eines Tages sogar Talstation für die Seilbahn zum Zoo.

Abbildung 1: Prinzipskizze der Verkehrsfunktionen – eine Optimierung aus den Anforderungen aller Verkehrsteilnehmenden

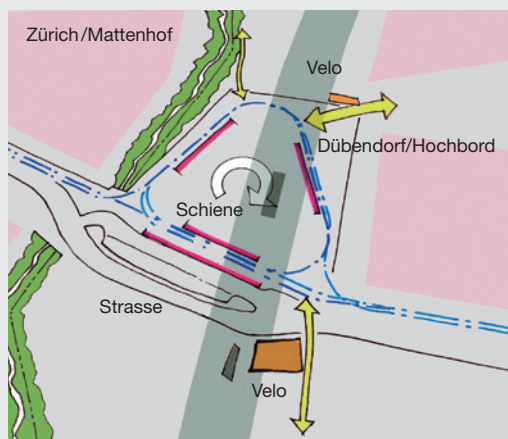
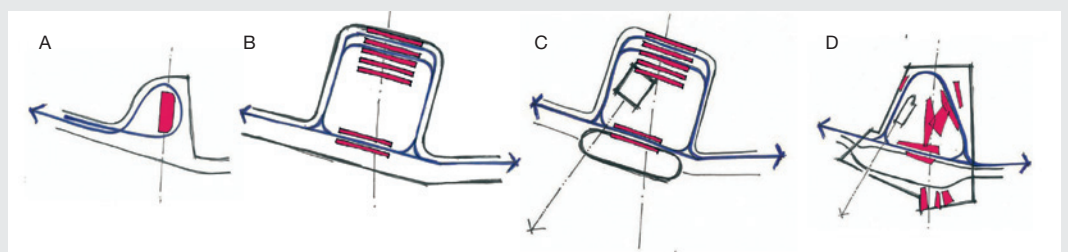


Abbildung 2: Anstelle einer betrieblich nicht mehr genügenden Tramwendeschleife tritt eine doppelte Überholgleisanlage mit Stadtentwicklungspotenzial und ausgespartem Bauplatz für eine mögliche Seilbahn zum Zoo. A: alte Wendeschleife, B: Masterplan Stettbach 2002, C: Gestaltungsrichtplan 2006, D: Verkehrsdrehscheibe PGG 2007



Das funktionale Konzept

Die behindertengerechten Haltekanten sind gemäss den Vorgaben der Glattalbahn 45 m lang, geradlinig und 30 cm hoch. Dies bedingte eine Entflechtung von Bus und Schiene. Unter Berücksichtigung aller Bedingungen ergaben sich ein dreieckiges Grundlayout für die Schiene sowie eine separate Busanlage mit Kurzparking, die zur Strasse alle Abbiegebeziehungen zulässt. Auf der Schiene können sich die Tramlinie 7 und die Glattalbahn-Linie 12 auch im dichteren Takt unabhängig voneinander überholen. Aus- und Einsteigemöglichkeiten sind auf die grosse, innere Fussgängerfläche ausgerichtet. Das unterirdische S-Bahn-Perron ist mit den bestehenden Aufgängen direkt angeschlossen. Zusätzlich dient der Südzugang als reguläre Perronerschiessung.

Das architektonische Konzept

Der Umsteige- und Aufenthaltsort, wie auch die zu erfüllenden Funktionen richten sich nach einem architektonischen Konzept mit vier Hauptmotiven (vgl. Abb. 3). Ziel ist die offene, platzbetonende Auslegung des inneren Bereichs. Neben Raum für täglich 20'000 bis 30'000 Fahrgäste besteht ein Angebot für die Orientierung, Verpflegung und WC-Nutzung.



Der markante Rand, der die als Plattform gestaltete Verkehrsdrehscheibe zur Landschaft abgrenzt, betont die Hauptzugänge und den bis anhin kaum benutzten Südzugang zur S-Bahn. In den südlichen und nördlichen Randbereichen der Plattform befinden sich zudem die Abstellanlagen für 400 Velos. Die neue Dachlandschaft ist gut 60 Prozent grösser als das frühere Dach.

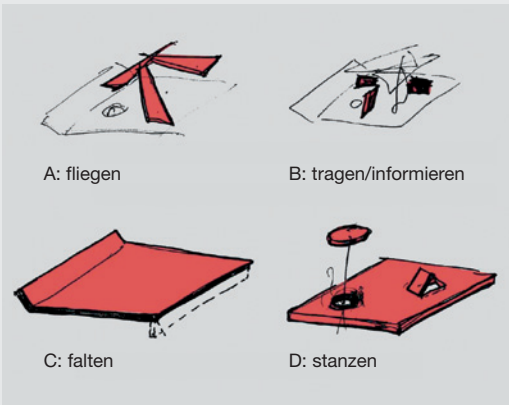


Abbildung 3: Die architektonischen Prinzipien – A: fliegende Dächer, B: einheitliche Möblierungssprache, C: klare Platzumrandung, D: Abgänge in den «Untergrund»

Die Überholgleisanlage

Die Linien 7 und 12 kommen am Bahnhof Stettbach aus entgegengesetzten Richtungen an. Während des Endaufenthalts dürfen sich die Fahrzeuge nicht im Wege stehen. Deshalb bietet die Gleisanlage eine doppelte Überholmöglichkeit. So kann zudem auch einem Pannenzug oder einer Extrafahrt ausgewichen werden.

Auch die Busanlage hält verschiedene Optionen offen. Die Buskanten können aus allen Richtungen angefahren werden. Für Sondereinsätze gibt es zwei zusätzliche Reservekanten. Alle Stellplätze sind für Gelenkbusse ausgelegt.

Das Finanzierungsmodell der Glattalbahn

Die drei Etappen der Glattalbahn wurden im Rahmen eines vom Souverän des Kantons Zürich am 9. Februar 2003 bewilligten Kredits erstellt. Ausnahmen sind gemäss kantonalem Personenverkehrsgesetz Publikumsanlagen, die über den Normalausbau hinausgehen. Diese müssen von den Standortstädten finanziert werden. Unter diese Vorgabe fielen die Dachbauten der Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Stettbach. Politische Auseinandersetzungen verliehen dem Planungs- und Bauprozess mit Zusatzrunden und einer städtischen Abstimmung in Dübendorf eine besondere Hektik. Die Entwicklung der Dachkonstruktionen durchlief dadurch bis zur Baureife fünf Stufen von Plan A bis E. Dank ausserordentlichem Einsatz aller Beteiligten konnte die Glattalbahn-Linie 12 ihren fahrplanmässigen Betrieb dennoch im Dezember 2010 aufnehmen. Die definitive Fertigstellung der Verkehrsdrehscheibe erfolgte ein halbes Jahr nach der Inbetriebnahme.



Abbildung 4: Identität aus eigenständiger Architektursprache

Die Beteiligten

Die verschiedenen Akteure und Verantwortungsträger, die im Planungs- und Umsetzungsprozess massgeblich und bestimmend Einfluss genommen haben:

Die Mobilitätspartner

- ZVV, VBG, VBZ, SBB
- Mobility, Taxi, Pro Velo Zürich, Fussgänger Schweiz, Behindertenkonferenz Zürich, Behinderte im öffentlichen Verkehr BÖV

Stadt Zürich

- Tiefbauamt, ERZ, Dienstabteilung Verkehr, Amt für Städtebau, Grün Stadt Zürich, ewz

Stadt Dübendorf

- Die Abteilungen Planung, Tiefbau, Sicherheit, Finanzen und Liegenschaften

Kanton

- AFV, AWEL, KAPO, TBA

Bund

- Bundesamt für Verkehr, als Leitbehörde und in Sachen Vollzug der Eisenbahngesetzgebung, namentlich der Plan genehmigung Glattalbahn
- Bundesamt für Umwelt in Sachen Vollzug der Umweltschutzgesetzgebung
- Bundesamt für Energie in Sachen Umliegung der Erdgas-hochdruckleitung

Dritte

- Erdgas Zürich
- Erdgas Ostschweiz
- Zoo Zürich mit Projektein-gabe Seilbahn
- Sunnige Hof mit Neubau-projekt im Mattenhof



Abbildung 5: Mobilität zwischen Komfort, Effizienz und Kommerz – Kiosk und Convenience-Shop mitten im stark frequentierten Zentrum der Verkehrsdrehscheibe

Von der Kunst, alle Anforderungen auf einen Nenner zu bringen

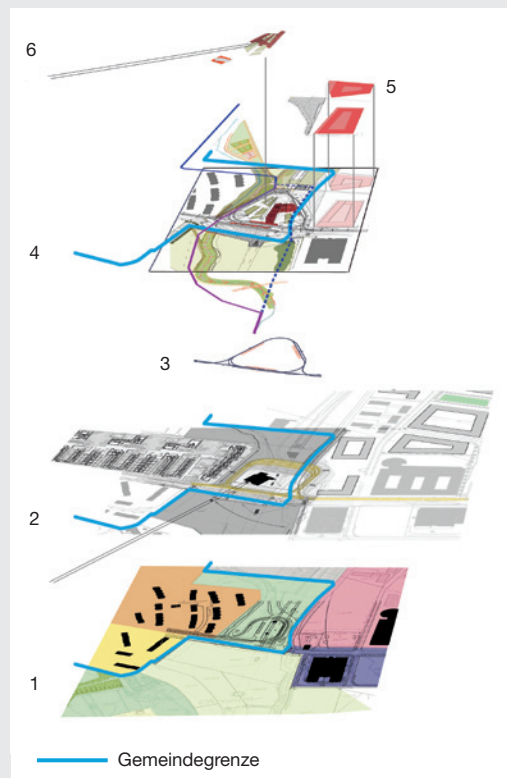
4

Die Umsetzungsschritte

Das Konzept der Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Stettbach erfüllt vielfältige funktionale Bedürfnisse mit unterschiedlichen Phasen und Ebenen sowie sich überlagernden Vorgaben, Anforderungen und Projekten:

- 6 Der mögliche Bauplatz für eine Seilbahthalstation als zwingende Vorgabe
- 5 Der Ostrand, der mit den angrenzend geplanten Gebäuden in Dübendorf realisiert wird
- 4 Das ausgeführte Projekt der Verkehrsdrehscheibe mit Dachlandschaftsvariante Plan E, verkleinerten Dachflächen, neu geführtem Sagentobelbach und verlegter Erdgashochdruckleitung
- 3 Die Gleistopologie als Resultat aus dem Workshopverfahren
- 2 Der Gestaltungsrichtplan sowie die angrenzenden Planungen mit dem Quartierplan Hochbord und dem Wettbewerb für die Wohnsiedlung Mattenhof
- 1 Der Zonenplan beider Standortstädte mit den grünen Zonen für Landwirtschaft, Naherholung und Freihalteflächen

Abbildung 6: Räumliche Beziehung der Entwicklungsphasen zwischen dem Gestaltungsrichtplan 2004 und der realisierten Verkehrsdrehscheibe 2010



Grenzraum – Überlagerung unterschiedlicher Randbedingungen

Die Verkehrsdrehscheibe liegt im Grenzgebiet zwischen Siedlung und Landschaft, mitten in einem Freihaltekorridor zwischen den Städten Zürich und Dübendorf. Die architektonische und räumliche Konzeption musste auf diese spezielle landschaftliche Situation eingehen. Gemäss Vorgabe aus dem Gestaltungsplan sollte der Grüngürtel möglichst durchlaufen, zumindest aber visuell nicht unterbrochen werden.

Ein Bach auf Wanderschaft

Die Siedlungsentwicklung dringt auch im Raum Stettbach in die Landschaft vor. Der planerische Umgang damit wandelte sich im Laufe der Zeit.

Vor 1970 führte der Sagentobelbach in einem natürlichen Bett am Weiler Stettbach vorbei Richtung Glatt. Später wurde er eingedolt. Mit dem Bau des Bahntunnels durfte der Bach im Raum des Bahnhofs Stettbach wieder frei fließen. Mit der Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Stettbach erhielt der Bach nun zum vierten Mal ein neues, diesmal naturnah gestaltetes Bett. Der neue Lauf nimmt Rücksicht auf die Baulinien für eine allfällige P+R-Anlage. Parallel zum Bachlauf fand auch eine Erdgashochdruckleitung eine neue Lage.



Abbildung 7: Der neue Bachlauf wurde schon im Frühling 2009 geöffnet und feierlich eingeweiht.

Autor

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

Bildnachweis

Feddersen & Klostermann, Zürich
Flender Architekt, Ühlingen
VBG, Glattbrugg
Simon Vogt, Schlieren

Herausgeberin

VBG Verkehrsbetriebe Glattal AG, Glattbrugg
www.vbg.ch

Glattbrugg, August 2011