

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 19 (2006)
Heft: [13]: Die Bahn erobert die Glattstadt

Inhaltsverzeichnis

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 14.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.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.**