

Bahn schafft Stadtraum

Autor(en): **Klostermann, Rainer**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **19 (2006)**

Heft [13]: **Die Bahn erobert die Glattstadt**

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-123021>

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.

Bahn schafft Stadtraum

Text: Rainer Klostermann

Fotos: Feddersen & Klostermann

In erster Linie ist die Glattalbahn ein Verkehrsmittel. Doch der Neubau bietet auch die einmalige Chance, im chaotisch gewachsenen Mittleren Glattal eine Stadtlandschaft zu gestalten. Darin wird sich die Bahn wie ein roter Faden bewegen. Was weit auseinanderlag, ist plötzlich ganz nah, und die Gemeinden der Region wachsen zur Glattalstadt zusammen.

• In den letzten Jahrzehnten ist die Topografie des Mittleren Glattals in Industrie- und Gewerbebauten, in grossen Wohnanlagen und in grossräumigen Verkehrsanlagen untergegangen. Dies allerdings nur scheinbar. Für die Kenner, dazu zählen «Ureinwohnerinnen» und zahlreiche Neuzuzüger, sind die Vorzüge einer mit Idyllen, naturnahen Erholungsräumen und Aussichtspunkten versehenen modernen Stadtwelt immer noch von grossem Wert. Dazu haben sich bauliche Wahrzeichen gesellt, etwa das als Begrüssungszeichen fungierende Fernheizkraftwerk im Autobahndreieck Auzelg oder das Hochhaus Glattzentrum. Zudem bilden im oft weiten Himmel der Glattalstadt die für viele Bewohner übermässig benutzten Abflugrouten ein Netz der dritten Dimension. Durch diese scheinbar chaotisch zusammengewachsene, ehemals ländliche Agglomeration wird sich die Glattalbahn als roter Faden ziehen und einen städtebaulichen Impuls geben.

Den Weg durch Grenzräume bahnen

Die neue Bahn führt kaum durch alte Strukturen, im Gegenteil: Sie fährt meist durch Grenzräume, geprägt von Autobahnen und Eisenbahnlinien. Hier geraten Resträume, Grossgewerbe, Entsorgung und andere «Randnutzungen» aneinander – kurz: alles, was in den Siedlungskernen keinen Platz fand. Die Linie eines öffentlichen Verkehrsmittels durch diese Peripherie zu legen ist nicht einfach. Fast in jeder Ecke finden sich Ansprüche irgendwelcher Interessen, die die Bahn berücksichtigen muss. Die grosse Linie ist also eine minutiöse Suche nach einem Weg. Die grösste Herausforderung ist es, einen öffentlichen Raum zu schaffen; anders als im innerstädtischen Kontext ist der öffentliche Aussenraum in der Peripherie wenig sichtbar. Die Glattalbahn hat hier einen besonderen Ehrgeiz. Sie will diese Öffentlichkeit schaffen, die Stadtebene erobern und für alle da sein: Behinderte, Freizeitnutzer, Pendler aller sozialen Schichten und jeden Alters.

Die Stadtebene bildet die Grundlage einer hochwertigen Umwelt. Wenn immer möglich bleibt die Glattalbahn auf dem Boden, arrangiert sich mit den Ansprüchen neben dem Trasse, insbesondere im Umfeld der Haltestellen. Viadukte bleiben die Ausnahme. Die Bahn ist fussgängerfreundlich und bietet Lösungen für alle Verkehrsteilnehmenden, deshalb arbeiten die Planer in vernetzten Strukturen. Auch die Betroffenen des Langsamverkehrs werden gemeinsam mit den Behörden eingeladen: Behinderte, Fussgänger und Velofahrerinnen.

Das Wesen der Stadt

Eine Stadtbahn suggeriert mehr Anspruch auf öffentliche Aussenräume als ein Bus, der sich selbst durch enge Quartiere schleichen kann. So ändert sich zumindest entlang dem Trasse mit dem Bau der Glattalbahn einiges – auch bezüglich der Orientierung. Andere europäische Städte schaffen grosse Sichtachsen, Zürich und die Schweiz mischen eine hohe Qualität an Zugänglichkeit hinzu. Die Glattalbahn will Teil dieser Öffentlichkeit sein und einen besonderen visuellen und physischen Zugang anbieten.

Aus mehreren Gemeinden entsteht die Glattalstadt. Die Bahn bringt eine neue Lesart in die Aussenräume, eröffnet neue Sichtbeziehungen mit neuen Strassenzügen und Gleisachsen. Sie durchstösst aber vor allem entscheidende Grenzräume und verbindet bislang Getrenntes: Glattbrugg kommt wieder ganz nahe an das Oberhauserried, den neu entstehenden Stadtteil Glattpark. Die Quartiere

Leutschenbach und Auzelg rücken ans Glattzentrum, Wallisellen ist plötzlich mittendrin, für den Sprung über die Autobahn nach Dübendorf braucht es nur zwei Haltestellen. Grenzen und Grenzümgebungen werden zentraler, publikumsnäher. Der Aussenraum wird urban und öffentlich. Das städtebauliche und stadtgestalterische Konzept der Glattalbahn beruht auf der Betrachtung dieser Phänomene. Als «fil rouge» mit durchgehend einheitlicher Erscheinung will sie in den Stadträumen eine Ordnung aufzeigen. Damit muss das Projekt aber über das Trasseehinausdenken, also von Fassade zu Fassade oder sogar dahinter. Fast permanent sind Dritte involviert, und an einigen Schlüsselstellen sind die Anliegen und gegenseitigen Abhängigkeiten so eng miteinander verknüpft, dass der Entwicklungsprozess nur mit Masterplänen weiterkommen konnte. Partner wie die SBB, private Investoren, Werke und die öffentliche Hand entwickeln neue räumliche Schwerpunkte wie die Bahnhöfe in Wallisellen, Stettbach und Glattbrugg oder den Anschluss an den Flughafen.

Sorgfalt statt Luxus

Die Glattalbahn kann sich nicht einem augenfälligen Luxus verschreiben, denn allein die komplexe und technisch anspruchsvolle Umsetzung im bestehenden Strassenraum ist teuer. Konzept war deshalb die sorgfältige Gestaltung der ohnehin notwendigen Elemente; der Fahrleitungsmast ist ein Identitätsmerkmal mit eigenem Design. Dies erforderte den frühzeitigen kreativen Einbezug der Bahntechniker. Mit ihnen entstand eine technische und marktkonforme Lösung, die das ganze Fahrleitungskonzept beeinflusste. Das Mastenkonzept ist nun auch auf die Haltestelle übertragen, wo zwei Masten immer am gleichen Punkt zum Erkennungszeichen für den Ort der Perrons werden. Die Geometrie der Fahrleitung wird so auf die Haltestelle ausgerichtet, ist also nie zufällig. Die klassische Tramhaltestelle war diskret, doch die heutigen Anforderungen an den Komfort, die höheren Geschwindigkeiten oder die Behindertengestaltung verändern

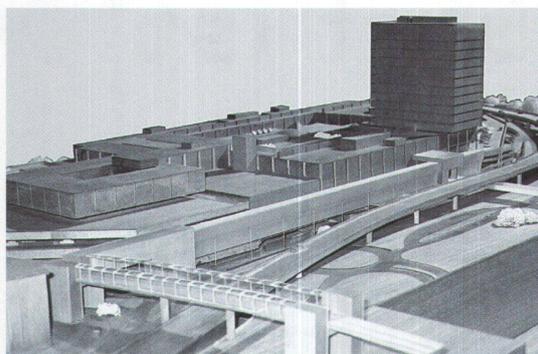
dieses Bild. Neue Anlagen können diesen Aspekten einfacher gerecht werden als Umbauten im bestehenden Stadtkontext, die oft von Kompromissen begleitet sind. Doch auch das Projekt der Glattalbahn hat einen intensiven Prozess hinter sich. Die Haltestelle soll ein Ort sein, der alle einlädt, der immer zur Verfügung steht, der bequem und von überall her ungefährdet erreichbar ist. Sie wird als kompakte Anlegestelle zum Aufenthaltsort im Stadtraum. Mit dem immer gleichen Aufenthaltsraum will die Bahn schon da sein, auch wenn sie erst kommt. Das Gestaltungskonzept beruht deshalb auf einer Norm, nach der die Haltestellen immer gleich und aus abgestimmten Modulen hergestellt sind. Die Individualität entsteht mit dem Blick zu den Wartenden am gegenüberliegenden Perron oder mit dem Blick in die Umgebung.

Gestaltung als Kompositionsaufgabe

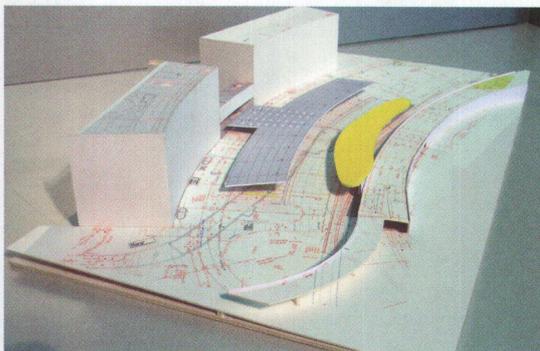
Die Gestaltung eines Stadtraums ist insbesondere wegen strenger Vorgaben rund um Verkehrsinfrastrukturen eine Kompositionsaufgabe. Trotzdem bieten die visuell oft überladenen Stadträume Chancen. Eine Grundregel: möglichst wenig Elemente am richtigen Ort einsetzen. Teile wegzulassen oder miteinander zu kombinieren ist gestalterisch oft wichtiger, als neue Elemente zu entwerfen. Die Stadt Zürich hat in einigen Belangen (Werbung, Mischflächen) bessere Voraussetzungen, die Gemeinden im Glattal gleichen dies mit kürzeren Entscheidungswegen aus. Augenfällig ist die Auseinandersetzung mit der Tradition. Das erfolgreiche 100-Kilometer-Tramnetz der Stadt Zürich macht seine Vorgaben. Während französische und zahlreiche andere Städte (Seite 42) mit ihren Stadtbahnprojekten von Neuem beginnen, setzt die Glattalstadt mit der Glattalbahn auf eine pragmatische Erweiterung des bestehenden Tramsystems. Dies ist keine Absage an eine eigene Identität, darin spiegelt sich der Ehrgeiz, alles unter einen Hut zu bringen, auf Unnötiges zu verzichten und zu versuchen, einen annähernd vollkommenen Kreis um die Grundsätze der Nachhaltigkeit zu bilden. •



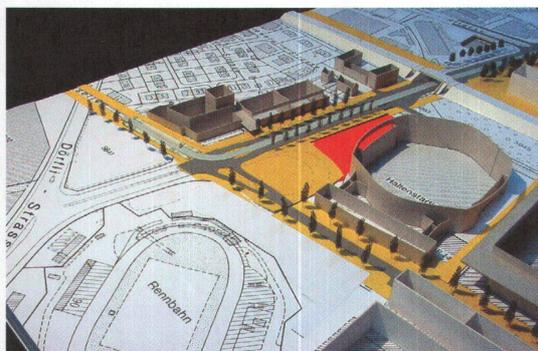
1



2



3



4

- 1 Beim Giessen an der Grenze zwischen Wallisellen und Dübendorf durchquert die Bahn mehrere Entwicklungsgebiete.
- 2 Beim Glattzentrum liegt die Haltestelle in luftiger Höhe; ein Bauwerk leitet die Passagiere von der Bahn zum Shopping.
- 3 In der zweiten Etappe wird die Glattalbahn den Flughafen erreichen und beim Busbahnhof anhalten.
- 4 Am Hallenstadion zweigt die Glattalbahn vom VBZ-Trasse ab und fährt auf der Thurgauerstrasse Richtung Glattpark.