

Zeitschrift: Heimatschutz = Patrimoine
Herausgeber: Schweizer Heimatschutz
Band: 100 (2005)
Heft: 3

Artikel: Lebensqualität dank Raumgestaltung : Glattalbahn-Projekt will städtische Agglomeration aufwerten
Autor: Flury, Andreas
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-176159>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

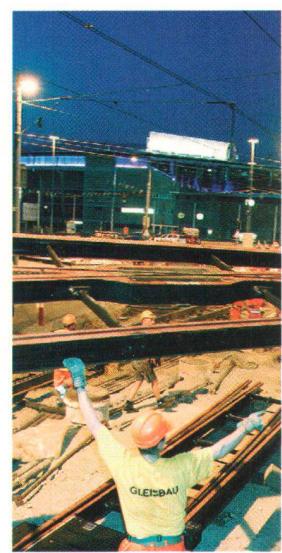
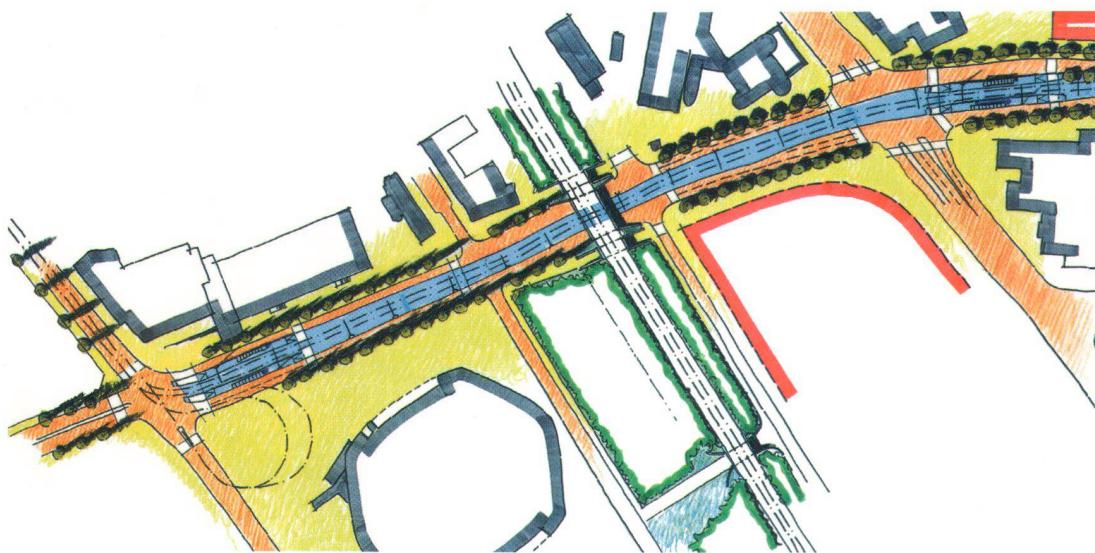
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 13.01.2026

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



Création d'une ligne ferroviaire dans la vallée de la Glatt

Améliorer le milieu urbain

L'agglomération qui se développe au nord de Zurich, dans la vallée de la Glatt, compte parmi les régions les plus dynamiques de Suisse. Pour ce secteur, le plan directeur du canton de Zurich prévoit une urbanisation vers l'intérieur, axée principalement sur l'amélioration des transports publics. Les travaux de construction de la ligne de la vallée de la Glatt, clef de voûte de l'ensemble du projet, ont débuté en automne 2004. Le projet s'appuie sur les principes du développement durable et vise à structurer le milieu urbanisé pour offrir un habitat de haute qualité.

Le projet de nouvelle ligne ferroviaire dans la vallée de la Glatt doit son origine à une initiative, prise dans les années 1990, par les communes de la vallée. Dans un premier temps, la communauté zurichoise des transports ZVV a dirigé ce projet jusqu'à la définition des principaux axes stratégiques. Puis, le canton de Zurich l'a confié aux Transports de la vallée de la Glatt (VBG). De précieuses synergies se sont ensuite développées. Elles ont permis d'avancer le projet qui a été soumis à la procédure d'autorisation de la Confédération. Sa réalisation nécessite un crédit-cadre de 555 millions de francs et 97 millions de francs pour des aménagements divers. Ces deux montants ont été acceptés lors de la votation populaire cantonale du 9 février 2003. De plus, la Confédération participe à cet investissement au titre de l'encouragement des transports d'agglomération.

Un projet durable

Le projet prévoit la construction de 12,7 km de doubles voies, avec la création de 20 stations. Le

tracé répond de façon optimale aux vœux des usagers. Il est coordonné aux trams et aux transports zurichoises. Les travaux ont débuté en septembre 2004. Fin 2006, le nouvel horaire prévoit la mise en service de la première étape (Messe/Hallenstadion-Zurich Auzelg). Suivront ensuite la deuxième étape, fin 2008 (Ambassador-Aéroport de Zurich) et la troisième étape, fin 2010 (Auzelg-Zurich Stettbach)

L'agglomération de la vallée de la Glatt a un nombre d'habitants qui en fait la quatrième ville de Suisse. La nouvelle ligne a pour but de structurer les zones urbanisées et de mieux articuler les transports et l'urbanisation. Fruite d'une planification participative, axée sur les trois composantes du développement durable et sur la sécurité, la durabilité et l'efficacité, la nouvelle ligne de la vallée de la Glatt servira d'armature aux futurs aménagements urbains (végétation, mobilier urbain, éclairage, aménagements).

Pôles d'urbanisation

Au cours du processus de planification, le Masterplan a constitué un instrument efficace pour prendre des décisions coordonnées et partagées par tous les acteurs. Les stations nouvelles jouent le rôle de pôles de densification. Clairement identifiables par rapport aux autres structures urbanisées, elles servent de points de repère, sûrs et protégés. L'amélioration de l'offre et du confort des transports publics dans la vallée de la Glatt devrait créer une dynamique nouvelle dans cette vaste région permettant une ouverture vers de nouveaux développements et une meilleure qualité de la vie.

Andreas Flury, Directeur des transports de la vallée de la Glatt et chef du projet d'ensemble, Glattbrugg;
Rainer Klostermann, Directeur du projet et Kai Flender, architecte, Vice-directeur du projet (ligne de la vallée de la Glatt)

En haut à gauche: schéma du Masterplan prévu pour la Messe (photo Feddersen & Klostermann);

en haut à droite: inauguration du chantier de la ligne de la vallée de la Glatt avec, en arrière plan, le stade rénové juste avant sa réouverture (photo Photopress/K. Schorrer)

Oben links: Planskizze des Masterplans Messe (Bild Feddersen & Klostermann);

oben rechts: Einbau der ersten Weiche für die Glatttalbahn, im Hintergrund das umgebauta Zürcher Hallenstadion kurz vor der Wiedereröffnung (Bild Photopress/K. Schorrer)

So soll die Haltestelle Fernsehstudio/WTC der Glattalbahn dereinst aussehen

(Bild Business Images AG)

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



Glattalbahn-Projekt will städtische Agglomeration aufwerten

Lebensqualität dank Raumgestaltung

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

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 Glattalbahn, 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 Glattalbahn 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 Bahn und ihren Anschluss an das Tramnetz der Stadt Zürich sowie von 97 Mio. Franken für Ausbauten und Anpassungen im Strassennetz.

Nachhaltigkeit als Planungsgrundz

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

betriebliche Synergien optimal zu nutzen, ist die Infrastruktur der Glattalbahn volumnäiglich 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 Glattalbahn 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 Werthaltungs-Sechseck basiert auf dem Nachhaltigkeitsdreieck mit den Zielsetzungen der sozialen, ökonomischen und ökologischen Verträglichkeit. Im Glattalbahn-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.

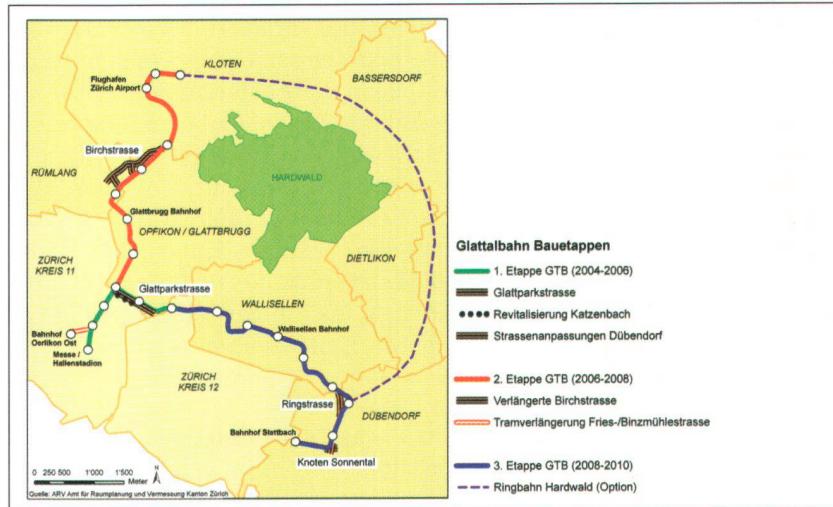
Räumliches Engagement

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 peripherie 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



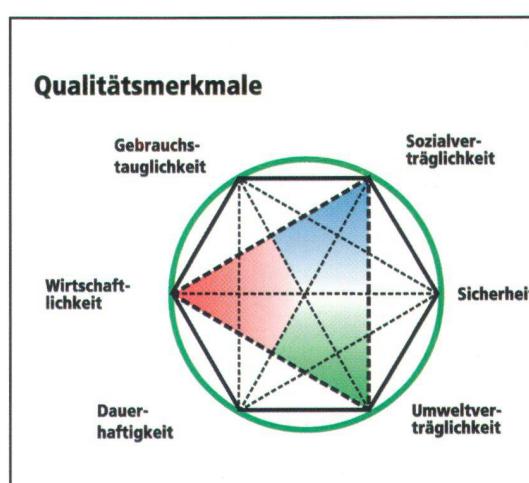
Glattalbahn aufzuzeigen. Der daraus entstehende Dialog zwischen Beteiligten und Betroffenen schafft die Voraussetzung für gegenseitige Beeinflussungen und legt die Basis zu einer jeweils von allen Parteien mitgetragenen Gesamtlösung.

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 Trassee 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 anzusiedeln 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 Glattalbahn mit ihren 44 Zentimeter dicken Wand-scheiben und den transpa-renten Dächern als rük-ksichtsvoll gestaltete Elemente der Raummöblierung 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 intelligem-ment pensés

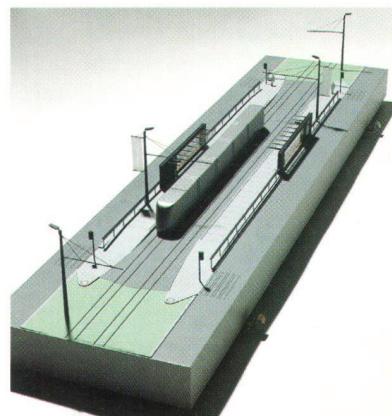
(source Kai Flender)

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 Fahrgäst. Die Gesamtkomposition der Glattalbahn-Haltestellen 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 «Beacon» und mit einer Wandscheibe als zugeordnetem Wartehallenelement. Beacon und Wandscheibe werden zusammen zu einem unverkennbaren Element der Raummöblierung 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 Glattalbahn-Haltestelle integriert sämtliche technischen und funktionalen Aspekte, die hier zu erfüllen sind. Zusammen mit dem transparent ausgestalteten Dach dient sie dem Fahrgäst 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 Gestal-



tungsprinzip. 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)

