Hand in Hand

Autor(en): **Müller, Thomas**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **26 (2013)**

Heft [6]: **Das Glattal : mit der Verdichtung in und um Zürich ist ein neues Verkehrsmittel geboren, das erstaunliche Zusammenschlüsse und heftige Bautätigkeiten auslöste**

PDF erstellt am: **30.04.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-392395

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Der Bäuler hat seine Zukunft als Teil der Stadt noch vor sich.
Die Glattalbahn ist aber schon da.

Hand in Hand

Andreas Flury, Gesamtprojektleiter Glattalbahn und bis vor Kurzem Direktor der VBG, erzählt, wie die Bahn die Region zusammenschloss und die Entwicklung ermöglichte.

Interview:
Thomas Müller

Bei der Einweihung des letzten Teilstücks haben Sie in einer halben Stunde 139 Hände geschüttelt, wie eine Lokalzeitung festhielt, tagsüber seien es hochgerechnet 4031 gewesen. Wer waren all diese Menschen?
4031 ist wohl ein bisschen hoch gegriffen. Doch ein gewisser Symbolgehalt liegt durchaus in dieser Szene. Der Grundgedanke der Glattalbahn ist es, die räumliche Entwicklung zu ermöglichen. Darum gab es einen grossen Kreis von Personen, die in das Projekt involviert waren, meist als Vertreter der insgesamt sehr breit gefächerten Anspruchsgruppen: der Fussgänger, der potenziellen Fahrgäste, Vertreter von Behindertenorganisationen, von Verkehrsverbänden, der zuständigen Ämter und Verwaltungsstellen, selbstverständlich auch aus der Politik. Hinzu kommen die Standortgemeinden und -städte mit ihren Vorstellungen über die eigene Zukunft und nicht zuletzt die Grundeigentümer. Ein intensiver Dialog mit all diesen Interessengruppen war unabdingbar.

Nun sind Sie aber nicht Mediator oder Gruppentherapeut, sondern Ingenieur. War das nicht eine Überforderung?
Ich war gewappnet. Einst studierte ich ja Kulturingenieur an der ETH Zürich, befasste mich also mit der Entwicklung des ländlichen Raums. Meine Dissertation untersuchte zwei Strukturverbesserungen, sprich Güterzusammenlegungen im Berggebiet – ein Spagat für die Menschen zwischen wirtschaftlichem Nutzen und persönlicher Entwurzelung von Grund und Boden. Der soziale Frieden war auf die Probe gestellt. Ich erfuhr, dass technische Projekte dieser Art sehr stark in die sozialen Strukturen eingreifen. Als das Projekt Glattalbahn 1998 begann, war mir deshalb klar: Vorsicht! Es ist wichtig, mit dem Vis-à-vis sehr respektvoll umzugehen, immer den Dialog zu pflegen und auf keinen Fall den Faden abreissen zu lassen. Dialog lässt sich nicht verordnen. Doch wenn es gelingt, ein solches Vorhaben mit den Betroffenen von Beginn weg prozesshaft zu entwickeln, ist viel gewonnen.

Die Glattalbahn wollte die Dörfer ja nicht entzweien, sondern mit neuen Tangentialverbindungen näher zusammenbringen. Wie weit ist das gelungen?
Nehmen wir ein Beispiel aus den Zeiten vor der Stadtbahn. Um die geplante Streckenführung vorzustellen, organisierten wir vor fünf Jahren Besichtigungen vor Ort. So brachten wir eine Gruppe von Wallisellern per Gelenkbus zum See beim Glattpark. Das Interesse war enorm. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer staunten, weil sie die Welt auf der anderen Seite der Autobahn gar nicht kannten. Man ging dort einfach nie hin. Heute dauert die Fahrt drei Minuten von der Haltestelle ‹Herti› in Wallisellen bis zur Station ‹Fernsehstudio›. Wer will, steigt also am Feierabend mit dem Badetuch in die weisse ‹Cobra› ein, um im künstlichen See zwei Längen zu fünfhundert Meter zu schwimmen, und fährt mit der nächsten Bahn wieder heim.

Doch hauptsächlich fährt man mit der Stadtbahn zur Arbeit und dann wieder nach Hause?
Pendlerfahrten sind sicher ein wichtiger Faktor, aber auch in der Freizeit, zum Einkaufen oder von Touristen ist der Zuspruch rege. Um die Mittagszeit zum Beispiel sind viele Passagiere unterwegs – mir scheint, es sind viele jüngere darunter –, die aus dem ganzen Einzugsgebiet ins Glattzentrum fahren. In der Planung haben wir uns zum Ziel gesetzt, dass die Glattalbahn pro Tag im Durchschnitt →

Im Oberhauserriet, einst ‹Europas teuerste Wiese›, wächst ein Stück neues Opfikon: der Stadtteil Glattpark.

Am Flughafen schliesst die Bahn die Glattalstadt an die weite Welt an.

An der Stadtgrenze verbindet die Bahn Zürich mit der Glattalstadt.

→ 2500 Personen zum Einkaufszentrum Glatt befördert, diese Zahl ist inzwischen übertroffen worden. Das Einkaufszentrum hat in den Jahren 2011 und 2012 die Zahl der Besucher um jeweils rund fünf Prozent gesteigert, nicht zuletzt auch dank der Glattalbahn, wie mir Zentrumsleiter Stefan Gross bestätigt hat.

Wie ist das Echo bei den Hotels?

Das ‹Novotel› bei der Haltestelle ‹Lindbergh-Platz› in Glattbrugg zum Beispiel hat als erste Massnahme zur Eröffnung der Glattalbahn den Hotelbus abgeschafft. Eine bessere Erschliessung als durch die Stadtbahn könne man sich gar nicht vorstellen.

Der Flughafen ist ein besonderer Magnet im Einzugsgebiet der Glattalbahn. Profitiert er von der Stadtbahn? Er ist ja mit Autobahnanschluss, Intercityzügen, S-Bahn und Regionalbussen schon gut erschlossen.

Lange legte der Flughafen viel Gewicht auf die Fernverkehrsanschlüsse. Doch längst hat er erkannt, wie wichtig eine gute Einbindung in die städtischen und regionalen Verkehrsströme ist – sei es durch den Bushof, die Haltestelle der Glattalbahn oder den Zugang für Velos und Autos. Ein Anliegen des Flughafens konnte schrittweise umgesetzt werden, nämlich mit Frühkursen der Glattalbahn ein Angebot zur Verfügung zu stellen, das den Passagieren der ersten Abflugwelle ebenso zugutekommt wie den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im Flughafen.

Was ist nicht geglückt?

Ein kleines Beispiel ist für mich die Umsteigeverknüpfung mit dem Veloverkehr. Der heutige Zürcher Stadtrat Daniel Leupi vertrat die IG Velo in einer der Begleitgruppen zum Projekt, die sich dem Zugang der Haltestellen widmete. Er plädierte mit überzeugenden Beispielen aus den Niederlanden dafür, den Umstieg vom Velo auf die Stadtbahn zu erleichtern. Das stiess auf Zustimmung, und deshalb ist nun ein Velostände rmodul in derselben Architekturspra che Teil jeder Haltestelle. Wenn ich heute unterwegs bin, so stelle ich allerdings fest, dass der Ansturm nicht gerade überwältigend ist. Ob das nur Anlaufschwierigkeiten sind, ist schwer zu sagen. Von der Topografie her wäre das Gebiet gut geeignet, um mit dem Velo das Einzugsgebiet der Stadtbahn über die Fussgängerdistanz von vierhundert Metern zu vergrössern.

Generell, welchen Stellenwert hat die Glattalbahn?

Sie hat sich als Katalysator für die Entwicklung des Gebiets erwiesen. Bis zur Volksabstimmung 2003 war bei den Investoren eine gewisse Zurückhaltung spürbar. Das Ja der Stimmberechtigten zum Rahmenkredit von 555 Millionen Franken für die Stadtbahn und 97 Millionen Franken für Strassenausbauten und -anpassungen markierte dann den Übergang vom Konjunktiv in die Realität. Natürlich gingen wir davon aus, dass die wachsende Standortgunst das Interesse von Unternehmen und Privaten an diesem Raum steigern würde. Was dann aber geschah, übertraf unsere Erwartungen bei Weitem. Einst gingen wir davon aus, dass jeder Steuerfranken innert 15 Jahren Investitionen in 16-facher Höhe auslösen würde in Fussgängerdistanz um die Haltestellen. Nun hat sich gezeigt, dass es innert 20 Jahren, also bis ins Jahr 2020, Investitionen in 25-facher Höhe sein werden siehe Seite 24. Dabei spielt wohl auch die wirtschaftliche Entwicklung mit, besonders das Auf und Ab an den Finanzmärkten, die Investitionen in Immobilien begünstigten.

Manche kritisieren offen, dass die Glattalbahn immer dort auf die grüne Wiese ausgewichen sei, wo sie Urbanisierungsgenerator hätte werden können. Haben Sie vor den Problemen kapituliert?

Es trifft zu, dass die Strecke nicht immer durch dicht gebautes Gebiet führt. Doch das war auch nicht die Aufgabenstellung. Vielmehr verlangte die ursprüngliche Zielsetzung, die künftigen Zentrumsgebiete, die im kantonalen Richtplan festgelegt sind, einzubeziehen. Oder mit anderen Worten: Die organisch gewachsenen Ortskerne sind mit S-Bahn und Bus längst erschlossen, die künftigen Neubaugebiete hingegen galt es anzubinden. Die Glattalbahn ist, wie erwähnt, Ermöglicher von Entwicklung. Sie hat den einzelnen Gebieten quasi den Ball zugespielt. An vielen Orten wurden schon Tore geschossen, an anderen wird immer noch gedribbelt. ●

Andreas Flury
Andreas Flury (62) war von 1998 bis 2012 Gesamtprojektleiter Glattalbahn und Direktor der VBG. Heute ist er Präsident des Verwaltungsrats der Limmattalbahn, Mitglied im Verwaltungsrat Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS), Dozent an der Eidgenössischen Technischen Hochschule (ETH) und Geschäftsführer des Vereins Swiss Innovation Park. Er ist Vermessungszeichner, studierte Kulturingenieur an der ETH, ist patentierter Geometer und schloss die Ausbildung mit einer Doktorarbeit an der ETH ab.