

# Querfeldein durch die Netzstadt Glattal = A travers la région urbaine du Glattal = Attraverso la rete urbana della Glattal

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Tec21**

Band (Jahr): **133 (2007)**

Heft Dossier (~~Übersicht~~)

PDF erstellt am: **22.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-108072>

## **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.











# QUERFELDEIN DURCH DIE NETZSTADT GLATTAL



## PROJEKT / PROJET / PROGETTO

Die Glattalbahn bei Zürich  
Le tramway du Glattal près de Zurich  
La ferrovia della Glattal presso Zurigo

## ORT / LIEU / LUOGO

Mittleres Glattal (Kloten, Rümlang, Opfikon, Wallisellen, Dübendorf bis Zürich)

## AUFTRAGGEBER / MANDANT / COMMITTENTE

Kanton Zürich, vertreten durch die Volkswirtschaftsdirektion (Systembesteller)

## TEAM

Andreas Flury, Kulturingenieur ETH SIA,  
Verkehrsbetriebe Glattal, Glattbrugg  
Peter Gresch, Raumplaner ETH/NDS SIA, Gresch  
Partner, Bern (Umwelt)  
Rainer Klostermann, Architekt ETH SIA,  
Feddersen und Klostermann, Zürich (Gestaltung)  
Herbert Nötter, Bauingenieur ETH, Rosenthaler  
und Partner, Zürich (Projektmanagement)

## GESTALTERISCHE BEARBEITUNG / URBANISME / URBANISTICA


Marc Angwerd, Ing. Raumplanung FH,  
Verkehrsbetriebe Glattal, Glattbrugg  
Kai Flender, Architekt TU, Ühlingen (Deutschland)  
Philipp Rüegg und Pascal Sigrist, Architekten ETH,  
Feddersen und Klostermann, Zürich

## PLANUNG / ÉTUDES / PIANIFICAZIONE

1990–2004

## AUSFÜHRUNG / RÉALISATION / REALIZZAZIONE

2004–2010



Das mittlere Glattal bildet den am stärksten wachsenden Wirtschaftsraum der Schweiz. Die Netzstadt Glattal umfasst acht Gemeinden mit derzeit insgesamt 100 000 Einwohnern und gleich vielen Arbeitsplätzen. Damit wächst auch das Verkehrsaufkommen ständig. Bis spätestens 2010 soll eine Stadtbahn die Gegend auf der Strecke Kloten–Rümlang–Opfikon–Wallisellen–Dübendorf erschliessen. 12.7 Kilometer misst die geplante zweispurige Neubaustrecke. Sie verläuft zu 100 % auf eigenem Trasse und weist eine Spurweite von 1000 mm auf, die jener der Trams in Zürich entspricht. Im Endausbau erhält die Glattalbahn 21 neue Haltestellen und hat Anschlüsse an das nationale SBB-Netz und die Zürcher S-Bahn. Die erste Etappe zwischen Messe Hallenstadion Zürich und Auzelg ging im Dezember 2006 in Betrieb.

Das Projekt ist breit abgestützt und wird durch die Verkehrsbetriebe Glattal (VBG) vertreten. Beteiligt sind die betroffenen acht Gemeinden, der Kanton Zürich und damit die Bevölkerung. An der Planung sind zahlreiche Fachleute in vorbildlicher Weise transdisziplinär engagiert. Durch den Einsatz elektrischer Energie aus erneuerbaren Quellen sowie die eigens eingerichtete Umweltbaubegleitung mit entsprechendem Controlling sind die ökologischen Anliegen berücksichtigt. Die Planung der Stadtbahn beschränkte sich nicht auf verkehrstechnische Fragen, sondern bezog den umgebenden Raum mit ein. Zum Beispiel wurden bei jeder Haltestelle die möglichen städtebaulichen Potenziale aufgezeigt und umsichtig mitgeplant. Dadurch entsteht nicht nur eine neue und zukunftsweisende Stadtbahn, es wird auch ein wesentlicher Beitrag zur städtebaulichen Identität der Gesamtstadt Glattal geleistet.

Die Glattalbahn zeigt, wie ein komplexes Projekt unter Beteiligung mehrerer Gemeinden einen erkennbaren Mehrwert für eine ganze Region generiert, wenn alle Beteiligten und sämtliche Disziplinen von Anfang an umfassend in die Planung einbezogen sind.

*Das Werk Glattalbahn bei Zürich erhält im Rahmen von «Umsicht – Regards – Sguardi» eine Anerkennung.*



# A TRAVERS LA RÉGION URBAINE DU GLATTAL

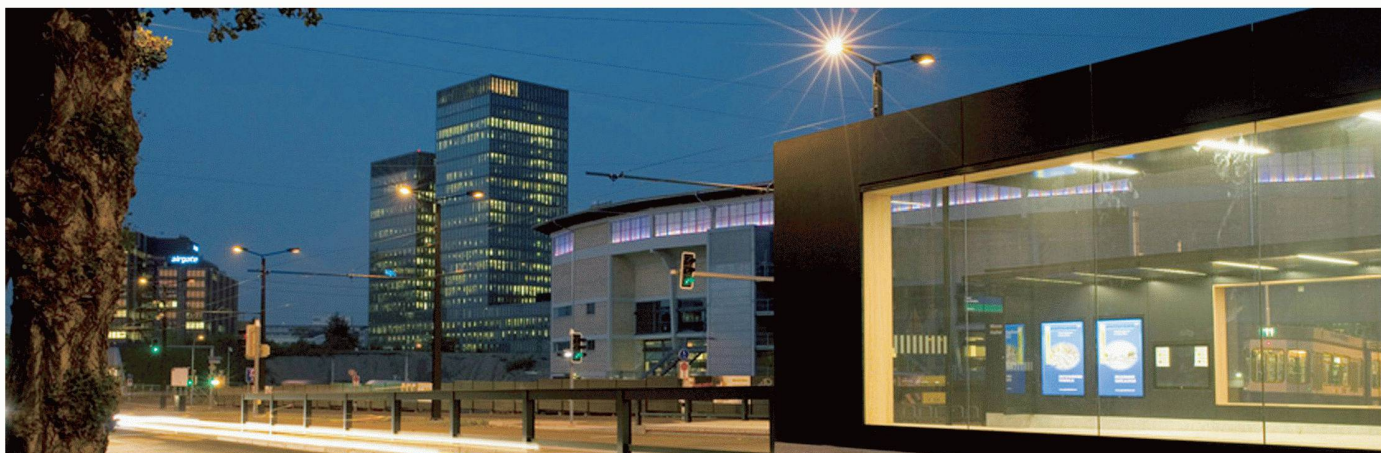
La moyenne vallée de la Glatt est la zone économique affichant la plus forte croissance de Suisse. Englobant huit communes, cette conurbation totalise aujourd'hui 100 000 habitants et autant d'emplois, avec une augmentation du trafic à l'avenant. D'ici à 2010, un tramway desservira la région sur une ligne à double voie de 12.7 km passant par Kloten, Rümlang, Opfikon, Wallisellen et Dübendorf. Entièrement en site propre et au même écartement que les trams zurichoises (1000 mm), la ligne comptera au final 21 stations, avec des raccordements au réseau des CFF et au S-Bahn zurichois. La première étape entre Zurich (Messe-Hallenstadion) et Auzelg a été mise en service en décembre 2006.

Bénéficiant d'un large soutien, le projet porté par les Transports publics du Glattal (VBG) implique toute la population par le biais des huit communes concernées et la participation du canton. Les études sont menées par de nombreux spécialistes engagés dans un processus exemplaire de travail interdisciplinaire. Les impacts environnementaux sont maîtrisés grâce à l'exploitation d'énergie électrique issue de sources renouvelables et à la mise en place d'une instance de suivi écologique assortie de contrôles ad hoc. Loin de se cantonner aux questions de technique des transports, les études ont été étendues au contexte global. Ainsi, pour chaque station les possibles extensions urbaines du site ont été évaluées et intégrées à la réflexion. On ne construit donc pas seulement une nouvelle ligne de tramway futuriste, mais une part essentielle de l'identité du maillage urbain en formation dans le Glattal.

Le tramway du Glattal illustre la plus-value qu'un grand projet génère à l'échelle de toute une région, lorsque l'ensemble des intervenants et spécialistes concernés sont associés aux études dès le stade initial.

01 Die Haltestellen mit transparent gestalteten Wartehäuschen vermitteln Sicherheit / Les haltes avec des cabanons d'attente transparents procurent de la sécurité / Le fermate con sale d'attesa trasparenti infondono sicurezza

*La nouvelle ligne de tramway du Glattal près de Zurich obtient une reconnaissance dans le cadre de «Regards – Umsicht – Sguardi».*



01



# ATTRAVERSO LA RETE URBANA DELLA GLATTAL

La regione della Glatttal centrale registra la crescita economica più marcata in Svizzera. La rete urbana della Glatttal comprende otto comuni con attualmente 100 000 abitanti in totale e altrettanti posti di lavoro. Di conseguenza aumentano anche i problemi di circolazione. Entro il 2010 al più tardi, una ferrovia urbana a doppio binario collegherà la regione di Kloten, Rümlang, Opfikon, Wallisellen e Dübendorf. La nuova tratta, lunga 12.7 km, seguirà un proprio tracciato indipendente e i binari disteranno tra loro 1000 mm, come quelli dei tram di Zurigo. Nel suo stato finale, la ferrovia della Glatttal avrà 21 nuove fermate e sarà collegata alla rete ferroviaria nazionale e alla rete celere regionale (S-Bahn) di Zurigo. La prima tratta, fra le fermate «Messe Hallenstadion Zürich» e «Auzelg», è stata inaugurata nel dicembre del 2006.

Il progetto è ampiamente sostenuto e patrocinato dall'azienda dei trasporti Verkehrsbetriebe Glatttal (VBG). Ad esso partecipano gli otto comuni interessati, il cantone di Zurigo e di conseguenza anche la popolazione. Nella progettazione sono coinvolti, in maniera esemplare, numerosi specialisti di differenti discipline. Le esigenze di carattere ecologico sono tenute in considerazione grazie all'utilizzazione di energia elettrica proveniente da fonti rinnovabili e all'applicazione di misure di protezione dell'ambiente e al loro controllo. Lo studio della ferrovia urbana non si è limitato a considerare problemi di tecnica della circolazione, ma ha tenuto presente l'ambiente circostante. Per ogni fermata, ad esempio, è stato esaminato il potenziale di urbanizzazione e i risultati sono stati inseriti nello studio. In questo modo non sorge solo una nuova ferrovia urbana all'avanguardia, ma viene dato anche un contributo essenziale all'identità urbana della grande città che si sta formando nella Glatttal.

La ferrovia della Glatttal mostra come, grazie alla partecipazione di più comuni, un progetto complesso possa generare un plusvalore riconoscibile per l'intera regione, a condizione che tutti i partner e tutti gli specialisti vengano coinvolti nella progettazione fin dall'inizio.

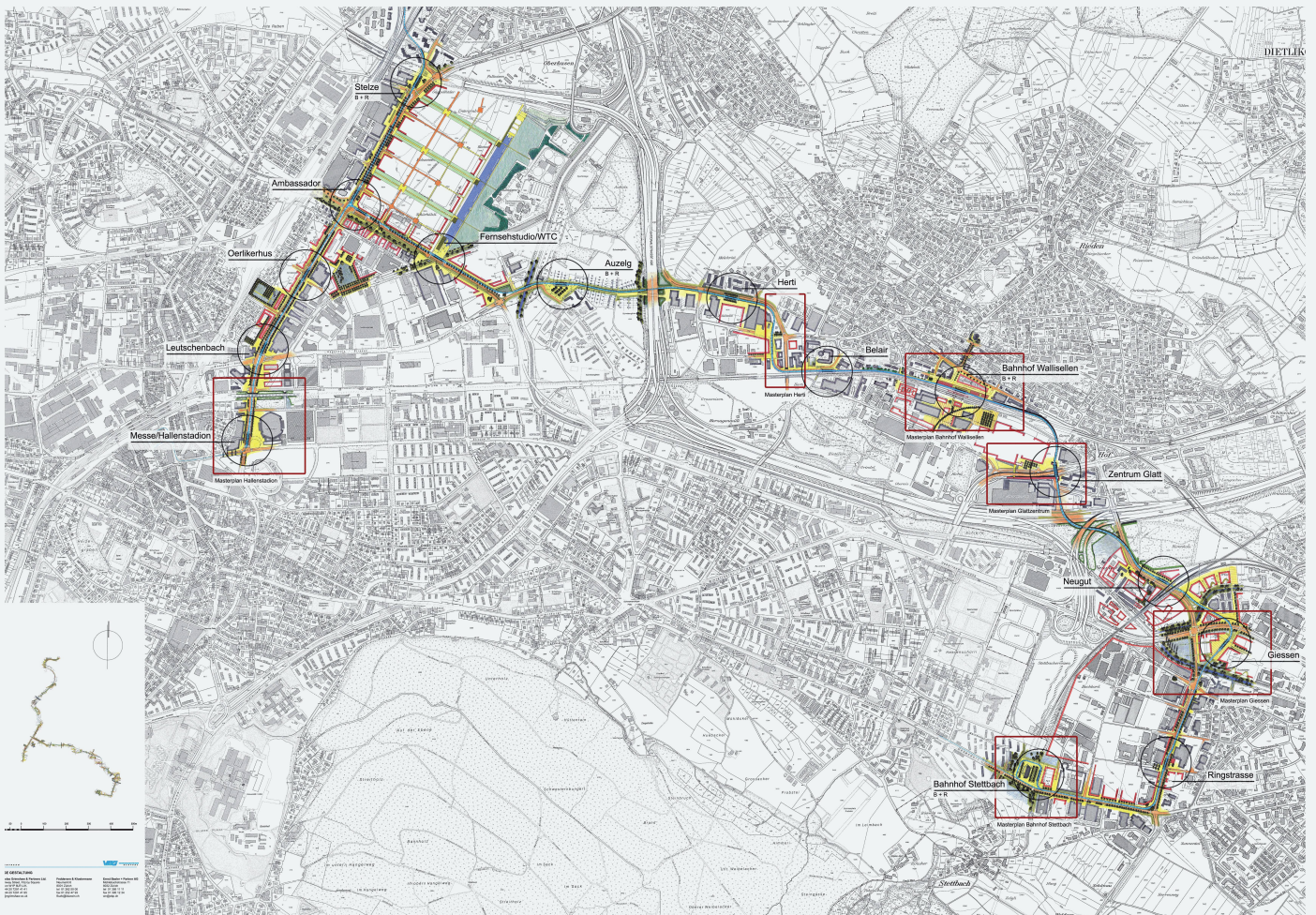
*La ferrovia della Glatttal presso Zurigo ottiene un riconoscimento nell'ambito di «Sguardi – Umsicht – Regards».*



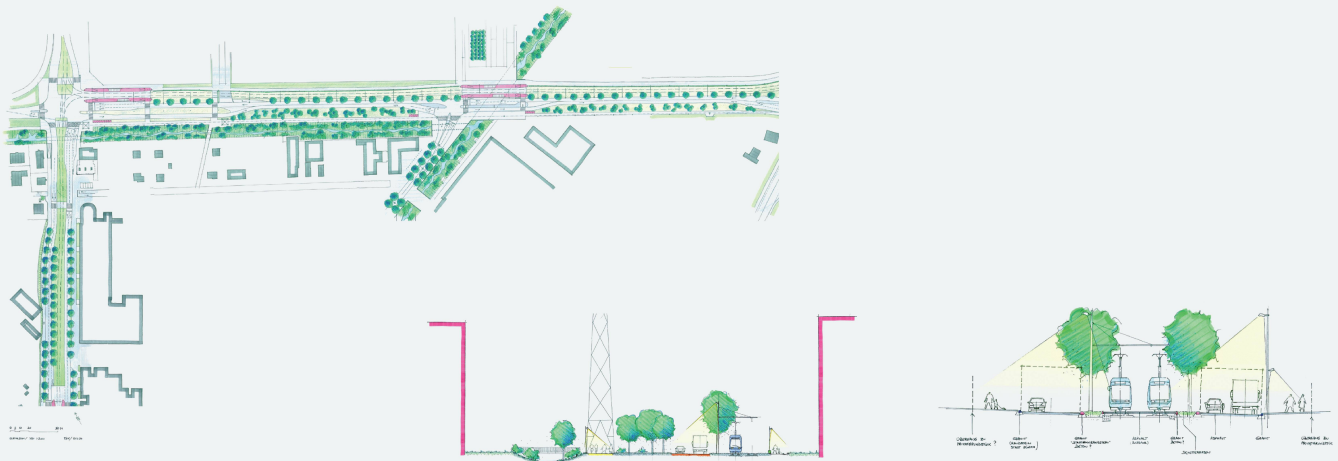
**02** Die neue Glatttalbahn erschliesst einen bedeutenden Wirtschaftsraum / Le nouveau tram du Glatttal dessert un espace économique important / La nuova ferrovia della Glatttal rende accessibile un importante spazio economico

**02**





03



04

03 Linienführung der Glatttalbahn / Tracé de la ligne du tram du Glatttal / Tracciato della ferrovia della Glatttal

04 Planskizzen zu Trasse und Gestaltung der Stationen / Esquisses du tracé et du design des stations / Schizzi del piano del tracciato e struttura delle stazioni