

Gestaltung auf der ganzen Linie

Autor(en): **Flender, Kai / Huber, Werner**

Objekttyp: **Article**

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

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

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

PDF erstellt am: **20.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-123024>

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.

Gestaltung auf der ganzen Linie

Text: Kai Flender, Werner Huber
Pläne: Kai Flender

Die Haltestellen sind wie die Fahrzeuge die Visitenkarte einer Bahn. Ein umfassendes Gestaltungskonzept sorgt bei der Glattalbahn für eine einheitliche Erscheinung der Stationen, aber auch der Strecke insgesamt. Denn nicht nur die Haltestellen, auch die Fahrleitungsmasten, Busstationen und Velomodule sind sorgfältig gestaltet.

• Beim Bau von Bahn- und Tramlinien entfällt der Grossteil der Investitionen aufs Trasse, den Tiefbau und die bahntechnischen Installationen. Die Kosten für die Hochbauten hingegen – in erster Linie die Stationen – schlagen nur zu einem Bruchteil zu Buche. Dies ist auch bei der Glattalbahn so. Die Wirkung der Bauten ist hingegen umgekehrt proportional zum Kostenanteil, prägen sie doch neben den städtebaulichen Massnahmen das Erscheinungsbild einer Bahn. Seit einigen Jahren zeigen die SBB dies mit ihrem Programm zur Aufwertung der Regionalbahnhöfe, und bei den Tram- und Stadtbahnen hat das Strassburger Tram Massstäbe gesetzt (Seite 42).

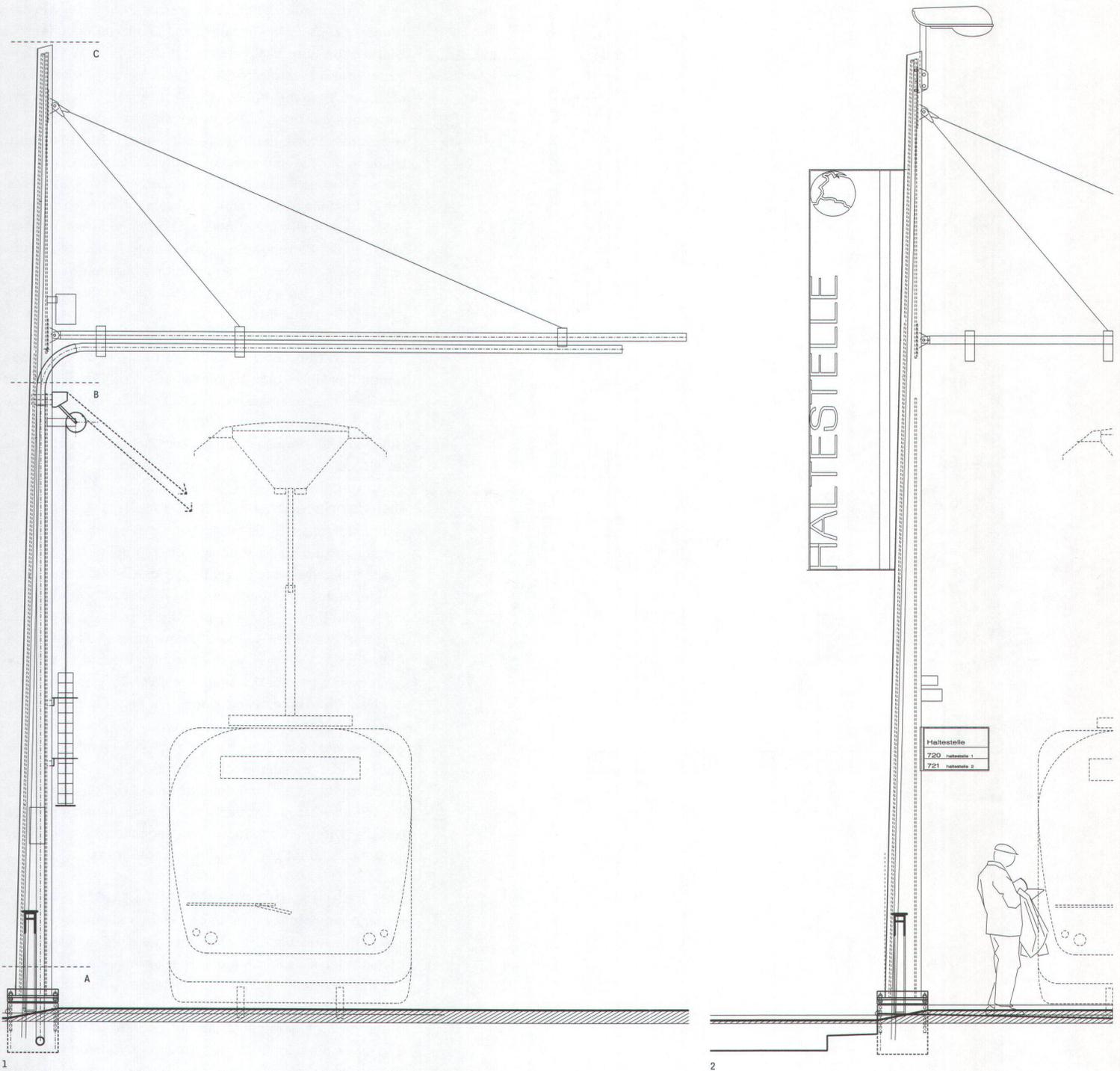
Die sorgfältige Gestaltung der Stationen war auch ein zentrales Anliegen der Planer der Glattalbahn. Doch legten sie ihr Augenmerk nicht nur auf die Haltestellen, sondern auch auf das Dazwischen und das Drumherum, die Fahrleitungsmasten, die Abstellplätze für die Velos, die Bushaltestellen, die Brücken und Viadukte. Alle diese Elemente bilden zusammen den «Hoch-Bau-Kasten» und sprechen die gleiche gestalterische Sprache. Erst der modulare Aufbau und die daraus resultierende industrielle Serienfertigung in hohen Stückzahlen ermöglichte es, hochwertige Details zu einem guten Preis zu entwickeln. Gleichzeitig erhält die Glattalbahn so eine einheitliche Erscheinung. Mit der Betriebsaufnahme der Bahn ist die Entwicklung nicht abgeschlossen. Neue Techniken und Bedürfnisse werden die Ansprüche an die Haltestellen verändern. Diese müssen also flexibel genug sein, neue Elemente aufzunehmen, ohne dass darunter die Erscheinung leidet.

Haltestelle ist Schnittstelle

Die Haltestelle als Schnittstelle der Bahn zu ihren Passagieren ist der Kristallisationspunkt aller Fahrgast- und Bahntechnikfunktionen und ein Ankerpunkt der Vernetzung der Glattalbahn mit der Stadt. Jede Station ist ein kleiner Bahnhof mit zahlreichen Funktionen. Alle Haltestellen des Endausbaus der Glattalbahn sind in Dimension und Aufbau identisch. Zusammen mit den übrigen Elementen des Gestaltungskonzepts bilden die Haltestellen in ihrer Abfolge den roten Faden im hybriden, schnell wachsenden Raum der Glattalstadt.

Jede Haltestelle besteht aus zwei Perrons und zwei «Haltestelleninfrastrukturelementen», wie der mit Technik angereicherte Wetterschutz der Haltestelle in Planerdeutsch heisst. Diese sind entsprechend der Fahrtrichtung der Bahn punktsymmetrisch zueinander angeordnet. Im Bereich der Haltestellen werden die Fahrleitungsmasten zu einem «Leuchtturm», das die Haltestelle in den städtischen Raum ausstrahlen lässt. Die Perrons bestehen aus dreissig Fertigbetonplatten, die dem Grundraster von 1,5 Metern gehorchen. Die Rampen und Übergänge sind in Ortbeton gegossen, haben aber die gleiche Besenstrichstruktur als Oberfläche. Ein tiefer liegender Betonrandstein schliesst die Perrons gegen die Strasse ab und ermöglicht den «Quereinstieg» auf die Haltestelle.

Der 15 Meter lange und 44 Zentimeter breite Stahlbetonssockel bildet das Fundament für das anthrazitfarbene «Haltestelleninfrastrukturelement». Dieses besteht aus derraumhaltigen Wandscheibe und dem auskragenden Dach. In dieses Bauteil haben die Planer alles eingebaut, was es an einer Haltestelle braucht: Billettautomat, Liniennetz und Fahrpläne, Werbeplakate, Abfallbehälter, Lautsprecher, Elektro- und Datenschränke und die Sitzbank. Dank dem modularen Aufbau können die Elemente den künftigen →



← Seite 26-27 **Die Haltestelle bei Nacht: Ein Merkpunkt in der noch wenig strukturierten Stadtlandschaft beim Glattpark.**

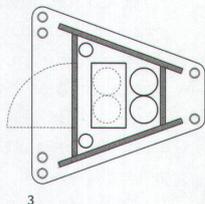
1 Der Fahrleitungsmast entlang der Strecke. Der konisch zulaufende Mast ist ein zentrales Gestaltungselement der Bahn.

2 Mit der aufgesetzten Leuchte und der Haltestellenbezeichnung wird der Mast an der Haltestelle zu einem Leuchtturm.

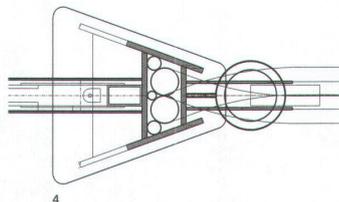
3 Schnitt A im unteren Bereich des Fahrleitungsmastes, knapp über dem Sockel.

4 Schnitt B unterhalb des Auslegers der Fahrleitungsaufhängung.

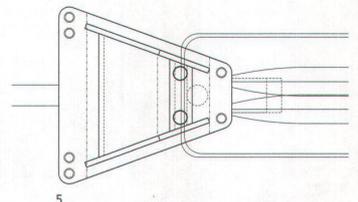
5 Schnitt C, Sicht von oben auf den Mast.



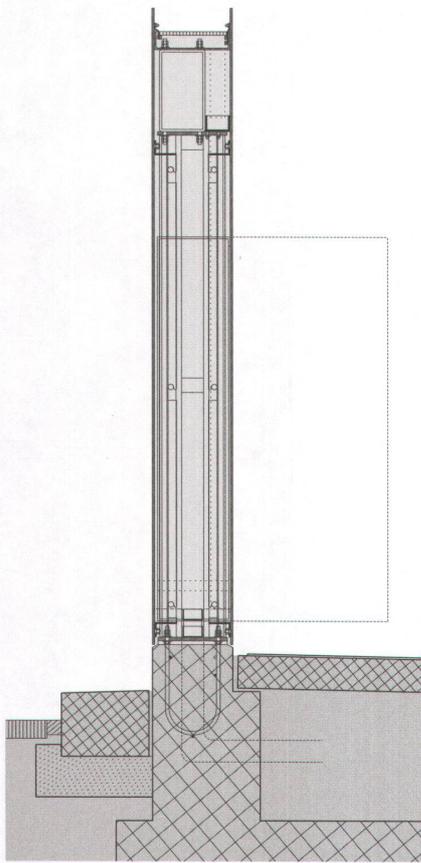
3



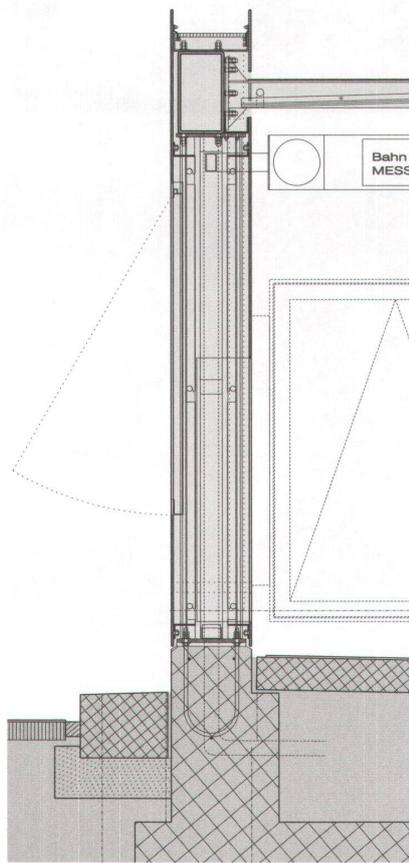
4



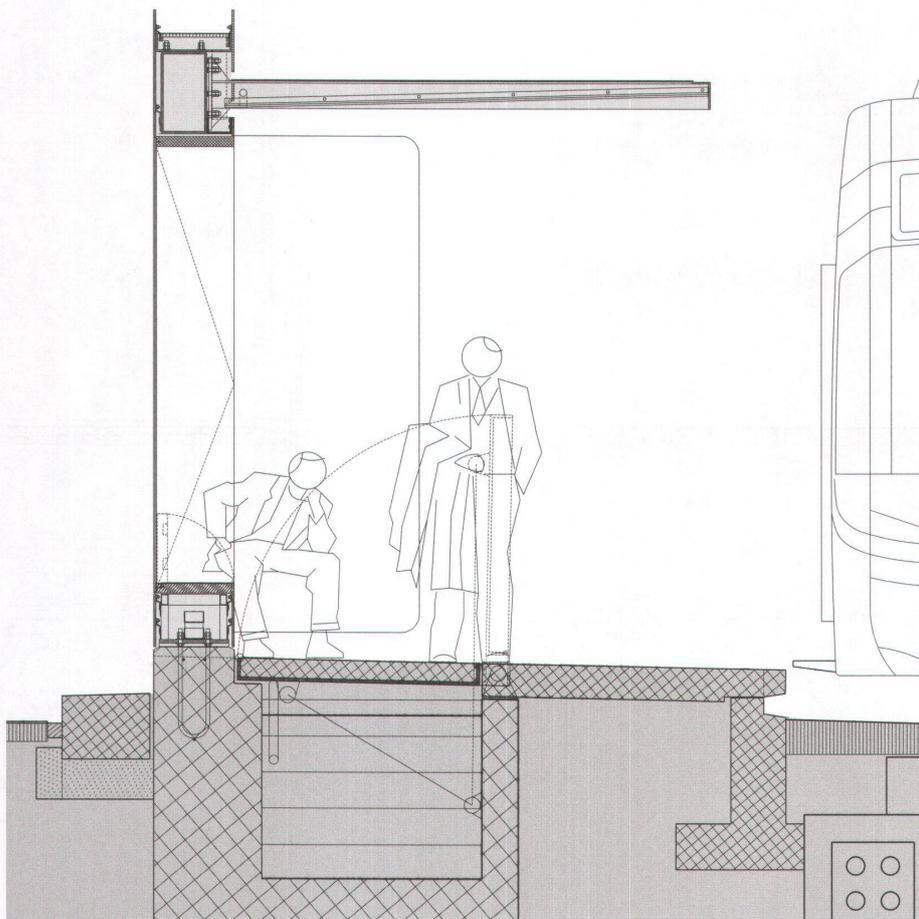
5



1



2



3

→ Anforderungen angepasst werden, ohne das Gestaltungskonzept zu beeinträchtigen. Zum Wahrzeichen der Glattalbahnen wird das «Fenster zur Stadt», ein 19 Quadratmeter grosser, verglaster Ausschnitt, dessen Rahmen die hölzerne Sitzbank bildet. Hier bieten sich den vorbeifahrenden oder den auf dem gegenüberliegenden Perron wartenden Passagieren unterschiedliche Bildausschnitte. Doch nur die Impressionen sind verschieden, das Thema ist identisch: die Glattalstadt. Selbstverständlich sind die Haltestellen so konzipiert, dass auch die behinderten Fahrgäste die Glattalbahnen ohne Hürden benutzen können. Weil auf den Perrons keine zusätzlichen Elemente stehen, wird auch die maschinelle Reinigung begünstigt. Ein weiterer Bestandteil der Haltestelle ist das Geländersystem. Es kann mit unterschiedlichen Füllungen ausgestattet werden, und in ihm ist auch die Beleuchtung eingebaut. Bei den vier Zugängen an den Perronen nimmt das Geländersystem ausserdem die Abfallbehälter und Zeitungsboxen auf. Aus dem gleichen Baukasten sind auch die Geländer entlang der Strecke, auf Stützmauern, Brücken und Viadukten entwickelt. Zusammen sorgen sie für ein durchgehendes Erscheinungsbild.

Velomodule und Bushaltestellen

Zur Produktfamilie der Glattalbahnen gehören auch die Fahrradmodule und die Bushaltestellen. Mit diesen Elementen, die die gleiche gestalterische Sprache wie die Haltestellen der Bahn sprechen, strahlt die Gestaltung auch ins städtische Umfeld aus. Die Einrichtungen für die «Human Powered Mobility» – Velos, Kinderwagen, Skateboards, Rollstühle – bestehen aus einfachen Werbe- und Infotellen oder auch aus Kiosken oder WC-Containern, die in der Nähe der Haltestellen aufgestellt werden. Die Bushaltestellen sind wie die Bahnstationen Teil des modularen Baukastens. Sie bestehen aus dem Sockelelement und der Rückwand. Seriell hergestellte Module sind auf den Sockel montiert: die Rückwand der Wartezone, die Überdachung, der Windschutz und alle anderen Einrichtungen einer Haltestelle. Diese sind jedoch – im Gegensatz zu den Bahnstationen – nicht in der Rückwand integriert.

Der Fahrleitungsmast – ein Leuchfeuer

Entlang der Strecke und an den Haltestellen stehen über 300 anthrazitfarbene Fahrleitungsmasten. Bei der Glattalbahnen tragen sie nicht nur die Oberleitung, sie bilden auch ein durchgehendes Gestaltungselement, das die einzelnen Stationen miteinander verbindet. Zwei Scheiben definieren den Querschnitt des im Grundriss trapezförmigen, nach oben konisch verlaufenden stählernen Mastes. In ihm verlaufen alle Zuleitungen, und darin eingebaut sind die technischen Schnittstellen. Zusätzlich zu seiner Funktion als Träger der Fahrleitung übernimmt jeder Mast weitere Aufgaben: Er nimmt das Abspannsystem der Fahrleitung und das Feedersystem auf, er trägt die Strassen- und Haltestellenbeleuchtung, die Signalisation und die Lautsprecher, und an ihm sind statische und dynamische Fahrgastinformationen befestigt.

An den Haltestellen werden die an der immer gleichen Stelle stehenden Masten mit den hoch aufragenden Stationsbezeichnungen zu «Beacons», zu Leuchtfuern, die die Station im städtischen Umfeld markieren. Um diesen Effekt zu unterstützen, wechselt die Lichtfarbe vom Gelb der Natriumdampflampen entlang der Strasse zu einem weissen, dem Tageslicht ähnlichen Licht in der Haltestel-

le. Dem «Hoch-Bau-Kasten» sind auch die Brücken und Viadukte untergeordnet. Bei der ersten Bauetappe sind dies nur kurze, die Glatt überspannende Brücken von rund 30 Metern Länge. Im zweiten und dritten Bauabschnitt gibt es Viadukte am Flughafen (1,2 Kilometer) und beim Glattzentrum (2,8 Kilometer). Alle Brückenbauwerke basieren auf einem gemeinsamen Brückenprofil und liegen auf einer gemeinsamen Stützenfamilie.

Gestaltung ist die Balance des Ganzen

Die Gestaltung all dieser Bausteine ist nicht Selbstzweck; die Elemente sind aus ihrer Funktion heraus entwickelt. Erst wenn Funktion, Sicherheit, Investition, Wartung und Unterhalt sowie die Gestaltung in einem Gleichgewicht sind («Sechseck» Seite 17), befindet sich ein Baustein insgesamt im Gleichgewicht. Die Gestaltung ist die Balance, die alle Aspekte austariert. Die Gestalter spielten bei der Entwicklung des «Hoch-Bau-Kastens» für die Glattalbahn keine Solorolle, sondern sie arbeiteten von Beginn weg mit den Tiefbauern, den Hochbauern, den Gleisbauern und den Fahrleitungsbauern zusammen. Sie zogen die Aspekte der Wartung, der Sicherheit, des technischen Unterhalts frühzeitig in ihre Planung ein.

Ein selbstverständliches Anliegen war die Behindertentauglichkeit sämtlicher Einrichtungen und der Einbezug vorhandener Standards des Zürcher Verkehrsverbunds. Schon früh konnte das System an einem Prototyp getestet werden, sodass die Erkenntnisse aller beteiligten Fachleute und Nutzergruppen in die Optimierung der Planung und Ausführung einfließen konnten. •

Kennwerte

Haltestelle:

- > Gesamtlänge: 72 m
- > Gesamtbreite: 14 m
- > Perronlänge: 45 m
- > Perronbreite: 3,95 m
- > Perronhöhe: 0,3 m

Haltestelleninfrastrukturelement:

- > Länge: 15 m (10 Module à 1,5 m)
- > Breite: 0,44 m
- > Höhe: 3,5 m
- > Dachfläche: 31 m² (2,6/12 m)
- > Hülle: 12 mm Stahlplatten

- > Bestückung: Billettautomat, Information, Windschutz, Sitzbank, Abfallbehälter, Lautsprecher, Beleuchtung, Werbeflächen, Elektroverteiler, Datenschrank, Entlüftung Kavernen

Fahrleitungsmasten:

- > Höhe: 9,5 m
- > Anzahl: ca. 300 Stück

1 Querschnitt durch die Wandscheibe im nicht überdeckten Bereich der Station.

2 Schnitt durch die Haltestelle mit Billettautomat und Plakatkasten.

3 Die Station im Bereich der Sitzbank mit der Öffnung als Fenster zur Stadt.

4 Grundriss einer typischen Haltestelle mit den beiden Perrons und ihren Enden.

5 Grundriss des «Haltestelleninfrastrukturelements» und des Perronkopfs.

6 Ansicht der Haltestelle mit dem Wetter-schutz, dem Perron und dem Geländer.

