Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design

Herausgeber: Hochparterre

Band: 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

Artikel: Am Controller

Autor: Westermann, Reto

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-392392

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: 14.07.2025

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

Hinter dem Bahnhof Oerlikon: Hier rollt der 10er Richtung Flughafen noch auf den Gleisen der Stadt Zürich.

Am Controller

Mal schleicht das Tram im engen Bogen, dann wieder gleitet es übers Trassee. Mit Tramführer Roger Müller in der Glattalbahn vom Frachtterminal zum Bahnhof Stettbach.

Text:
Reto Westermann

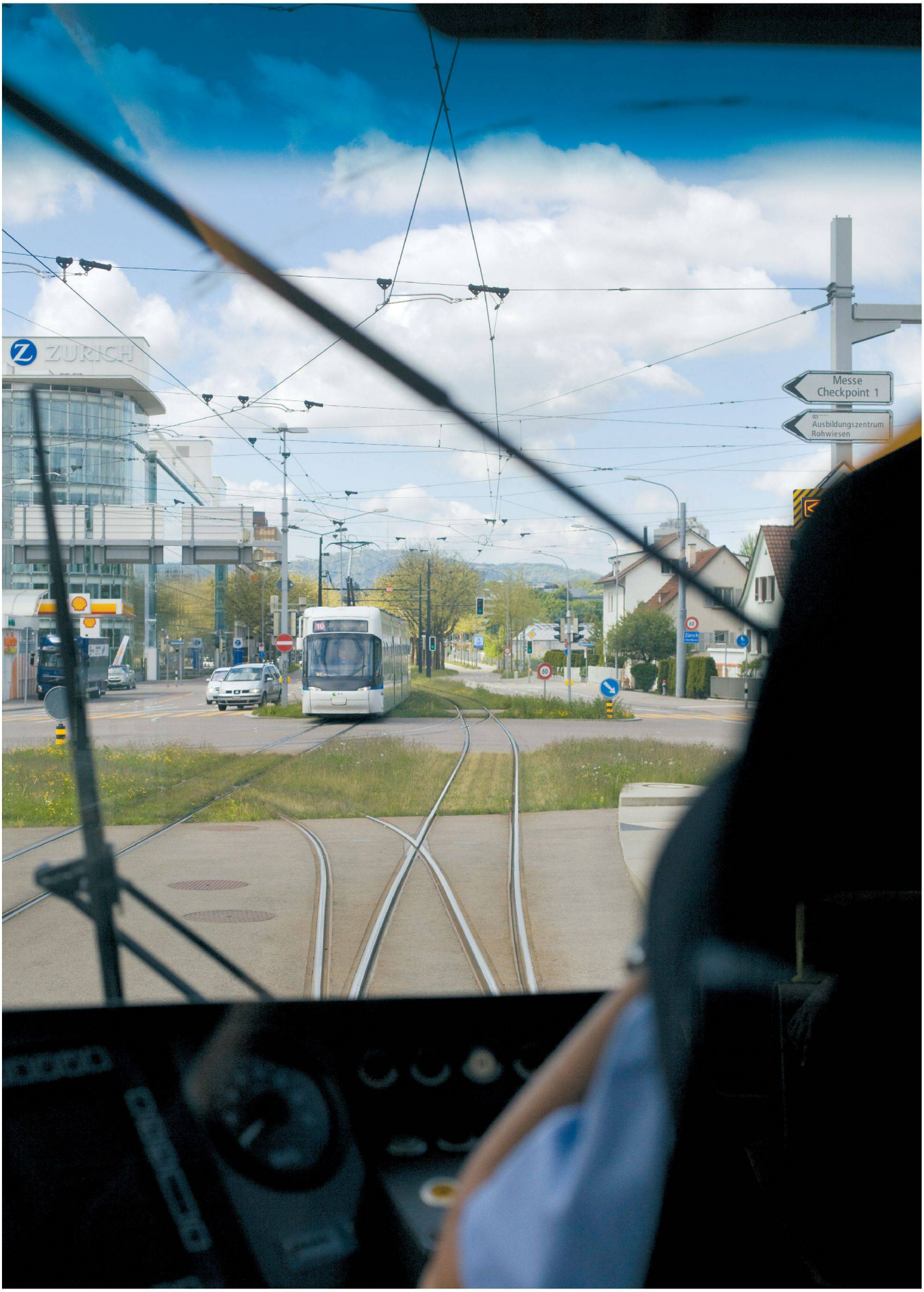
Links gleissen die Heckflossen der Flugzeuge im Sonnenlicht, rechts dröhnt der Verkehr der Autobahn. Kerosingeruch liegt in der Luft. Die Endhaltestelle ‹Fracht› der Glattalbahn beim Zürcher Flughafen ist nicht idyllisch, trotzdem gefällt sie Roger Müller: «Der Flughafen hat etwas Faszinierendes», sagt der 37-Jährige. Er arbeitet hauptamtlich als Projektleiter bei den Verkehrsbetrieben der Stadt Zürich (VBZ) und ist nebenbei während rund 100 Stunden pro Jahr als Tramführer tätig – unter anderem auch auf den Linien 10 und 12 der Glattalbahn. Dort fahren die VBZ im Auftrag der VBG Verkehrsbetriebe Glattal AG.

Sieben Minuten Pause zeigt das Integrierte Bordinformationssystem (IBIS) im Führerstand des Cobra-Trams an. Das in jedem Fahrzeug eingebaute Gerät ist mit allen Fahrplan- und Streckendaten gefüttert. Durch die Eingabe der Linien- und der Kursnummer weiss das IBIS, auf welcher Strecke und nach welchem Fahrplan das Fahrzeug unterwegs ist. Mithilfe von GPS-Daten sowie der Messung der zurückgelegten Strecke kann das System den Ist- mit dem Soll-Zustand abgleichen und diesen der Tramführerin oder dem Tramführer sowie der Leitstelle der VBZ in Altstetten melden. Von dort aus wird auch der Verkehr auf den beiden Streckenästen der Glattalbahn überwacht und falls nötig eingegriffen. Bleibt etwa ein Fahrzeug mit einem Defekt stehen, hilft die Leitstelle mit Rat weiter, schickt Reparaturkräfte oder organisiert notfalls Ersatzbusse. In der Regel läuft der Betrieb aber reibungslos und sind die Fahrzeuge der Glattalbahn pünktlich unterwegs.

Fahrt auf Sicht

Die Endhaltestelle mit Überholmöglichkeit, wo Roger Müllers Pause bald zu Ende geht, ist wichtig für die Betriebsabwicklung. Hier wechseln die Fahrzeuge zwischen den beiden Linien hin und her. Diejenigen, die als 10er vom Stadtzentrum her ankommen, starten danach als 12er Richtung Bahnhof Stettbach und umgekehrt. Dadurch verkürzen sich die Standzeiten, und der Betrieb kann auf den beiden Ästen der Glattalbahn auch in der Hauptverkehrszeit – wenn alle siebeneinhalb Minuten gefahren wird – mit maximal siebzehn Fahrzeugen abgewickelt werden.

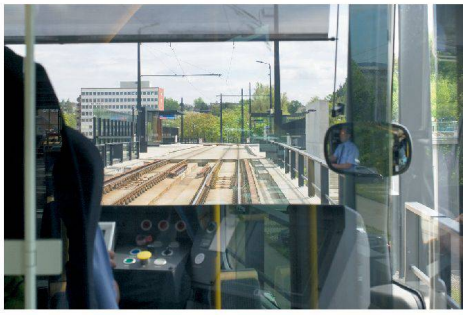
Als die Anzeige des IBIS auf 0 springt, schliesst Roger Müller die Türen und dreht am Controller – so heisst das Rad, mit dem die Geschwindigkeit der Fahrzeuge gesteuert wird. Mit Tempo 18 kriecht das Tram durch die enge Wendeschleife und beschleunigt dann der Flughafenstrasse entlang in Richtung der Terminalgebäude. Mit den dort einsteigenden Geschäftsleuten samt Fluggepäck kommt internationales Flair ins Tram. Roger Müller dreht den Controller auf, und das Fahrzeug erreicht rasch die erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h. Die Gleise führen über den 860 Meter langen Balsbergviadukt, der in einer lang gezogenen Rechtskurve um die Hangars der Flugzeugservice-Firma SR-Technics herum angelegt ist. «Zu Beginn brauchte es etwas Mut, die →



Am Stadtrand von Zürich: Geradeaus geht es Richtung Oerlikon und Stadtzentrum, nach links biegt der 12er ab Richtung Fernsehstudio, Wallisellen und Stettbach.

Glattpark, Richtung Flughafen: Nach der Stadtgrenze fährt die Bahn durch die wachsende Glattalstadt.

Unterriet, Richtung Stadt: Vom Balsberg-Viadukt geht es hinunter in das längst nicht mehr sumpfige Unterriet.



Balsberg, Richtung Flughafen: Auf dem Viadukt können die Chauffeure voll beschleunigen.

→ Kurve auf dem acht Meter hohen Viadukt mit voller Geschwindigkeit zu fahren, heute ist es Alltag», sagt Müller. Gleich nach der Haltestelle ‹Bahnhof Balsberg›, geht es über eine Rampe hinunter in die schnurgerade Flughofstrasse. Die Glattalbahn fährt hier, wie fast auf dem ganzen Streckennetz, auf einem eigenen Trassee. Trotzdem unterscheidet sich der Betrieb nicht von dem in der Stadt, wo die Gleise meist direkt im Strassenraum verlaufen: Die Fahrt erfolgt auf Sicht, und die Trams haben gemäss Strassenverkehrsgesetz Vortritt.

Bei der Glattalbahn sind die kreuzenden Strassen aber zusätzlich mit Lichtsignalen gesichert, die den Verkehr stoppen, wenn sich ein Tram nähert. Punktesignale mit weissen Punkten zeigen den Tramführerinnen und Tramführern, ob die Ampeln des Strassenverkehrs auf Rot stehen. Solche Signale sind auch in der Stadt angebracht. Entlang der Glattalbahn finden sich zudem Vorsignale mit weissen Pfeilen. Leuchtet der Pfeil, steht das nächste Punktesignal auf ‹Fahrt›. «Dadurch können wir flüssiger und komfortabler fahren», erklärt Roger Müller.

Gesichert durch den Tunnel

Bei der Haltestelle ‹Bäuler› wird die Strecke fast zur Überlandbahn und führt ein kurzes Stück zwischen Feldern und Wiesen mit weidenden Kühen hindurch. Direkt über dem Tram dröhnen die Triebwerke des soeben gestarteten Airbus A380 auf dem Weg nach Singapur. «Der weite Blick und die startenden oder landenden Flugzeuge machen die Fahrt speziell», sagt Müller. Kein Wunder, gehören die beiden Linienäste der Glattalbahn bei Müller und seinen Kolleginnen und Kollegen zu den beliebtesten Strecken. Doch das hat noch andere Gründe: Das Fahren auf dem 10er und 12er ist wegen des abgetrennten Trassees flüssiger und ruhiger als in der Stadt, wo sich öffentlicher und Privatverkehr oft den Platz teilen müssen.

Nach dem kurzen Ausflug aufs Land führen die Gleise in einer scharfen Linkskurve an die Strecke der SBB heran. Der Controller steht hier auf Tempo 30. Wie auch auf dem Stadtnetz erfolgen die Geschwindigkeitsvorgaben entlang der Glattalbahn in Sechser-Schritten. Nach der Kurve beschleunigt Müller das Tempo. Noch ein paar hundert Meter, und die Haltestelle beim Bahnhof Glattbrugg ist erreicht. Danach tauchen die Gleise in den vierhundert Meter langen Margarethentunnel. Er unterquert die SBB-Strecke zum Flughafen sowie die Schaffhauserstrasse und kommt am Lindbergh-Platz beim Glattpark wieder ans Tageslicht. Auf der S-förmig angelegten Tunnelstrecke wird die Glattalbahn für kurze Zeit sozusagen vom Tram zur richtigen Eisenbahn – zumindest sicherheitstechnisch: Rote und grüne Signale regeln ähnlich wie bei den SBB die Einfahrt in den Tunnel. Wird ein Rotlicht missachtet, stoppt die Zugsicherung das Fahrzeug automatisch. So ist sichergestellt, dass pro Richtung nur ein Tram im Tunnel unterwegs und ein Auffahrunfall dadurch ausgeschlossen ist.

Vom Lindbergh-Platz aus Richtung Haltestelle ‹Glattpark› kann Roger Müller auf der schnurgeraden Strecke das Tempo wieder erhöhen. Ruhig rollt das Tram über die Gleise, die in einem Schotterrasen liegen. Dieser erinnert an einen Blumenteppich und zieht sich wie ein farbiges Band vom Flughafen bis nach Stettbach. Unter dem Schotterrasen sind die Gleise auf ‹fester Fahrbahn›, also auf einer Betonplatte, befestigt. Auf diesen Abschnitten fährt die Glattalbahn sehr leise. Roger Müller grüsst seine Kollegin im entgegenkommenden 10er per Handzeichen. Links tauchen gut zwei Dutzend Kräne auf – die zweite Etappe des Glattparks entsteht.

Vor dem Halt beim Glattpark informiert Roger Müller die Fahrgäste über die Umsteigemöglichkeiten auf die Linien 10 und 11, die von hier Richtung Stadtzentrum fahren.

Achterbahn beim Glatt

Das IBIS hat Müllers Fahrzeug bereits bei der Weiche angemeldet und sie in Richtung Stettbach umgestellt. Langsam fährt das Tram um die Kurve, dann geht es flott weiter in Richtung Fernsehstudio, wo auf dem Dach gerade der mittägliche Wetterbericht moderiert wird. Hier, zwischen Fernsehstudio und Auzelg, plante die VBG einst ein Depot. Weil die VBG die Fahrleistungen an die VBZ vergab und auch deren Fahrzeuge nutzt, konnte sie darauf verzichten. Die 18 im weissen Livrée der VBG gehaltenen Cobra-Trams, die weiterhin den VBZ gehören, stehen nun nachts im kürzlich erweiterten Depot Oerlikon der VBZ und werden dort sowie in der Hauptwerkstätte gewartet. Vom Äusseren abgesehen sind die Glattal-Cobras identisch mit ihren siebzig blauweissen Geschwistern der VBZ. Sie bieten Platz für bis zu 203 Fahrgäste, die über sieben breite Türen ebenerdig ein- und aussteigen können.

Nach der Haltestelle ‹Auzelg› wechselt die Szenerie. Hier ist das Reich der Schrebergärtner, hier hat die Tramlinie 11 ihre Endhaltestelle. Müller grüsst den Kolle-

Zürich Flughafen: Die Glattalbahn schlängelt sich durch die landseitige Infrastruktur für das Auto.

Zürich Flughafen: Fliegende Dächer über der Glattalbahn an der Endhaltestelle am Tor zur Welt.

gen, der in der Schleife Pause macht. Weiter geht es unter der Autobahn hindurch Richtung Wallisellen. Eine weite S-Kurve führt die Glattalbahn am neu errichteten Werkhof vorbei. Dieser dient als Lager und Werkstatt für die von der VBG beauftragten Firmen, die für den Unterhalt von Gleisen, Fahrleitungen, Haltestellen und Grünanlagen verantwortlich sind.

Roger Müller hat unterdessen den Bahnhof Wallisellen erreicht und bremst sanft ab. Vor ihm führen die Gleise steil nach oben auf den Viadukt beim Glattzentrum, mit 1200 Metern das längste Ingenieurbauwerk auf dem Netz und zugleich einer von Roger Müllers Lieblingsabschnitten: «Besonders Spass macht die Fahrt am frühen Morgen, wenn sich unten auf der Autobahn die Fahrzeuge stauen – dann ist offensichtlich, wer mit dem besseren Verkehrsmittel unterwegs ist.»

Wie ein Faden durch ein Stück Stoff schlängelt sich der Viadukt durch das bestehende Verkehrsnetz. Zuerst geht es steil auf acht Meter Höhe, um die Gleise der SBB zu überqueren, dann – nach dem Halt beim Glattzentrum – über die Autobahn hinweg, in einer S-Kurve unter der Brücke der Dübendorfer Autobahnausfahrt hindurch und über die Neugutstrasse hinunter Richtung Haltestelle ‹Neugut›, wo die Glattalbahn schliesslich unter dem S-Bahnviadukt hindurchfährt. «Fast wie auf einer Achterbahn», sagt Roger Müller, während das Tram zügig über den Viadukt fährt.

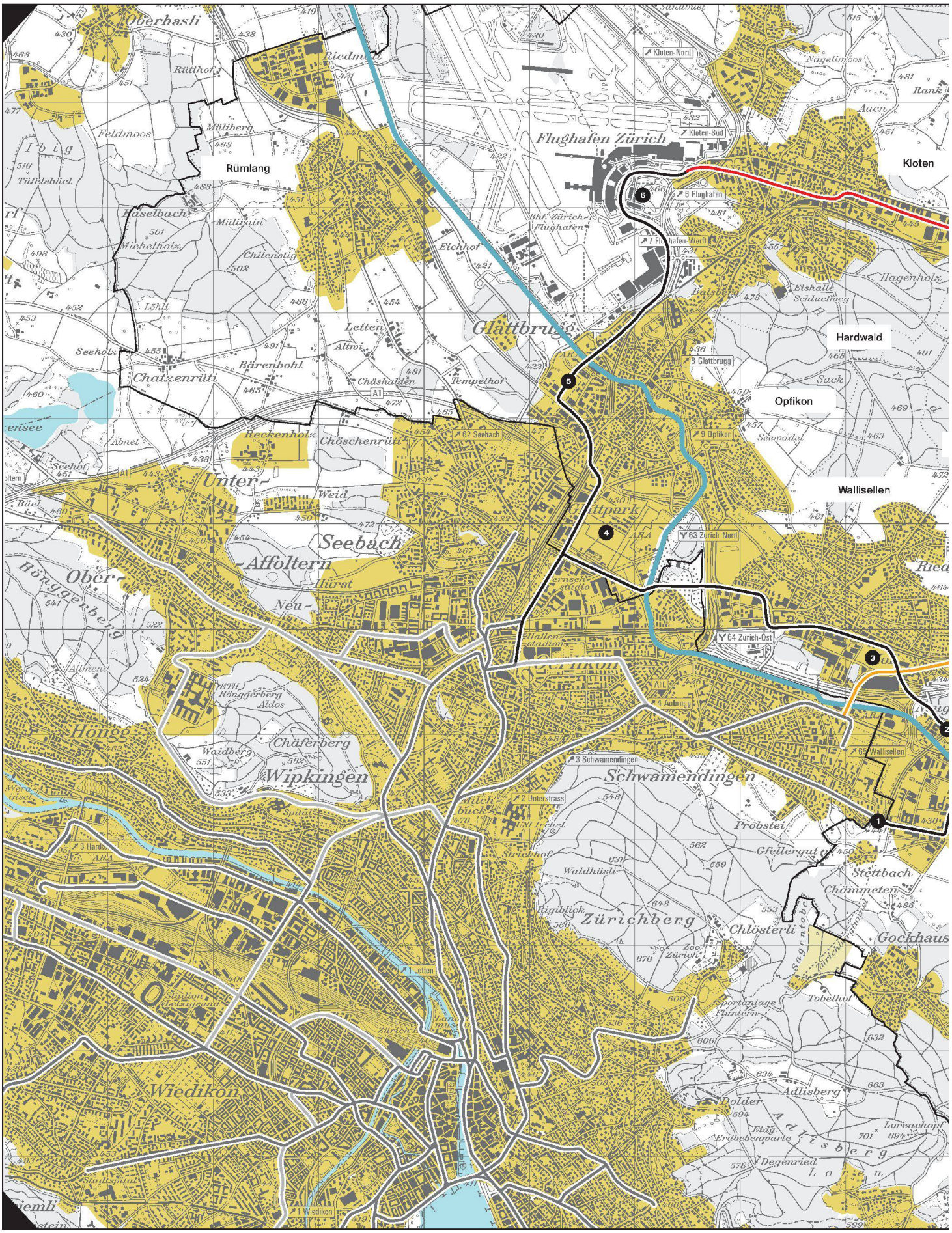
Nach der Haltestelle ‹Neugut› folgen eine lang gezogene Rechtskurve und die Querung der vierspurigen Überlandstrasse. Auch hier sichern Lichtsignale die Kreuzung von Bahn und Autoverkehr. Dann folgt das Tram der Ringstrasse, wo an der Haltestelle ‹Ringwiesen› Schokoladenduft von der benachbarten Fabrik durch die geöffneten Türen ins Tram weht. Müllers Konzentration gilt aber auch hier nur dem Verkehr und den Fahrgästen. Ein kurzer Blick in den Spiegel, die Türen schliessen sich, und weiter geht es Richtung Stettbach. Nach der engen Kurve an der Sonnentalkreuzung kann Müller den Controller nochmals aufdrehen. Dann ist wieder Tempo 12 angesagt – mehr ist auf den engen Radien an der Endhaltestelle nicht möglich. Roger Müller verabschiedet seine Fahrgäste. Sechs Minuten Pause gönnt ihm der Fahrplan unter den futuristischen Dächern der Verkehrsdrehscheibe Stettbach, dann geht es zurück zum Flughafen und kurz darauf als Linie 10 wieder stadteinwärts.

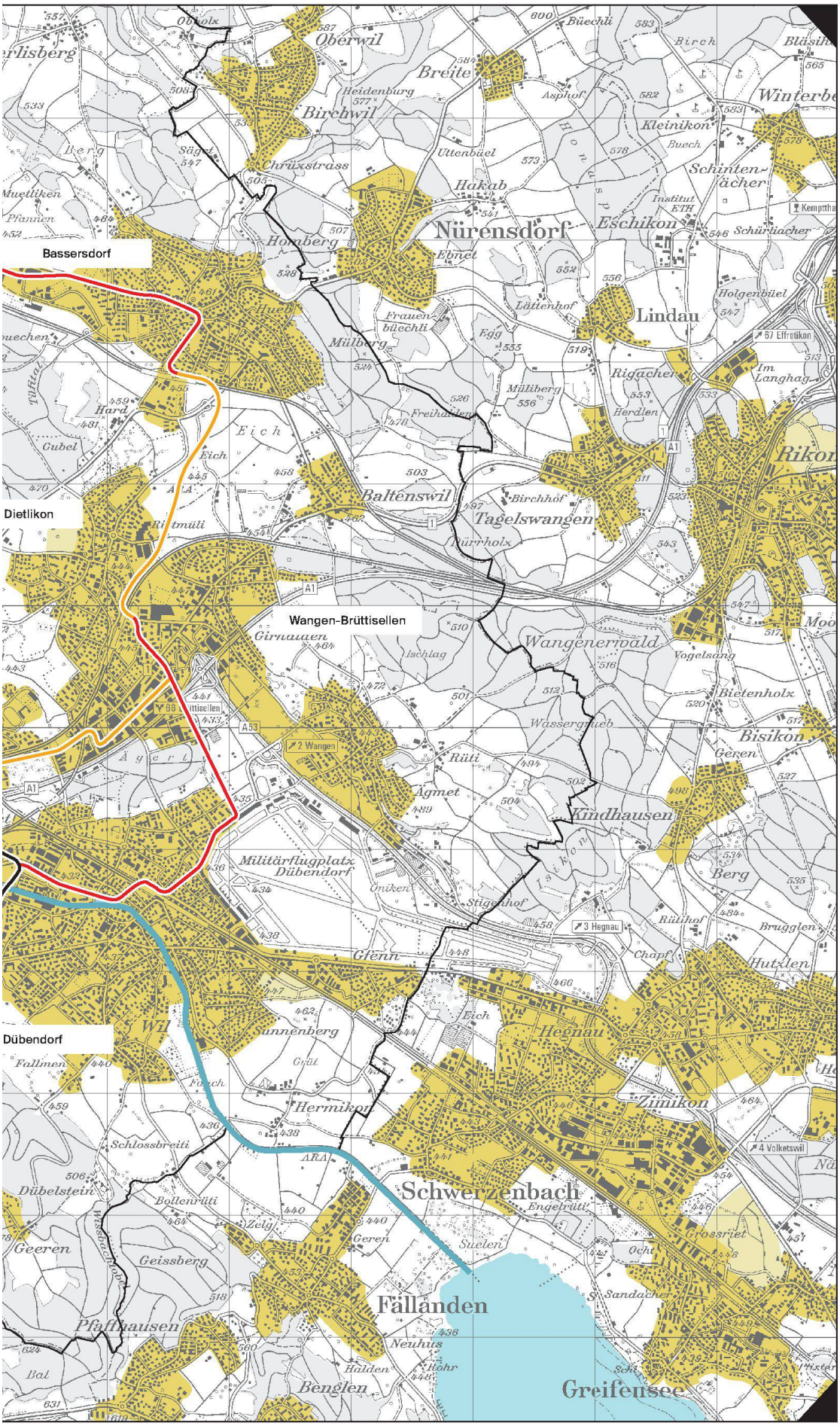
Noch mehr Sicherheit

Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer war schon bei der Planung der Glattalbahn ein wichtiger Aspekt. Nicht zuletzt deshalb fährt sie grösstenteils auf einem eigenen Trassee. Wo die Gleise Strassen oder Fusswege kreuzen, wurden zusätzliche Massnahmen getroffen. So sind alle Kreuzungen mit dem Autoverkehr durch Lichtsignale gesichert. Nähert sich ein Tram, wechseln die Signale für die Autos auf Rot. An einigen Stellen installierte man zudem Barrieren. Grosses Augenmerk gilt auch den Fussgängern: Bei Haltestellenübergängen weisen Blinklichter auf fahrende Trams hin, Übergänge zwischen den Haltestellen sind ebenfalls immer mit Lichtsignalen und teilweise mit Barrieren ausgerüstet. Wo ein Rad- oder Gehweg entlang des Trassees verläuft, trennen Zäune oder mindestens ein Übersteigschutz – ein niedriges Geländer – das Trassee ab.

Trotz dieser Sicherheitsvorrichtungen kam es in den letzten Jahren leider immer wieder zu Kollisionen zwischen Tram und Autos, Fussgängern oder Radfahrern. Die Verantwortlichen der VBG haben mit der Polizei die Unfälle von Beginn an genau analysiert und gemeinsam mit dem Amt für Verkehr, dem kantonalen Tiefbauamt sowie den Gemeinden eine Reihe von Massnahmen ergriffen. In einer ersten Phase montierte man zusätzliche Warntafeln, um auf den Trambetrieb aufmerksam zu machen. Im Sommer 2013 folgte eine weitere Phase: Wo sich Tram und Strasse kreuzen, wurde als Pilotprojekt an drei Stellen der Strassenbelag im Gleisbereich mit grüner Farbe markiert. Zusätzlich wurden nebst den Rotlichtern für die Autolenker Blinksignale mit einem Bahnhinweis installiert.

Begleitet wurde die technische Aufrüstung mit einer Sensibilisierungskampagne. Einerseits initiierte die VBG zusammen mit den Anliegergemeinden eine Plakatkampagne entlang der Strecke, um auf das Beachten der Signale aufmerksam zu machen. Andererseits erhielten Firmen und Anwohner im Einzugsbereich der Glattalbahn ein Mailing mit Verhaltenstipps. Ziel des Verkehrsbetriebes und der Kampagnenpartner ist es, damit zur Vermeidung von Unfällen beizutragen. ●


Oberhasli
Rümlang
Flughafen Zürich
Kloten
Hardwald
Opfikon
Wallisellen
Glattbrugg
Seebach
Affoltern
Wipkingen
Schwamendingen
Zürichberg
Wiedikon
Hönggerberg
Chatzenrüti
Reckenholz
Chöschenrüti
Letten
Eichhof
Tempelhof
Chäshalden
Bärenbohl
Chilenstig
Mülirain
Haselbach
Feldmoos
Müliberg
Rütihof
Seeholz
Seehof
Weid
Hürst
Neu-
Ober-
Hönggerberg
Allmend
Waidberg
Chäferberg
Aldos
Spital
Stadion Letzigrund
Milchbuck
Strickhof
Waldhüsli
Rigiblick
Probstei
Gfellergut
Stettbach
Chämmeten
Chlösterli
Gockhaus
Tobelhof
Sportanlage Fluntern
Adlisberg
Dolder
Degenried
Lorenchopf
Eidg. Erdbebenwarte
Hagenholz
Eishalle Schluefweg
Balsberg
Nägelimoos
Auen
Rank
Kloten-Nord
Kloten-Süd
6 Flughafen
7 Flughafen-Werft
8 Glattbrugg
9 Opfikon
62 Seebach
63 Zürich-Nord
64 Zürich-Ost
4 Aubrugg
65 Wallisellen
3 Schwamendingen
2 Unterstrass
1 Letten
1 Wiedikon
3 Hardtum
Tüfelsbüel
Ibig
Rüti
Löhli
Ebnet
Büel
Sack
Seewadel
Sagentobel
Zürichbergtunnel
Lorenchopf
Adlisberg
Loren
Stadtspital
Zürich-Kloten
Bhf. Zürich-Flughafen
Hallenstadion
Ernsch-studio
Milchbuck
UNI Irchel
Zoo Zürich
Lindenmuseum
Zürich-Kloten
A1
A1L
ARA
1
2
3
4
5
6



Die Bahn in ihrem Tal

1 Stettbach
2 Neugut (Zwicky-Areal)
3 Richti-Areal
4 Glattpark
5 Bäuler
6 Flughafen mit Projekt ‹The Circle›

Siedlungsgebiet gemäss kantonalem Richtplan
Bauentwicklungsgebiet
Wald
Grenze der Glattalstadt aus 8 Gemeinden
Flusslauf der Glatt
Glattalbahn, 1.–3. Etappe
GlattalbahnPLUS: Ausbau geplant (Agglomerationsprogramm)
Glattalbahn: Ausbau längerfristig
Tramnetz der Stadt Zürich
Weitere Tramplanungen gemäss Richtplan und Netzentwicklungsstrategie VBZ 2030

Quellen: Bundesamt für Landestopographie (Hintergrundkarte); Kantonaler Richtplan Kanton Zürich, Gesamtüberprüfung, Antrag Regierungsrat 28. 3. 2012; Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal 2. Generation vom 30. 5. 2012; Züri-Linie 2030, VBZ-Netzentwicklungsstrategie vom 3. 6. 2013

0 500 1000 m