

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 19 (2006)
Heft: [13]: Die Bahn erobert die Glattstadt

Artikel: Der Bauablauf im Zeitraffer
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-123026>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

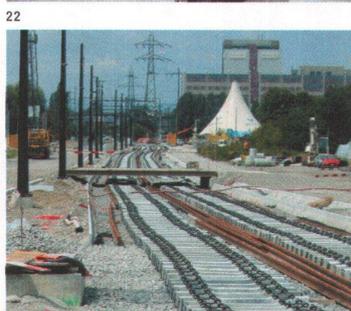
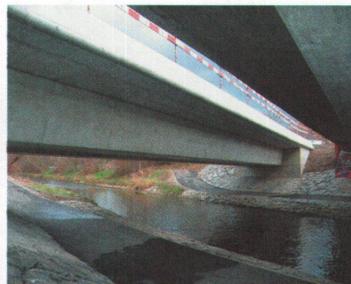
Download PDF: 17.03.2025

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

Der Bauablauf im Zeitraffer

Fotos: Verkehrsbetriebe Glattal

Vom Spatenstich am 14. September 2004 bis zur Eröffnung der ersten Etappe am 10. Dezember 2006 beherrschten Baumaschinen, Stahl, Beton und Staub die Thurgauerstrasse und den Weg ins Auzelg. Doch mit den Maschinen allein ist es nicht getan: In erster Linie waren es die Bauarbeiter in orangen «Übergwändli», die emsig am Werk waren und Schritt für Schritt die Bahn in die Stadtlandschaft des Glattals legten.





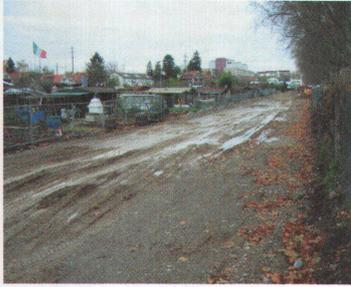
2



3



4



6



7



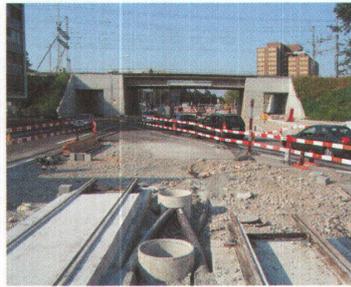
8



10



11



12



17



18



19



24



25



26



31



32



33

1-3 Idyll beim Katzenbach: Im Juni 2004 ist die Baustelle noch nicht eröffnet.

4-5 Die Thurgauerstrasse im September 2004: eine Ausfallachse ohne Bahn.

6 Im November 2004 künden Lastwagenspuren im Dreck grosse Veränderungen an.

7 Hilfsbrücken leiten die SBB über den künftigen Fussgängerdurchgang.

8 Wasserlachen im Oberhauserried: Hier ist der Baugrund am schwierigsten.

9-10 Die kurze Brücke beim Auzelg ist die einzige auf dem Trasse der ersten Etappe.

11 Im Mai 2005 heisst das SF noch DRS, und von der Haltestelle ist noch nichts zu sehen.

12 Nach einem Jahr Bauzeit zeigen Gleisstümpfe in der Thurgauerstrasse die Richtung der Glattbahn an.

13 Der Leutschenbach erhält ein neues Bett, über dem die Station entstehen wird.

14 Die Perronköpfe sind angeliefert und liegen zum Versetzen bereit.

15 Kurz ist sie, aber elegant: die Brücke über die Glatt beim Auzelg.

16 Die Perrons der Haltestellen sind aus 1,5 Meter breiten Elementen zusammgebaut.

17-18 Die Autos sind weg, die Bäume geschützt: Im Januar 2006 ist die Thurgauerstrasse für die Gleisbauer bereit.

19 Bahnbau ist auch Wasserbau, wie das Beispiel beim Fernsehstudio zeigt.

20-21 Vom Arbeitsplatz der «SF-Wetterfee» hat man den besten Blick auf die Baustelle und den künftigen Opfikerpark.

22 Ein Werk von vielen Händen: Baumaschinen sind hilfreich und wichtig, bedienen müssen sie aber immer noch die Menschen.

23-24 Die Gleisbauer haben im Juni 2006 die Thurgauerstrasse in Beschlag genommen.

25 Beim Hallenstadion entsteht ein Prototyp der Glattbahn-Haltestelle.

26 Der Leutschenbach verschwindet beim Fernsehstudio unter einem Betondeckel.

27 Der Katzenbach hat nun ein naturnahes Bett und gurgelt den Stadtrand entlang.

28 Die Schienen liegen, die Masten stehen: Im August 2006 dauerts nur noch vier Monate bis zur Eröffnung der Bahn.

29 Am Rand des Oberhauserrieds liegen die Schwellen bereit, hier werden die Schienen in ein Schotterbett verlegt.

30 Ein Lieblingsstück der Gestalter: Der Fahrleitungsmast wird festgeschraubt.

31 Bald ist er auch eine Glattbahn: Der Bus der VBG beim Bahntrasse im August 2006.

32 Auf die Schwellen kommen bald die Gleise – noch vier Monate bis zur Eröffnung.

33 Das «DRS» auf dem Schild ist weg, «SF» ist geblieben, und im Vordergrund schwenkt das Trasse Richtung Auzelg ein.

→ Seite 36-37 Maschinen verändern die Landschaft: Projekte für neun Milliarden Franken (Seite 38) zeichnen sich am Horizont ab.



