

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: Bahn statt Stau
Autor: Loderer, Benedikt
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-392390>

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: 30.03.2025

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



Das Glattzentrum rechts ist bald vierzig Jahre alt. Mit der Überbauung des Richti-Areals links hat es ein städtisches Gegenüber erhalten.

Bahn statt Stau

Die Glattalbahn war der erste Schritt von der Agglomeration zur Glattalstadt. Sie nötigte die Gemeinden zur Zusammenarbeit und lehrt uns ein Stück Heimatkunde.

Text:
Benedikt Loderer

Im Anfang war der Stau, und der Stau ist eine politische Macht. Der Stau macht Druck. Nicht die Fahrt, sondern der Stau bestimmt das Bewusstsein der Mobilen. Der Stau ist die tägliche Beschränkung der persönlichen Freiheit. Das zerrt am Nerv. Die Beseitigung des Staus ist die Aufgabe der Verkehrspolitik. Sie lenkt aber auch die Siedlungsentwicklung. Das Resultat ist allenthalben sichtbar und heisst Zersiedelung. Sie konnte im mittleren Glattal schon vor einem Vierteljahrhundert besichtigt werden.

Im Planerlatein tönt das so: «Auch in Zukunft werden chronische Verstopfungen das Verkehrsgeschehen der Region prägen. Wobei das übergeordnete Strassennetz ohne wesentliche Kapazitätserweiterungen wird auskommen müssen. Die Zonenkapazitäten für Arbeitsplätze, die entsprechenden Parkplatzzahlen und Erschliessungsanlagen sind nicht aufeinander abgestimmt.» Geschrieben hat das der Planer Martin Steiger im Jahr 1990. Er untersuchte die Zustände zwischen Oerlikon, Flughafen Kloten und dem Flugplatz Dübendorf und stellte fest: Es gibt zu viele eingezonte Arbeitsgebiete und zu wenig Strassen. Wesentlich mehr wird man nicht bauen können, also ist der Stau das Schicksal des Automobilisten und das des

Buspassagiers. Das kommt davon, wenn man die Gemeinden «wursteln» lässt und jede so viel einzont, wie sie will. Zu lange war der Wunschzettel der Gemeinden vom Kanton abgesegnet worden. Der Stau ist einfach herstellbar, seine Abhilfe aber schwierig.

Um 1990 herrschte Verkehrsdämmerung im Glattal, es dämmerte nämlich die Einsicht, dass der Mehrverkehr nicht durch mehr Strassen bewältigt werden kann: «Die rund 154 000 Arbeitsplätze, die gestützt auf geltendes Recht theoretisch angesiedelt werden können, dürften zu einer dauernden Überlastung der Strassen führen. Das Gebiet wird in Zukunft mit dem Privatverkehr und den bisherigen Vorkehrungen im öffentlichen Verkehr allein nicht mehr ausreichend erschliessbar sein», bilanzierte Steiger.

Eine Hochbahn?

Was tun? Ein «unkonventionelles Verkehrsmittel» muss her. Steiger dachte an eine Hochbahn, diese «fährt in einer zweiten Ebene und weist deshalb keine Konfliktpunkte mit der Strasse auf». Überall ist schon jemand, überall ist etwas im Weg. Die Hochbahn kann mit kleinen Radien auskommen, hat ein gutes Steigvermögen und ist billig im Betrieb, war Steiger überzeugt. Zum ersten Mal tauchte auch die Idee einer Tangentialverbindung auf. Vom Flughafen über Opfikon und Wallisellen nach Stettbach. War die 1990 eingeweihte S-Bahn noch radial auf →



Beim Einkaufszentrum Glatt fährt die Bahn sozusagen in der Beletage über das Gewusel des Autoverkehrs hinweg.



Landwirtschaft, die Betonzentrale eines Bauunternehmers und im Hintergrund das Fernheizwerk: Im Auzelg fährt die Glattalbahn durch eine vielfältige Stadtlandschaft.

→ das Zentrum Zürich ausgerichtet, so sollte das unkonzventionelle Verkehrsmittel tangential den Umweg über Oerlikon oder den Hauptbahnhof Zürich vermeiden. Doch ging es Steiger um mehr als den Stau: «Es ist ein generelles, grossräumiges städtebauliches Konzept für die Gestaltung und Erschliessung der Region mittleres Glattal zu erarbeiten.» Dabei dachte er auch an die Umzonungen von Arbeits- in Wohngebiete, selbstverständlich sollte es ökologisch vernünftig und sozialverträglich werden. Sogar an eine Wertabschöpfung dachte er, schliesslich werde die Verbesserung der Erschliessung und die «Beseitigung der Planungshemmnisse» den Bodenpreis erhöhen. «Es wäre sinnvoll, diese Planungsmehrwerte wenigstens zum Teil zur Verwirklichung der angeführten Ziele einzusetzen.»

«Glattal wohin?», fragten sich die vier Gemeindepräsidenten von Dübendorf, Kloten, Opfikon und Wallisellen. Sie wussten, was auf sie zukam, und sie erkannten den Zusammenhang von Verkehr und Siedlungsentwicklung. Eine Hochbahn schien verlockend. Sie wäre ein deutliches Zeichen für die Eigenständigkeit gewesen, ein Abgrenzen vom ungeliebten Zürich. Eine eigene moderne Bahn und keine ausrangierten «Züri»-Trams! Doch muss man die Passagiere an jeder Station hinauf- und hinunterbringen. Der Anschluss an das bestehende Tramnetz ist unmöglich, nie wird eine Hochbahn ohne Umsteigen die Leute vom Flughafen an die Bahnhofstrasse bringen.

Ein Besuch in Strassburg überzeugte die Verantwortlichen, das neue Tram dort war modern, ruhig und glattaltauglich. Man plante einen Mittelverteiler, das heisst eine Strassenbahn mit einem eigenen Trasse, was höhere Geschwindigkeiten und grösseren Abstand der Stationen erlaubt. Die Linienführung war dornig. Möglichst wenig Privatland sollte beansprucht werden, also Bahnbau auf öffentlichem Grund. Die Glattalbahn fährt durch sechs Gemeinden und vier Bezirke, sie musste ihr Trasse in einem dichtbesiedelten Gebiet finden und durfte nirgends den Individualverkehr einschränken. Der Kanton verlangte eine Bestandeswahrung der Autorechte. Dafür waren grosse Viadukte nötig. Billiger wurde der Bau damit nicht, 555 Millionen Franken für die Bahn und 97 Millionen für die notwendigen Anpassungen der Strassen. Am 9. Februar 2003 sagte das Zürcher Volk mit einer Zweidrittelmehrheit Ja zur Glattalbahn. Im Dezember 2006 wurde die erste Etappe eingeweiht, die dritte und letzte ist im Dezember 2010 eröffnet worden, das Werk ist gelungen.

Zur Zusammenarbeit gezwungen

Die Bahn war ein Projekt, das die beteiligten Gemeinden zur Zusammenarbeit nötigte. Sie hat nach dem Bau nicht aufgehört. Im Verein «glow. das Glattal» haben sich Bassersdorf, Dübendorf, Dietlikon, Kloten, Opfikon, Rümlang, Wallisellen und Wangen-Brüttisellen zusammengefunden. Die «Pflege und der konsequente Ausbau des wirtschaftlichen Potenzials» ist eines der Vereinsziele. Es geht nicht um Fusionen, sondern um Zusammenarbeit. Die Gemeindeautonomie ist heilig, aber die Zusammenarbeit relativiert sie. Man merkt, dass die andern dieselben Probleme haben und man einige davon besser gemeinsam lösen kann. Die Bahn bindet die Gemeinden zusammen.

Hinter dem Zürichberg ist man sich seiner Kraft bewusster geworden. Rund 100 000 Leute wohnen in den Glow-Gemeinden, und ebenso viele Arbeitsplätze sind hier vorhanden. Die Bahn ist das erste gemeinsame Werk der Glattalstadt, die am Werden ist. Die weissen Wagen fahren heute bis zum Zürcher Bahnhofplatz und machen darauf aufmerksam, dass im Glattal die viertgrösste Stadt der Schweiz liegt. Trotzdem, nie reden die Politiker von Zürich Nord, konsequent nur vom Glattal. Es fährt kein

blauweisses Züri-Tram nach Wallisellen. Abgrenzung muss sein. Doch die Angst vor der grossen Stadt hat deutlich abgenommen. Die städtischen Verkehrsbetriebe (VBZ) übernehmen sogar im Auftrag der VBG Verkehrsbetriebe Glattal AG den Betrieb der Glattalbahn. Die Zusammenarbeit wirkt entspannend. Auch den Zürchern wird langsam bewusst, was hinter dem Berg am Entstehen ist. Eigentlich müsste im Fach Heimatkunde in der vierten Klasse eine obligatorische Schulreise auf der Linie 12 vom Flughafen bis nach Stettbach unternommen werden. Man lernt dort mehr für die Zukunft als auf der Rigi.

Das Krokodil denkt nach

Die Glattalbahn hat die Wahrnehmung verändert, genauer, hat das Glattal erst auf die Landkarte gesetzt. Die Schweiz nimmt zur Kenntnis, wo sie noch wächst: in Zürich Nord, pardon, im Glattal. Dort stellt der «Hülschweizer» mit Schrecken fest: Das Dorf ist tot, die Agglomeration ist die heutige Form der Stadt. Wer nüchtern hinschaut, merkt: Das Glattal ist vollständig urbanisiert. Das moderne Tram ist die Verkörperung dieser Tatsache. Der Zeitgeist fährt mit. Wohin er fahren könnte, hat die Architektengruppe «Krokodil» im Sommer 2011 gezeigt. Ihre Studie «Glatt. Eine Stadt im Werden» macht Ernst mit der Stadtentwicklung. Die Krokos schlagen eine Stadt vor mit 400 000 Einwohnern und 320 000 Arbeitsplätzen. Ihr Ziel ist es, aus der vorhandenen Agglomeration eine neue Stadt zu entwickeln. «Du sollst Stadt und Land zusammen denken», lautet das erste ihrer zehn Gebote. Dort wo die Infrastrukturen vorhanden sind, soll man dicht bauen, wo noch Landschaft ist, soll sie geschützt werden.

Glattal wohin?, fragten sich die vier Gemeindepräsidenten 1990. Hat man die Ziele erreicht, die damals gesetzt wurden? Die Glattalbahn ist gebaut, das ist das erste Ergebnis und ein grosser Erfolg. Niemand hat den vier Gemeindepräsidenten damals geglaubt, was sie behaupteten: Die Bahn fährt 2010. Es ist ein Lehrstück, wie man trotz Gemeindeautonomie, regionalem Futterneid und föderalistischen Bedenkenträgern ein grosses Infrastrukturwerk umsetzen kann. Von unten, von den Gemeinden muss es kommen.

Die Planungshemmnisse sind beseitigt. Die fiebrige Bautätigkeit beweist, dass die Erschliessung der Arbeitsplatzgebiete funktioniert. Bauten für neun Milliarden Franken entstanden zwischen 2001 und 2015. Allerdings nicht ganz so, wie sich das Martin Steiger vorgestellt hatte. Von Mehrwertabschöpfung war nie die Rede, anders herum: Wer profitierte? Die Grundeigentümer kassierten den Mehrwert, die Steuerzahler finanzierten die Bahn.

Schaut man sich die «Krokodil»-Studie an, so wird der grösste Mangel des Projekts Glattalbahn offensichtlich: Es ist aus dem Stau geboren, es ging um eine neue Bahn, nie um die Glattalstadt. Es sollte die Erschliessung der potenziellen Arbeitsgebiete verbessern, nicht die Agglomeration. Ein städtebauliches Konzept gab es nie. Die Bahnbauer haben ihre gestalterischen Hausaufgaben gemacht. Die Stationen sind von robuster Schönheit, und die Planer haben nicht bloss ein Trasse gebaut, sondern sich von Fassade zu Fassade Gedanken gemacht. Sie versprechen sich Folgewirkung. An den Stationen sollen Neubauten mit identitätsstiftender Kraft entstehen. Sie geben Hoffnung, dass die Haltestelle das städtebauliche Sandkorn ist, das zur Perle wächst. Allerdings wird man gerechterweise die Aufgabe, aus der Agglomeration eine Stadt zu machen, nicht dem Mittelverteiler aufbürden können.

Die nächste Bahn kündigt sich an: ein Mittelverteiler im Limmattal. Er müsste beides sein: öffentlicher Verkehr und Städtebau. ●

Chronologie

1989: erste Diskussion über ein neues Verkehrsmittel im Glattal
1990: Gründung IG ZUG (Interessengemeinschaft Zukunft Glattal)
1992: Auftrag ZVV für Grundlagenermittlung für neues Verkehrsmittel
1993: Untersuchung Linienvarianten
1995: Festlegen der Linienführung im Richtplan
1996: Systementscheid durch den Verkehrsrat
1.1.1998: Gesamtprojektleitung geht an VBG
22.1.1999: Beginn der Projektierung
28.10.1999: Genehmigung Trasse- und Haltestellenfestlegung
28.3.2001: Bundesrat erteilt Konzession für Infrastruktur
30.11.2001: Abschluss Bauprojekt
3.5.-5.6.2002: öffentliche Auflage des Baugesuchs
27.1.2004: BAV erteilt Plangenehmigung für Bau der gesamten Bahn
16./23.9.2002: Zustimmung im Kantonsrat mit 108:52 Stimmen
26.11.2002: Behördenreferendum SVP-Fraktion
9.2.2003: 66,6 Prozent des Zürcher Stimmvolks sagen Ja zum Rahmenkredit
14.9.2004: Spatenstich für 1. Etappe
1.12.2006: offizielle Eröffnung 1. Etappe (Messe/Hallenstadion-Auzelg)
10.12.2006: fahrplanmässiger Betrieb 1. Etappe
16.2.2005: Regierungsrat bewilligt Objektkredit für Bau der 2. Etappe
27.10.2006: Spatenstich der 2. Etappe
10.7.2008: Spatenstich der 3. Etappe
12.12.2008: Eröffnung der 2. Etappe (Glattpark-Flughafen)
11.12.2010: Eröffnung der 3. Etappe (Auzelg-Stettbach) und Einweihungsfeier des Gesamtbauwerks Glattalbahn