

Wie sich die Glattalbahn in die Netzstadt einfügt



Alex Temperli

Ein Blick übers Trasse hinaus

Die Glattalbahn durchquert mit ihren Linien unterschiedliche Gebiete: Neben innerstädtischen Zonen fährt sie auch durch Entwicklungsgebiete und beinahe schon ländliche Abschnitte. Eine der Leitideen der Gesamtprojektleitung postuliert, das Bahntrasse der Glattalbahn als Teil des Stadt- und Landschaftsraumes zu gestalten. Die Arbeiten sollen sich demnach nicht nur auf die Trassebreite beschränken, sondern den gesamten Strassenraum, d.h. von Fassade zu Fassade, umfassen.

Die Anforderungen an den zukünftigen Raum sind breit gefächert. Neben der Glattalbahn benutzen Automobilisten, Radfahrer und Fussgänger mit den unterschiedlichsten Zielen die neuen Flächen. Das Nebeneinander bedarf einer gründlichen Planung und Umsetzung.

Bauen unter Verkehr

Die Planung ist das eine – doch sie muss auch umgesetzt werden. Die grosse Schwierigkeit bei der Realisierung der Glattalbahn: Die gesamte Anlage musste «unter Verkehr» gebaut werden. Konkret: Die Bauarbeiten durften weder den öffentlichen noch den motorisierten Individualverkehr beeinträchtigen (vgl. Abbildung 1). Und während der Durchgangsverkehr mittel- oder grossräumig um die Baustellen umgeleitet werden konnte, mussten die Zufahrten zu den zahlreichen Anrainern jederzeit möglich sein. Nicht auf allen Verkehrsflächen konnte deshalb gleichzeitig gebaut werden.



Abbildung 1: Bauen unter Verkehr

Der neue Stadtraum Thurgauerstrasse

2

Erdgashochdruckleitung

Eine 25-Bar-Erdgashochdruckleitung verläuft von der Stelzenstrasse her kommend längs des östlichen Fahrbahnrandes der Thurgauerstrasse. Im Zusammenhang mit der Überbauung des Glattparks war geplant, diese Ringleitung grossräumig umzulegen. Widerstände gegen das Projekt führten jedoch dazu, dass die Umlegung noch nicht erfolgt ist. Aus Gründen der Sicherheit dürfen über der Erdgashochdruckleitung keine Bäume gepflanzt werden.

Evaluation der Bestvariante

Acht Fahrstreifen für den Individualverkehr haben bis anhin die Thurgauerstrasse geprägt: Je zwei richtungsgetrennte Fahrstreifen als Autobahnzu- und -wegbringer, signalisiert auf 80 km/h und beidseits flankiert von zweistreifigen rückwärtigen Erschliessungsstrassen, signalisiert auf 60 km/h (Talacker- und Guggelfeldstrasse). Auf der ganzen Länge der Westseite grenzen Bürogebäude und auf der Ostseite das Entwicklungsgebiet Glattpark an (vgl. Abbildung 2).

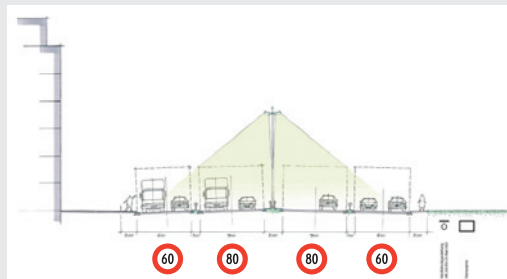


Abbildung 2: Raum Thurgauerstrasse mit 8 Fahrstreifen

Ein erster Lösungsansatz sah die Verschiebung der Guggelfeldstrasse auf der Seite des Glattparks vor – damit hätte das Trassee der Glattalbahn auf der ehemaligen Guggelfeldstrasse an-



Abbildung 3: Raum Thurgauerstrasse mit der Glattalbahn in «Seitenlage»

gelegt werden können. Zwei Baumreihen sollten zudem den neuen Raum aufwerten. Das Geschwindigkeitsregime war dabei unangetastet geblieben (vgl. Abbildung 3).

Während der Bauprojektierung haben die Planer den Variantenfächer erweitert. Als Resultat liegt eine symmetrische Lösung vor, analog zur Thurgauerstrasse auf Gebiet der Stadt Zürich. In Mittellage das Eigentrassee der Glattalbahn, angrenzend in jeder Fahrtrichtung zwei Fahrstreifen (Geschwindigkeitsregime 60 km/h, da in absehbarer Zeit eine innerstädtische Situation vorliegt), mit zwei U-Turns zwischen den Knoten, welche Richtungswechsel ermöglichen. Beidseitig der Fahrstreifen – wiederum abgesetzt durch Baumreihen – schliessen Rad- und Fusswege an, welche stellenweise als Mischverkehrsflächen (Zu- und Wegfahrten zu den Grundstückerschliessungen und den Kurzzeitparkierungsmöglichkeiten) ausgebildet sind. Die Baumreihe auf Seite Glattpark ist als Option so lange zurückgestellt, bis die darunter verlaufende Erdgashochdruckleitung verlegt ist (vgl. Abbildung 4 und Marginalie, Seite 2).



Abbildung 4: «Neue» Thurgauerstrasse mit 4 Fahrstreifen

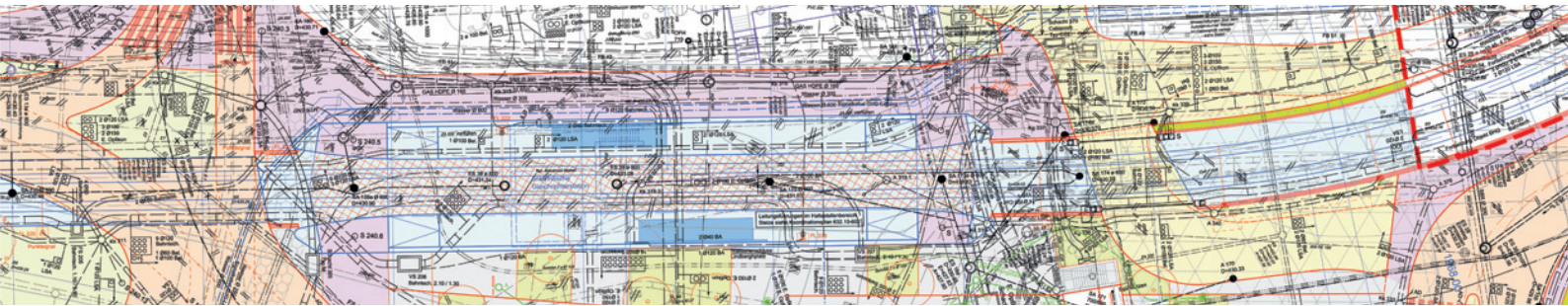


Abbildung 5: Werkleitungsplan des Lindberghplatzes

Der Stadtraum und die Unterwelt

Die zahlreichen Werkleitungen

Vor dem eigentlichen Trasseebau waren zahlreiche Arbeiten unter der Erde notwendig (vgl. Nr. 05, Seite 1). Um einen zuverlässigen Betrieb der Glattalbahn sicherzustellen und um spätere Bauten in dem Gebiet nicht zu verunmöglichen, mussten bestehende Werkleitungen verschoben und neue Leitungen verlegt werden. Arbeiten, die im städtischen Umfeld nicht einfach durchzuführen sind. Einerseits wimmelt es im Untergrund meistens schon von Werkleitungen, andererseits ist ihr Verlauf in der Regel nicht das Resultat eines Gesamtkonzepts – entsprechend schwierig ist es, eine Übersicht über das gesamte Leitungsnetz zu gewinnen.

Zudem sind die Anforderungsprofile von Werkleitungen sehr unterschiedlich: Abwasserleitungen zum Beispiel sind auf ein Gefälle angewiesen, Gasleitungen bedürfen Sicherheitsabstände, Koaxialkabel sind wenig flexibel hinsichtlich Verschiebungen.

Zwingend war zudem, dass die bestehenden Werkleitungen während der Bauarbeiten ununterbrochen funktionieren mussten. Dadurch stand der durch sie belegte Platz für die Neuanlagen noch nicht zur Verfügung. Erschwerend kam hinzu, dass die früheren Leitungen nicht immer dort verlegt worden waren, wo sie in den Plänen dokumentiert sind.

Die Abbildung 5 gibt einen Einblick in die Unterwelt. Werkleitungsverlegungen sind Aufgaben, die in aufwändiger und zeitraubender Handarbeit erledigt werden mussten.

Gestaltung beginnt im Untergrund

Die Planung der Werkleitungen zeigt deutlich, dass eine Oberflächengestaltung nur auf die Unterwelt reagieren kann, diese sozusagen abbildet. Die Gestaltung im Aussenraum urbaner Strukturen beginnt also bereits tief im Untergrund (vgl. Abbildung 6).

Aufwertung

des Aussenraumes

Die Aufwertung des Verkehrsraumes zwischen den bestehenden und den künftigen Fassaden hat zu weiteren Projekten geführt: So hat die Stadt Opfikon bei der Haltestelle Lindberghplatz die Chance genutzt und den gleichnamigen Platz ausgebaut. Dieser ist in seiner neuen Gestaltung eine Grundlage für die Zukunft; er wird sich mit Leben füllen und kann sich mit den kommenden Bedürfnissen weiterentwickeln (vgl. Abbildung 6). Angedacht sind ein Kiosk und zusätzliche Veloabstellplätze, möglich sind weitere Installationen und Möblierungen.

Des Weiteren hat die Stadt Opfikon die Fortsetzung der Thurgauerstrasse mittels zweier Baumreihen aufgewertet. Bei der Schlaufe Renault, westlich der Haltestelle Glattpark, ist die in der heutigen Form nicht mehr gebrauchte Verkehrsfläche zur Aufwertung des Raumes ebenfalls zurückgebaut worden.

Abbildung 6: Oberflächenplan des Lindberghplatzes



Und bitte: Kein Ampel- und Schilder-Chaos

4

Neue Quartier- und Strassenbezeichnung

Gleichzeitig mit der Inbetriebnahme der Glattalbahn ändert die Stadt Opfikon die Quartierbezeichnung von «Talacker» auf «Glattpark West».

Mit der Zuordnung der Erschliessungsfunktion an die Thurgauerstrasse entfiel die frühere Talackerstrasse. In der Folge mussten alle Anlieger mit neuen Adressen versehen werden. Beispielsweise wurde aus Talackerstrasse 7 neu Thurgauerstrasse 107.

Der Fahrleitungsmast – auch ein Ampel-Träger

Die Fahrleitungsmasten der Glattalbahn sind gut sichtbar und an exponierter Lage. Sie wurden deshalb speziell und einheitlich gestaltet. Das Anliegen, den Raum nicht unkoordiniert und wild zu beschildern, führte dazu, dass die Fahrleitungsmasten mehrere Funktionen übernehmen und so auch als Beleuchtungs-, Verkehrsschilder- und Ampel-Träger dienen (vgl. Nr. 08, Seite 4, und Nr. 10, Seite 3).

Anpassung der Signalisation an die Lage der Baustellen

Die Lage der Baustellen veränderte sich laufend. Eine wichtige Voraussetzung für das Funktionieren der Baustellen sind begleitende Signalisationen. Dies galt sowohl für die zu befahrenden Verkehrskorridore als auch für die sich verändernden Zielbezeichnungen. Aber auch mit grösstem Einsatz gelang es nicht immer, den zum Teil hohen Anforderungen der übrigen Verkehrsteilnehmenden gerecht zu werden (vgl. Abbildung 7).

Abbildung 7: Signalisation der Verkehrswege



Lokale Anpassungen während dem Bau

Vorhandene Lichtsignalanlagen müssen im Zuge von Bauarbeiten früher oder später auch umgestellt oder angepasst werden. An Stelle von zahlreichen provisorischen Ampeln hatte man beim Knoten Thurgauerstrasse/Stelzenstrasse mit Erfolg einen temporären Grosskreisel eingerichtet.

Stelenkonzept

Für die Identifikation der zahlreichen Anrainer entlang des Glattalbahn-Trassees regte die Projektleitung die Platzierung von einheitlich gestalteten Stelen an – und setzte diese in engem Kontakt mit den Eigentümern und der Stadt Opfikon um (vgl. Abbildung 8).

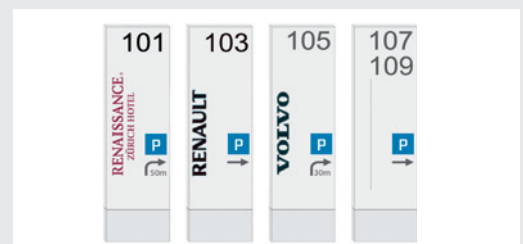


Abbildung 8: Adressbezeichnung mittels Stelen

Autor

Alex Temperli, Dipl. Bau-Ing. HTL/SIA
Projektleiter Objekt Äussere Thurgauerstrasse
IG3, c/o Heierli AG, Zürich

Bildnachweis

Daniel Boschung, Wallisellen
Feddersen & Klostermann, Zürich
Heierli AG, Zürich
VBG, Glattbrugg

Herausgeberin

VBG Verkehrsbetriebe Glattal AG, Glattbrugg
www.vbg.ch

Glattbrugg, Dezember 2008