

Die Ausstellung

Lebensraum

Gesamtmobilität

Die Glattalbahn

Berufsbilder

Die Glattalbahn im Bild

Die Ausstellung dokumentiert den Abschluss der dritten Bauetappe der Glattalbahn und vermittelt in verschiedenen audiovisuellen Shows einen Einblick in fast zwei Jahrzehnte Planungs- und Baugeschichte. Die Umsetzung der Glattalbahn ist Teil eines Gesamtverkehrskonzeptes und wertet gleichzeitig den Lebensraum auf.

Die Themeninseln

Folgende Themeninseln lassen sich in der Ausstellung erforschen:

Lebensraum

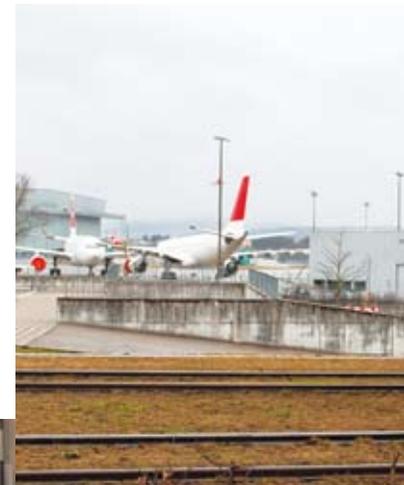
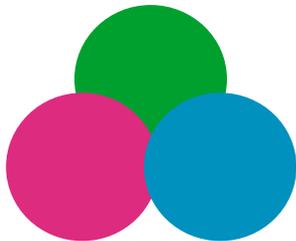
Berufsbilder

Gesamtmobilität

Die Fotoshow

Eine Fotoshow rückt Sehenswertes rund um die Glattalbahn ins Bild, dies in den Bereichen:

- > Architektur
- > Stadtraum
- > Öffentlicher Verkehr
- > Bau





Der Film

Vision – Planung – Bau der Glattalbah

Bewegte Bilder aus bewegten Zeiten:

- > Die Glattalbah – eine Chance für den Wirtschaftsraum Zürich, 2004
- > Der Margarethentunnel – Bauen am offenen Herzen der Stadt, 2008
- > Fahrleitungsbau – Energie für die Glattalbah (Furrer+Frey), 2008
- > Brückenschlag am Balsberg, 2008
- > Bahnhof Stettbach – vom Wendeplatz zur Verkehrsdrehscheibe, 2010

Stadtentwicklung in Opfikon und Zürich

- > Glattpark – eine neue Stadt entsteht
- > Leutschenbach – vom Industriegebiet zum urbanen Lebensraum



Fragen und Antworten rund um die Glattalbahn

Warum?

Wer?

Wo?

Wie?

Wann?



Lebensraum

Berufsbilder

Gesamtmobilität

Nachdenken über Gegenwart und Zukunft

Ein Projekt wie die Glattalbahn regt zu Fragen an: zur Planungsgeschichte, zu den Hintergründen, zum Bau. So einfach eine Frage erscheinen mag, so vielfältig und vielschichtig sind die Antworten dazu. Sie illustrieren die integral vernetzten Funktionen und Aufgaben des Projekts. Gleichzeitig regen sie zum Nachdenken an über Gegenwart und Zukunft im dynamisch wachsenden Raum.





Ist die Glattalbahn ein Tram oder ein Zug?

Beides. Eine Strassenbahn (Tram) fährt im Strassenraum und auf Sicht. Ein Zug verkehrt über signalgesteuerte und gesicherte Blockstrecken. Auch bei der Glattalbahn gibt es eine gesicherte Blockstrecke: im Margarethentunnel. Eine innerstädtische Strassenbahn hat zirka alle 300 Meter eine Haltestelle. Bei der Glattalbahn sind es im Durchschnitt 600 Meter. Deshalb sind die Cobra-Fahrzeuge im Glattal mit einer höheren Beförderungsgeschwindigkeit unterwegs.



Was verbindet Goethe mit der Glattalbahn?

Der Ausdruck „Fil rouge“ (roter Faden) stammt aus Johann Wolfgang von Goethes Buch „Wahlverwandtschaften“. Die VBG beschreibt mit „Fil rouge“ das Gesamtprojekt der Glattalbahn. Dies bedeutet, dass die Glattalbahn die Orte der Netzstadt Glattal über Grenzen hinweg in einem System miteinander verbindet. Es entstehen neue Beziehungen und es werden Impulse gesetzt, um aus der einstigen Peripherie urbane Lebensräume zu schaffen, in welchen die unterschiedlichen Nutzen neu miteinander vernetzt sind.



Wer steckt hinter der Glattalbahn?

Planer, Ingenieure, Bauleiter, Umweltfachleute, Bahntechniker, Gleisbauer, Polizisten, Elektriker, Gärtner, Strassenbauer, Stahlbauer und viele mehr – nicht wenige davon auch Frauen. 412 Mannjahre stecken in Planung und Bauleitung der Glattalbahn, 1'200 Mannjahre in Ausführung.



Berufe und Fakten im Projekt

Berufsbilder

Die Gesichter und Geschichten hinter der Glattalbahn

Eindrucksvolle Zahlen und Fakten bringen das Projekt Glattalbahn auf den Punkt. Noch spannender sind die Gesichter und Geschichten, die hinter diesen Daten stehen. Die Ausstellung öffnet das Fenster zu den Frauen und Männern aus Politik, Planung und Fachberufen, zum Verwaltungsrat, zur Gesamtprojektleitung,

zu den Ingenieuren, Bau- und Bahnfachleuten und nicht zuletzt zu den Handwerkern und Arbeitern, die den Bau der drei Glattalbahn-Etappen ermöglicht haben.

Die drei Etappen der Glattalbahn

- > 2006:
Strecke: Messe/Hallenstadion – Auzelg
Angebot: Verlängerung der Linie 11
- > 2008:
Strecke: Glattpark – Flughafen Fracht
Angebot: Glattalbahn-Linie 10
- > 2010:
Strecke: Auzelg – Bahnhof Stettbach
Angebot: Glattalbahn-Linie 12

Totallänge der Glattalbahn: 12,7 Kilometer
Zahl der neuen Haltestellen: 21



Tram - Stadtbahn - GlattalBahn



Gesamtmobilität

Im Takt für die Stadt – Geschichte und Zukunft des öffentlichen Verkehrs

Öffentlicher Verkehr fand bis ins späte 19. Jahrhundert überwiegend mit Postkutschen und Schiffen statt.

Hervorgegangen aus Holzspurbahnen in spätmittelalterlichen Bergwerken gab es Ende des 18. Jahrhunderts in England erste „eiserne“ Bahnen. Die erste Pferde-Strassenbahn ging 1828 in Baltimore in Betrieb. 1847 begann mit der sogenannten „Spanischbrötlibahn“ das Schienenzeitalter auch in der Schweiz. Nach zwei Jahren „Rössliträm“ fuhren ab 1894 in der Stadt Zürich elektrische Trams.

Im Gegensatz zu anderen Städten in Europa konnte sich in Zürich das Tram gegenüber anderen Verkehrssystemen im öffentlichen Verkehr behaupten und spielt heute als System eine tragende Rolle. Die GlattalBahn setzt ab

2006 die Erschliessung der Agglomeration mit dem System „Stadtbahn“ in Gang.

Was bringt die Zukunft?

Die Bildershow zeichnet die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in Bildern nach und spannt den Bogen von den Anfängen bis ins 21. Jahrhundert.

Quelle: Ein Beitrag der Hochschulen ZHAW – ETH Zürich – HSR



Einblick in Wissenschaft und Forschung

Das Nationale Forschungsprogramm Nr. 54 „Nachhaltige Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung“ (NFP 54)

Die aktuelle Forschung des Schweizerischen Nationalfonds nimmt Bezug zur urbanen Entwicklung im Glattal.

Das NFP 54 geht der Frage nach, wie eine solche Entwicklung gestaltet werden kann, damit die Lebensqualität gesteigert und die natürlichen Ressourcen nicht überbeansprucht werden. Kaum ein Gebiet in der Schweiz entwickelt sich derart dynamisch wie das Glattal. Zahlreiche Aspekte, zu denen das NFP 54 Wissen zusammenträgt, widerspiegeln sich deshalb in diesem Gebiet. Das NFP 54 stellt mit seinen Präsentationen ausgewählte Forschungsergebnisse vor und beleuchtet damit Hintergründe der Entwicklung und Lösungsansätze für die Zukunft.

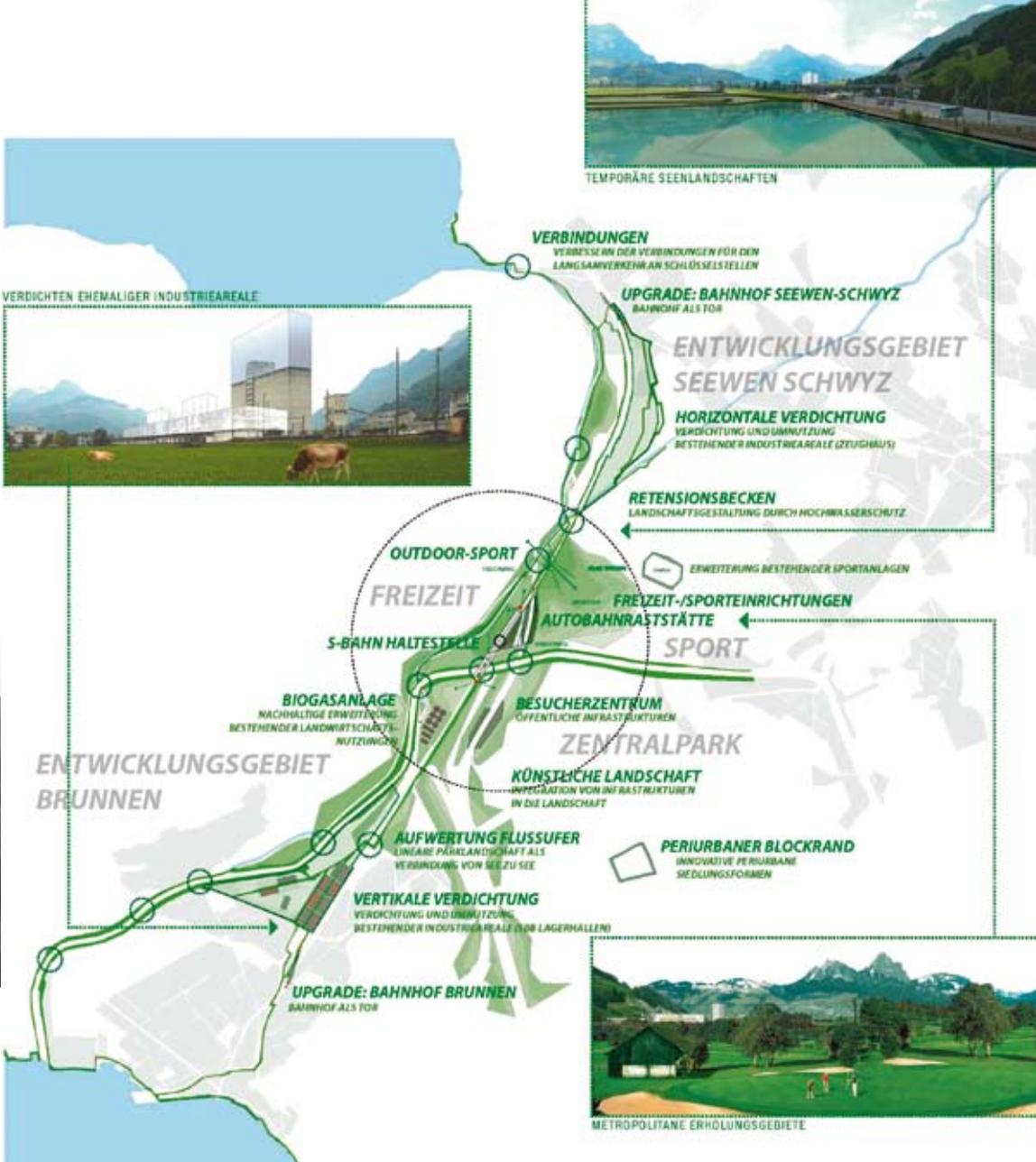
Wissen zur nachhaltigen Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung

Der Grossteil der Schweizer Bevölkerung lebt heute in mehr oder weniger städtisch geprägten Siedlungsgebieten. Die Agglomerationen wachsen unaufhaltsam ins noch wenig dicht bebaute Umland hinaus, beanspruchen Bauland und verlangen nach zusätzlichen Infrastrukturen für Verkehr, Versorgung, Entsorgung und Kommunikation.



Lebensraum



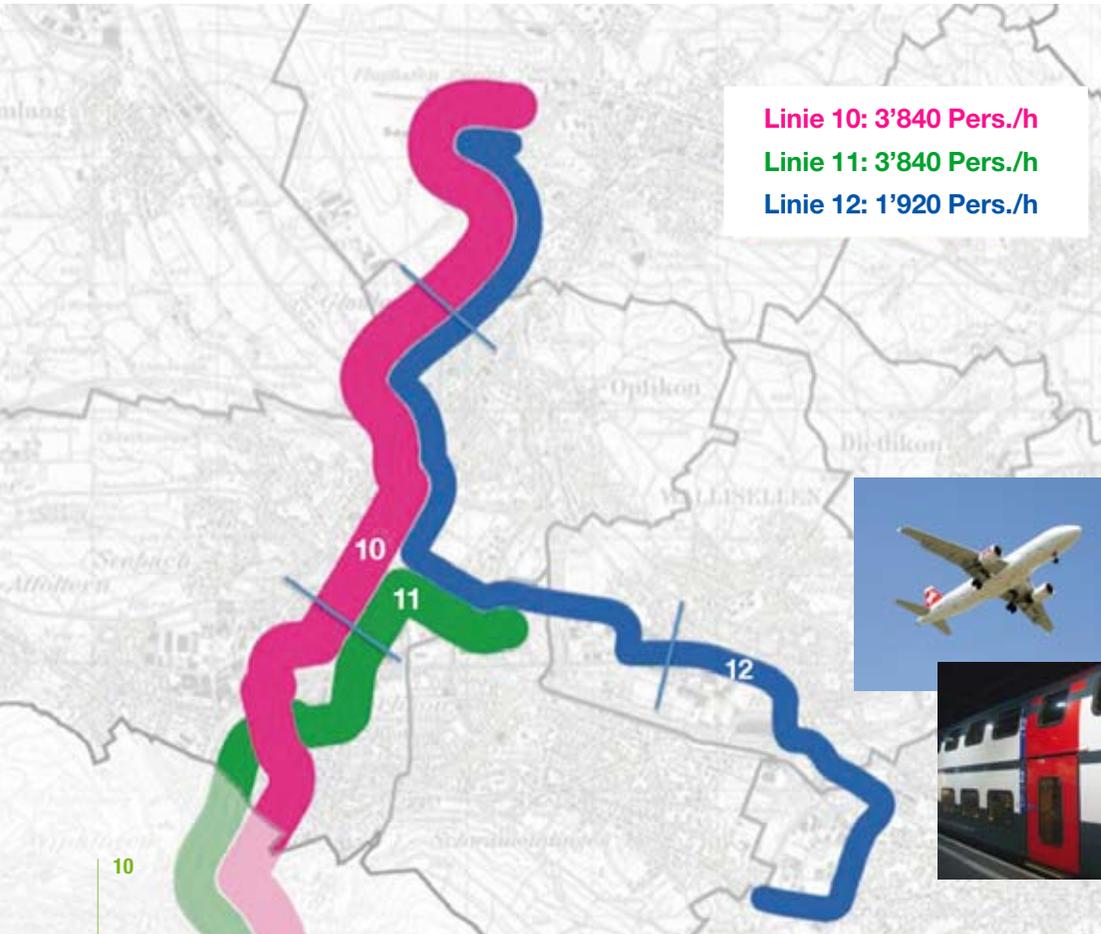


Ausgewählte Beispiele und Projekte

- > Neues Leben auf alten Gleisen
Laboratoire d'Architecture et de Mobilité
Urbaine, EPF Lausanne
- > Parks braucht die Stadt
Geografisches Institut, Universität Zürich
- > Wörter für die Entwicklung
Département de géographie,
Université de Genève
- > Zurück in die Stadt – oder doch nicht?
Institut de géographie, Université de
Neuchâtel
- > Planen am Agglomerationsrand
Departement Architektur, ETH Zürich



Gesamtmobilität - die Vernetzung planen



Die Angebotsplanung der Glattalbahn

Angebot, Takt und Leistungsfähigkeit der Glattalbahn sind das Resultat einer sorgfältig durchdachten Planung. Die Ausstellung gewährt Einblick in diesen Prozess. Sie zeigt auf, warum die Glattalbahn in welchem Takt verkehrt und in welcher Abhängigkeit und Vernetzung sie mit den anderen öffentlichen Verkehrssystemen steht.

Attraktive Kombinationsmöglichkeiten

Beispiel Anschluss Flughafen

- > Flugverkehr
- > Fernverkehr
- > S-Bahnnetz
- > Busnetz



Herzlichen Dank für die Unterstützung

Die Macher der Ausstellung

Idee – Konzeption – Architektur

Auftraggeberin: VBG Verkehrsbetriebe Glattal AG,
8152 Glattbrugg, www.vbg.ch

Projektleitung: Rainer Klostermann, Leiter Stab Gestaltung
Glattalbahnhof und Leiter Themeninseln Glattfest,
Feddersen & Klostermann, Zürich

Team: Fred Bächli, Karin Faes, Kai Flender, Andreas Flury,
Matthias Rennhard, Philipp Rüegg, Hannes Schneebeli,
Nikolaus Schudel

Zusammenstellung und Redaktion

Ausstellungsbeiträge: Laura Chavanne, Rainer Klostermann,
Thomas Kreyenbühl, Viktoria Slukan, Renato
Soldenhoff, Urs Steiger, Prof. Klaus Zweibrücken

Katalog: Gestaltung und Grafik: koko.ch, Zürich

Fotos: Tres Camenzind, Zürich; Jürg Rohr, Zürich;
Pascal Sigrist, Zürich; Thiele & Breitschmid Fotografie,
Zürich; VBG, Glattbrugg

Musik: Mårton Dobozi

Pavillon erstellt mit finanzieller Unterstützung von:

Bächli Holzbau AG, Embrach; Konrad Keller AG, Unter-
stammheim; Schreinerei Hans Erny-Grob, Embrach;
Elektro Rupp AG, Eglisau; LIGHT ON, Ebmatingen; Rüegg
Cheminée AG, Zumikon

Glattbrugg, November 2010

Die Partner des Glattfestes, dem Gesamteröffnungsevent der Glattalbahnhof

Haupt-Partner:



Lokale Energie-Partner:



Medien-Partner:



ÖV-Partner:



Co-Partner:



Fest-Partner:



Forschungs- und Wissenspartner:



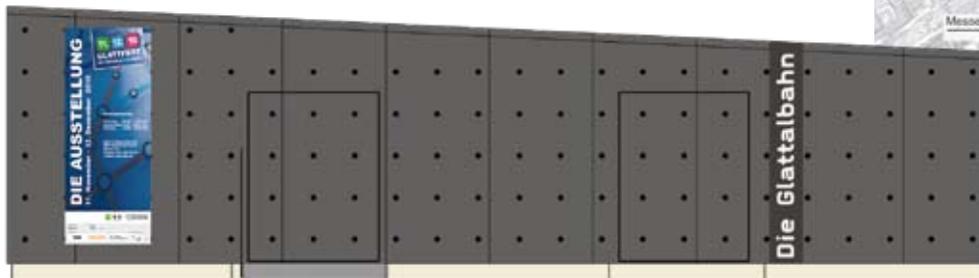
Der Pavillon - Ort und Öffnungszeiten

Ausstellung vom
11. November – 12. Dezember 2010

Öffnungszeiten

- > **Dienstags** von 9 bis 13 Uhr
- > **Donnerstags** von 16 bis 20 Uhr
- > **Sonntags** von 13 bis 16 Uhr
- > **Samstag, 11. Dezember** von 11 bis 18 Uhr

Führungen auf Anfrage:
VBG Verkehrsbetriebe Glattal AG, Tel. 044 809 56 00



Der Pavillon steht direkt bei der Haltestelle Fernsehstudio auf dem Sirius-Platz im Opfikerpark, erreichbar mit den Linien 11 und 781, am 11. und 12. Dezember auch mit der Glattalbahn-Linie 12.