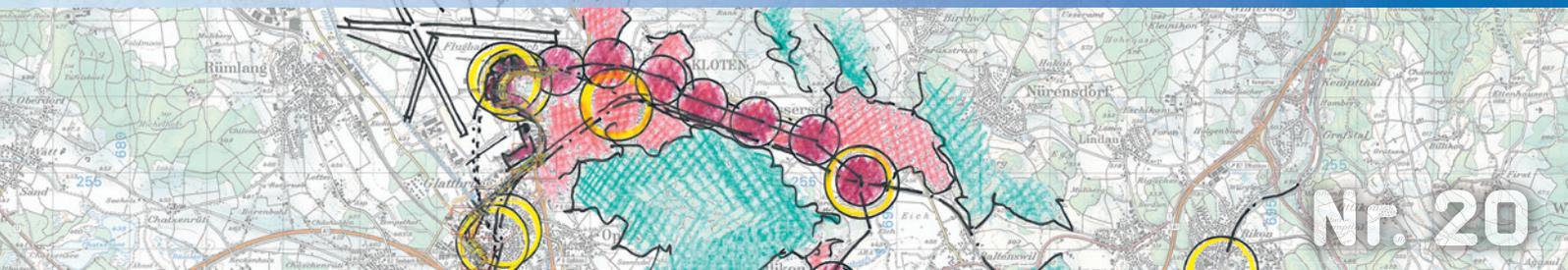


Die Netzstadt – heute und morgen



Rainer Klostermann
Andreas Flury

Impulsgeber der Stadtentwicklung

Stadtentwicklung als inneres Wachstum stellt hohe Anforderungen an den Lebensraum und ist nur mit einer vernetzten und integralen Betrachtung urbaner Landschaftsräume möglich. Weiche und harte Faktoren, technische und soziale Zusammenhänge sowie Wirtschaftlichkeit und Lebensqualität sind gleichwertig in den Prozess einzubringen. Längst bekannte Begriffe wie «innere Verdichtung» oder «Lage- und Erschliessungsqualitäten» werden vor dem Hintergrund der Vernetzung neu zu definieren sein.

Stadtbahn im Glattal – der Prozess

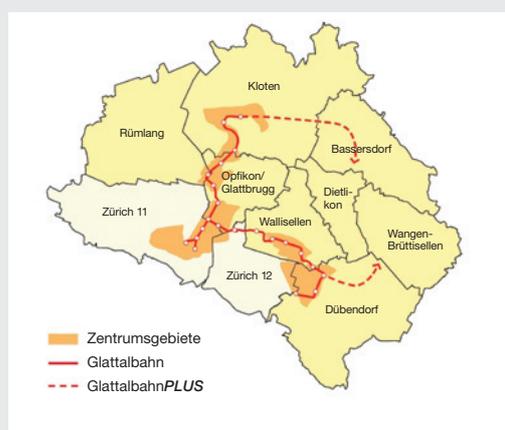
Der Projektanstoss durch die Standortgemeinden hat den Kanton nach Festlegung der strategischen Eckwerte veranlasst, als Besteller aufzutreten und das Projekt Glattalbahn (GTB) an die marktverantwortliche Verkehrsunternehmung VBG auszulagern. Kanton und Standortgemeinden sind Aktionäre der VBG. Diese nutze die Chance als Erstellerin und schaffe wo immer möglich Mehrwerte für die Stadtentwicklung. Wünsche der Gemeinden, abgestimmt mit den Vorstellungen der Regionalorganisation

glow. das Glattal, wurden im Dialog und prozesshaft optimiert umgesetzt.

Die Netzstadt

Die acht Städte und Gemeinden rund um den Hardwald – von den Strukturdaten her die viertgrösste Stadt der Schweiz – verstehen sich als Netzstadt. Unter Wahrung der Gemeindeautonomie lösen sie Aufgaben auf freiwilliger Basis überkommunal, wenn sich dadurch Mehrwerte und Synergien für die Beteiligten nutzen lassen. Eine Gemeindefusion ist zurzeit keine Option.

Abbildung 1: Unter dem Titel GlattalbahnPLUS wird das Konzept auf Initiative von glow. das Glattal und der Zürcher Planungsgruppe ZPG weiterentwickelt. Im Vordergrund stehen Erweiterungen im Bereich Kloten–Bassersdorf und Flugplatz Dübendorf–Dieltikon.



Lebensraum und Mobilität

2

Die Zwischenstadt

Die ursprüngliche Vorstadt füllte sich auf Grund des Urbanisierungsdruckes. In den Grenzräumen sammelte sich alles an, was in den Dorfzentren oder in der Kernstadt keinen Platz fand oder nicht gebraucht werden konnte.

Neben den Knotenpunkten der Netzstadt erschliesst die Glattalbahn auch Grenzräume. Neue räumliche und funktionale Qualitäten entstehen. Davon profitieren unter anderem Fussgänger und Velofahrer. Aussenräume werden aufgewertet. Die durch die Glattalbahn geschaffene Identität und Orientierung geben den Werdegang bei der Urbanisierung ehemals peripherer Stadtlandschaften vor.

Glattalbahn und Peripherie

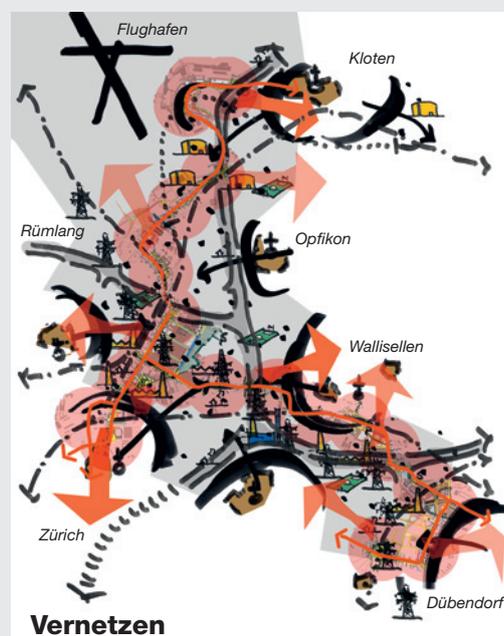
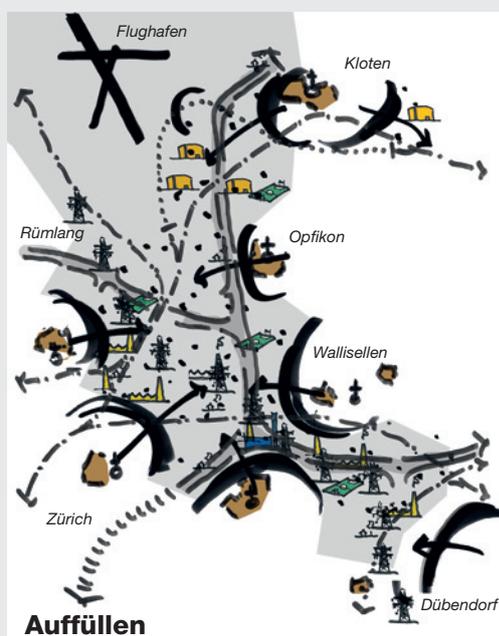
Die neuen Glattalbahn-Linien führen bewusst an den historischen Zentren der Dorfgemeinden vorbei. Sie liegen in den peripheren Grenzräumen, durchstossen grosse Infrastrukturen und geben den auto-orientierten Gewerbe- und Dienstleistungsgebieten ein neues Bewusstsein im urbanen Prozess. Die Peripherie wird Stadtraum und findet zum Fussgänger, zur Durchmischung und zum öffentlichen Aussenraum mit entsprechenden Aufenthaltsqualitäten. Die Glattalbahn ist zwar die erste Tangentiallinie des Zürcher Tramnetzes, aber eigentlich schon eine radiale Durchmesserlinie in der neuen Netzstadt Glattal.

Urbanität und Landschaft, neuer Lebensraum

Die neue urbane Identität kann nicht allein von klassischen Vorstellungen abgeleitet werden. Mitten in den Strukturen von Autobahn, Eisenbahn, Ver- und Entsorgung werden aus ehemaligen Stadträndern Wohn-, Freizeit- und Arbeitsräume, vernetzt mit der Landschaft.

Der neue Stadtraum überlagert die ursprüngliche Identität der Landschaft. Statt Verdrängung soll ein lebendiges Nebeneinander entstehen. Zukünftig gilt es, die gegenseitige Wirkung von bestehenden und neuen Identitäten zu steuern. Neben Marktmechanismen spielen auch soziale und ökologische Fragen eine Rolle.

Abbildung 2: Vom Auffüllen (links) zum Vernetzen (rechts) – mit dem Impulsgeber und roten Faden der Glattalbahn erhält das Mittlere Glattal neue urbane Qualitäten





Gesamtmobilität

Die Glattalbahn ist ein Identitätsträger, der Stadtebene in Anspruch nimmt, aber auch Neues schafft. Im Netzwerk der Mobilitätstypen entsteht mit der Bahn Raum für Fussgänger und deren Bedürfnisse. Gleichzeitig ist sie auch Ursprung für verschiedene Ergänzungen und neue Qualitäten im Strassennetz, sowohl für den Langsamverkehr als auch den motorisierten Individualverkehr.

Monitoring der Mobilität auf der Stadtebene

Die Glattalbahn greift unmittelbar und effektiv in den wirtschaftlichen Entwicklungsprozess ein. 550 Millionen Franken hat die öffentliche Hand für das Kernprojekt der Glattalbahn aufgewendet. 9 Milliarden Franken zusätzlich haben öffentliche und private Investoren in einem Zeitraum von 15 Jahren seit Beginn der Bauarbeiten im Einzugsbereich der Glattalbahn-Haltestellen investiert. Dies wiederum verlangt ein effizientes Monitoring der Mobilitätsträger – zur systematischen Beobachtung der Leistungsfähigkeit sowie einer zeit- und bedarfsgerechten Weiterentwicklung.

Freiraum

In den Siedlungsräumen werden in Zukunft die öffentlichen Aussenräume mit Freizeit- und Erholungsqualität immer wichtiger. Diese Flächen sind sowohl in bebauten als auch in neu entwickelten Gebieten rar. Sie geraten zunehmend unter Druck. Die Gemeinde Wallisellen hat sich aus diesem Grund vorbildhaft an die Bearbeitung eines Freiraumkonzeptes gemacht. Die kommunale Initiative bereitet übergeordnete Strategien auf der Umsetzungsebene vor.

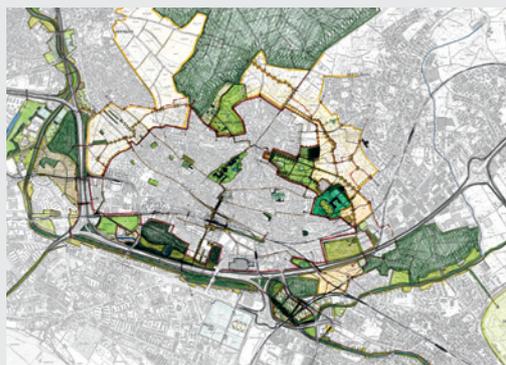


Abbildung 4: Freiraumkonzept Wallisellen, innere und äussere Landschaft

Abbildung 5: Überblick über die Investitionen im 400-Meter-Umkreis der Haltestellen



Die Schritte zu einer neuen Identität im Mittleren Glattal

Vorgeschichte: Gestützt auf ein eigenes Geschichtsbeusstsein agieren die Glattalbahn-Gemeinden autonom und mit weitgehend unabhängigen Entwicklungsstrategien.

1988

Vier Gemeindepräsidenten formulieren die Idee einer Zusammenarbeit ohne grundsätzlichen Autonomieverlust.

1990

Die Gemeinden Dübendorf, Wallisellen, Opfikon und Kloten gründen die Interessensgemeinschaft Zukunft Glattal, IG ZUG.

1991

Die Berichte «Glattal wohin» der IG ZUG bilden die Grundlage für eine gemeinsame Entwicklungsplanung. Ein zentrales Kernprojekt darin ist die Stadtbahn Glattal. Der ZV nimmt sich dem Projekt an.

1995

Rümlang stösst zur IG ZUG hinzu, ebenso – mit Beraterstatus – die Stadt Zürich.

2001

Aus der IG ZUG wird glow. das Glattal – inzwischen mit bereits 8 Gemeinden. Es herrscht Aufbruchstimmung.

2004–2010

Das Projekt Glattalbahn kommt in Fahrt und wird Realität.



Abbildung 6: Neue «Stadt-Landschaften», neue Identität und Orientierung – die «Vereinnahmung» von vormals peripheren Grenzräumen durch die sich entwickelnden kantonalen Zentrumsgebiete

«Das Stadtwerden» – Blick in die Zukunft

4

Institutionen in der Projektorganisation Glattalbahnhof, Kultur des Dialoges

- Schlichtungsstelle
- Lenkungsausschuss als Informationsplattform auf strategischer Ebene: Besteller Kanton Zürich, Ersteller, Standortgemeinden, Eigentümer von Infrastrukturen
- Fachausschuss Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems – Ziel: methodisch sauberer Nachweis des politischen Anliegens
- Begleitgruppen – periodische Sitzungen mit Behördenvertretungen der einzelnen Gemeinden
- «Mittagstisch» – vertrauensbildender, informeller Meinungsaustausch zwischen Anrainern und der Projektorganisation
- Expertenrat Sicherheit – Audits zu übergeordneten Fragen
- Fachgruppe Vernetzter Langsamverkehr – laufende Begleitung sensibler Bereiche wie Behindertengleichstellung, Veloführung, Fussgängerräume, Normalien (vgl. Themenblatt Nr. 17)
- Fachgruppe Verkehrssteuerung
- Orientierungsveranstaltungen für die Öffentlichkeit in den Gemeinden
- Über 200 Führungen für Besuchergruppen aus der Region, der Schweiz und dem Ausland (seit 2008)

Wilhelm Natrup

Vorausschauend planen

Der Metropolitanraum Zürich entwickelt sich dynamisch. Eine besondere Bedeutung kommt hierbei der Flughafenregion zu. Zukunftsweisende Ideen zur Gestaltung dieser Entwicklung wurden von den Gemeinden im Rahmen der regionalen Richtplanung sowie von Interessengruppen eingebracht. Sie reichen von visionären Forschungs- und Technologiezentren, z. B. auf dem Flugplatz Dübendorf, bis zur Glattalstadt mit 300'000 Einwohnern. Utopisch zwar, aber sie zeigen das Potenzial.

Mit der Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans hat der Kanton die Aufgabe, dieses Wachstum in geordnete Bahnen zu lenken. Entscheidend: Das Siedlungsgebiet soll nicht ausgedehnt werden – trotz der Prognosen von zusätzlich 200'000 Einwohnern und 150'000 Arbeitsplätzen bis 2030. Noch nicht genutzte Flächen im Siedlungsgebiet sollen vorrangig bebaut werden. Wo möglich, wird um Bahnhöfe und um die Haltestellen der Glattalbahnhof verdichtet. Der Richtplan will die weitere Entwicklung verstärkt auf bereits gut erschlossene Räume lenken. Dazu hat der Kanton 12 Zentrumsgebiete ausgeschieden, die die Voraussetzungen für eine dichte Nutzung und hohe Wertschöpfung bieten. Mit «Zürich-Nord/Opfikon», «Kloten/Opfikon» und «Wallisellen/Zürich/Dübendorf-Stettbach» liegen drei davon im Glattal.

Die Glattalbahnhof vernetzt diese Zentrumsgebiete sowie weitere Arbeitsplatz- und Wohngebiete untereinander und mit dem Flughafen und der Stadt Zürich. Neu geplante Standorte brauchen zusätzliche Stadtbahnerschliessun-

gen. Im Norden Zürichs entsteht so eine Stadt neuen Typs. Sie ist geprägt durch den Flughafen Zürich und verbindet die bisherigen Vorstadtgemeinden zu einem vielfältigen Ganzen aus Dörfern sowie neuen städtischen Quartieren mit den dazugehörigen Erholungsräumen und Infrastrukturen. Die Glattalbahnhof ist dabei das städtisch geprägte Verkehrsmittel, das über Gemeindegrenzen hinweg Identität schafft. Damit die notwendige Abstimmung der Planungen erfolgt, werden die Gemeinden ihre Zusammenarbeit weiter verstärken müssen. Die Kooperation im Rahmen der Glattalbahnhof hat hier eine gute Grundlage geschaffen. Der skizzierte Prozess der städtischen Entwicklung im Glattal kann nur gelingen, wenn ein höherer Anteil öffentlichen Verkehrs realisiert wird, wenn die Umweltbelastungen, wie z. B. Lärm, in Grenzen gehalten werden und die städtebauliche Entwicklung hohe Lebensqualität ermöglicht.

Autoren

Rainer Klostermann, Dipl. Arch. ETH
Leiter Stab Gestaltung
Feddersen & Klostermann, Zürich

Andreas Flury, Dr. sc. techn., Dipl. Kultur-Ing. ETH/SIA
Direktor VBG und Gesamtprojektleiter Glattalbahnhof
VBG Verkehrsbetriebe Glattal AG, Glattbrugg

Wilhelm Natrup, Kantonsplaner
Chef Amt für Raumentwicklung
Baudirektion Kanton Zürich

Bildnachweis

Feddersen & Klostermann, Zürich
VBG, Glattbrugg
Simon Vogt, Schlieren

Herausgeberin

VBG Verkehrsbetriebe Glattal AG, Glattbrugg
www.vbg.ch

Glattbrugg, August 2011