

GEU (glp) Dübendorf **Grüne** Bezirk Dielsdorf **Grüne** Region Greifensee
Grüne Kloten **Grüne** Rümlang **Grüne** Zürich 11 und 12 **NI** Opfikon **SP** Bassersdorf
SP Bezirk Bülach **SP** Dietlikon **SP** Dübendorf **SP** Kloten **SP** Opfikon **SP** Rümlang
SP Volketswil **SP** Wallisellen **SP** Zürich 11 und 12 **VCS** Zürich

Zur Zukunft der Stadt im Glattal *Nennen wir sie **Glattalstadt***



Vorwort

Die Überparteiliche Arbeitsgruppe Zürich Nord (AGZN) befasst sich mit der Entwicklung der Region Zürich Nord. Im Zentrum stehen Verkehrs- und Umweltfragen und ihr Verhältnis zu den räumlichen Entwicklungen. Neben den planerischen Entscheidungen sind es sehr oft Projekte der Verkehrsinfrastruktur, die den Raum und somit den Alltag der Menschen, die sich darin bewegen, beeinflussen.

Am Anfang dieses Thesenpapiers stand die Absicht, Gedanken und Vorschläge zur Zukunft des öffentlichen Verkehrs in Zürich Nord, ja im mittleren Glattal zu entwickeln. Einige Ideen für Verbesserungen, Ergänzungen, Verdichtungen beim ÖV hatten wir im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zum Agglomerationsprogramm des Kantons Zürich formuliert und im November 2011 eingereicht.

Auf der Grundlage dieser Vernehmlassungsantwort entwickelte sich eine umfassendere Debatte über die gewünschte und/oder erwartete Entwicklung dieser Region. Den Beteiligten wurde schnell klar, dass wir – bevor wir am ÖV ‚herumschräubern‘ – eine Diskussion über die Zukunft des Glattalraumes führen müssen, um gemeinsame Positionen, Kritiken und Forderungen zu entwickeln.

Das vorliegende Thesenpapier ist das Resultat dieser Diskussion, die von 2011 bis 2013 geführt wurde. Es soll einen Beitrag leisten zur möglichen und sinnvollen Entwicklung der Stadt im Glattal – nennen wir sie Glattalstadt.

Ein Begriff, der in den Diskussionen immer wieder auftauchte, ist die Raumaufwertung. Was meinen wir mit Raumaufwertung? Aufwertung impliziert, dass es etwas aufzuwerten gibt, was (noch) zu wenig gut ist. Die fehlenden und angestrebten Qualitäten genauer zu bestimmen war denn auch ein zentrales und immer wiederkehrendes Themenfeld unserer Diskussionen. Raum ist der physische, aber auch der soziale Rahmen, in dem sich die Gesellschaft entwickelt. Raum ist also die topographische Unterlage, die gebaute Umwelt und das Netz der sozialen und ökonomischen Aktivitäten und Beziehungen.

In fünf Kapiteln haben wir die Glattalstadt analysiert, Thesen zu ihrer weiteren Entwicklung aufgestellt und Forderungen postuliert, die aus unserer Sicht erfüllt werden müssen, um der Glattalstadt in den nächsten 30 Jahren noch mehr Lebensqualität und Nachhaltigkeit zu ermöglichen.

Die Überparteiliche Arbeitsgruppe Zürich Nord AGZN ist ein Forum, in dem sich Delegierte aus rund 20 Parteisektionen der Nord-Gemeinden und der Stadtkreise 11 und 12 regelmässig treffen. Seit 1987 werden parteien- und grenzübergreifend die Themenbereiche Verkehr, Umwelt und Siedlungsentwicklung im Norden Zürichs diskutiert. Mit Unterstützung des VCS greifen wir in den politischen Entscheidungsprozess ein, lassen die kritischen Stimmen des Nordens in die Medien einfließen und beteiligen uns auch an juristischen Auseinandersetzungen.

Impressum

Überparteiliche Arbeitsgruppe Zürich Nord AGZN

c/o Peter Anderegg, Dübendorf, info@peter-anderegg.ch, www.peter-anderegg.ch

Redaktion: Peter Anderegg und Richard Wolff

Fotos: Peter Anderegg

Glattalstadt, Oktober 2013

Inhalt

Perimeter

Kurzfassung

Der Rahmen, Ziel und Vorgehensweise

1 Wachstum – mit Qualität (wirtschaftliche und demographische Entwicklung)

2 Grenzen – überdenken (politische Struktur des Glattals)

3 Räume – nachhaltig gestalten (räumliche Struktur des Glattals)

4 Zwischenräume – die soziale Frage (Verdichtung und Freiräume)

5 Verbindungen – Mobilität mit Mass (Verkehrsinfrastruktur)

Fazit

Verwendete und weiterführende Literatur sowie weblinks

Perimeter

Unser Perimeter der Glattalstadt umfasst 23 Gemeinden* sowie die beiden Stadtzürcher Kreise 11 und 12 mit rund 350'000 EinwohnerInnen und 200'000 Arbeitsplätzen (siehe Tabelle). Mit diesem Verhältnis liegen wir im Glattal ungefähr im gesamtschweizerischen Durchschnitt.

** Bachenbülach, Bassersdorf, Bülach, Dietlikon, Dübendorf, Fällanden, Greifensee, Höri, Kloten, Maur, Niederglatt, Niederhasli, Nürensdorf, Oberglatt, Opfikon-Glattbrugg, Regensdorf, Rümlang, Schwerzenbach, Uster, Volketswil, Wallisellen, Wangen-Brüttisellen, Winkel und die Stadt Zürich mit den Kreisen 11 und 12.*

Auch wenn wir mit obiger Definition die Glattalstadt eingrenzen, sollen die Grenzen offen sein. Ausgangspunkt sind sicher diejenigen Gemeinden und Stadtkreise, aus denen die Mitglieder der AGZN kommen. Wir verstehen die Glattalstadt als ein Teilgebiet der Metropolitanregion Zürich, die sich ökonomisch, demographisch und räumlich in dynamischem Wandel befindet. Die nachstehende Karte zeigt bestehende, offizielle und inoffizielle Organisationen der Zusammenarbeit und deren Integration in die Glattalstadt.

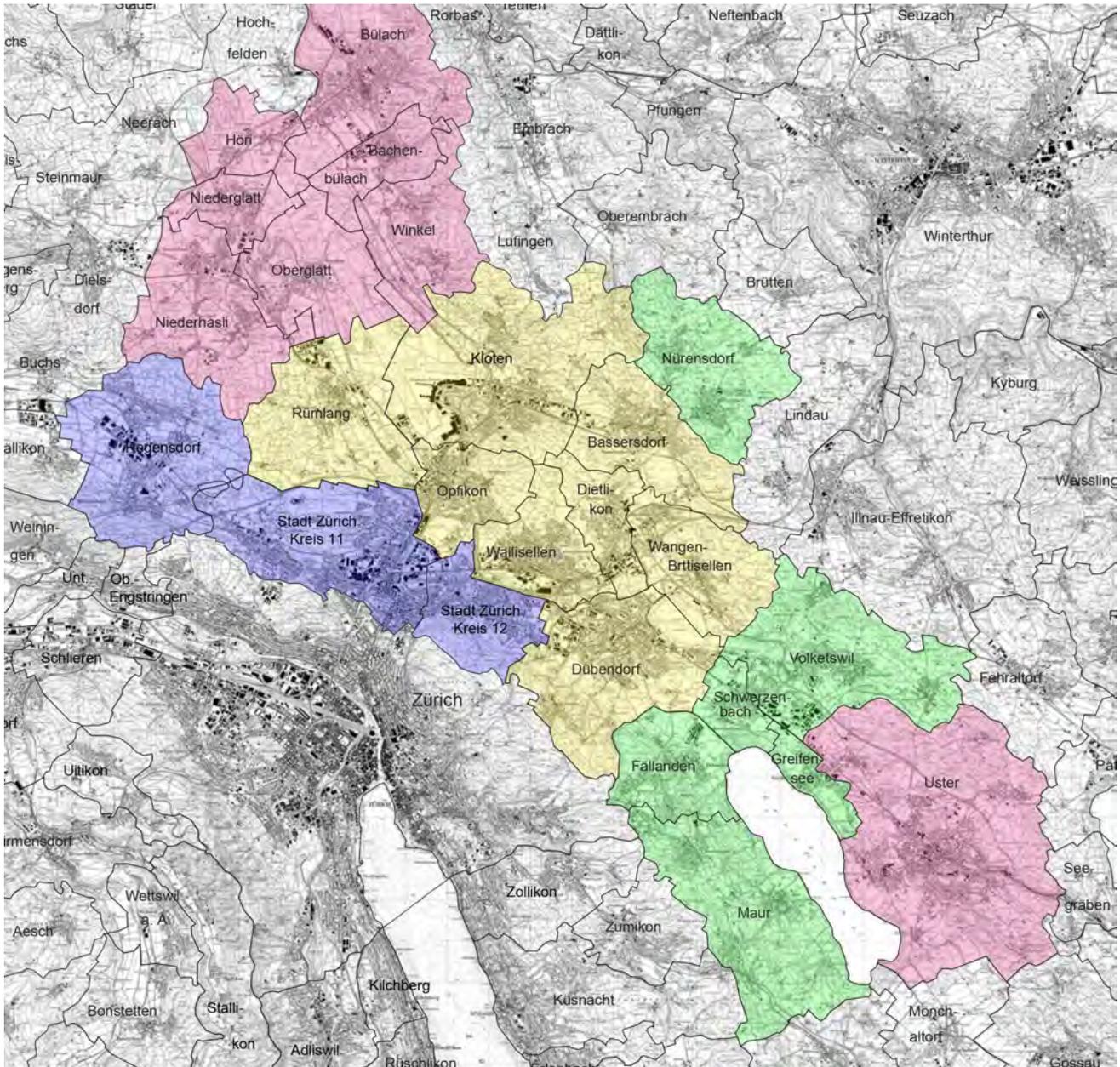
Wohnbevölkerung und Beschäftigte in der Glattalstadt

| Regionen und Gemeinden | glow | ZPG | AGZN | Glattalstadt | Wohnbevölkerung* | Beschäftigte** |
|--|------|-----|------|--------------|------------------|----------------|
| glow (auch in ZPG, AGZN, Glattalstadt) | | | | | | |
| Bassersdorf | | | | | 11'077 | 3'278 |
| Dietlikon | | | | | 7'063 | 5'665 |
| Dübendorf | | | | | 24'831 | 17'177 |
| Kloten | | | | | 18'030 | 32'461 |
| Opfikon-Glattbrugg | | | | | 15'573 | 17'945 |
| Rümlang | | | | | 6'724 | 5'206 |
| Wallisellen | | | | | 13'654 | 13'485 |
| Wangen-Brüttisellen | | | | | 7'545 | 3'576 |
| Subtotal glow | | | | | 104'497 | 98'793 |
| ZPG (auch in AGZN, Glattalstadt) | | | | | | |
| Fällanden | | | | | 7'982 | 2'346 |
| Greifensee | | | | | 5'098 | 1'527 |
| Maur | | | | | 9'532 | 1'826 |
| Nürensdorf | | | | | 5'180 | 789 |
| Schwerzenbach | | | | | 4'436 | 2'990 |
| Volketswil | | | | | 17'460 | 8'948 |
| Subtotal zpg (inkl. glow) | | | | | 154'185 | 117'219 |
| AGZN (auch in Glattalstadt) | | | | | | |
| Stadt Zürich Kreis 11 | | | | | 65'796 | 41'880 |
| Stadt Zürich Kreis 12 | | | | | 29'537 | 4'925 |
| Regensdorf | | | | | 16'547 | 9'777 |
| Subtotal AGZN (inkl. glow und ZPG) | | | | | 266'065 | 173'801 |
| Glattalstadt | | | | | | |
| Bachenbülach | | | | | 3'885 | 1'494 |
| Bülach | | | | | 17'511 | 8'232 |
| Höri | | | | | 2'455 | 946 |
| Niederglatt | | | | | 4'585 | 1'158 |
| Niederhasli | | | | | 8'534 | 1'695 |
| Oberglatt | | | | | 5'861 | 1'320 |
| Uster | | | | | 32'265 | 13'840 |
| Winkel | | | | | 3'930 | 710 |
| Total Glattalstadt (inkl. glow, ZPG und AGZN) | | | | | 345'091 | 203'196 |

* Wohnbevölkerung, Zahlen von 2010, ständige Wohnbevölkerung

** Beschäftigte, Zahlen von 2008

Alle Zahlen Statistisches Jahrbuch Stadt Zürich 2012



Glattalstadt – Unterschiedliche Definitionen und Grenzen.

Quelle: Eigene Darstellung, Institut Urban Landscape, ZHAW. Grundlagenkarte Amt für Raumentwicklung Zürich

 **glow:** Unter der Bezeichnung ‚glow. das Glattal‘ haben sich 2001 acht Glattalgemeinden in einem Verein zusammen geschlossen: Dübendorf, Wallisellen, Opfikon-Glattbrugg, Wangen-Brüttisellen, Bassersdorf, Kloten, Rümlang und Dietlikon (www.glow.ch).

 **ZPG:** Die 1958 gegründete Zürcher Planungsregion Glattal (ZPG) umfasst zusätzlich zu den acht ‚glow‘ Gemeinden auch Nürensdorf, Volketswil, Schwerzenbach, Fällanden, Greifensee und Maur (www.zpg.ch).

 **AGZN:** Die seit 1991 tätige Überparteiliche Arbeitsgruppe Zürich Nord ist ein Forum für raumplanerische, verkehrliche und umweltbezogene Fragestellungen. Hier treffen sich VertreterInnen der Glattalgemeinden, der Stadtkreise 11 und 12 und Regensdorfs.

 **Glattalstadt:** Tatsächlich könnten, wenn der Flughafen als (wichtigster) Pol der Glattalstadt angemessen berücksichtigt wird, zusätzlich auch die Flughafen-Nachbargemeinden Niederhasli, Oberglatt, Winkel, Niederglatt und Höri der Glattalstadt zugerechnet werden. Im Agglomerationsprogramm des Kantons Zürich für die Stadt Zürich und das Glattal von 2011 wird auch der Raum Bülach – Bachenbülach im unteren Glattal als „Siedlungsraum Unterland“ gemeinsam mit dem mittleren und oberen Glattal beplant. Und auch Uster kann dem Glattal zugerechnet werden.

Kurzfassung

Das Glattal soll sich in den nächsten 30 Jahren qualitativ urban entwickeln, d.h. es soll gut erschlossen sein, ein attraktives Wohn- und Arbeitsumfeld sowie kulturelle Angebote und grosszügige Frei- und Grünräume aufweisen. In fünf Kapiteln werden das Wachstum, die Grenzen, die Räume, die Zwischenräume, die Verbindungen analysiert sowie Thesen und Forderungen aufgestellt, um dieses Ziel zu erreichen.

1. Wachstum – mit Qualität

Der Grossraum Zürich und insbesondere das Glattal wachsen stark. Wie stark und in welchem Tempo ist unsicher, aber die polyzentrische Stadtlandschaft entwickelt sich weiter zu einem urbanen Raum mit hoher Wohn- und Arbeitsplatzdichte. Sie soll sich zu einer urbanen, ökologisch, sozial und ökonomisch vorbildlichen Stadt entwickeln. Bezahlbarer Wohnraum muss für alle Gesellschaftsschichten vorhanden sein.

2. Grenzen – überdenken

Das Gebiet der Glattalstadt legt sich über Gemeinde- und Bezirksgrenzen, die für die BewohnerInnen nicht mehr sichtbar sind, aber sehr wohl eine Rolle spielen, wenn es um politische Entscheide geht. Diese Glattalstadt soll zusammenwachsen, grenzüberschreitende Strukturen sind zu stärken – bis hin zu einer eventuellen Fusion.

3. Räume – nachhaltig gestalten

Das Glattal weist bereits heute polyzentrische Strukturen auf, die allerdings wenig entwickelt sind. Um Stadträume, ja eine Stadt zu bauen, müssen auch städtische Qualitätsmerkmale gestärkt werden: Verdichtung, Grünräume, Quartierpflege, kurze Wege zum Einkauf und ein dichtes ÖV-Netz. Gewachsene Strukturen, die sich bewährt haben, sollen gestützt werden.

4. Zwischenräume – die soziale Frage

Ein eigenes Kapitel Zwischenräume betont die Wichtigkeit des Dazwischen. Wo städtische Dichte entsteht, ist diesen Räumen besondere Beachtung zu schenken. Vernachlässigte Zwischenräume sind beispielsweise die Schnittstellen zwischen den Gemeinden, wo die ungeliebten und unvermeidbaren Infrastrukturen für Ver- und Entsorgung angesiedelt wurden. Der Fluss, die Glatt, welcher der Stadt den Namen leiht, ist als wichtige Erholungsader aufzuwerten.

5. Verbindungen – Mobilität mit Mass

Soll sich die Glattalstadt städtisch entwickeln, ist auch das Verkehrssystem anzupassen, d.h. der ÖV gegenüber dem Motorisierten Individualverkehr (MIV) ist zu stärken. Der ÖV, das Velo und die Fusswege werten Stadträume auf, und – wo ein Tram fährt, entsteht Stadt. Aber auch ÖV ist Verkehr, verursacht hohe Kosten und soll daher nur mit Mass ausgebaut werden: Tram- und Busnetz sind optimal mit den S-Bahnhöfen zu verknüpfen.

Der Rahmen, Ziel und Vorgehensweise

Fragestellung: Wie wird und wie könnte der Raum Zürich Nord in 30 Jahren aussehen?

Ziele: Das Glattal soll sich in den nächsten 30 Jahren qualitativ urban entwickeln, d.h. es soll gut erschlossen sein, ein attraktives Wohn- und Arbeitsumfeld sowie kulturelle Angebote und grosszügige Frei- und Grünräume haben.

Aus der Sicht der NutzerInnen lässt sich ein qualitativvoller Ort als ein Ort bezeichnen, an dem man/frau sich wohl fühlt. Im Nationalen Forschungsprogramm NFP65 "Neue urbane Qualität" wird zur Beschreibung qualitativvoller Orte auch der Begriff der Geborgenheit verwendet. Innerhalb des urbanen Raumes fühlen sich Menschen dort wohl, wo der urbane Alltag einfach, angenehm und sicher (er-)lebt werden kann. Ein qualitativvoller urbaner Ort ist gut erschlossen und bietet ein attraktives Wohnumfeld, das die alltägliche Versorgung gewährleistet und auch kulturelle Angebote aufweist. Zu qualitativvollen Orten gehören auch attraktive Freiräume und Naherholungsgebiete im unmittelbaren Wohnumfeld des Quartiers oder der Gemeinde.

Unsere Vorstellungen über die Entwicklung der Glattalstadt haben wir in fünf Kapitel gruppiert: Wachstum, Grenzen, Räume, Zwischenräume und Verbindungen:

- Wachstum – mit Qualität, weil sich nur dann die Region positiv entwickelt;
- Grenzen – überdenken, weil längerfristig die politischen und funktionalen Strukturen des Glattals deckungsgleich sein sollten;
- Räume – nachhaltig gestalten, weil die polyzentrische Struktur des Glattals entwickelt werden muss;
- Zwischenräume – die soziale Frage, weil das Dazwischen ganz zentral zur Qualität einer Stadt beiträgt;
- Verbindungen – Mobilität mit Mass, weil Verkehrsinfrastrukturen teuer sind und nur dann Sinn machen, wenn auch die städtische Qualität davon profitiert.

Jedes Kapitel ist dreigeteilt in Analyse – Thesen – Forderungen. Eine kurze Analyse des Status Quo beschreibt die Qualitäten und Defizite der heutigen Situation im Glattal. Mit den Thesen machen wir Aussagen über die angenommene, wahrscheinliche oder mögliche Entwicklung des Glattals. Im dritten Teil zu jedem Kapitel stellen wir Forderungen auf, die aus Sicht der AGZN erfüllt werden müssen, um die Lebensqualität und die Nachhaltigkeit im Glattal zu verbessern.

Das Thesenpapier wurde in mehreren Diskussions- und Feedbackrunden von den Mitgliedern der AGZN gemeinsam entworfen und bearbeitet. Die an der Diskussion beteiligten Mitglieder der AGZN leben und/oder arbeiten im Glattal und kennen diese Region aus ihrem Alltag als BewohnerInnen, Arbeitende und BenutzerInnen. Bestehende Ideen und Pläne werden soweit bekannt in unsere Überlegungen einbezogen.

1 Wachstum – mit Qualität (wirtschaftliche und demographische Entwicklung)



Analyse 1

1 Die Schweiz befindet sich insgesamt in einer (langfristigen) Wachstumsphase. Aber nicht alle Teile wachsen und nicht alle wachsen gleich schnell. Der Grossraum Zürich und darin wiederum vor allem das Glattal entwickeln sich besonders dynamisch.

2 Allerdings kann davon ausgegangen werden, dass das Wachstum nicht immer weiter andauert. Auch in der lang anhaltenden Wachstumsperiode der letzten 60, 70 Jahre gab es immer wieder Krisen, Abschwünge und Rezessionen. Schon heute gibt es gegenläufige Tendenzen, z.B. die schwächelnde gesamteuropäische Wirtschaft, welche das Wirtschaftswachstum beeinflussen wird.

3 Insgesamt muss aber – vor allem im Hinblick auf die räumliche Entwicklung – mittel- bis langfristig mit einem weiteren Wachstum des Glattals gerechnet werden. Zumindest das Mittlere Glattal (die glow-Gemeinden und die Zürcher Stadtkreise 11 und 12) wird sich weiter in Richtung eines urbanen städtischen Raums mit hohen Wohn- und Arbeitsplatzdichten entwickeln.

4 Heute ist das Glattal Teil einer polyzentrischen Stadtlandschaft, die neben vielen Qualitäten auch viele Defizite aufweist. Die grosse Herausforderung ist, die Mängel mit den richtigen Instrumenten zu beheben und die bestehenden Qualitäten zu stärken.

5 Heute bestehen im Glattal Defizite bei der Quantität und Qualität des gemeinnützigen Wohnumfelds. Im Gegensatz zur Stadt Zürich mit rund 25% gemeinnützigem Wohnungsbau, liegt dieser Anteil in den Glattal-Gemeinden im tiefen einstelligen Prozentbereich, obwohl sich die Wohnungspreise inzwischen auch auf hohem Niveau bewegen.

6 Zwischen Flughafen Kloten und Uster gibt es eine starke Achse der Entwicklung.

Thesen 1

1 Wirtschafts- und Bevölkerungs-Wachstum setzen sich fort. Der Grossraum Zürich bleibt national und international ein attraktiver Standort, der Arbeitsplätze und -kräfte anzieht. Auch wenn das Wachstum nur moderat sein sollte, muss die Planung doch mit Wachstum rechnen.

2 Die Wohnfläche pro Kopf wächst weiter, wenn auch voraussichtlich mit abflachenden Zuwachsraten. Die Anzahl Kleinhaushalte nimmt weiter zu.

3 Die Bedeutung der Qualität des Raums wird künftig zunehmen. Die Ansprüche der Menschen an ihr Wohn- und Arbeitsumfeld werden steigen, die Bedeutung der Freizeit und eines attraktiven Naherholungsraums werden in allen Lebenslagen wichtiger.

4 Angesichts der sich öffnenden Einkommens- und Vermögensschere zwischen verschiedenen Teilen der Bevölkerung wird auch die Verteilungsfrage zunehmend wichtiger.

5 Eine qualitätsvolle räumliche Entwicklung in Zürich-Nord ist möglich. Die entsprechenden planerischen Ziele und Leitlinien sind vorhanden, aber es hapert oft bei der Umsetzung.

Forderungen 1

1 Das wirtschaftliche Wachstum muss auch die qualitätsvolle Entwicklung des Glattals zum Ziel haben. Die aus dem weiteren Wachstum resultierenden Gewinne sollen nachhaltig investiert werden, also volkswirtschaftlichen Nutzen generieren.

2 Zur Steigerung der Qualität des Lebensraums im urbanen Umfeld braucht es ein eng verzahntes Vorgehen aller Anspruchsgruppen: Kommunen (gegebenenfalls auch via neue politische Strukturen), Bevölkerung (via politische Parteien und Interessenvertretungen), Wirtschaft und Unternehmungen (via Wirtschaftsnetzwerke und Standortentwicklung).

3 Alle gesellschaftlichen Schichten sollen Zugang zu attraktivem und bezahlbarem Wohnraum haben. Durchmischung, nicht Segregation ist aus Gründen der Vielfalt und der sozialen Stabilität erwünscht. Wohnen muss in allen Lebenslagen, im Alter, mit Kindern usw. auf hohem Niveau und in bezahlbarem Rahmen möglich sein. Es braucht eine ausgewogene Mischung aus Arbeitsplätzen und BewohnerInnen.

4 Die Glattalstadt orientiert sich an der 2000-Watt-Gesellschaft. Bessere Siedlungsstrukturen und entsprechend optimierte Verkehrsbeziehungen tragen zu dieser Entwicklung bei.

5 Die Siedlungsqualität muss trotz Unsicherheit bezüglich des Wachstums gewährleistet sein.

2 Grenzen – überdenken (politische Struktur des Glattals)



Analyse 2

1 Zürich Nord setzt sich zusammen aus verschiedenen Gemeinden, Teilen von Gemeinden und Bezirken. Die äusseren Grenzen sind unscharf. Mit der Stadt Zürich gibt es eine Überschneidung bei den Stadtkreisen 11 und 12 (Oerlikon, Seebach, Affoltern, Schwamendingen).

2 Die heute gültigen politisch-administrativen Strukturen sind historisch bedingt, sehr kleinräumig und entsprechen häufig nicht mehr den zu lösenden aktuellen und künftigen Problemen. Der hohe Stellenwert der Gemeindeautonomie steht grenzübergreifenden (raumplanerischen) Konzepten im Weg.

3 Vor allem die raum- und verkehrsplanerischen Entscheidungsebenen liegen meist nicht mehr auf Gemeindeebene.

4 Jede Gemeinde hat eine eigene Bauzonenplanung, die höchstens langfristig zu beeinflussen ist.

Thesen 2

1 Im Alltag wird die Glattalstadt bereits gelebt. Die Bevölkerung des Glattals nimmt den ganzen Raum in Anspruch ohne Achtung der Gemeindegrenzen. Die Glattalstadt existiert bereits. Offen ist nur, wie sie in Zukunft politisch organisiert sein wird. Die Politik wird das nachvollziehen, was die Menschen heute schon (vor-)leben.

2 Es fehlt eine politische Struktur, mit der sich die Bevölkerung gerne identifizieren würde. Die Einwohner möchten sich mit ihrem politischen Wohnort identifizieren können, was heute schwierig ist in den zunehmend fragmentierten, vielerorts kontur- und gesichtslosen Gemeinden, deren Gemeindegrenzen vielen BewohnerInnen kaum bekannt sind. Damit die Leute sich mit ihrem Wohnumfeld identifizieren können, müssen sie sich wohl fühlen und der Ort muss einen Namen haben.

3 Die heutigen Gemeinden des Glattals erhielten bei einer verstärkten Kooperation erhebliches zusätzliches Gewicht gegenüber der Stadt Zürich. Die Glattalstadt wäre neben Zürich und Winterthur die dritte Grossstadt des Kantons.

4 Die heutige Gemeindestruktur ist überholt und bietet kaum noch Autonomie. Das ist sehr vielen BewohnerInnen des Glattals, insbesondere auch deren Gemeinde- und Stadtpräsidenten, absolut bewusst. So wollten schon 2010 sechs der acht Exekutiven beim Kanton einen eigenen Wahlkreis für die Glattalstadt verlangen als erste Vorstufe zu einem langfristigen Zusammengehen.

5 Die Idee einer Glattalstadt ist attraktiv (das beweisen nicht zuletzt die vielen Fachpublikationen zum Thema Glattal). Die Gemeinden müssten sich ihr gegenüber positionieren und über ihre Stellung im Urbanisierungsprozess des Grossraums Zürich nachdenken.

6 Innerhalb der Glattalstadt können sich – anstelle der bisherigen administrativen – neue räumliche

Grenzen ergeben, z.B. wichtige Autobahn- und Eisenbahnachsen, zwischen denen ruhige Zellen liegen. Auch die Glatt gibt räumliche Grenzen vor. Grenzen können auch durch Infrastrukturprojekte beeinflusst, gesteuert, verändert werden.

Forderungen 2

- 1 Für die Glattalstadt sind adäquate und effiziente gemeinsame politische Strukturen anzustreben, die den Problemen und Bedürfnissen der Region und ihrer Menschen entsprechen.
- 2 Die Glattalstadt soll innerhalb des Grossraumes Zürich unabhängig von heutigen Gemeindegrenzen in vorbildhafter Entwicklung zusammenwachsen. Die Art der Zusammenarbeit ist vorläufig nicht vorrangig; verschiedene Partnerschaftsmodelle sind denkbar.
- 3 Grenzüberschreitende Strukturen sind zu stärken, Fragen der Zusammenarbeit – bis hin zur Fusion der glow-Gemeinden und weiterer Gemeinden zur Glattalstadt – sind zu diskutieren.
- 4 Eine künftige Glattalstadt muss sich zu etwas Eigenem entwickeln, ihre eigenen Stärken sehen und darauf aufbauen.
- 5 Eine künftige Glattalstadt muss mit ihrer Nachbarstadt Zürich eng zusammenarbeiten.
- 6 Das administrative und repräsentative Zentrum einer Glattalstadt müsste zentral und gut erschlossen sein, wie z.B. das Gebiet rund um den Bahnhof Wallisellen, das geographisch etwa in der Mitte von Zürich Nord liegt.
- 7 Bei jeder Änderung der Strukturen soll aber grundsätzlich gelten: ‚Task before structure‘, also zuerst definieren, was gemacht werden soll und erst dann fragen, welche Strukturen dazu geeignet sind.

3 Räume – nachhaltig gestalten (räumliche Struktur des Glattals)



Analyse 3

- 1 Das Glattal weist heute schon viele räumliche Qualitäten auf. Quartierzentren, Dorfkerne, Wälder, Wasserläufe, Sportstätten, Zentren für Bildung, Kultur, Einkaufsmöglichkeiten, usw.
- 2 Das Glattal beherbergt auch grössere Infrastrukturen, die grösste ist der Flughafen Zürich mit all seinen Vor- und Nachteilen, aber auch die Messe, das Hallenstadion, das Glattzentrum.
- 3 Das Glattal stellt sich heute als räumlich unstrukturierter Flickenteppich dar, ohne klare gemeindeübergreifende Organisationsmerkmale.

Thesen 3

- 1 Das weitere Wachstum von Zürich Nord – und des Grossraumes Zürich insgesamt – erfordert eine räumliche wie auch politische polyzentrische Reorganisation des Raumes.
- 2 Eine polyzentrische Struktur erfüllt die Forderungen der Nachhaltigkeit in ihren drei Dimensionen Gesellschaft, Umwelt und Wirtschaft am besten.
- 3 Die Zentren und Knoten der polyzentrischen Struktur sind weitgehend vorhanden, z.B. Oerlikon, Wallisellen, Dübendorf, der Flughafen. Die vorhandenen Strukturen können teils übernommen werden.
- 4 Quartiere und Ortsteile sind wichtig für die Identität: dort ist man/frau zu Hause, kennt die Nachbarn und kauft ein.

Forderungen 3

- 1 Es braucht eine intelligentere Steuerung der Siedlungsentwicklung. Die Nachfrage muss gelenkt werden. Siedlungen sollen dort wachsen, wo die Voraussetzungen gegeben sind, nicht auf der grünen Wiese. Sinn macht die Verdichtung entlang des ÖV.
- 2 Einzonungen an einen Ort sollen durch Auszonungen an anderen, schützenswerten Lagen innerhalb des Kantons kompensiert werden (z. B. mithilfe der Planungsmehrwertabschöpfung, wie dies mit dem revidierten eidgenössischen Raumplanungsgesetz vorgeschlagen wird).
- 3 Der Raum Zürich Nord soll verstärkt polyzentrisch strukturiert werden und die Entwicklung in diesen Zentren und Knoten gesucht werden, dort wo S-Bahn, Tram und Bus miteinander verknüpft werden.
- 4 Es lassen sich durchaus auch einzelne neue Zentren entwickeln. So könnte z.B. Stettbach zu einem städtischen Knoten entwickelt werden, wie es der Flughafen Zürich bereits ist.

5 Die Qualität der Infrastruktur muss an die polyzentrische Struktur angepasst werden: Verkehrsinfrastruktur, Ver- und Entsorgung, Primärversorgung (Einkauf, Post, Bank, Quartierbeiz in ‚Pantoffeldistanz‘), die Architektur (gewerbliche Erdgeschossnutzung), die Qualität des öffentlichen Raums.

6 Die räumlich gewachsenen Strukturen sollen gestützt und ausgebaut werden. Das schafft eine selbstverständliche Identität. Bestehende Zentren in alten Dorfzentren sollen mit spezifischen Angeboten attraktiv gehalten werden, ein Bildungsangebot da, ein Kulturangebot dort, ...

7 Bestehende zentrale öffentliche und private Verwaltungszentren in der überkonzentrierten Zürcher Innenstadt können dezentralisiert werden und regional angesiedelt werden.

8 Eine Stadt braucht auch Zentren des kulturellen Lebens, wie Theater, Museen, ein Kongresszentrum sowie Sportanlagen, Spitäler usw. Die Stadt Zürich könnte von Zentrumsfunktionen entlastet und Zentren in der Glattalstadt gestärkt werden.

9 Die weitere Entwicklung der Glattalstadt braucht eine Art Richtplan oder einen Masterplan, der aber nicht nur von aussen (wie im Falle des ‚Krokodil‘-Konzepts, siehe Literatur am Schluss), sondern von innen, von den BewohnerInnen und NutzerInnen erarbeitet wird.

4 Zwischenräume – die soziale Frage (Verdichtung und Freiräume)



Analyse 4

1 Verdichtung kann sich auf verschiedene Messgrößen beziehen. Die Verdichtung der Baumassen ist nicht zwingend auch eine Verdichtung der Bevölkerung und der Urbanität. Bei steigender Wohnfläche pro Kopf kann eine bauliche Verdichtung mit einer Abnahme der Bevölkerungsdichte einhergehen.

2 Verdichtung im urbanen Raum hat Vor- und Nachteile. Vorteilhaft ist der effizientere Umgang mit städtischem Boden und eine Schonung der noch unbebauten Flächen im weiteren Umland der Agglomeration. Meistens ist verdichteter (neuer) Wohnraum auch energieeffizienter im Betrieb.

3 Mögliche Nachteile des verdichteten Bauens sind der Verlust an Grün-/Freiflächen und eine ungewohnte (zu grosse) Nähe zum Nachbarn.

4 Problematisch ist ausserdem, dass nachträgliche Verdichtung häufig mit dem Verlust günstiger Wohnflächen einhergeht.

5 Das 2.5 km² grosse Gelände des (Noch-)Militärflugplatzes Dübendorf ist eine grosse strategische Landreserve

Thesen 4

1 Die Verdichtung wird weiter zunehmen. Zersiedelung findet allenfalls an den Rändern statt. Zumindest innerhalb des Kantons Zürich ist ein Ende der Zersiedelung aber möglich, dank kantonaler Richtplanung, neuem eidgenössischen Raumplanungsgesetz und der angenommenen Kulturlandinitiative.

2 Zur Verdichtung braucht es nicht zwingend Hochhäuser. Blockrandbebauungen sind meist gute Beispiele für Verdichtung, deren grüne Innenhöfe auch Oasen der Ruhe sind.

3 Verdichtung heisst auch, einen verträglichen Umgang mit eher unliebsamen Nutzungen zu finden. Auch Tramdepots, Busgaragen, Kläranlagen oder Kehrlichtverbrennungsanlagen gehören zum urbanen Raum – und müssen integriert werden. Sie können nicht immer weiter an den Rand geschoben werden, wie in den letzten 150 Jahren. Zum einen weil der Rand zwischen den sich ausdehnenden Agglomerationen aufgegeben wird, zum anderen, weil aus ökologischen und logistischen Gründen eine Verlagerung nach aussen immer weniger Sinn macht. Ausserdem wird z.B. in Kehrlichtverbrennungsanlagen auch Wärme für Haushalte und Betriebe produziert, die zur Vermeidung von Übertragungsverlusten möglichst in der Nähe liegen sollten.

4 Der Druck auf Grünräume, insbesondere auf Schreber- und Familiengärten, wird zunehmen.

5 Der Militärflugplatz Dübendorf wird, wie vom Kanton Zürich geplant, einer nicht-aviatischen Nutzung zugeführt.

Forderungen 4

- 1 Es soll qualitativ, d.h. auch auf den Ort abgestimmt und in unterschiedlichem Grad verdichtet werden. Auf ehemaligen Industriearealen ist bauliches Verdichten sinnvoll und zu bejahen. Gewisse Teile der Stadtregion sollen vor Verdichtung geschützt werden, damit z.B. Grün- und Freiräume nicht verloren gehen.
- 2 Verdichtung muss Qualitäten schaffen und nicht Defizite produzieren. Wenn Verdichtung gleichbedeutend ist mit Verlust an Grünräumen sowie Verlust an günstigem Wohnraum und Privatsphäre wird sie bald einmal einen negativen Anstrich bekommen. Damit das nicht passiert, müssen Qualitätskriterien definiert und umgesetzt werden.
- 3 Als Teil der Verdichtung sind an geeigneten Orten attraktive (halb-)öffentliche Erdgeschossnutzungen vorzusehen – mit hohen Räumen für Gewerbe, Läden und Betriebe (mit geringen Emissionen).
- 4 Bei Verdichtungen ist ausreichend Freiraum freizuhalten. Wichtig ist, dass ein neues Quartier öffentlich zugängliche Freiräume erhält, als Treffpunkt oder für kulturelle Anlässe. Gute Beispiele sind der Glattpark oder der Leutschenpark. Die öffentliche Hand soll sich für solche Freiräume engagieren und gegebenenfalls selber investieren, bzw. durch Anrainer finanzieren lassen.
- 5 Auch ungeliebte Infrastrukturen/Grossanlagen müssen sinnvoll und umweltverträglich in den urbanen Raum integriert werden.
- 6 Grün- und Freiräume müssen zu Fuss und sicher zugänglich sein. Schlechte Beispiele: Autobahn A1 und Überlandstrasse verhindern den Zugang zur Glatt vom Walliseller Richti Areal bzw. vom Schwamendinger Altried.
- 7 Bestehende Grünräume sollen parkähnlich gestaltet werden. Freiraum definiert sich im Kleinen und kann auch ein mit Bäumen bestandener Platz sein. Kleine Waldstücke müssen für die Naherholung aufgewertet werden.
- 8 Glatt und Glattkorridor sollen aufgewertet werden, die Aufenthaltsqualität soll erhöht werden, mit Renaturierungen der Glatt oder des Chriesbachs und Mindestabständen von Bauten zu Gewässern.
- 9 Zwischennutzungen sind in der Glattalstadt zu fördern, wie z.B. auf dem Flugplatz Dübendorf oder in brachliegenden Industriearealen.
- 10 Auf dem Gelände des Flugplatzes Dübendorf soll eine vorbildhafte Siedlungsentwicklung mit Wohnen, Arbeiten und Grünraum stattfinden.
- 11 Vorhandene Erholungsräume sind zu stärken (z.B. Hardwald), neue Erholungsräume sind zu schaffen.

5 Verbindungen – Mobilität mit Mass (Verkehrsinfrastruktur)



Analyse 5

- 1 In den vergangenen drei Jahrzehnten ist der öffentliche Verkehr im Grossraum Zürich in grossem Stil ausgebaut worden. Die Steigerung der Passagierzahlen ist eindrucklich.
- 2 Der Anteil des ÖV am Gesamtverkehr (Modal Split) liegt in der Planungsregion Glattal bei gut 20%, im Kanton Zürich bei 30% und in der Stadt Zürich bei knapp 50% (2011) und ist abhängig von Baudichte und ÖV-Angebot. Dichte Siedlungen erhöhen die Chancen für einen besseren Modal Split.
- 3 Aber auch der ÖV ist nicht problemlos. Bau und Betrieb insbesondere von S-Bahn und Tram sind kostspielig und ressourcenintensiv.
- 4 Fuss- und Velowegverbindungen sind ungenügend ausgebaut.

Thesen 5

- 1 Grundsätzlich wird sich für Zürich Nord an den vorhandenen grossen Verkehrsachsen nicht viel verändern. Einzelne Ergänzungen sind aber noch denkbar (Brüttener-Tunnel, Glattalautobahn).
- 2 Ein Abbau von Kapazitäten, sowohl beim motorisierten Individualverkehr als auch beim öffentlichen Verkehr ist unwahrscheinlich.
- 3 Fuss- und Veloverkehr haben noch unausgeschöpfte Potenziale.
- 4 Verkehrsachsen im Glattal wurden oft verkehrorientiert erstellt. Das heisst, der Verkehrsfluss hat Priorität. Das verträgt sich nicht mit einem dichten Stadtraum. Verkehrsräume sind auch Aufenthaltsräume und müssen auf das Umfeld reagieren. Der zur Verfügung stehende Raum muss von allen Verkehrsteilnehmenden gleichberechtigt genutzt werden können.
- 5 Tram- und Busnetz sowie Fuss- und Langsamverkehrsachsen, eingebettet in eine optimale Stadt-Landschaft, stellen das Rückgrat dar für einen hochstehenden urbanen Raum.
- 6 Siedlung und Topographie eignen sich gut für Velos, innerhalb und zwischen Ortschaften.
- 7 Autobahnen und Eisenbahnlinien sind Hindernisse und stellen Grenzen dar in einer wachsenden Stadtlandschaft.

Forderungen 5

- 1 Das ÖV-Angebot in der Glattalstadt ist zu optimieren. S-Bahn, Tram und Bus sind noch besser miteinander zu verknüpfen, um die innere Vernetzung zu verdichten. Insbesondere ist das Tramnetz grenzüberschreitend zu ergänzen.
- 2 Entsprechend diesen Verbesserungen sind die Kapazitäten beim MIV zu reduzieren, damit die

Gesamtverkehrsmenge nicht ansteigt. Durch Rückbau von MIV-Fläche werden Räume und Flächen frei für Langsamverkehr, Plätze, Freiräume.

3 Das Autobahnnetz soll nicht weiter ausgebaut werden. Über Ausnahmen muss im Einzelfall diskutiert werden. Die Autobahnen sollen dem Fernverkehr und der Entlastung des regionalen Strassen-netzes dienen, soweit dieser Verkehr nicht auf der Schiene abgewickelt werden kann.

4 Falls die Glattalautobahn (K10) gebaut wird, dann soll sie die letzte Autobahn im Glattal sein und andernorts Verkehrsentlastungen im gleichen Umfang zwingend ermöglichen.

5 Die verschiedenen Transport-, Kommunikations- und Energieinfrastrukturen sind nach Möglichkeit und vermehrt zu bündeln (Autobahnen, Eisenbahnen, Antennen, Hochspannungsleitungen) um damit andere Orte frei zu spielen.

6 Stadtautobahnen sind wenn irgendwie möglich zuzudecken, wie in Opfikon, Schwamendingen oder – etwas weiter weg – in Madrid. Die Situation zwischen Schwamendingen und Wallisellen ist eigentlich unzumutbar.

7 Innerhalb von Ortschaften soll das Fuss- und Velonetz aufgewertet werden.

Fazit

Unter den Aspekten Wachstum, Grenzen, Räume, Zwischenräume und Verbindungen haben wir die Glattalstadt analysiert sowie Thesen und Forderungen aufgestellt zur nachhaltigen Steigerung der Lebensqualität. Zusammenfassend kommen wir zu folgendem Schluss:

- Das starke (wirtschaftliche) Wachstum in Zürich Nord und dem mittleren Glattal muss auch zu einer qualitätsvollen Entwicklung führen, an welcher alle Gesellschaftsschichten teilhaben können.
- Die politischen Grenzen im Glattal sind zu überdenken und grenzüberschreitende Strukturen sind zu fördern.
- Die Siedlungsentwicklung muss stärker gelenkt werden, polyzentrische Strukturen sind zu stärken, auch mit Auslagerungen von grossen Infrastrukturen aus der Kernstadt Zürich.
- Mit Zwischenräumen ist sorgfältig umzugehen, was auch zur qualitätsvollen Verdichtung von ehemaligen Industriearealen führen soll. Grün- und Freiräume sind aufzuwerten, u.a. in bestehenden Naherholungsräumen an der Glatt oder in Waldstücken.
- Die Verkehrsverbindungen in der Glattalstadt sind zu optimieren, S-Bahn, Tram und Bus noch besser miteinander zu verknüpfen. Die Kapazität des MIV in den Zentren muss reduziert werden. Fuss- und Velowege sind durchgängig zu gestalten.

Verwendete und weiterführende Literatur sowie weblinks

- Hochparterre, Das Glattal, August 2013, Themenheft
- Städte Zürich und Opfikon, Stadtteil-Werkstatt ohne Grenzen: www.stadt-zuerich.ch/stadtteilwerkstatt
- Architects Group Krokodil Glatt!, From Suburb to City?, 2013, Park Books, ISBN 978-3-906027-22-7
- Pfenninger Reto, Schregenberger Thomas und Hochschulen, Glatt Projekte für eine Stadt im Werden, 2013, Park Books, ISBN 978-3-906027-21-0
- Architektengruppe Krokodil, Sascha Roesler, Glatt! Manifest für eine Stadt im Werden, 2012, Park Books, ISBN 978-3-906027-05-0
- Weidmann, Ulrich; Huber, Werner, Metrotram – Eine Perspektive für Zürich, 2012, Schriftenreihe IVT (157), Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme / Hochparterre, Zürich.
- Stadt Zürich, Hochbaudepartement, Amt für Städtebau (Hrsg.), Dichter. Eine Dokumentation der baulichen Veränderung in Zürich, 2012, ISBN 978-3-905384-14-7
- Stadt- und Kanton Zürich u.a., 2012, www.zukunft-urbane-mobilitaet.ch
- Stadt Opfikon, 2012, www.opfikon.ch/de/portrait/stadtentwicklung2012
- Hofer Thomas, Statistisches Amt, Mobilität im Kanton Zürich, 2012/9, Hauptergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010
- Metron AG, 7 Tools zur Innenentwicklung: die Metron Dichtebox, 2011, Themenheft 27
- Neue urbane Qualität, Nationales Forschungsprogramm NFP 65, <http://www.nfp65.ch>
- Campi, Mario et. al., Annähernd perfekte Peripherie, 2001, Birkhäuser
- Kanton Zürich, Kantonaler Richtplan: www.richtplan.zh.ch
- Regionalplanung Zürich und Umgebung, Regionale Richtpläne RZU: <http://www.rzu.ch>