

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: Brückenschlag zur Glattalstadt
Autor: Huber, Werner
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-392391>

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 weisse Tram auf der Strecke zwischen Wallisellen und Opfikon.

Brückenschlag zur Glattalstadt

Die Glattalstadt wird Realität. Sie ist Futter für kreative Architekten, führt zum Schulterchluss der Gemeinden und bietet Stoff für eine spezielle Planungsgruppe des Kantons.

Text:
Werner Huber

«Es wird sowieso passieren. Doch dass dies nicht in unserer Zeit passiert, das macht es etwas einfacher», meint Bernhard Krismer, «denn es geht nicht um den Stuhl eines Amtsträgers.» Als Gemeindepräsident von Wallisellen sitzt er selbst auf einem solchen Stuhl. Aber er ist auch Präsident von «glow. das Glattal», einem Zusammenschluss von acht Gemeinden der Region. Was der Politiker mit dem «es» meint, das da sowieso passieren wird, lässt er im Ungewissen. Eine Fusion der Gemeinden zur Glattalstadt? Im Moment wäre ein solches Projekt weder mehrheitsfähig, noch steht es auf der Traktandenliste. Für Krismer ist es auch nicht relevant, ob es irgendwann im Norden Zürichs eine politische Gemeinde namens Glattalstadt geben wird. Dass im Glattal eine Stadt entstehen wird, steht für ihn hingegen ausser Frage – und genau das meint er primär mit dem «es», das passieren wird. Dies sei jedoch eine Aufgabe für Jahrzehnte, und da sei es wichtig, dass die heutigen Behörden nichts machen, was der künftigen Stadt widerspricht. «Sonst werden uns künftige Generationen Vorwürfe machen.»

Acht Gemeinden schlossen sich 2002 im Verein «glow. das Glattal» zusammen: Bassersdorf, Dietlikon, Dübendorf, Kloten, Opfikon, Rümlang, Wallisellen und Wangen-Brüttisellen. Der Begriff «Stadt» stösst besonders in den noch dörflich geprägten Gemeinden auf Abwehr. Diese Vorbehalte gibt es; speziell die alteingesessene Bevölkerung ist gegenüber Neuem verschlossener, während Neuzuzüger weniger Berührungängste haben. Doch die Gemeinden

hätten erkannt, dass es keine Rolle spiele, wohin genau jemand zieht – Hauptsache, er kommt ins Glattal, meint Bernhard Krismer. Die «Glattalstadt» der acht «Glow»-Gemeinden zählt heute bereits 100 000 Einwohner und ebenso viele Arbeitsplätze. Bis 2030 prognostizieren die Experten ein Wachstum von beiden Zahlen auf 120 000.

Welches Anlitz wird denn die Glattalstadt dereinst haben? «Es wird ein modernes, urbanes Gesicht sein», meint Bernhard Krismer wenig konkret. Um gewachsene Strukturen wie um einen Altstadt kern herum kann sich die neue Stadt nicht entwickeln; sie hat andere Schwerpunkte: den Flughafen und das Glattzentrum, aber auch dörfliche Kerne. In den Vorstellungen Krismers wird ihr Herz im Hardwald schlagen: «Das ist unser Central Park, um den wir die Stadt bauen.» Hält man sich New York als Vorbild vor Augen, ist diese Vorstellung verlockend – wohl aber in dieser Form illusorisch. Bei zunehmender Verdichtung wird dieser Grünraum als Naherholungsgebiet jedoch an Gewicht gewinnen.

Das «Krokodil» ist konkret

Konkreter sind die Stadtvorstellungen, die das «Krokodil», eine Gruppe von Zürcher BSA-Architekten, entwickelt hat: Für sie zieht sich die Glattalstadt vom Flughafen bis nach Uster und bietet Platz für 400 000 Einwohnerinnen und Einwohner und für 320 000 Arbeitsplätze. Das Zentrum mit einem grossen Stadtpark liegt auf dem Flugplatz Dübendorf, darum herum entwickelt sich eine städtische Struktur, die das bestehende Siedlungsgebiet zu einem dichten Stadtgefüge verbindet. Die «Krokodil»-Pläne, die 2012 auch die ETH-Sommerakademie bildeten, faszinieren: Sie zeigen eben eine «richtige» →



Die Glattalbahn – hier unter der S-Bahn beim Neugut – hat viele Verbindungen geschaffen: von Haltestellen, Gemeinden, Verkehrsbetrieben und Planern.

→ Stadt, - ein dichtes bauliches Gefüge mit Zentrum und Nebenzentren, durchsetzt mit Grünräumen und ausgestattet mit allen Funktionen, die zu einer Stadt gehören. Welch ein Kontrast zur Agglomerationslandschaft, als die sich die Glattalstadt heute präsentiert. Bernhard Krismer gerät ins Schwärmen über die Pläne, vor allem aber über das Engagement des «Krokodils» und seiner Artgenossen. Aber er betont, dass das «Krokodil» primär den Horizont des Denkens öffnet: «Es ist ja allen klar, dass ein Hochmoor nationaler Bedeutung nicht Bauzone sein kann.» Der Politiker hat den Bezug zur Realität nicht verloren.

Auch Wilhelm Natrup, der Zürcher Kantonsplaner, schätzt den Beitrag der «Krokodil-Gruppe». Die auf privater Basis erarbeiteten Planungen brachten die Dimension eines Gesamtentwurfs in die Diskussion ein. Das beflügelte insgesamt die Auseinandersetzung mit der Raumplanung in diesem Gebiet. Natrup gibt allerdings zu bedenken, dass dies auch Munition für die Gegner der Verdichtung war: Sie konnten darauf verweisen, dass sie genau das eben nicht wollten. Doch ohnehin lässt die Realität im Kanton Zürich keinen grossen Wurf zu. Die Planerinnen und Planer sehen vielmehr ein Patchwork an Einzelmassnahmen vor - für die die Glattalbahn der verbindende rote Faden sein könnten.

Der Kanton steckt den Rahmen ab

Für den Kantonsplaner ist das Glattal nur einer von mehreren Räumen im Kanton, die entwickelt und verdichtet werden sollen, ja, müssen. Denn achtzig Prozent des künftigen Wachstums sollen in urbanen Landschaften passieren, so steht es im Raumplanungsgesetz. Wenn die Prognosen stimmen, wird der Kanton Zürich bis 2030 um 200 000 Menschen wachsen. Also müssen in den urbanen Gebieten 160 000 Personen zusätzlich untergebracht werden. Dabei spielt das Glattal - zusammen mit dem Limmattal - eine Schlüsselrolle. Urbanisierungen entlang der Glattalbahn, etwa am Bahnhof Wallisellen, auf dem Richtig und dem Zwicky-Areal, geben die Richtung vor, in der es in Zukunft weitergehen wird, ist Wilhelm Natrup überzeugt.

Für den Kantonsplaner existiert der Begriff «Glattalstadt» offiziell nicht, obschon er ihn natürlich informell benutzt. «Der Kanton plant in funktionalen Räumen, das Glattal ist einer davon», erläutert Natrup, für den es wichtig ist, die starren Abgrenzungen aufzubrechen. Dabei plant der Kanton nicht selbst, sondern steckt den Rahmen ab. Die Ausarbeitung und Nachführung der Planung übernimmt die Zürcher Planungsgruppe Glattal (ZPG). In diesem Verband sind neben den acht «Glow»-Gemeinden sechs weitere Gemeinden zusammengeschlossen. Die ZPG-Glattal zählt heute bereits 150 000 Einwohner und 120 000 Arbeitsplätze und soll bis 2030 auf 175 000 Einwohner und 145 000 Arbeitsplätze wachsen.

Für die Entwicklung des gesamten Glattals gibt es drei Schlüsselgebiete: die Region Volketswil-Schwerzenbach-Uster, die Airport-Region (das Gebiet vom Flughafenkopf bis Oerlikon siehe Seite 23), und den Flugplatz Dübendorf. Dieser soll nach der Absicht des Bundes - und entgegen den Plänen des Kantons - weiterhin dem Flugbetrieb dienen. Hier ist die grosse Frage, ob es einen Betreiber geben wird, der den Flugplatz überhaupt rentabel betreiben kann, und zwar ausschliesslich über den Flugbetrieb, nicht mit Drittnutzungen. Urs Meier vom Büro Planpartner, der Fachberater Siedlung und Landschaft der ZPG, geht mit dem Entscheid hart ins Gericht: Er sei falsch und habe zu planerischen Unsicherheiten geführt. Aus Sicht des Flughafens sei die Aufspaltung der Fliegerei logisch, aus der Gesamtsicht des Glattals aber unvernünftig. Für den Kanton ist der Flugplatz eine strategische Entwicklungs-

reserve, nicht einfach «ein Stück Glattal für mehr vom Gleichen», wie Wilhelm Natrup meint. Im Richtplan gehört das Areal übrigens nicht zum Siedlungsgebiet.

Die Glattalbahn der Zukunft

Eine zentrale Rolle in der räumlichen Entwicklung spielt die Glattalbahn. Sie bindet die Region zusammen, und zwar nicht nur in ihrer Rolle als Verkehrsmittel, sondern auch als bauliches Element in der Stadtlandschaft und als «Fil rouge» in den Köpfen der Menschen. Wilhelm Natrup hat festgestellt, dass die Entwicklung städtischer Strukturen im Glattal grösser ist als im Limmattal. «Im Glattal versteht man sich als Region.» Er ist überzeugt, dass dies viel mit der Infrastruktur zu tun hat. Eine Stadtbahn brauche ein städtisches Umfeld. Man müsse daher eine Stadtbahn von Anfang an als integrales Projekt verstehen, nicht nur als ein Verkehrsmittel. Diesen Aspekt werde man bei der Limmattalbahn besser kommunizieren.

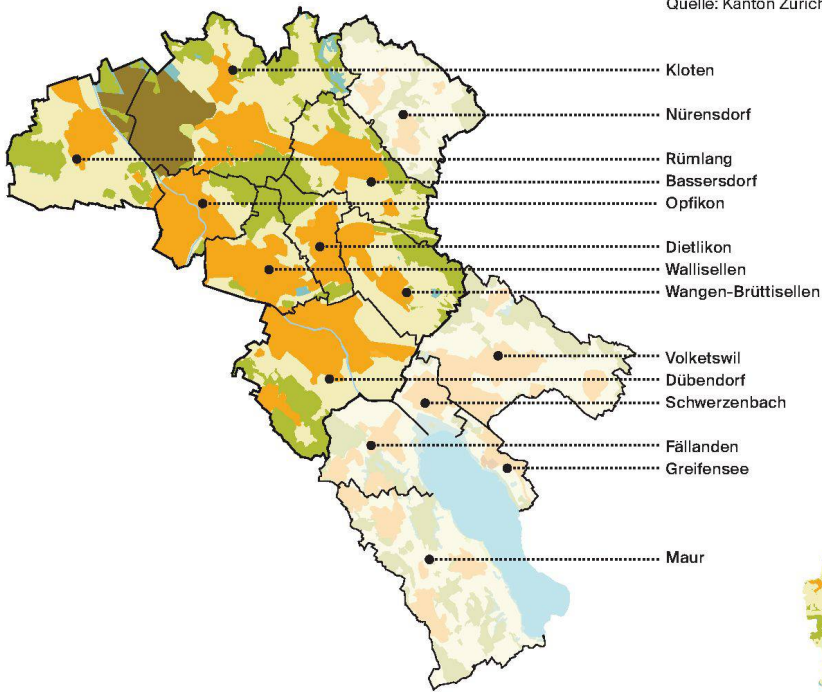
Ihre Rolle als Katalysator für die Siedlungsentwicklung soll die Glattalbahn als «GlattalbahnPLUS» in Zukunft entlang weiterer Linien spielen können. Im Vordergrund steht dabei zunächst die Verlängerung vom Flughafen nach Bassersdorf, die ein Gebiet mit grossem Potenzial erschliessen würde. Für Kloten wäre die Bahn ausserdem ein Katalysator für die Entwicklung des Zentrums. Diese Verlängerung ist jedoch nur dann sinnvoll, wenn beim Bahnhof Bassersdorf, der zurzeit am Ortsrand liegt, zusätzliches Siedlungsgebiet ausgeschieden werden kann - trotz Kulturlandinitiative. Dies getreu der Erkenntnis, dass nur eine entsprechende Nachfrage den Bau einer Bahn rechtfertigt. Und der Ringschluss um den Hardwald? «Jeder, der den Plan vor sich hat, zeichnet automatisch um den Hardwald eine Ringbahn», stellt Urs Meier von Planpartner fest. So logisch sich dies auf einem Plan auch präsentiere, «ökonomisch macht dies keinen Sinn».

Ein zweiter Ausbauschritt der Glattalbahn könnte jedoch vom Bahnhof Stettbach oder vom Bahnhof Wallisellen Richtung Dübendorf führen - allenfalls auch nach Dietlikon, zum grössten Fachmärkte-Konglomerat der Schweiz. Dieser Linienast rechtfertigt sich allerdings nur, wenn auf dem Dübendorfer Flugplatz gebaut werden darf. Auch aus weiter entfernten Nachbargemeinden kommen Wünsche, etwa die Stadtbahn über Volketswil bis nach Uster zu führen. Doch die dafür nötige Verdichtung, wie sie entlang der heutigen Glattalbahn entstanden ist, wird im oberen Glattal als nicht realistisch eingeschätzt. Für eine Tramerschliessung brauche es aber eine grosse Zahl an Arbeitsplätzen und Bewohnern - das sei vorerst für eine Verlängerung bis Uster nicht der Fall. Kommt dazu, dass Uster mit der S-Bahn gut erschlossen ist.

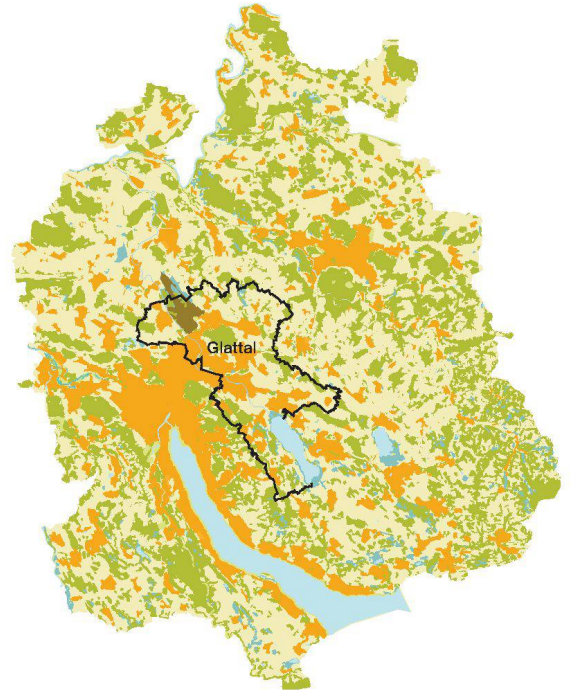
Vorwärts in kleinen Schritten

Während der Kantonsplaner den ganzen Kanton und die ZPG das ganze Glattal im Auge haben, wachsen die acht «Glow»-Gemeinden in kleinen Schritten weiter zusammen. «In der Glattalstadt gibt es die grösste Dichte an Hallenbädern mit Fünfzig-Meter-Becken. Was soll das?», fragt Bernhard Krismer provokativ. Der Weg zur Glattalstadt führt über viele Teilprojekte. Mit der verstärkten Zusammenarbeit im Sport, in der Kultur, bei der Polizei oder bei der Feuerwehr müssen die Gemeinden zwar kleine Teilautonomien weggeben. Aber: «Die Gemeindeautonomie bleibt vollumfänglich bestehen» - so wie es in einem der ersten Abschnitte der «Glow»-Statuten festgehalten ist. Wenn man beobachtet, wie sich die Region in den letzten zwanzig Jahren verändert hat und wie sie zu einem Selbstverständnis gefunden hat, ist plötzlich nicht mehr so sicher, ob dieser Satz auf ewig in Stein gemeisselt ist. ●

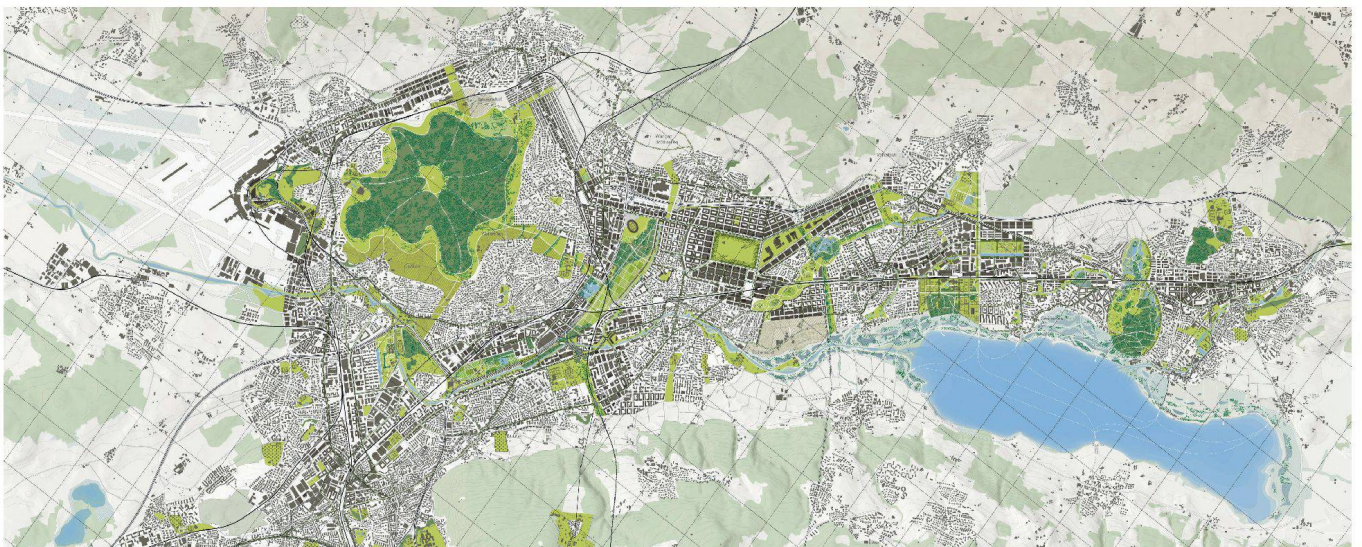
Das Gebiet der Zürcher Planungsgruppe Glattal ZPG umfasst die acht Gemeinden der Glattalstadt und sechs weitere Gemeinden.
Quelle: Kanton Zürich, Richtplan



- Siedlungsgebiet
- Flughafen
- Landwirtschaftsgebiet
- Erholungsgebiet
- Wald
- Naturschutzgebiet
- Gewässer



Für die kantonale Raumplanung ist das Glattal nur einer von mehreren Räumen, die entwickelt werden sollen.
Quelle: Kanton Zürich, Richtplan



Für die Gruppe «Krokodil» zieht sich die Glattalstadt vom Flughafen bis nach Uster. Zentrum ist ein Stadtpark auf dem Gebiet des heutigen Flughafens Dübendorf. 400 000 Menschen sollen hier wohnen, 320 000 arbeiten.

