

Anzeige



NZZ Online

Donnerstag, 07. August 2008, 11:30:41 Uhr, NZZ Online

1. Dezember 2006, Neue Zürcher Zeitung

Die Glatttalbahn als Urbanisierungsmotor der Netzstadt *Bindeglied und roter Faden für die schnell wachsende und verkehrsbelastete Agglomeration*

Die erste Etappe der Glatttalbahn steht vor dem Abschluss. Die Bahn ist ein Urbanisierungsmotor für die Netzstadt Glatttal. Im Rahmen seiner Agglomerationspolitik unterstützt auch der Bund die überkommunale politische und verkehrstechnische Zusammenarbeit in der Wachstumsregion zwischen Zürich und dem Flughafen - als Modellvorhaben.

Die Glatttalbahn besitzt neben sichtbaren Eigenschaften eine ganze Reihe von verborgenen Qualitäten. Die Bahn kann als Versuch interpretiert werden, einem hoch verdichteten Siedlungs-, Arbeits- und Lebensraum ein stärkendes Rückgrat und eine bessere Erkennbarkeit zu verleihen. In der «Netzstadt» Glatttal werden Wohnen, Arbeiten und Einkaufen wie mit einem roten Faden verbunden, der die wahre Bedeutung jenseits einer Transportinfrastruktur erahnen lässt. Die Herausforderung heisst: urbanes Mobilitätssystem, das im engen Umgriff den pulsierenden Raum des Glatttals, die Stadt Zürich mit Zürich West und dem Limmattal verknüpft. An diesem Punkt beginnt der Beitrag zur Gestaltung der räumlichen Struktur der heutigen Schweiz.

Überlastung des Verkehrsnetzes

Die Netzstadt Glatttal ist keine Gebietskörperschaft mit verbindlichen politischen Grenzen. Sie umfasst acht politische Gemeinden zwischen dem internationalen Flughafen und der Stadt Zürich sowie die beiden nördlichen Zürcher Stadtkreise. Das Gebiet zwischen Zürich und dem Flughafen kann unterschiedlich wahrgenommen werden: als eine Ansammlung von Städten und Gemeinden, als Teil des inneren Agglomerationsgürtels um Zürich, als Einkaufs- und Freizeitparadies oder als Tor zur grössten Metropolregion der Schweiz.

Die Gestalt der Glatttal-Stadt ist nicht Resultat grossangelegter städtebaulicher Entwürfe oder regionalplanerischer Visionen. Sie ist durch die Triebkraft der wirtschaftlichen Entwicklung in Flughafennähe entstanden. Eine zentrale Lesart dieses lebendigen und vielgestaltigen Raumes besteht darin, ihn als kraftvolles, aber schwer zu fassendes Element eines grossräumigen Produktions- und Innovationssystems zu verstehen, das sich dank und mit dem Flughafen entwickeln konnte. Die Reichweite dieses Geflechtes von wirtschaftlichen Tätigkeiten, Wohnen, Freizeit und Einkaufen übersteigt bei weitem die tagesaktuelle Auseinandersetzung um Fluglärm oder Verkehrsstauungen.

Während im Kern der Städte und Gemeinden kleinstädtische und dörfliche Strukturen weiter bestehen, sind durch die starke Entwicklungsdynamik die Siedlungsflächen bis an die jeweiligen Gemeindegrenzen gewachsen, Freiräume sind verschwunden oder beeinträchtigt. Die Entwicklung und Gestalt der Netzstadt Glatttal wird durch ein dichtes Netz von Trassen für den Schienen- und Strassenverkehr geprägt. Hier treffen sich sowohl die nationalen Drehkreuze von Autobahnen als auch des Schienennetzes von SBB und S-Bahnen. Die Überlastung des Verkehrsnetzes, insbesondere durch Pendler-, Einkaufs- und Freizeitverkehr mit ihren negativen Auswirkungen auf die Lebensqualität und die Erreichbarkeit von Wohngebieten, Dienstleistungszentren und Flughafen, ist immens.

Bund fördert Agglomerationspolitik

Wie hat all dies mit der Glatttalbahn zu tun? Die Idee zu dieser Bahninfrastruktur reicht auf die frühen neunziger Jahre zurück. Eine weitsichtige Studie hatte damals im Auftrag einer Gemeindegruppe im mittleren Glatttal auf die oben beschriebenen Überlastungs-Tendenzen hingewiesen. Die Gründung von «Glow - das Glatttal» hat der Idee die dringend nötige überkommunale gemeinsame Stimme verliehen. Dann kam der Rückenwind eines sogenannten «Agglomerations-Modellvorhabens» hinzu. Die Agglomerationspolitik des Bundes versucht seit dem Jahre 2001, die gemeinsame Wahrnehmung für koordinierte Problemlösungen in Verdichtungsräumen zu stärken.

Auslösender Faktor für die Agglomerationspolitik des Bundes war die Erkenntnis, dass die Agglomerationen zunehmend überfordert sind, ihre anstehenden Probleme im Alleingang zu lösen. Die Lösung der Probleme

wird dabei unter anderem dadurch erschwert, dass die funktionalen Räume immer weniger den bestehenden institutionellen Grenzen entsprechen. Die Agglomerationspolitik des Bundes ist subsidiär zu den Aktivitäten von Kantonen, Städten und Gemeinden angelegt. Sie setzt das Schwergewicht auf Anreize sowie fachliche Unterstützung und Vernetzung. Der Bund fördert insbesondere eine bessere Zusammenarbeit in den Agglomerationen.

Vier Schwerpunkte standen bis heute im Vordergrund. Erstens unterstützt der Bund innovative Projekte der Zusammenarbeit als «Modellvorhaben». Zweitens hat der Bund als Grundlage für eine bessere Koordination und Zusammenarbeit die Erarbeitung von sogenannten «Agglomerationsprogrammen» vorgeschlagen. Drittens verstärkt der Bund sein finanzielles Engagement im Agglomerationsverkehr. Viertens versucht eine «Tripartite Agglomerationskonferenz» von Bund, Kantonen und Städten die Zusammenarbeit in Themen wie Raumplanung, Agglomerationsverkehr, Ausländer- und Integrationspolitik sowie institutionelle Zusammenarbeit in Agglomerationen zu stärken.

Autonomie ist nicht gleich Alleingang

Die Agglomerations-Modellvorhaben verstehen sich als Labors für einen neuen Föderalismus in der Schweiz. Sie funktionieren nach dem Motto «so viel Anreize wie möglich, so wenig Zwang wie nötig». Das Modellvorhaben der acht Glatttal- Gemeinden hat sich Ende 2003 auf den Weg gemacht, zentrale Themen des Glatttals gemeinsam weiterzubringen. Die Themen lagen zwar auf der «Strasse», wurden aber erst im Laufe des gemeinsamen Lernprozesses zugespitzt. In einem gemeinsamen Manifest ist zu lesen, dass Gemeindeautonomie zwar als das Recht auf Selbstbestimmung verstanden wird, aber nicht als Pflicht zum Alleingang missbraucht werden darf.

Anfang 2006 wurden vier Aktionsvereinbarungen verabschiedet. Das Manifest versteht sich als eine Erklärung zur Selbstverpflichtung der mitarbeitenden Behördenmitglieder, im Rahmen ihrer Möglichkeiten die folgenden vier angestrebten Aktionen umzusetzen: Partizipation von Kindern und Jugendlichen; Aufwertung des Lebensraums in den Dörfern und Städten; Aufwertung, Mehrfachnutzung und Vernetzung der Grünräume; Verbesserung der Unterstützung Arbeitssuchender durch regionale Zusammenarbeit. Die Themen verdeutlichen, dass Agglomerationsentwicklung zwar ausgehen kann von koordinierter Siedlungs- und Verkehrsinfrastruktur. Die Glattalbahn wirkt als Urbanisierungsmotor, doch letztlich sind es die Menschen, die durch qualitätsvolle Gestaltung und Steuerung aus ihren Gemeinden einen als gemeinsam wahrgenommenen Lebensraum schaffen.

* Alain Thierstein (49) leitete 2002-2006 an der ETH Zürich das Prozessmanagement für das Glatttaler Agglomerations-Modellvorhaben «Gemeinsame Gestaltung des Lebensraumes auf der Grundlage des angestrebten urbanen Verkehrssystems».

Diesen Artikel finden Sie auf NZZ Online unter:

http://www.nzz.ch/2006/12/01/lk/articleeno2y_1.79905.html

Copyright © Neue Zürcher Zeitung AG

Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigung oder Wiederveröffentlichung zu gewerblichen oder anderen Zwecken ohne vorherige ausdrückliche Erlaubnis von NZZ Online ist nicht gestattet.
