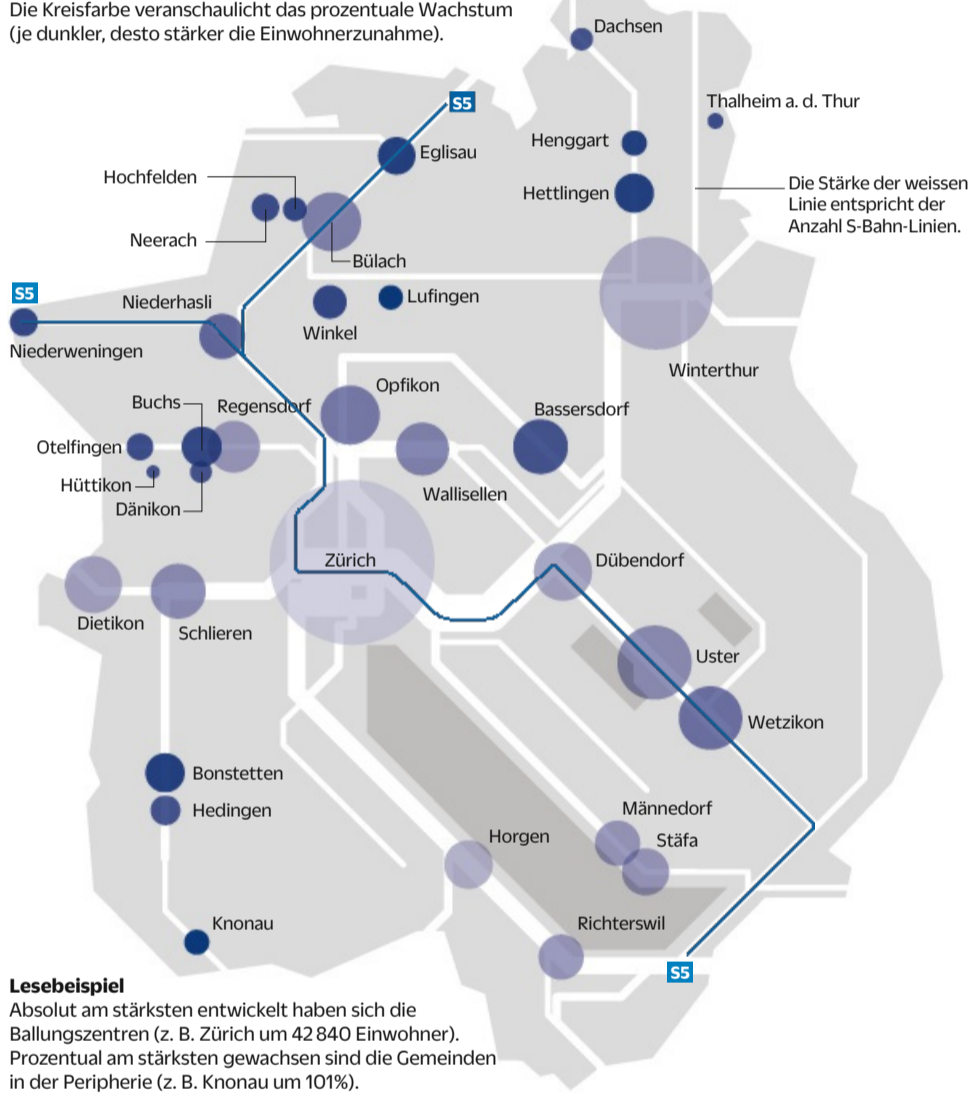


ine Dörfer frisst

Wie sich der Kanton Zürich in den letzten 25 Jahren entwickelt hat

Zunahme der Einwohner seit 1990

Die Kreisfläche veranschaulicht das absolute Wachstum (je grösser, desto stärker die Einwohnerzunahme). Die Kreisfarbe veranschaulicht das prozentuale Wachstum (je dunkler, desto stärker die Einwohnerzunahme).



Lesebeispiel

Absolut am stärksten entwickelt haben sich die Ballungszentren (z. B. Zürich um 42 840 Einwohner). Prozentual am stärksten gewachsen sind die Gemeinden in der Peripherie (z. B. Knonau um 101%).

Quelle: Statistisches Amt Kanton Zürich, Zürcher Verkehrsverbund

sondern auch die raumplanerischen Aspekte mit einbezogen hätte.»

Als die S-Bahn am 27. Mai 1990 eingeweiht wurde, freuten sich einige der geladenen Gäste aus der Region darüber, dass man dank dem neuen Museumsbahnhof unter der Stadt Zürich durchfahren konnte, sie quasi links links liegen liess. Zuvor musste jeder Zug im Sackbahnhof wenden, meist war Umsteigen angesagt. Doch obwohl die S-Bahn als Netz mit vielen Knoten und Querverbindungen angelegt ist, ist sie vor allem eins: eine riesige Pumpe, die morgens die Menschen aus der Region nach Zürich und in die umliegenden Dienstleistungszentren im Glatttal und im Limmat tal saugt und abends wieder hinausdrückt. Täglich passieren 446 000 Menschen die Zürcher Stadtgrenze mit der Bahn, 1989 waren es 159 000. Natrup spricht von der am besten mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossenen Region Europas. «Die S-Bahn war eine wichtige Voraussetzung für den wirtschaftlichen Aufschwung im Kanton», sagt er. Ohne die Bahn wäre der Verkehr kollabiert.

Hipper Wohnraum für Städter

Die S 5 beginnt in Niederweningen im grünen Tal bestückt mit Einfamilienhäusern, dann taucht sie in den Gürtel aus Lagerhallen um den Flughafen, bevor sie die Stadt Zürich quert. Vom Bahnhof Stadelhofen fährt sie ohne Halt bis Uster - vorbei an Bürogebäuden und Einkaufszentren rund um Dübendorf. In Uster überquert der Zug sieben Strassen. Vor den Schranken staut sich der Verkehr. Bis zu 45 Minuten pro Stunde sind die Barrieren unten. Uster ist im Zehnminutentakt mit Zürich verbunden, hier halten S 5, S 9, S 14 und S 15.

Seit 1990 hat Uster um 35 Prozent zugelegt und ist heute mit 33 000 Einwohnern gleich

gross wie Chur oder Neuenburg. Paul Stopper lebt seit Geburt in Uster: Der ehemalige Zürcher Stadtplaner ist einer der geistigen Väter der S-Bahn, dem Zürich die S-Bahn-Haltestellen Hardbrücke und Sihlcity und den neuen Durchgangsbahnhof Löwenstrasse zu verdanken hat. «Wir sind zu einem Vorort der Stadt geworden», sagt er. Das sei an sich nicht schlimm, findet der Lokalpolitiker. Er kritisiert aber, die Behörden Usters hätten es verpasst, den an sich schönen Bahnhofplatz vom Autoverkehr zu befreien und umzugestalten. «Es herrscht ein Verkehrschaos», sagt er.

In Uster zeigt sich exemplarisch, wie sich die S-Bahn auf die Siedlungsentwicklung auswirkt. Das Wachstum begann am Rand, wo es noch viel Landreserven hatte. Dann füllten sich die ehemaligen Industrieareale am Aabach, der fast mitten durch die Stadt fliesst. Auf dem Zellweger-Areal steht eine neue Überbauung der Architekten Gigon/Guyer mit 140 Wohnungen, Kindergarten und Bistro. Daneben entsteht ein Wohnturm aus der Feder von Herzog & de Meuron mit Mietwohnungen der speziellen Klasse: 5,5 Zimmer und 130 Quadratmeter Fläche für 2200 bis 3600 Franken, mit direktem Lift und Freiluftdusche auf dem Balkon - hippe Wohnungen, nach dem Gusto der Städter. «Die Nachfrage ist sehr gross», sagt Arealentwickler Oliver Hagen. Beliebte sei der Wohnraum vor allem bei Familien und gut Gebildeten, die zum Teil aus Zürich kommen. Zudem lockten der nahe Greifensee, die lebendige Kleinkunstszene und das grüne Band am Bach, schwärmt Hagen.

Von diesem Boom ist im Zentrum Usters wenig zu spüren. Grau präsentieren sich der Bahnhof und die umliegenden Häuser. Ein Wohnblock mit schmutzig-gelblicher Fassade ragt in die Höhe, daneben stehen zwei in die

Uster

8610

Einwohner hat die Stadt in 25 Jahren gewonnen (plus 35%).

4782

Wohnungen sind in diesem Zeitraum zusätzlich entstanden.

711

Einfamilienhäuser wurden gleichzeitig neu erstellt.

476

Autos kommen auf 1000 Einwohner - 42 mehr als 1990.

79%

hat die Steuerkraft pro Einwohner in 25 Jahren zugelegt.

Niederweningen

1284

Einwohner hat das Dorf in 25 Jahren gewonnen (plus 81%).

263

Wohnungen sind in diesem Zeitraum zusätzlich entstanden.

281

Einfamilienhäuser wurden gleichzeitig neu erstellt.

557

Autos kommen auf 1000 Einwohner - 95 mehr als 1990.

131%

hat die Steuerkraft pro Einwohner in 25 Jahren zugelegt



Selbstbedienungs-Buchhandlung in Uster. Die Konkurrenz in Zürich war zu stark.

Jahre gekommene Einkaufszentren. Ausser den Banken und dem McDonald's wirken die meisten Häuser eher schäbig. Ein Kleinod ist die Kaffee- und Weinbar «Zum Hut» mit ihren Kulturanlässen. Im Garten davor befindet sich die wohl kleinste Buchhandlung der Schweiz. In einer Vitrine stehen gebrauchte Bücher. Wer eins ausliest, wirft dafür ein paar Franken ins Kässeli. Es ist ein stiller Protest gegen die schleichende Entleerung der Stadt. Das Kino stellte sein Programm ein.

Wer in Uster wohnt, kann ebenso gut in Zürich Bücher einkaufen oder Filme anschauen. In 12 Minuten ist er am Stadelhofen, in 14 Minuten am Hauptbahnhof. Früher dauerte diese Reise mindestens 25 Minuten, und es gab bloss zwei Züge pro Stunde. «Die Kaufkraft wandert ab», sagt Usters Bauvorstand Thomas Kübler. Sie geht nach Zürich oder in die umliegenden Einkaufs- und Freizeittempel. Uster steht in der Gefahr, von der ehemaligen Industrie- zur Wohnstadt zu werden. Zwar zählt die Stadt rund 16 000 Arbeitsplätze. Und doch pendeln täglich 12 000 Personen weg - davon 37 Prozent nach Zürich -, während gleichzeitig 10 000 zupendeln.

Suche nach neuer Identität

Doch nun will der Stadtrat gegensteuern. «Wir müssen die Gunst der Stunde nutzen und eine neue Identität aufbauen», sagt Stadtrat Kübler. Die Stadt plant zusammen mit den Grundeigentümern, einen Grossteil der Altbauten im Zentrum abzureissen und durch neue Wohn- und Geschäftshäuser zu ersetzen. Bereits ragen die ersten Baugespanne über die alten Häuser. Kübler spricht vom «grössten Freiluft-Einkaufszentrum der Schweiz», das hier entstehen soll. Gemeint sind Läden, Restaurants, Bars, aber auch Büros und Wohnungen an zentraler Lage. Daneben entwirft die Stadt für das Areal des ehemaligen Zeughauses ein Kulturzentrum, allenfalls ergänzt mit Tagungsräumen.

Uster will sich weiterentwickeln - aber vor allem nach innen. Platz hat es noch für 6000 zusätzliche Einwohner. Hier passiert, was vielerorts im Kanton beobachtet werden kann. Nun, da sich die Baulandreserven dem Ende zuneigen, wird zunehmend verdichtet. Zürich hat seine Lehren aus den letzten 25 Jahren gezogen und mit dem neuen Richtplan dem Siedlungswachstum Schranken gesetzt. Zwar rechnet der Kanton mit weiteren 280 000 Einwohnern bis 2040, doch davon sollen die Zentren wie Zürich, Winterthur, das Glatt- und das Limmattal einen grossen Teil aufnehmen.

Die Erfolgsgeschichte der S-Bahn wird weitergeschrieben: Die Prognose geht von einer Zunahme der Passagierzahlen um 40 Prozent bis 2030 aus. Trotz mehrerer Ergänzungen seit dem Start 1990 stösst das öffentliche Verkehrssystem an seine Grenzen. Aufgefangen werden soll das Wachstum darum dereinst mit einem neuen S-Bahn-Konzept. Geplant ist die Unterteilung des Netzes in einen äusseren

und einen inneren Ring. Nahe der Stadt Zürich sollen Züge mit grossen Türen in kurzen Intervallen die Bahnhöfe bedienen. Sie können - ähnlich wie eine U-Bahn - viele Passagiere in kurzer Zeit schlucken und wieder ausspucken. Im äusseren Ring werden S-Bahn-Züge die peripheren Gemeinden einzeln bedienen und dann ohne Halt nach Zürich fahren.

Forscher der ETH Lausanne haben die Auswirkungen des Konzepts auf die Zersiedelung untersucht. Für den Kanton Zürich stellen sie gute Prognosen: «Er wird sich vor allem um die Bahnhöfe herum weiterentwickeln», sagt Professor Vincent Kaufmann. Anders könnte es den Nachbarkantonen ergehen, die ebenfalls an die S-Bahn angeschlossen sind. Dort dürfte sich der Zersiedlungsdruck erhöhen, weil noch mehr Bauland vorhanden ist, sagt er: «Man muss aufpassen, dass man die Fehler der Vergangenheit nicht wiederholt.»

ANZEIGE

Sonntag, 12. April 2015...

... mittags...

... im Zug...

... Zürich HB – Bonstetten-Wetzwil...

All diejenigen, die an diesem Tag die Sonntagszeitung statt der NZZ am Sonntag gekauft haben (weil sie die NZZaS bereits gelesen hatten): melden Sie sich für ein Wiedersehen!

chris.eden@gmx.ch

Bis bald!

Ihr Chris Eden