

Die Agglomeration im Fokus

Ein wissenschaftliches Projekt zeigt Stärken, Defizite und Chancen einer verstäderten Landschaft auf

Nach zwei Jahren Arbeit liegen die Forschungsberichte über das Einzugsgebiet der S 5 vor. Seine Bewohner schätzen die hohe Lebensqualität. Um diese zu erhalten, sind mehr Engagement im Städtebau und engere Zusammenarbeit der Gemeinden nötig.

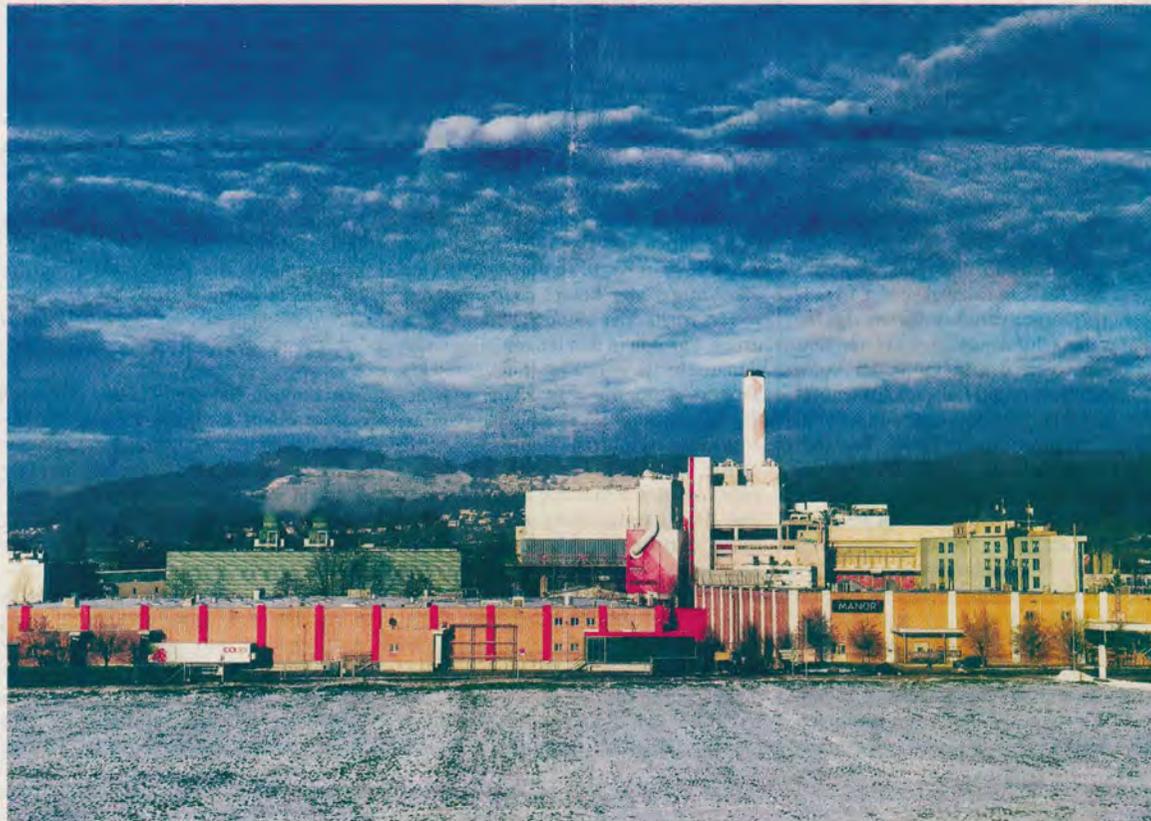
Stefan Hotz

Eine Stadt im landläufigen Sinn – der Widerspruch ist beabsichtigt – entdeckten die Forscher nicht. Das erwartete auch niemand, als sich 2008 rund 30 Wissenschaftler aus fünf Hochschulen aufmachten, das Gebiet entlang dem Hauptstrang der S-Bahn ins Zürcher Oberland bis nach Ausserschwyz zu erkunden. Der bewusst provokative Arbeitstitel «S-5-Stadt» sollte verdeutlichen, dass man dort nicht mehr «auf dem Land» lebt. Jetzt sind die Ergebnisse der Untersuchung im Internet als 300-seitiges E-Book (siehe Zusatztext) veröffentlicht worden. In den Berichten steht die «Agglomeration im Zentrum», so der Untertitel; sie geben Einblick in ein kaum erforschtes Phänomen.

S-Bahn als Ort der Begegnung

«Agglomeration kann nicht länger nur als Verlust von Stadt und Land gewertet werden», schreiben die Projektkoordinatoren Martin Schneider und Thomas Sieverts. Eine gemeinsame Vorstellung dieses Raums lasse sich jedoch kaum finden. Die Wahrnehmung ist individuell und erfolgt über die Landschaft, einen Ort oder die Geschichte. Allerdings orientieren sich vor allem ältere Bewohner noch an ihrer Gemeinde. Die mobile Jugend eigne sich die Agglomeration samt Kernstadt zunehmend als zusammenhängenden Lebensraum an, beobachten die Autoren.

Die Bewohner werten das Leben in der Agglomeration entgegen einem gängigen Klischee keineswegs ab. Viele sind einst aus dem Zentrum zugezogen und erweisen sich nun als «anspruchsvolle Städter»: Sie schätzen die Natur vor der Haustür und gleichzeitig die



Um die Zersiedelung im Zürcher Oberland eindämmen zu können, müsste die Einkaufsmeile im Industriegebiet Hinwil, wie die Kehrlichtverbrennungsanlage dahinter, in die Höhe wachsen, sagen die Forscher der Agglomeration.

CHRISTOPH RUCKSTUHL / NZZ

Nähe zu städtischen Infrastrukturen. Aus den zahlreichen Interviews geht auch hervor, dass Pendeln weit mehr ist als der Weg von A nach B und zurück. Dank Handy und iPad wird das S-Bahn-Abteil zum verlängerten Wohnzimmer oder Büro. Hier überlagern sich private und öffentliche Sphären, prallen – nicht immer konfliktfrei – Kulturen und Generationen aufeinander. Die Forscher stiessen auf ein Paradox: Die fortwährende Zirkulation zwischen denselben Orten erzeugt räumliche Muster, Mobilität schafft Stabilität.

Die Autoren entwerfen Perspektiven, so zum Industriegebiet Hinwil. Dieses wandelte sich in den letzten 30 Jahren zu einer Einkaufsmeile, für die man in den USA wegen der Gebäude-

volumen den Begriff «big box zone» verwendet. Statt den heutigen Zustand als Problem aufzufassen, empfehlen die Autoren, ihn als Chance zu begreifen. Sie entwickeln die Vision, wie die Hinwiler Einkaufsmeile mit einer Stadtbahn besser erschlossen und der öffentliche Raum zwischen den «big boxes» attraktiv gestaltet wird, wie Kultur- und Sportstätten angesiedelt und – auf den Dächern der Einkaufszentren – Büros und Wohnungen erstellt werden.

Wachstum konzentrieren

Das Industriegebiet wird zum «central business district». Mit den heutigen Gemeindestrukturen ist das jedoch kaum machbar. Die Autoren des ETH-Depart-

ments Architektur unter Leitung von Kees Christiaanse gruppieren die Gemeinden deshalb zu «Mannschaften»: mit einem historischen Zentrum, hier Wetzikon, dem neuen Zentrum Hinwil und den kleineren Gemeinden darum herum. Weitere solche «Mannschaften» sind im Raum Obersee mit dem Städtchen Rapperswil-Jona und dem neuen Zentrum Pfäffikon (SZ) und im Glattal um Uster mit Volketswil und dessen Big-Box-Zone erkennbar.

Die Weiterentwicklung der chaotisch entstandenen neuen Zentren zu umfassenden Versorgungsknoten hat zum Ziel, die kleineren Gemeinden darum herum zu entlasten: Sie könnten weitgehend auf ein Wachstum verzichten. Voraussetzung ist, dass auch sie vom

neuen Zentrum profitieren. Nötig wären also ein Finanzausgleich innerhalb der «Mannschaft» und eine sehr weitreichende Zusammenarbeit. Die Autoren halten denn auch für die Zukunft eine regionale Verwaltungsebene für sinnvoll, die der Gemeindehoheit übergeordnet ist.

Hier klaffen die Vorstellungen der Wissenschaftler und der Politiker weit auseinander. So hat die neu geschaffene Region Zürcher Oberland (RZO) in ihrem Leitbild ausgerechnet Hinwil den bisherigen Status als regionales Zentrum aberkannt. Ob das wissenschaftliche Projekt «S-5-Stadt», wie von den Initianten erhofft, Ausgangspunkt für eine auf längere Dauer gepflegte Diskussionsplattform wird, wird sich weisen müssen. Der Funke ist bisher nicht wirklich übergesprungen. Man könne nur Anstösse geben, sagt Elke Wurster vom federführenden ETH-Wohnforum: «Es ist jetzt Sache der Verantwortlichen vor Ort, Ideen aufzugreifen und weiterzuentwickeln.» Das erarbeitete Material bietet jedenfalls Stoff genug, um sich über die beobachtete Region hin- aus mit der Agglomeration zu befassen.

ELEKTRONISCHES BUCH

sho. · Ein wichtiger Teil des Projekts «S-5-Stadt» war von Anfang an die vollständige Weitergabe der Ergebnisse an die Bewohner der erforschten Region. Neben Veranstaltungen im abgelaufenen Jahr gehört dazu, die Resultate allen frei zugänglich zu machen. Das nun im Internet aufgeschaltete E-Book enthält Forschungsberichte zu den Themen Raumplanung, Politik, Landschaft, Wohnen, Mobilität und Bildung. Ein Teil der Interviews sind als Video abrufbar. Ende März erscheint ein gedrucktes Buch, das die Erkenntnisse über leicht lesbare Texte vermittelt. Das Thema Agglomeration hat Konjunktur, etwa mit der Wanderausstellung «Metropol. Die urbane Schweiz». Das Planungsbüro Metron in Brugg widmet sein diesjähriges Themenheft dem «öffentlichen Raum in der Agglomeration».

www.s5-stadt.ch