

**HOSOYA
SCHAEFER
ARCHITECTS**
AG Zürich

METROBILD

Der Metropolitanraum Zürich ist ein vielfältiges Standortmosaik, das als Ganzes im globalen Wettbewerb steht. Teilstandorte kooperieren arbeitsteilig, stehen aber auch im Wettbewerb. Obwohl Zürich als zentraler Ort und Tor zur Welt die Region dominiert finden sich die meisten Entwicklungsmöglichkeiten in der polyzentrischen Siedlungsstruktur ausserhalb des Stadtgebietes. Um das Standortmosaik zu erhalten und seine Vielfalt zu stärken sollen diese Entwicklungen koordiniert werden.

Das Bild der Metropolitanregion vermittelt zwischen verschiedenen Massstäben, reduziert Komplexität und dient als strategisches Werkzeug um den Dialog zwischen verschiedenen Interessengruppen und Disziplinen zu ermöglichen.

1. April, 2011

WAS IST EINE METROPOLITANREGION?

Städte erzeugen Erreichbarkeit. In Städten finden wir Arbeit, lernen wir Menschen kennen, setzen uns mit Kultur auseinander, stossen auf Ideen oder versorgen uns mit den für das tägliche Leben notwendigen Dingen. Städte sind Katalysatoren für menschliche Interaktionen, die Summe derer wir je nach Blickwinkel Wirtschaft, Kultur oder öffentliches Leben nennen.

Erreichbarkeit beruht dabei auf der räumlichen Nähe, der funktionalen Durchmischung und der infrastrukturellen Erschliessung, die Städte bieten. Wenn die Erreichbarkeit vergrössert wird durch den Ausbau von Infrastruktur, vergrössert sich das Einzugsgebiet eines städtischen Gebietes. Verschiedene kleinere Orte können zu Regionen verschmelzen, die arbeitsteilig funktionieren. Infrastruktur verursacht aber auch Zersiedelung, indem Funktionen aus den Städten in die Region ausgelagert werden. Der Unterschied von Stadt und Land löst sich auf in der Stadtlandschaft der Metropolitanregion. Die Metropolitanregion hat daher keine klare Form oder administrative Grenzen, sondern muss funktional definiert werden.

Eine Metropolitanregion ist also eine Region, die von einer städtischen Kultur und Wirtschaft geprägt ist und als ganze am globalen Wettbewerb der Standorte teilnimmt. Die Teilbereiche der Region sind dabei voneinander abhängig, da kein Teilstandort allein die Summe der für diesen globalen Wettbewerb notwendigen Leistungen erbringen kann. Gleichzeitig stehen die Teilbereiche aber auch im Wettbewerb; sie konkurrieren um Steuerzahler, Investitionen oder Infrastruktur (Kooperation und Kooperation = Koopetition).

Da Metropolitanregionen funktional definiert sind und durch kooperative Prozesse bestimmt werden, sind sie schwer planbar. Metropolitanregionen funktionieren eher wie Ökosysteme als wie administrative Einheiten und sind daher nur durch eine Kombination von Massnahmen und eine Kooperation verschiedener Gruppen beeinflussbar.

WOZU DIENT EIN BILD IN DER METROPOLITANREGION?

Das Bild der Metropolitanregion vermittelt zwischen verschiedenen Massstäben und reduziert Komplexität. So schafft Regionalplanung Strukturen, die eine nachhaltige Entwicklung ermöglichen; Städtebau plant Orte mit einer nachhaltigen und kommerziell tragbaren Mischung von Funktionen und einer erkennbaren lokalen Identität. Das Bild gibt ihnen eine gemeinsame strategische Grundlage.

Das Bild sollte wahrnehmbar, kommunizierbar und umsetzbar sein. Zusammenhänge und Potenziale sollen lesbar gemacht und Werkzeuge für die Umsetzung bestimmt werden. Es ist ein Instrument zur Koordination verschiedener Disziplinen und Interessengruppen.

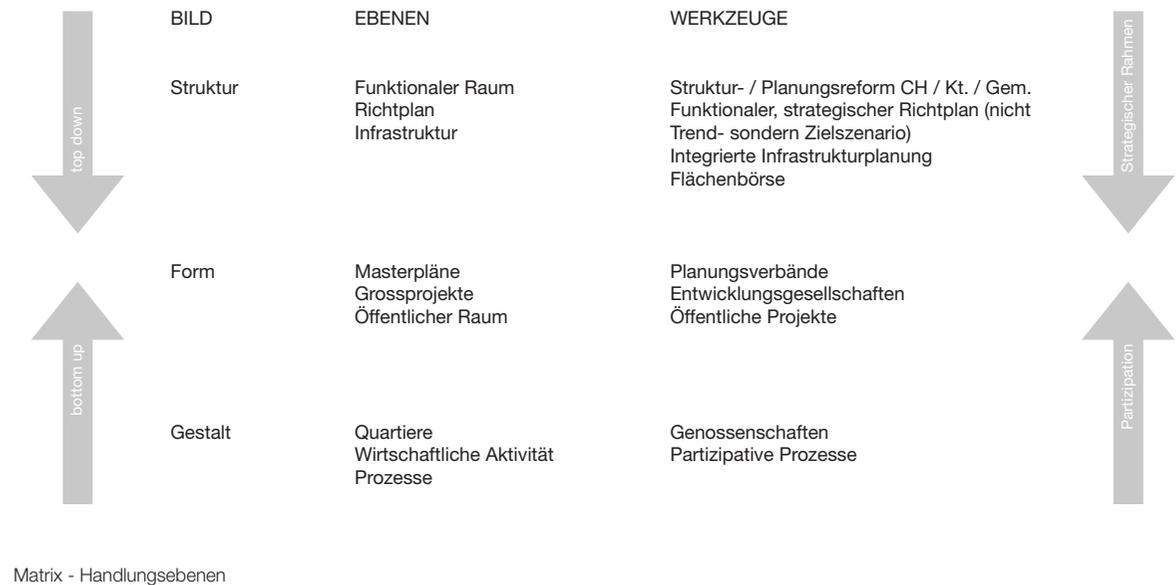
Wir haben deshalb folgende Betrachtungsebenen unterschieden, aus denen sich das Bild zusammensetzt:

Die **Struktur** des Metropolitanraumes wird bestimmt durch das Terrain, die Raumplanung, und die Infrastruktur. Sie wird durch die Richtpläne der Kantone und durch die Infrastrukturplanung definiert.

Die **Gestalt** setzt sich zusammen aus den Identitäten der verschiedenen Standorte und deren Veränderungspotenzial. Dieses Potenzial ergibt sich aus Parametern wie den Bauzonenreserven und der Infrastrukturkapazität aber auch der sozialen Durchmischung bzw. Gentrifizierung oder des Steuereinkommens. Die Gestalt wird beeinflusst durch kommunale Zonenplanung, Quartierplanung, Standortförderung oder Anlässe mit regionaler Ausstrahlung.

Die **Form** schlussendlich dient der Einprägsamkeit, Wiedererkennung und Orientierung und liegt im Aufgabenbereich des Städtebaus, der Architektur und der Gestaltung des öffentlichen Raumes.

Ziel des Bildes ist die Standortqualität des Metropolitanraumes Zürich zu bewahren und zu verbessern.



WAS IST STANDORTQUALITÄT?



Zürich

Standortqualität beruht auf einer hohen Vielfalt und einer hohen Wertigkeit von Funktionen verbunden mit kurzen (schnellen) Wegen. Vielfalt bedeutet eine Durchmischung von sozialen Milieus, von Kultur, Wirtschaft und stadträumlichen Angeboten. Wertigkeit meint eine Teilnahme an Wertschöpfung im möglichst hochwertigen Bereich, ohne aber soziale und ökologische Verträglichkeit, Versorgungssicherheit oder Zukunftsfähigkeit aus dem Blick zu verlieren.

Dabei halten sich gebaute Dichte und infrastrukturelle Erschliessung, Zentralität und Landpreise die Waage. Das Ziel ist eine hohe gefühlte Mobilität, also die Möglichkeit Bedürfnisse einfach und schnell zu erledigen und damit eine hohe Lebensqualität zu erreichen.

Um im globalen Wettbewerb bestehen zu können brauchen Standorte eine hohe Dichte von sich ergänzenden Dienstleistungen (Clusters), die wiederum direkt von ihrer Erreichbarkeit abhängt. Dadurch ergeben sich grosse Gefälle bezüglich der Standortqualität auch auf sehr kleinem Raum.

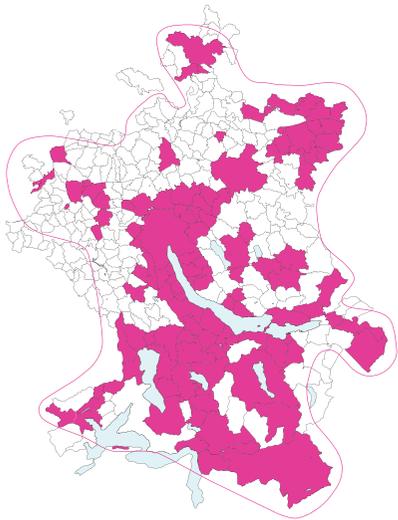
STANDORTMOSAIK



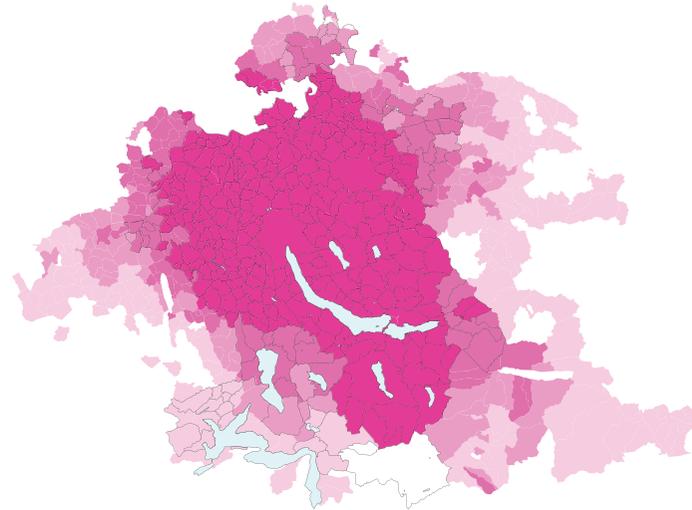
Vegetationskarte des Raumes Ramosch - E. Campbell, 1977

Der Begriff des Standortmosaiks kommt aus der Pflanzensoziologie und beschreibt dort die Koexistenz verschiedener Pflanzengesellschaften auf engem Raum differenziert durch spezifische Umweltparameter, wie Licht, Schatten, Wasser oder Nährstoffe.

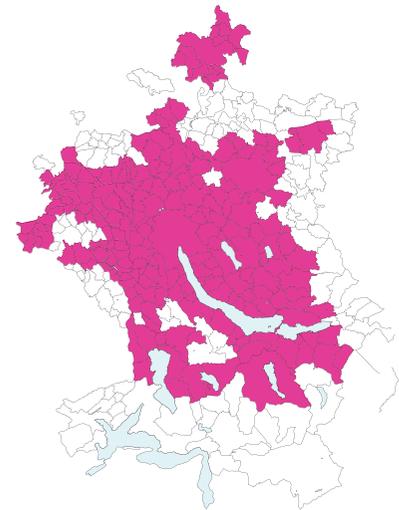
Im übertragenen Sinne meinen wir damit eine Region mit einer hohen räumlichen Vielfalt, Koexistenz von lokalen und globalen Beziehungen, Durchmischung von sozialen Milieus und Synergie zwischen verschiedenen Wertschöpfungsketten. Die Möglichkeit sich in einem reichen Standortmosaik zu bewegen und die Wahl zwischen verschiedenen Orten, Aktivitäten und Erfahrungen zu haben, empfinden wir als Lebensqualität.



METROPOLITANKONFERENZ



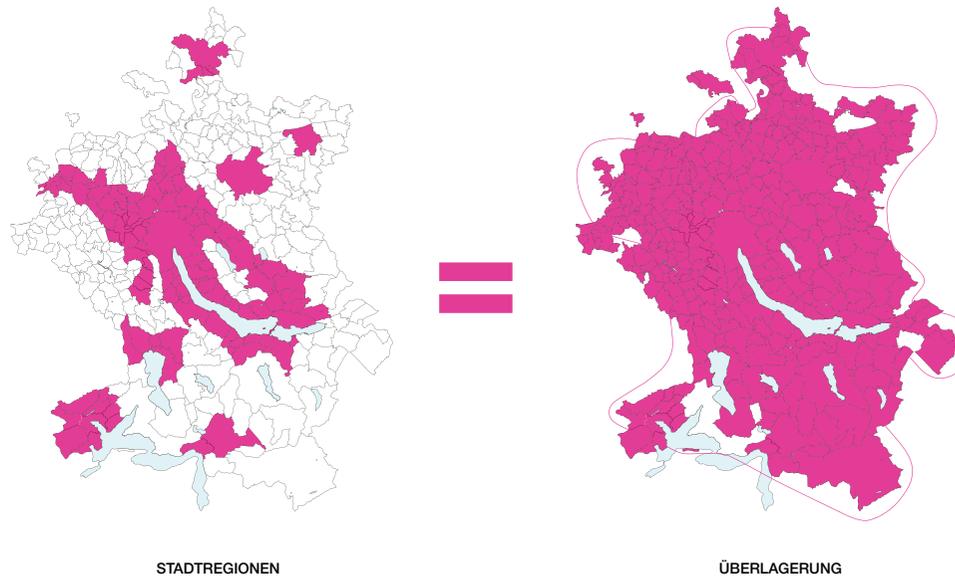
PENDLERREGION AVENIR SUISSE



AGGLOMERATIONSGEMEINDEN



DEFINITION DER METROPOLITANREGION



Der Metropolitanraum ist in erster Linie eine funktionale Einheit. Als solche überlagert er administrative Einheiten. Zur Definition des Gebietes, die zwangsläufig immer vorläufig sein muss, haben wir darum das Pendlereinzugsgebiet von Zürich, die vom Bund bestimmten Agglomerationsgemeinden, die Stadtregionen im polyzentrischen Städtenetzwerk und die Mitglieder der Metropolitankonferenz übereinandergelegt.

-  Blaue Banane (Brunet, 1989)
-  Blauer Stern (AURIF, 1991)
-  Weltstadt
-  Europäische Agglomeration
-  Europäische Metropole
-  Europäische Grosstadt

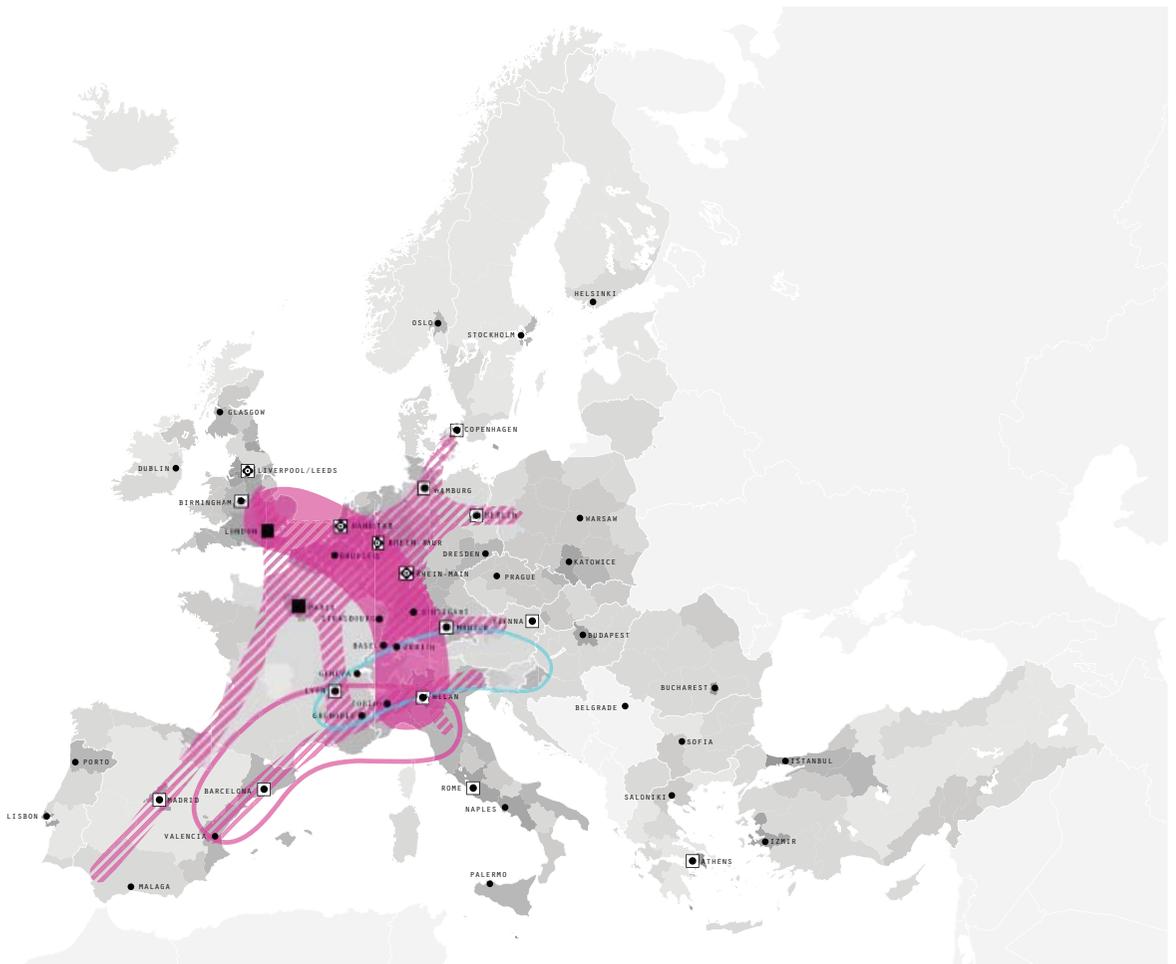
Quelle: <http://regat.net/la/banane/laBanane.html> (aus Archv. Nr. 122)
 Kortenbach, K., Fr. Wagner, M. (1991): The Pattern of Urbanization in Western Europe 1960-1990
 Brunet, R. (1989): Les villes européennes. Rapport pour le DATAR, Montpellier; RECLUS
 AURIF: Institut de la Région (1991): La chaîne de l'Eu de France, Paris; AURIF

 Goldene Banane -
 Europäischer "Sunbelt"
 Quelle: http://ec.europa.eu/eurostat/ec-europa.eu/portal/page/portal/gisco/maps_posters/maps
 Stand: 27 April 2010

 Alpenbogen

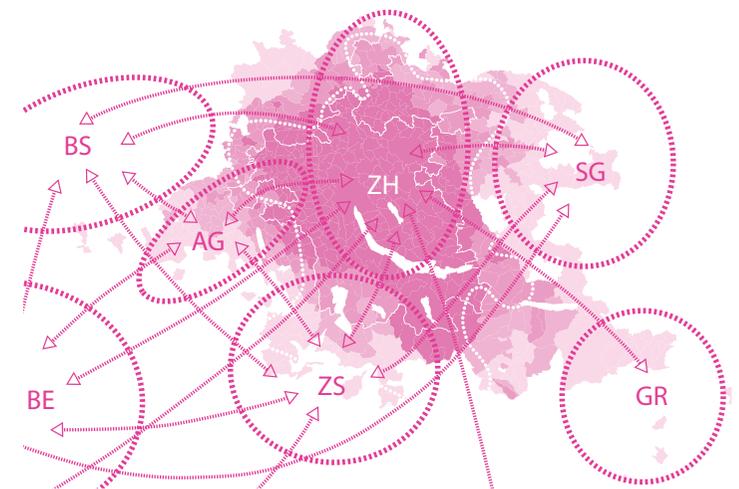
-  < 50 Einwohner je km²
-  50 - < 100 Einwohner je km²
-  100 - < 150 Einwohner je km²
-  150 - < 300 Einwohner je km²
-  300 - < 1000 Einwohner je km²
-  > 1000 Einwohner je km²
-  no data available

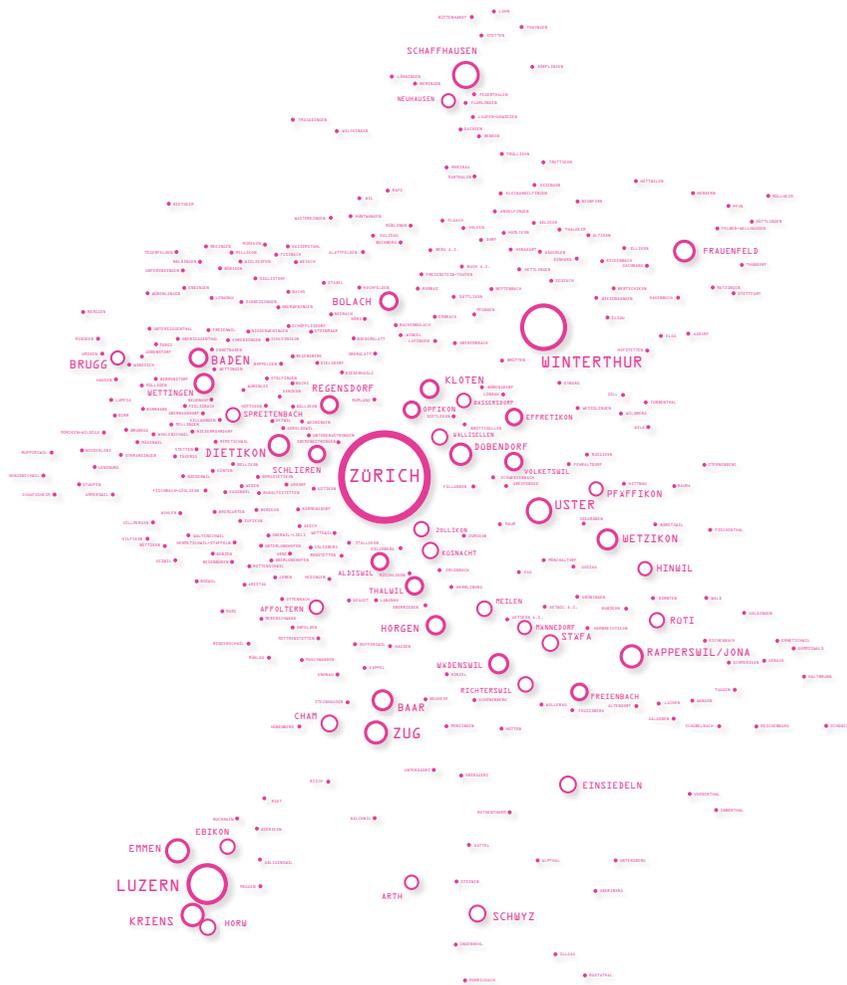
Quelle: http://ec.europa.eu/eurostat/ec-europa.eu/portal/page/portal/gisco/maps_posters/maps
 Stand: 27 April 2010



EUROPA UND NORDSCHWEIZ

Dieser Raum und seine Einzelstandorte sind aber wiederum im regen Austausch mit grösseren funktionalen Einheiten: dem Wirtschaftsraum Nordschweiz oder der europäischen „Blauen Banane“. Es handelt sich also um ein empirisch abgrenzbares, aber dennoch grundsätzlich offenes System.





STÄDTE UND GEMEINDEN IM METROPOLITANRAUM

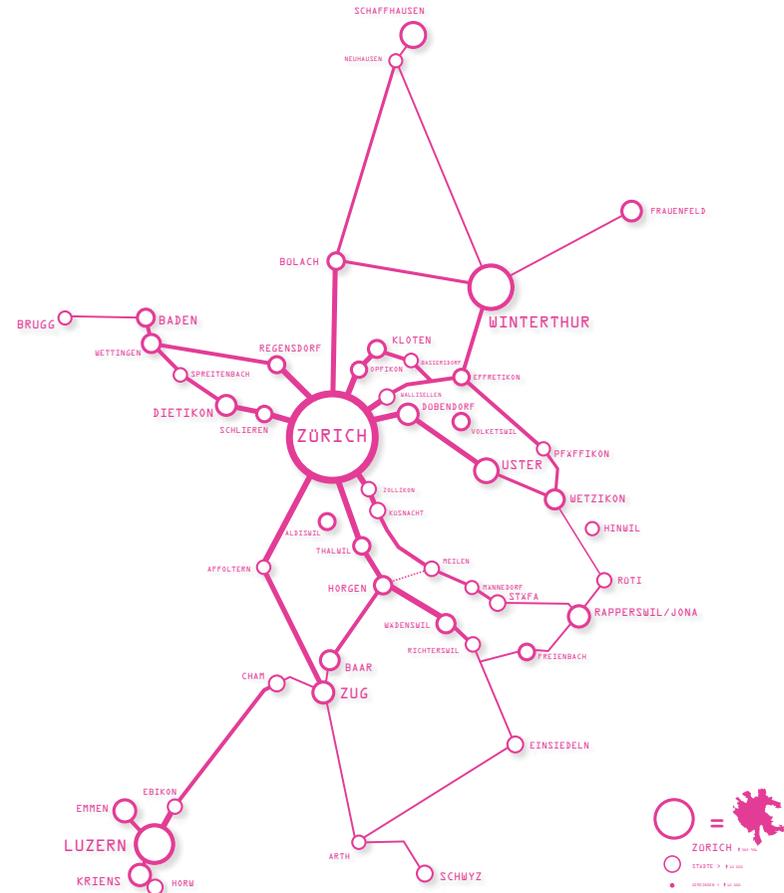


TOPOGRAPHIE DES METROPOLITANRAUMES

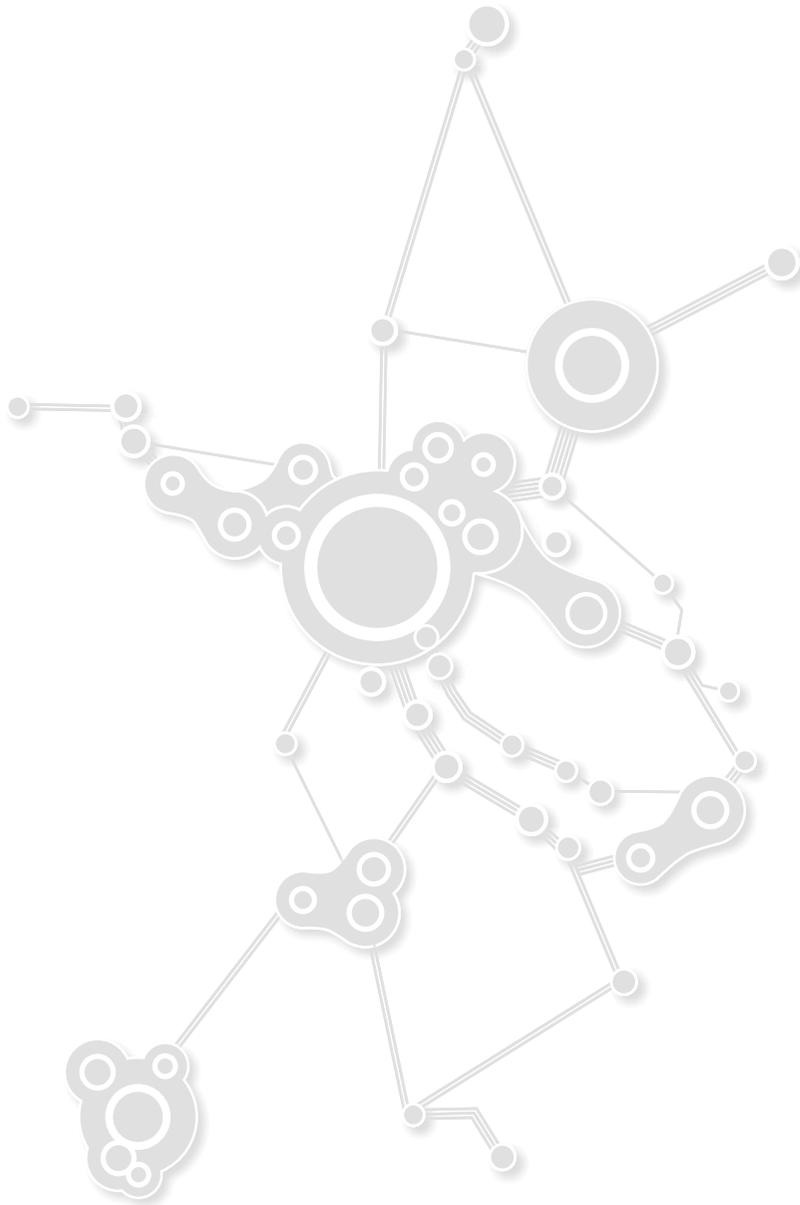
MERKMALE



HETEROGEN | NICHT GLEICHWERTIGE STÄDTE
 INFRASTRUKTURABHÄNGIG
 POLYZENTRISCH | SYSTEM VON KLEINSTÄDTEN
 WERTSCHÖPFUNG DURCH KOOPETITION
 (KOOPERATION + KOMPETITION)



POLYZENTRISCHES STÄDTESYSTEM



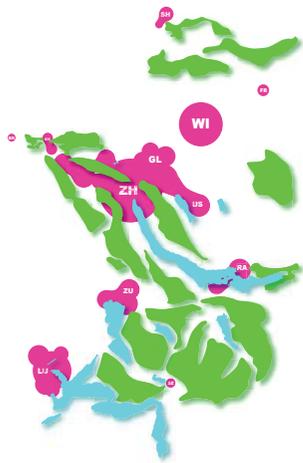
 EBENEN

Funktionaler Raum
Politischer Prozess
Infrastruktur
Richtplan
Raum- / Zonenplanung

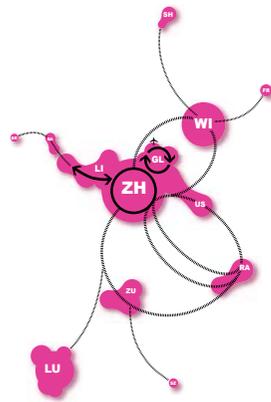
 WERKZEUGE

Infrastruktur formt Städte
Integrierte Infrastrukturplanung
Agglomerationsprogramm
Funktionaler, strategischer Richtplan
(nicht Trend- sondern Zielszenario)
Planungsgemeinschaften
Gemeindefusionen / Eingemeinden
Struktur- / Planungsreform
(CH / Kanton / Gemeinde)
Flächenbörse
Verdichten
S-Bahn 'Y'
Achsen

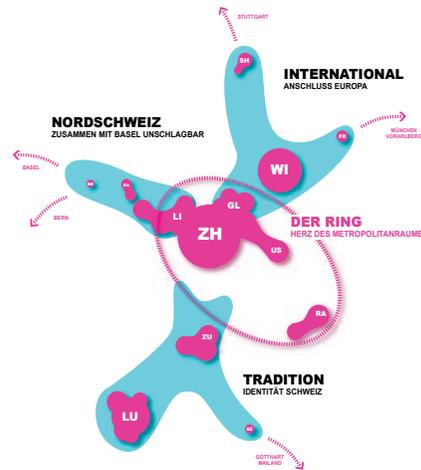
STRUKTUR



GELÄNDESTRUKTUR



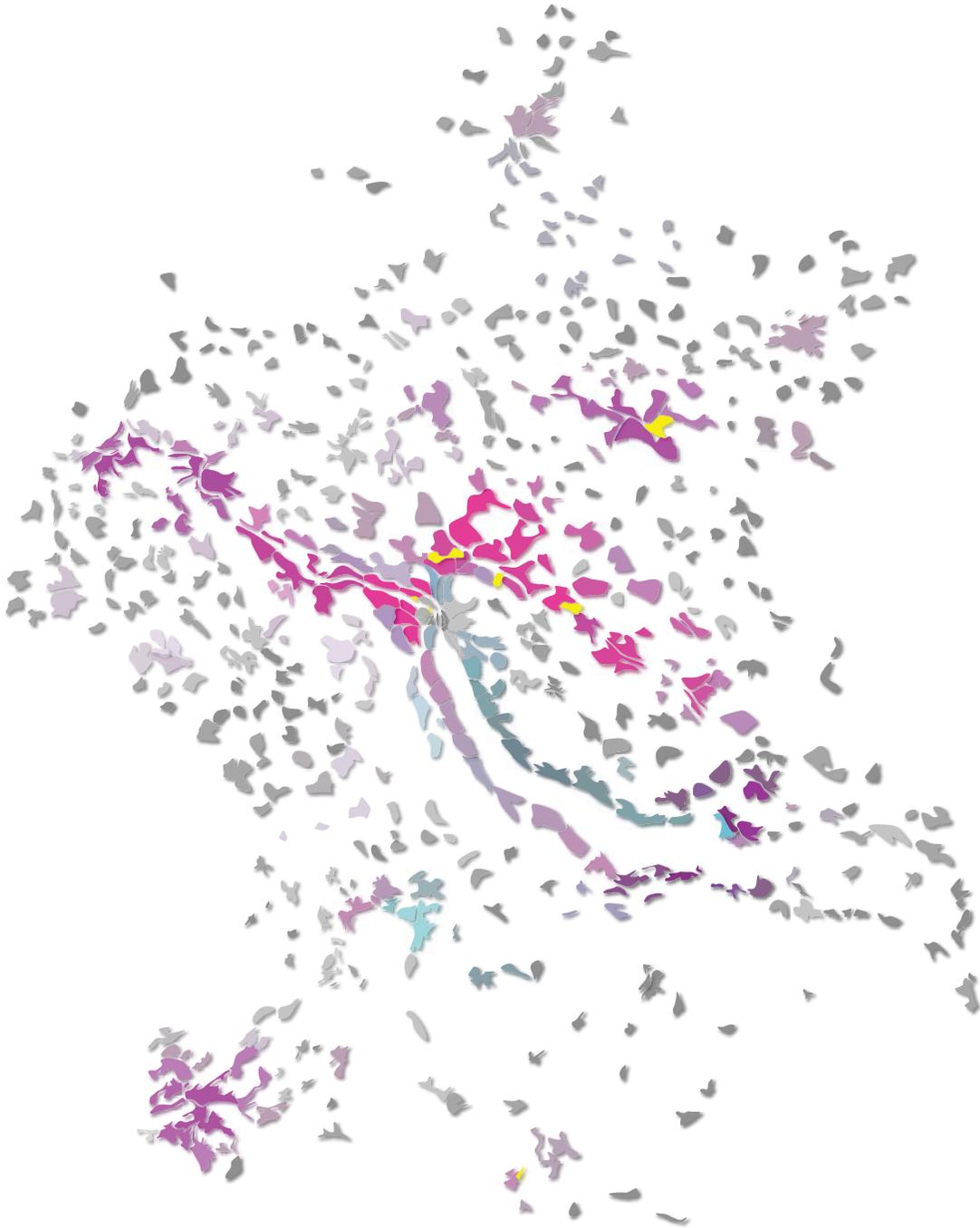
INFRASTRUKTUR



ANBINDUNG

Der Metropolitanraum Zürich befindet sich in der Hügellandschaft des schweizerischen Mittellandes. Er ist geprägt von vielen kleinen Ansiedlungen, die historisch vor allem den Tälern entlang gewachsen sind. Aufgrund der Standortgunst und aus historischen und politischen Gründen haben sich verschiedene Schwerpunkte gebildet, die heute den Raum prägen und zu einem polyzentrischen Städtenetz zusammengewachsen sind.

Die Verbindungen nach Bern, Basel, St. Gallen, Chur spannen das polyzentrische Stadtnetz auf. Die Infrastruktur, vor allem die S – Bahn, hält das Stadtnetz zusammen. Zürich ist das Zentrum des Metropolitanraums und der Ort mit den meisten globalen Verbindungen - im Unterschied zur Randstad in den Niederlanden, wo die Hierarchie zwischen den Teilstädten weniger ausgeprägt ist und neben Amsterdam auch Rotterdam (Logistik) und Den Haag (Internationale Institutionen) globale Funktionen übernehmen. Zürich ist aber auch nicht wie London, das seine Metropolitanregion klar dominiert. Zürich ist Massenschwerpunkt und Tor zur Welt in einem föderalen System.



 EBENEN

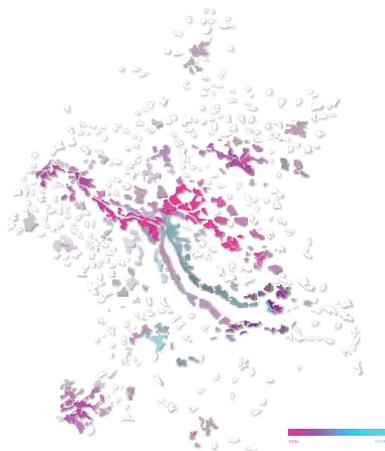
- Quartiere / Siedlungen
- Wirtschaftliche Aktivität
- Prozesse
- Marketing / Kommunikation
- Events
- Gestaltung

 WERKZEUGE

- Genossenschaften
- Partizipative Prozesse
- Corporate Identity, Kunst
- Kampagnen, Slogans
- Anlässe mit regionaler Ausstrahlung
- Quartierspolitik



GEFÄSS



KAPAZITÄT

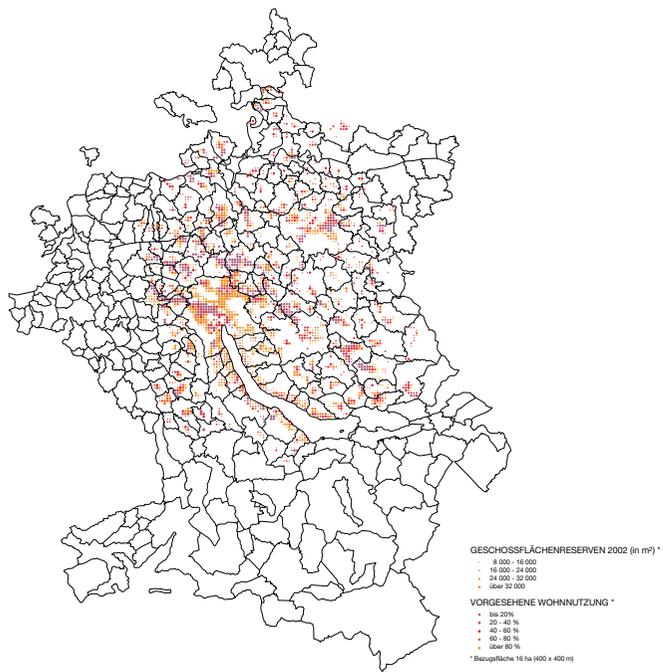


ELASTIZITÄT

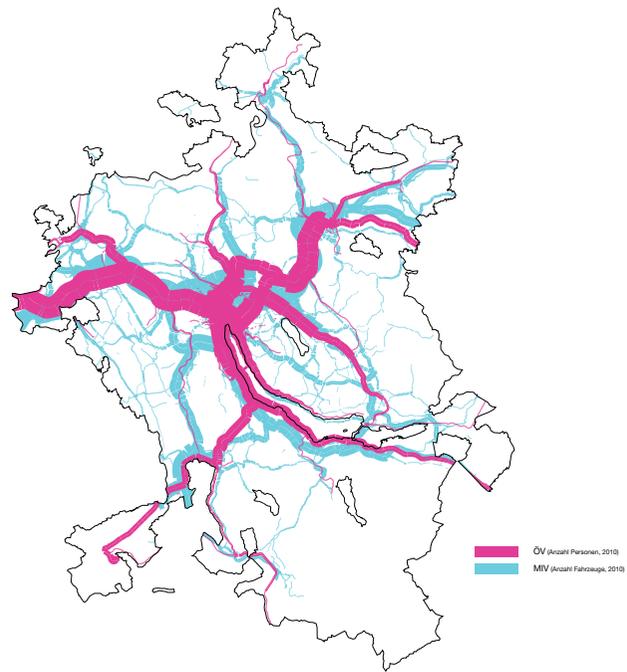
Die vielen kleinen Ansiedlungen und Gehöfte wurden über die Jahrhunderte zu Dörfern und Städten. Zum Teil wurden Dörfer von Städten geschluckt und wurden zu Quartieren. Wir betrachten die Gestalt auf dem Massstab der Quartiere und Dörfer. Gemeint sind damit Standorte, die stadträumlich eine erkennbare, meist historisch gewachsene Identität besitzen, die wirtschaftlich und sozial einigermassen homogen sind.

Die Identität eines Quartiers kann auf vielerlei Arten wahrgenommen und beschrieben werden: durch die Gestaltung der Strassenzüge und öffentlichen Räume aber auch durch das wirtschaftliche Potenzial. Quartiere gehen durch Lebenszyklen – Alterung, Erneuerung, Gentrifizierung. Eine eingehende Analyse müsste viele Parameter in Betracht ziehen. Im Rahmen dieser Studie haben wir das Potenzial zur Veränderung bestimmt aus der verkehrstechnischen Erreichbarkeit, der Reserve an Geschossflächen in den gegenwärtigen Bauzonen einerseits; und aus der Elastizität, mit der der Standort verändert werden kann, ohne dass er seine charakteristische Identität verliert, andererseits. Standorte im Glattal sind zum Beispiel zunehmend gut erreichbar und gleichzeitig auch vergleichsweise flexibel. Standorte an der Goldküste sind viel weniger flexibel, da da die Verkehrsverbindungen wenig zusätzliche Kapazität besitzen, weniger Bauzonenreserven bestehen und auch das Profil nicht einfach geändert werden kann. Hochhäuser am See sind zwar eine attraktive Idee, würden aber genau den Charakter, der den Standort wertvoll macht, zerstören. Weitere Faktoren sind z. B. Fluglärm oder Zugang zu Erholungszonen.

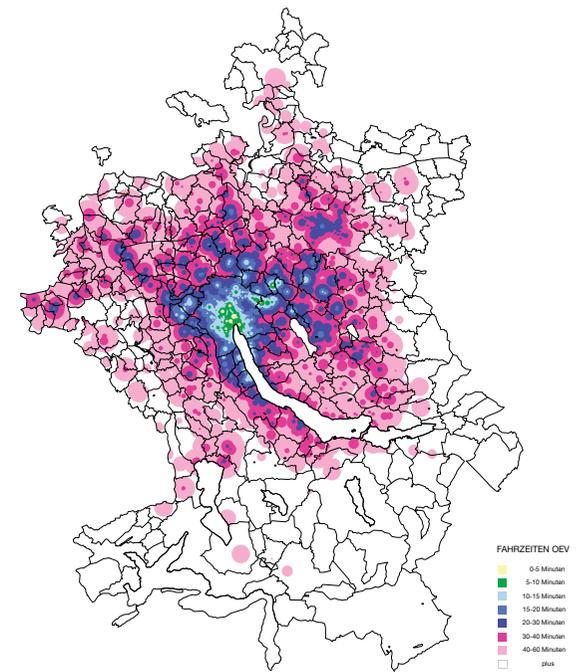
Gegenwärtig wird durch die unterschiedlichen Standortfaktoren eine Entmischung zwischen gut erreichbaren eher links und liberal geprägten und schlechter erreichbaren eher rechts-konservativ geprägten Gemeinden sichtbar.



GESCHOSSFLÄCHENRESERVEN NACH NUTZUNG 2002
 Quelle: Amt für Raumplanung und Vermessung, Kanton Zürich

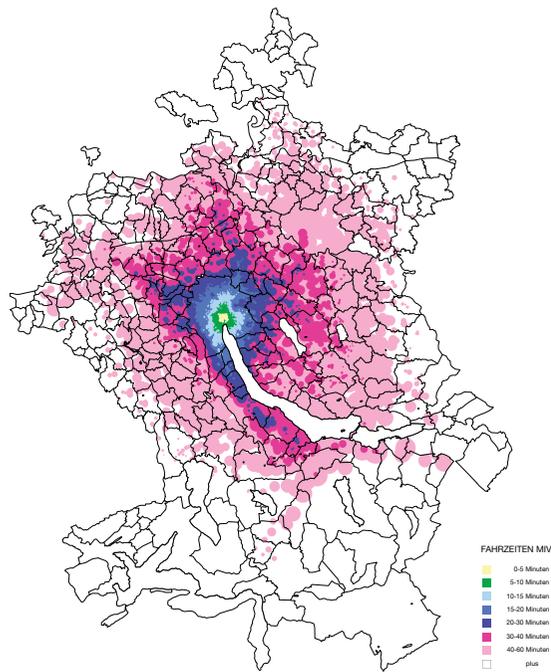


NACHFRAGE 2010
 Quelle: Amt für Verkehr, Kanton Zürich

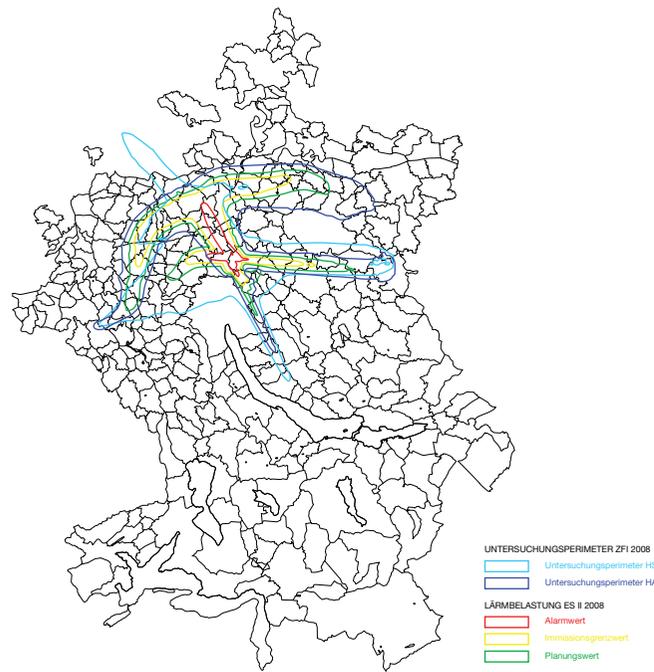


ERREICHBARKEITEN VOM HAUPTBAHNHOF ZÜRICH ÖEV
 Quelle: Amt für Verkehr, Kanton Zürich (erstellt am 5.6.2003; 7:20 Uhr (st. KVM98))
 Isochronen ÖeV, Fahrzeiten Netz96/Fahrpl.96, kein Umst.-Zuschlag, fahrplänein

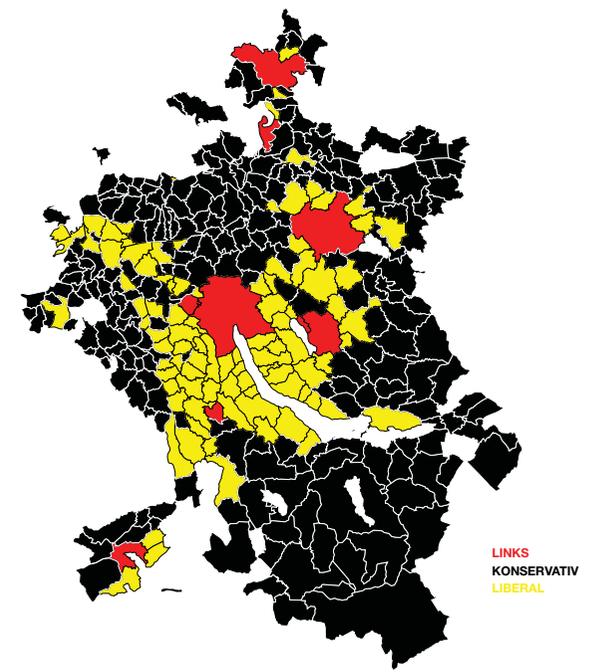
TREIBER DER METROPOLITANREGION



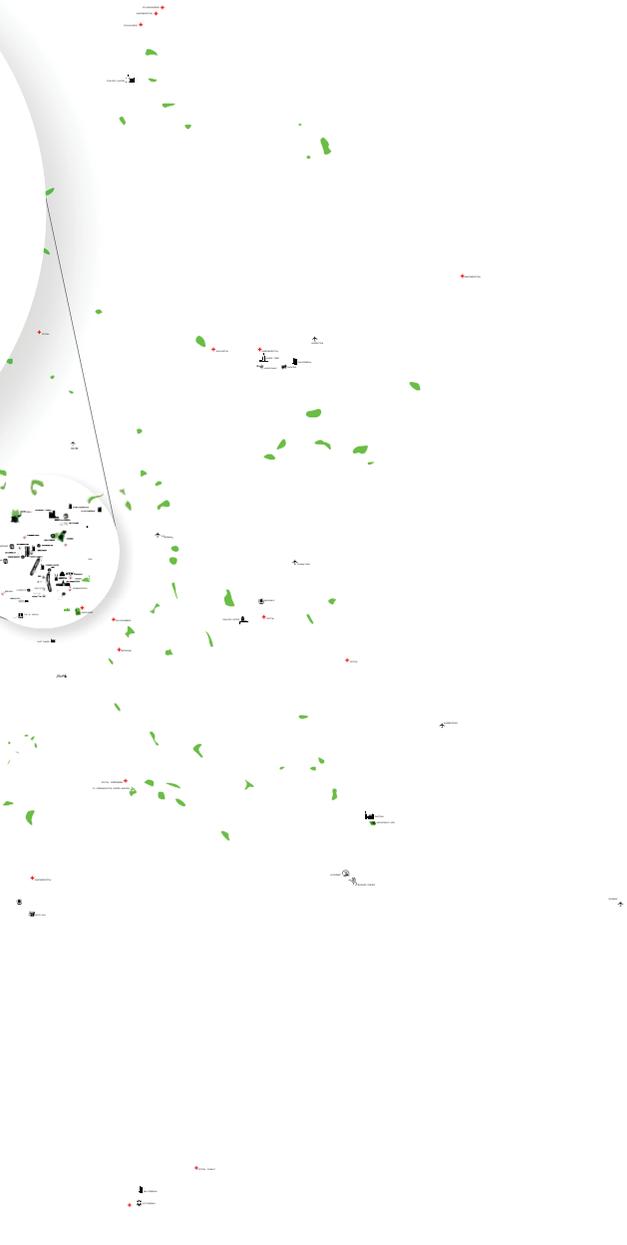
ERREICHBARKEITEN VOM HAUPTBAHNHOF ZÜRICH MIV
 Quelle: Amt für Verkehr, Kanton Zürich (erstellt am 5.6.2003), Abendspitze (Ist KvM98)
 Isochronen Cev. Fahrzeiten während der Abendspitze 1998



FLUGLÄRMBELASTUNG - ZÜRICH FLUGHAFEN
 Quelle: ZFI-Perimeter (Amt für Verkehr Kt. Zürich), Flughafen Zürich AG
 Untersuchungsperimeter ZFI und Grenzwertkurven LSV 2008



POLITISCHE HALTUNG AUF GEMEINDEEBENE
 Quelle: Sotomo - Gesellschaft, Politik und Raum



EBENEN

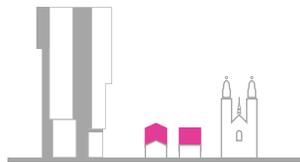
- Masterpläne
- Grossprojekte
- Öffentlicher Raum
- Landschaftsplanung
- Städtebau
- Architektur

WERKZEUGE

- Landschaftstypen, Stadtlandschaften
- Stadtarchipel, Typen, Leuchttürme
- Einzelne Entwicklungsgebiete
- Öffentliche Projekte
- Entwicklungsgesellschaften
- Katalysatoren / Identitäten



KNOTEN STÄRKEN
NACHVERDICHTEN AN STÄDTISCHEN S-BAHNHÖFEN



NACHVERDICHTEN



ÖKOLOGIE UND ENERGIE
URBAN FRAMING / URBAN ENERGY



IDENTITÄT STÄRKEN



GENOSSENSCHAFTEN IN DER AGGLOMERATION



NUTZUNGEN MISCHEN
NACHVERDICHTEN MIT MEHRWERT



CLUSTER WOHNEN
ERNEUERUNG DER GENOSSENSCHAFTSIDEE



FLEXIBLE FREIFLÄCHEN UND URBANE PLÄTZE



TRANSFORMIEREN + NEUGESTALTEN
QUARTIERE MIT KLARER FORM



KONSERVIEREN + ERHALTEN



ERKENNEN + ERGÄNZEN

Der Metropolitanraum Zürich lebt von der historisch gewachsenen Form und Einzelobjekten und Arealen. Städtebau als formgebende Disziplin wird seit der Gründerzeit nicht mehr betrieben. Auch Entwicklungsgebiete wie Zürich West bestehen aus wenig koordinierten Einzelarealen.

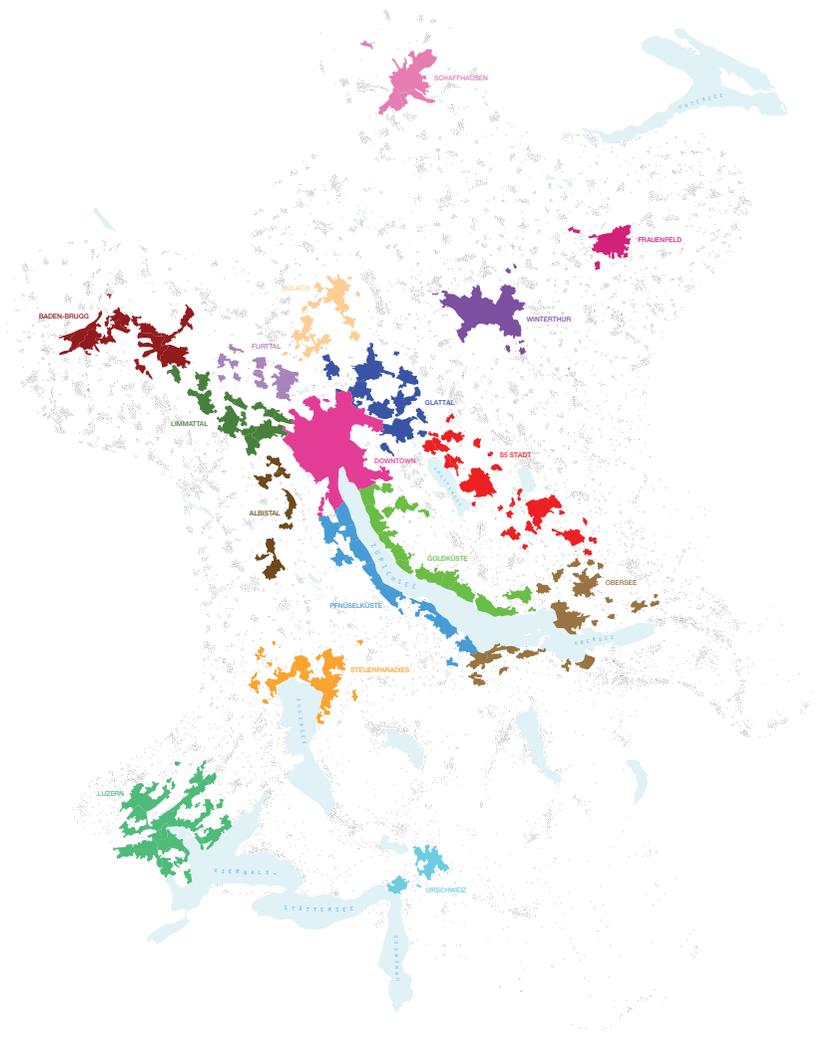
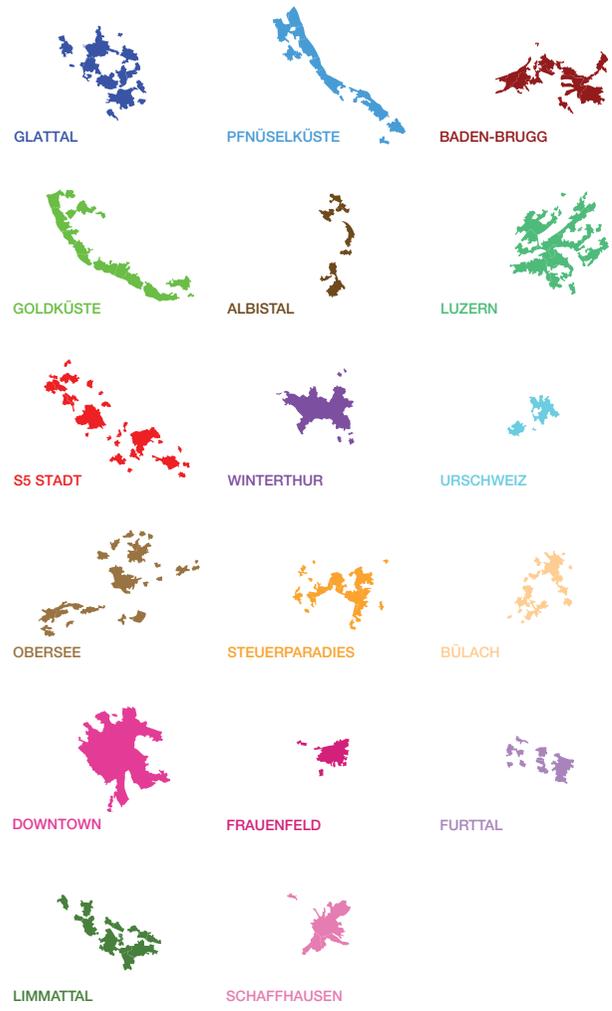
Auch tut sich die Stadt Zürich schwer mit architektonischen Leuchtturmprojekten. Vorzeigeprojekte wie das Kongresshaus scheitern an Interessenskonflikten. Hochhausentwicklungen werden meist künstlich auf ineffiziente 45m Höhe beschränkt, von vereinzelt Ausnahmen abgesehen, die verloren in die Silhouette der Stadt ragen.

Der öffentliche Raum wird sorgfältig geplant. Da er fest in öffentlicher Hand ist, fehlt aber oft die Synergie mit privaten Grundstücksentwicklungen. Es mangelt daher an öffentlichen Räumen, die ganzjährig echte Aufenthaltsqualität haben. Grundstücke, die Abhilfe schaffen könnten, wie das Kaserneareal, sind seit Jahren blockiert.

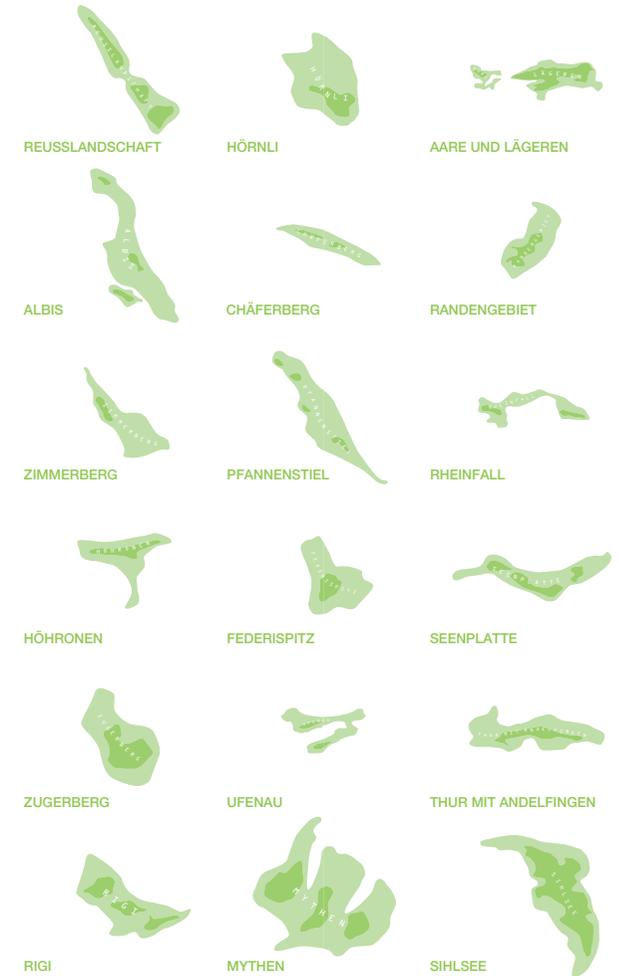
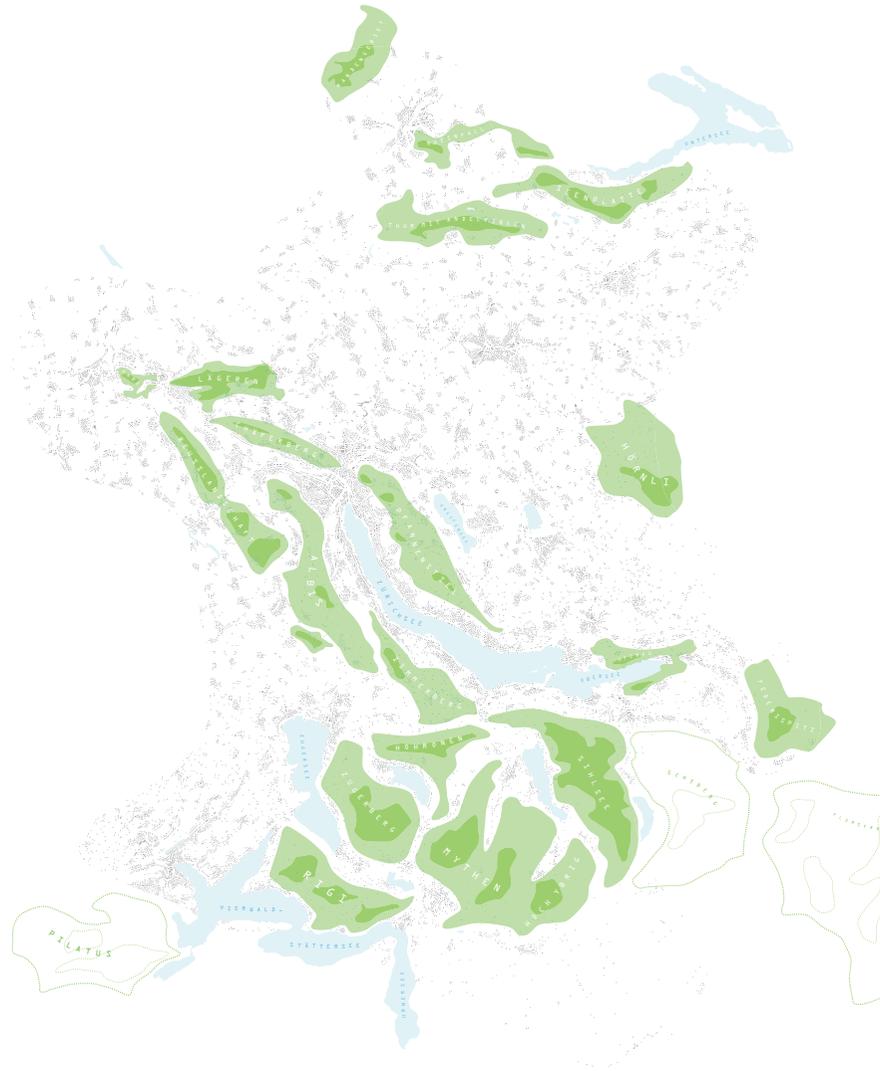
Zürich hat sich in den letzten Jahren stark entwickelt. Um aber eine weitere Verdichtung und Intensivierung der städtischen Nutzungen zu erreichen, müssten nun neue Weichen gestellt werden. Die grossen Entwicklungsgebiete in der Stadt sind von der Stadtplanung bereits abgearbeitet und in der Projektplanung. Aus politischen Gründen ist es einfacher, das Wachstum in die Region zu verlagern. Im weiteren Metropolitanraum sind daher grössere Projekte mit Ausstrahlung denkbar und zum Teil konkret in Planung (The Circle).

Wie kann aber den neu entstehenden städtischen Gebieten eine städtische Form gegeben werden, bevor sie zersiedelt sind? Das Glattal und das Limmatall entwickeln sich zu Städten, werden aber noch nicht als Städte geplant. Ähnliche Entwicklungen spielen sich ab zwischen Zug und Cham, oder im Grossraum Luzern.

REGIONSPROFILE



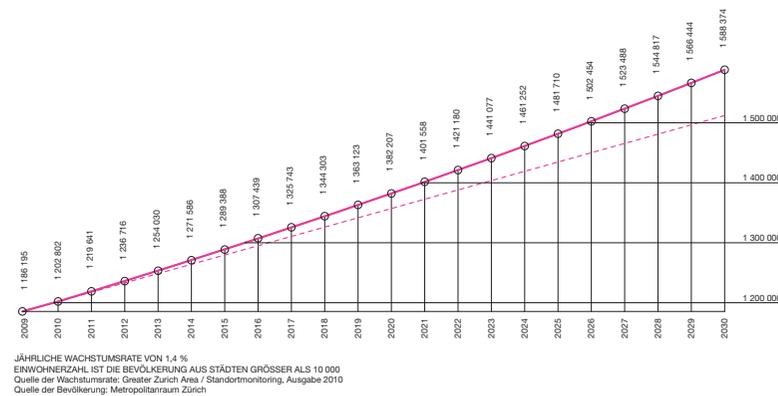
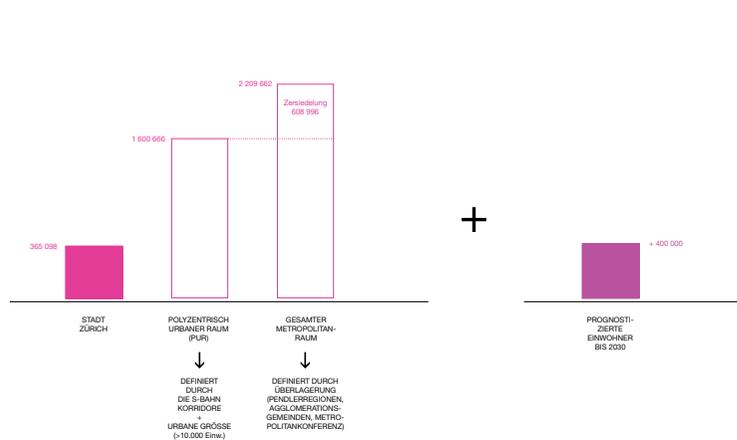
LANDSCHAFTSRÄUME



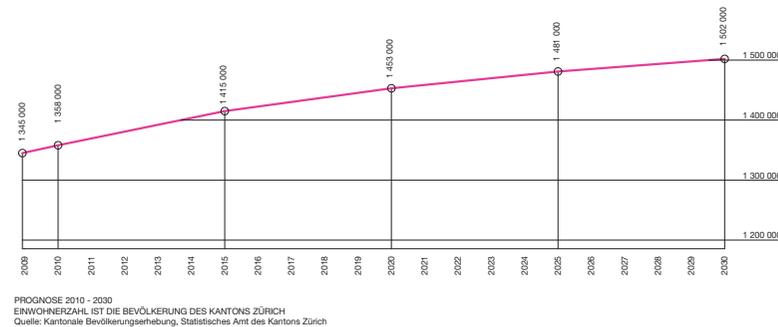
VERSUCHSANORDNUNG - WACHSTUM

Die Schweiz wächst - vor allem im Bereich Genfersee und in der Region Zürich. Das Bundesamt für Statistik rechnet mit einer Einwohnerzunahme von 15% im Raum Zürich bis zum Jahr 2035. Im Modell haben wir eine Bevölkerungszunahme von 400'000 Einwohnern im Metropolitanraum Zürich geprüft.

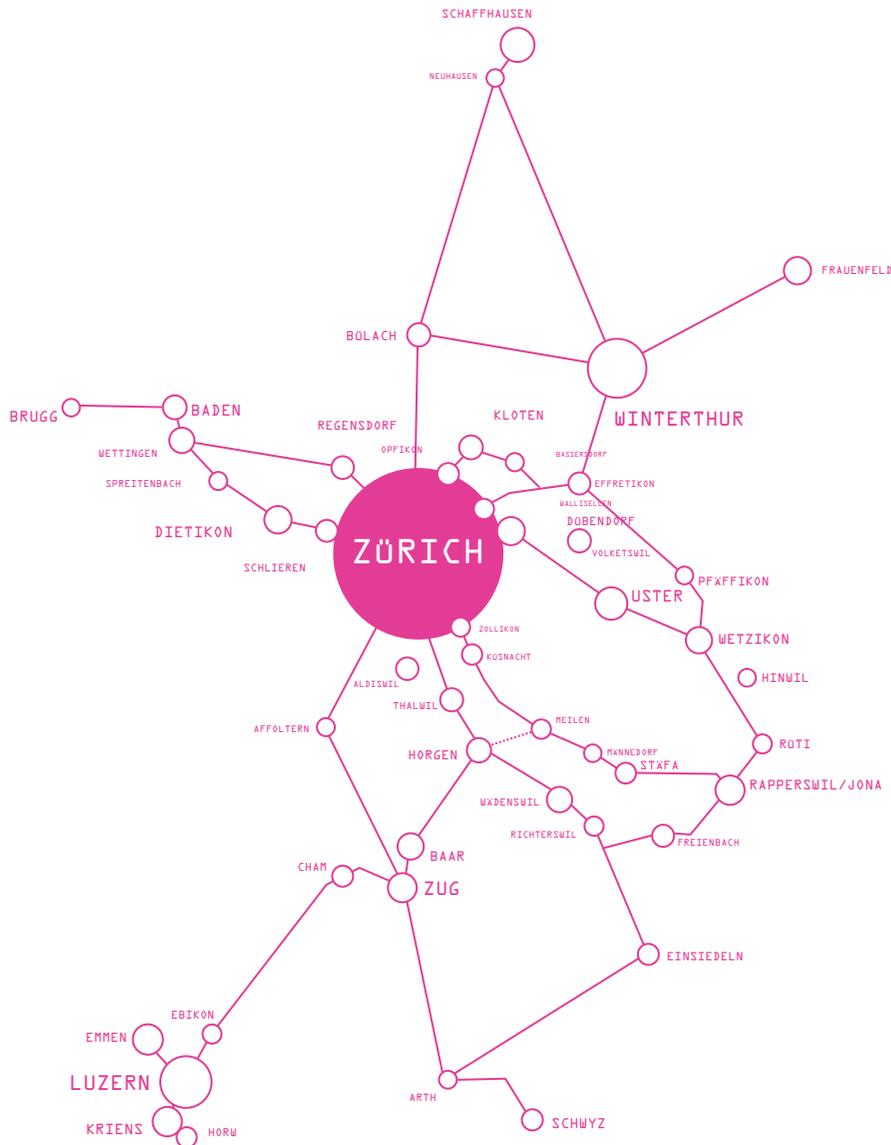
Der Wohnraumbedarf in Zürich beträgt pro Kopf ca. 40 m² und nahm bis heute stetig zu. Da aber gegenteilige Prognosen und Strategien bestehen sind wir von einem gleichbleibenden Raumbedarf pro Person ausgegangen. Anteilig wurden Flächen für Arbeitsplätze, Einkauf und Logistik dazugerechnet, wobei der Prozentsatz der Verkehrsflächen mit abnehmender Bevölkerungsdichte steigt. Der berechnete Flächenbedarf wurde in drei Szenarien auf den Metropolitanraum verteilt. Zusätzlich sollte die Infrastrukturkapazität berechnet werden.



BEVÖLKERUNGSANSTIEG DER STÄDTE ÜBER 10 000 †
 + 402 179 † bis 2030



BEVÖLKERUNGSANSTIEG KANTON ZÜRICH
 + 157 000 † bis 2030

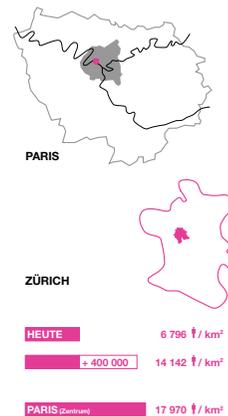


SZENARIO - ZENTRISCHES WACHSTUM ZÜRICH

Zürich hat fast keine freien Bauzonen mehr. Auch durch Nachverdichten im existierenden gesetzlichen Rahmen, kann nicht sehr viel Geschossfläche realisiert werden.

Werden alle 400'000 neuen Einwohner in der Stadt Zürich angesiedelt, verdoppelt sich die Dichte der Stadt von ca. 40 auf ca. 80 Personen pro Hektar. Zum Vergleich hat Paris eine Dichte von über 200, Barcelona von über 150 Personen pro Hektar. Das heisst auch mit doppelter Dichte ist Zürich noch lange kein Hong Kong oder Singapur, sondern noch immer eine europäische Stadt. Allerdings wären die erforderlichen infrastrukturellen Änderungen enorm.

Die Stadt kann entlang der S-Bahn Korridore verdichtet werden. Auch kann die Stadtfäche vergrössert werden, wenn Gemeinden des Limmattals und des Glattals eingemeindet würden, was heute politisch sicher nicht denkbar ist.



ZÜRICH HEUTE

Bevölkerung	370 062 Einwohner
Fläche (*Siedlung, Verkehr)	54.45 km ²
→ Dichte	6 796 Einwohner / km²

2030 / + 400 000 EINWOHNER

Bevölkerung	770 062 Einwohner
Fläche (*Siedlung, Verkehr)	54.45 km ²
→ Dichte	14 142 Einwohner / km²

VERGLEICH PARIS (**Kenworthy, Stand 1990)

Bevölkerung	419 214 Einwohner
Fläche (Zentrum)	23.33 km ²
→ Dichte	17 970 Einwohner / km²

* Bundesamt für Statistik / Landuse (Angaben: Arealstatistik 2004/09, 2007-su-b-02.02-lu-gde-10.xls)

** An international Sourcebook of Automobile dependence in cities 1960-1990, J.R. Kenworthy

SZENARIO - WACHSTUM ZÜRICH, GLATTAL UND LIMMATTAL

ZÜRICH, GLATTAL, LIMMATTAL HEUTE

Bevölkerung 564 274 Einwohner
 Fläche (*Siedlung, Verkehr) 110.73 km²
 → Dichte **5 059 Einwohner / km²**

2030 / + 400 000 EINWOHNER

Bevölkerung 964 274 Einwohner
 Fläche (*Siedlung, Verkehr) 110.73 km²
 → Dichte **8 708 Einwohner / km²**

VERGLEICH WIEN (**Kenworthy, Stand 1990)

Bevölkerung 475 811 Einwohner
 Fläche (Innenstadt) 37.01 km²
 → Dichte **12 856 Einwohner / km²**

* Bundesamt für Statistik / Landuse (Angaben: Arealstatistik 2004/09, 2007-su-b-02.02-lu-gde-10.xls)
 ** An international Sourcebook of Automobile dependence in cities 1960-1990, J.R. Kenworthy



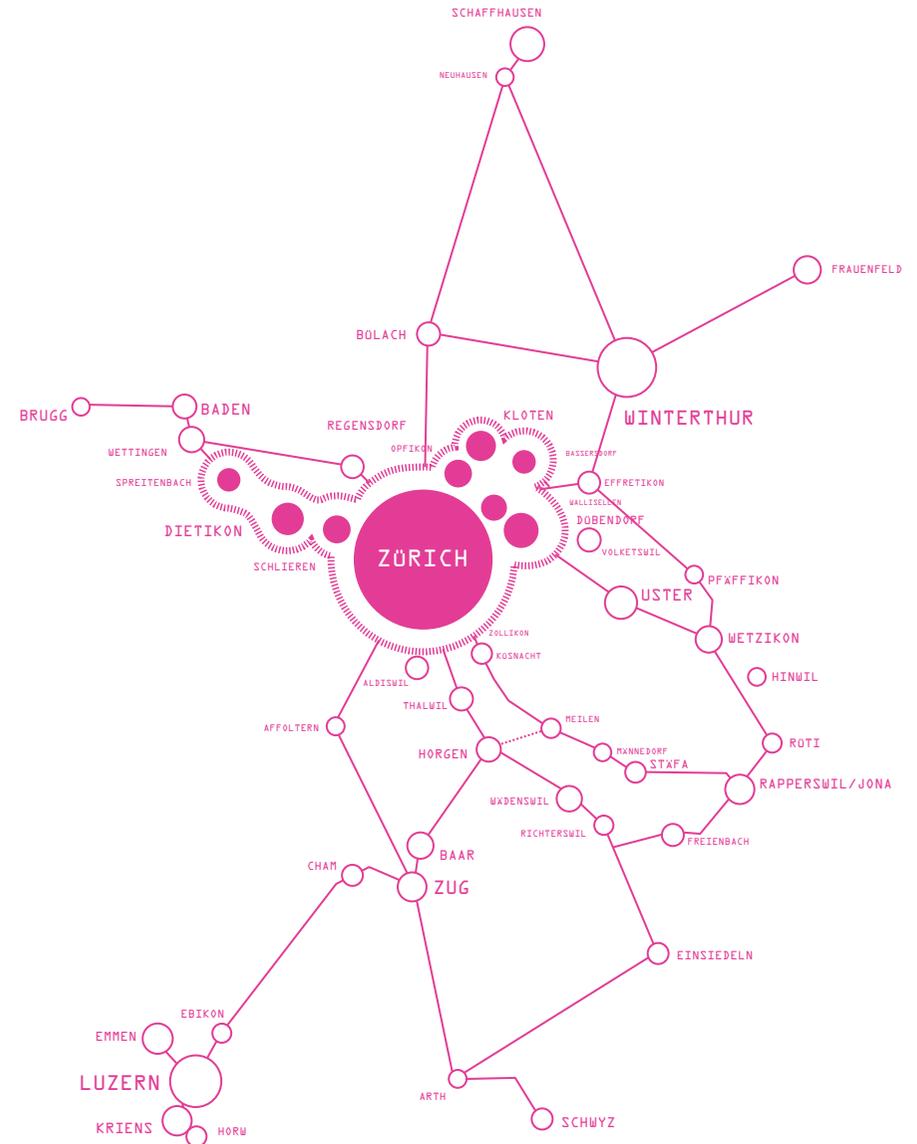
WIEN



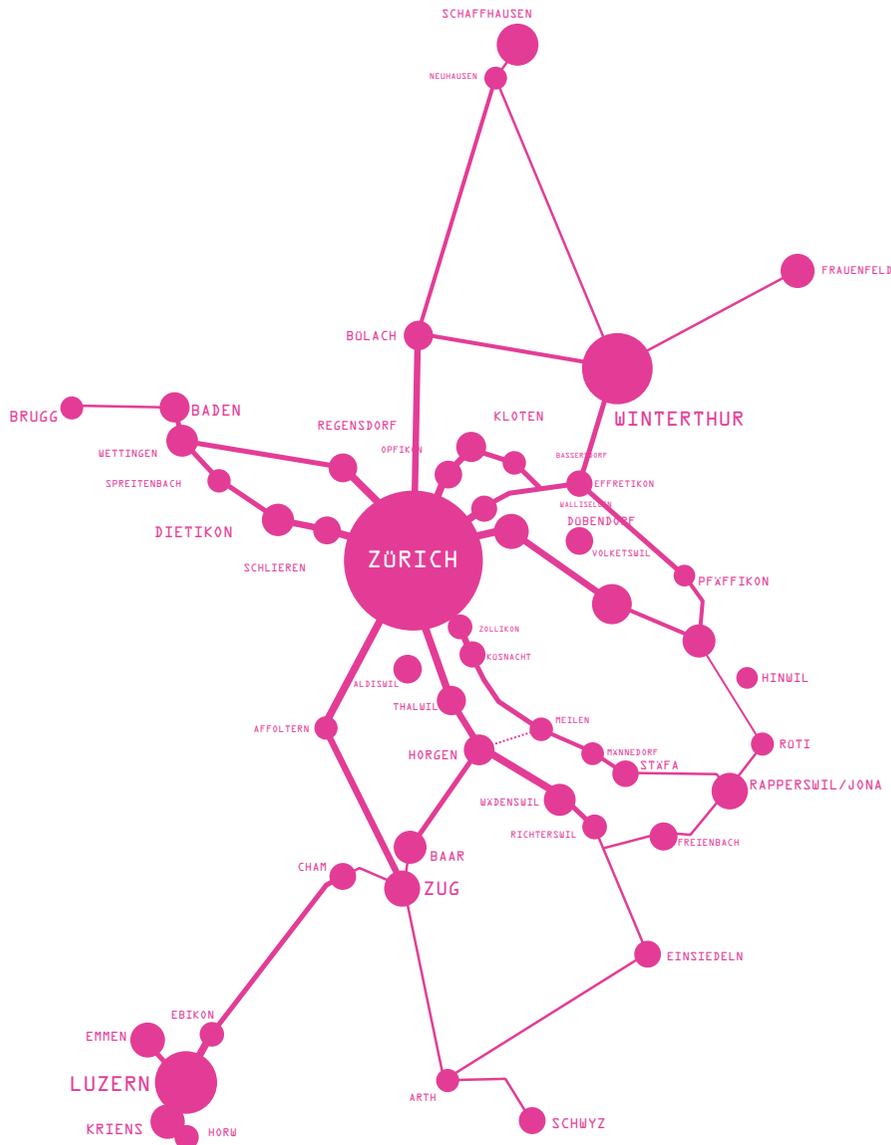
ZÜRICH
GLATTAL
LIMMATTAL

HEUTE 5 095 ↑ / km²
 + 400 000 8 708 ↑ / km²

WIEN (Innenstadt) 12 850 ↑ / km²



SZENARIO - POLYZENTRISCHES WACHSTUM



Wird die Dichte der heute bebauten Bauzonen extrapoliert auf die noch nicht überbauten, können die 400'000 Personen nicht im Bereich der polyzentrischen Stadtregion angesiedelt werden. Allerdings bestehen noch viele innere Reserven, die vom Amt für Raumplanung eruiert wurden. Falls es wirtschaftlich und politisch gelingt eine innere Verdichtung zu erreichen, kann das Bevölkerungswachstum absorbiert werden. Allerdings ist unklar, wie die Infrastruktur, vor allem das bereits jetzt stark ausgelastete S-Bahn Netz den Mehrverkehr bewältigen kann. Diese Daten wurden angefragt, konnten aber im Rahmen dieser Studie nicht erstellt werden.

Eine zunehmende Zersiedlung wird die infrastrukturellen Probleme eher erhöhen als lösen. Dies würde bedeuten, dass die Standorte sich noch stärker sozial entmischen. Die Gewinner der urbanen Globalisierung werden sich in der polyzentrischen Region oder noch lieber in der Stadt ansiedeln, während die „Verlierer“ der Globalisierung aus den Gebieten mit guter Erreichbarkeit verdrängt würden. Dies würde mit einer verstärkten politischen Polarisierung einhergehen. Die Stadt und die stadtnahe Region muss also ein Interesse daran haben, Zersiedlung zu verhindern.

POLYZENTREN HEUTE

Bevölkerung	1 600 666 Einwohner
Fläche (*Siedlung, Verkehr)	395,58 km ²
→ Dichte	4 046 Einwohner / km²

2030 / + 400 000 EINWOHNER

Bevölkerung	2 000 666 Einwohner
Fläche (*Siedlung, Verkehr)	395,58 km ²
→ Dichte	5 058 Einwohner / km²

VERGLEICH WIEN (**Kenworthy, Stand 1990)

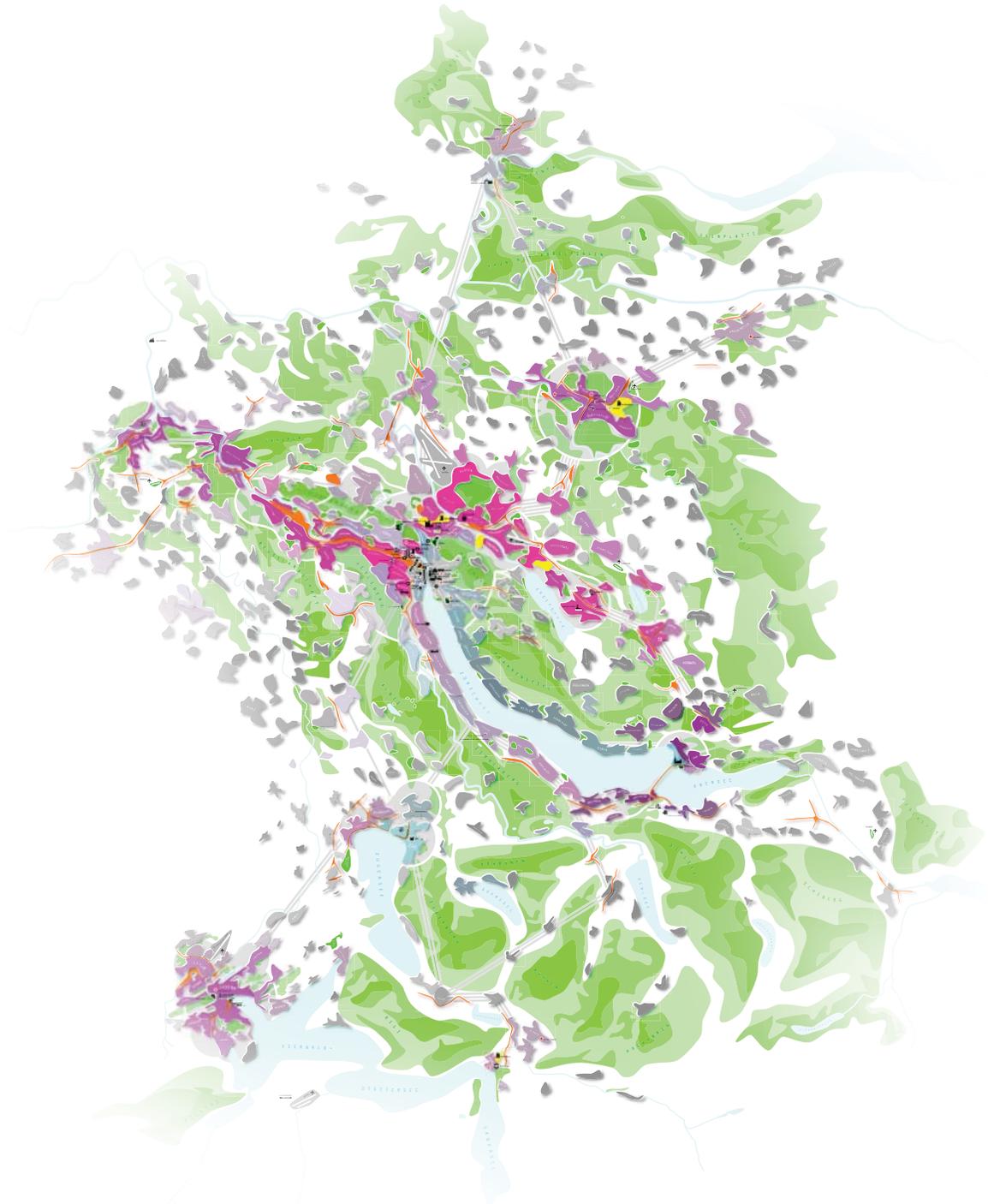
Bevölkerung	1 539 948 Einwohner
Fläche (Agglomeration)	225,47 km ²
→ Dichte	6 830 Einwohner / km²

* Bundesamt für Statistik / Landuse (Angaben: Arealstatistik 2004/09, 2007-su-b-02.02-lu-gde-10.xls)

** An international Sourcebook of Automobile dependence in cities 1960-1990, J.R. Kenworthy

STANDORTMOSAIK

Das Bild des Metropolitanraumes Zürich zeigt das vielfältige Standortmosaik der Region. Gebiete mit hoher Kapazität leuchten rot, während Orte mit geringer Kapazität blau angelegt sind. Die Graustufen zeigen das Veränderungspotenzial, je dunkler desto gefestigter und nicht mehr änderbar ist ein Standort. Das Zentrum von Zürich ist dunkelgrau, während Limmat- und Glattal rot hervorstechen. Die verschiedenen Teile des Standortmosaiks hängen aber voneinander ab. Nur gemeinsam wird die Standortqualität erreicht. Wie in einem ökologisch reichhaltigen Habitat ist Vielfalt ein Wert an sich, da damit Zukunftsfähigkeit und Resilienz erreicht werden. Eine zukunftsgerichtete Strategie muss dieses Standortmosaik in seinen Facetten weiterführen, Zonen hoher Kapazität verdichten und Freiräume bewahren. Lokale Identitäten sollen verstärkt werden.



GESTALT (QUARTIERE UND LANDSCHAFT)

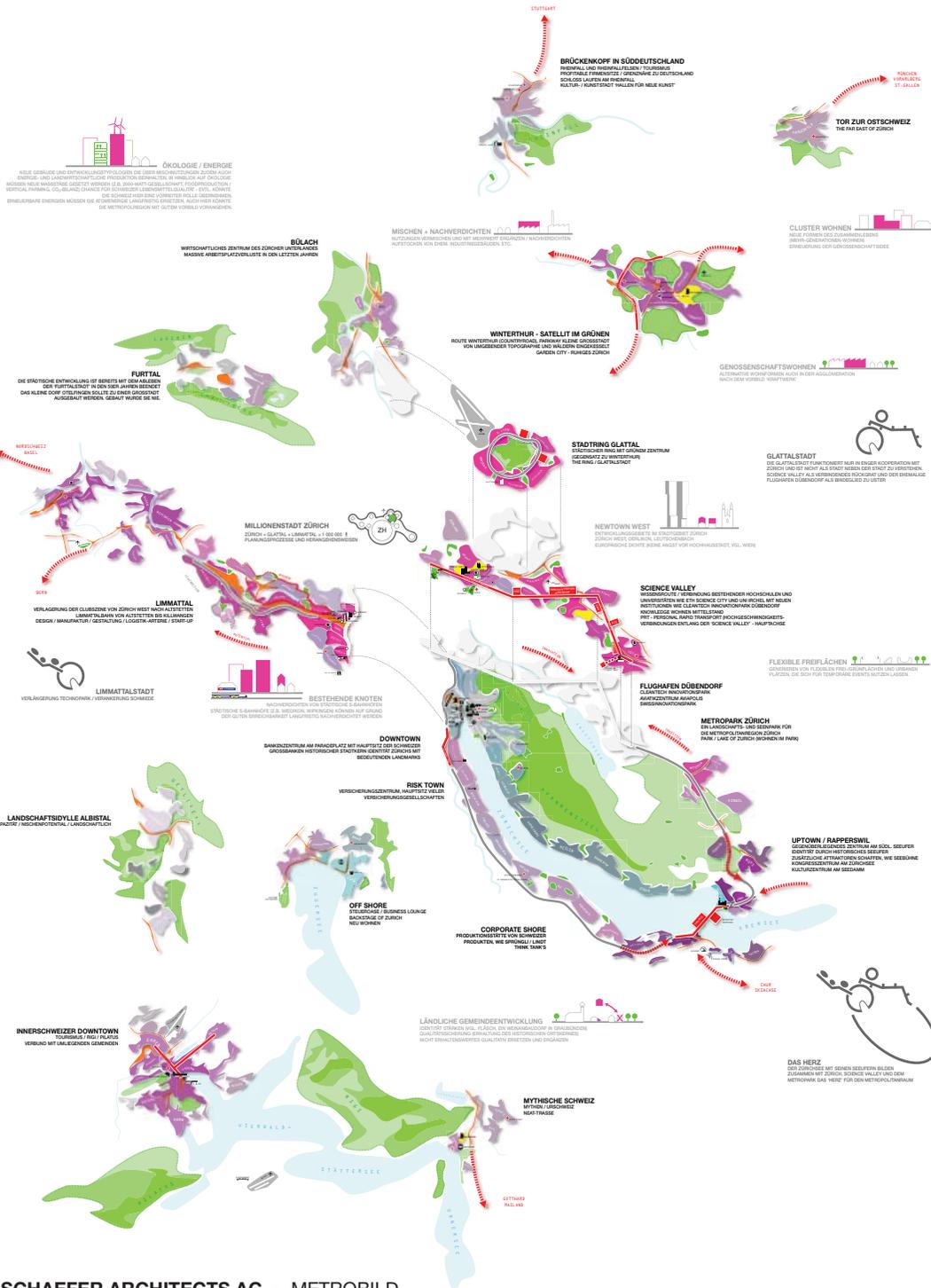
- Naherholungsgebiete und Wälder
- Parks und (städtische) Grünräume
- Städtische und ländliche Gemeinden (Farbigkeit nach Kapazität und Elastizität)
- Industriequartiere und Bahnareale
- Entwicklungsgebiete
- Plätze und Zentren
- Infrastrukturknoten
- Strassen und Boulevards

KAPAZITÄT ELASTIZITÄT



FORM (ATTRAKTOREN UND KATALYSATOREN)

- KULTUR UND FREIZEIT (Museen und Theater)
- GEBIETE IN AUSFÜHRUNG (Zürich West, SBB Bahnareale)
- FLUGHAFEN
- SPORT UND ARENEN (Stadien und Eventhallen)



ENTWICKLUNGSSTRATEGIEN - WERKZEUGE

Struktur

Die Entwicklung der polyzentrischen Stadtregion wird hauptsächlich durch Infrastruktur gesteuert. Der Metropolitanraum Zürich hatte das Glück, dass der globale Schub der Urbanisierung zeitlich mit der Implementierung der Bahn 2000 Strategie korrelierte. Das S-Bahn System konnte so die polyzentrische Veranlagung der Region verstärken. Eine stärker MIV basierte Infrastruktur hätte zu mehr Zersiedlung und in der Stadt Zürich zu noch viel stärkeren Kapazitätsengpässen geführt. Das Agglomerationsprogramm, Planungsgemeinschaften, Gemeindefusionen oder vielleicht sogar Eingemeindungen vereinfachen die Planungsprozesse und erlauben es grenzübergreifend zu planen. Die Entwicklung um die Stadt Zürich wird dabei entweder von der Stadt oder von den Planungsgemeinschaften um die Stadt gesteuert werden, je nach Fähigkeit der Stadt kooperativ zu planen.

Gestalt

Das Standortmosaik der Einzelstandorte wird durch Zonenpläne, Dorf- und Quartierplanung gesteuert. Sind sich die Gemeinden ihres Profils und ihrer jeweiligen Standortgunst bewusst, können sie ihr Profil gezielter ausbauen und schärfen. Werkzeuge wie eine Flächenbörse oder interkommunale Entwicklungsgesellschaften könnten dabei den Entscheidungsspielraum der Gemeinden erweitern.

Form

Auf dem Gebiet des Metropolitanraumes kann mit neuen Gebäude- und Freiraumtypologien experimentiert werden: Bestehende, z.B. innerstädtische Infrastrukturknoten können verdichtet und mit Funktionen angereichert werden; Nutzungen können gemischt und nachverdichtet werden; im städtischen Raum können Energie oder sogar landwirtschaftliche Produkte erzeugt werden; neue Wohn- und Siedlungsformen ermöglichen Wohnen und Arbeiten an einem Ort und verbinden Generationen; flexible Freiflächen und urbane Plätze erlauben temporäre Zwischennutzungen.

DAS HERZ DES METROPOLITANRAUMES



Struktur

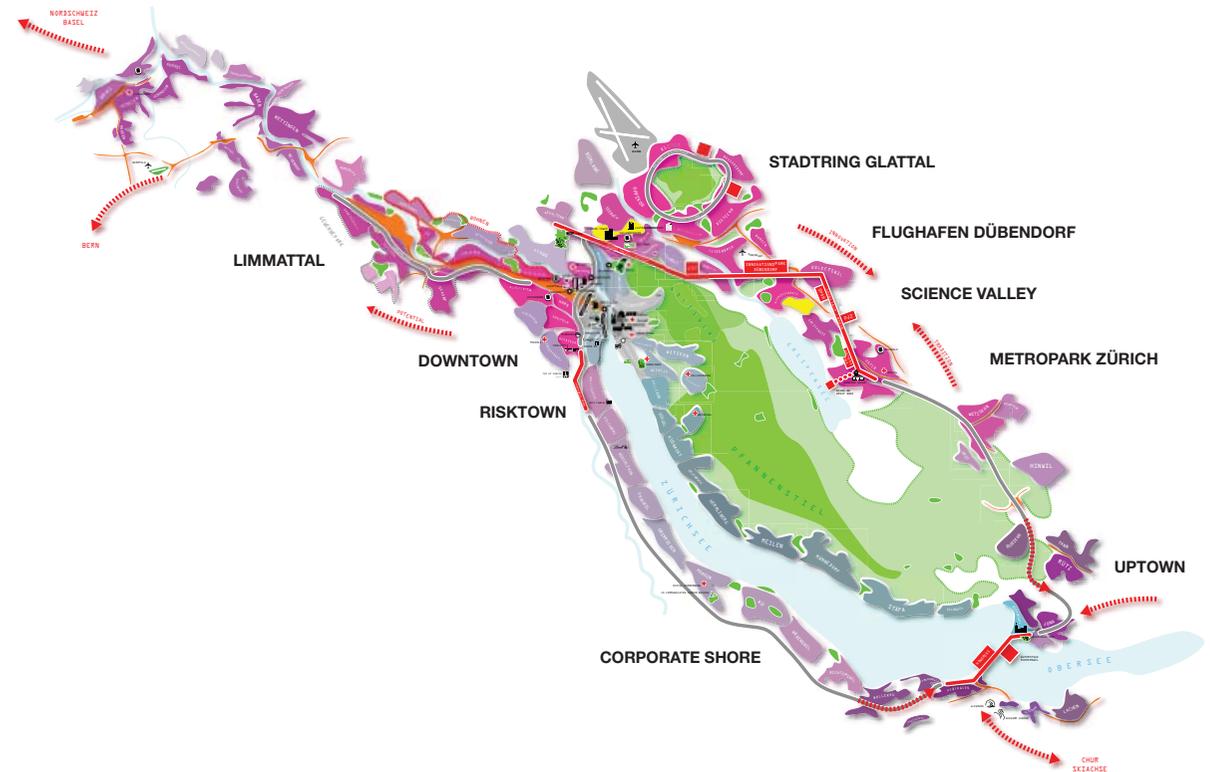
Das wichtigste Element im Metropolitanraum ist die urbane Herzkammer. Die Stadt Zürich strahlt in fünf Hauptachsen aus, bzw. wird von fünf Seiten bedient. Die S5 Stadt und das linke Zürichseeufer schliessen sich dabei bei Rapperswil zum Ring und umfassen den Pfannenstil und den Greifensee als grossen Metropark. Diese Struktur bedeutet für viele Pendler bereits heute das erweiterte Stadtgebiet.

Gestalt

Die Attraktivität besteht aus den vielen Einzelstandorten, die in diesem fast kontinuierlich städtischen Gebiet zur Verfügung gestellt werden können.

Form

Um den Ring erfahrbar zu machen, sollte vor allem die Teilregion Obersee mit städtischen Elementen gestärkt werden. Der Obersee wird zum Uptown des Zürcher Downtowns und bietet mit der historischen Altstadt Rapperswil, dem „Vergnügungsviertel“ in Pfäffikon und den Wohnregionen darum herum eine regionale Alternative zu Zürich.



**REGION GLATTALSTADT
SCIENCE VALLEY / LOGISTIK RING**



Struktur

Die Struktur der Glattalstadt kann aufgewertet werden durch das Ausformen der ehemaligen Landstrasse von Affoltern nach Uster zum innerstädtischen Boulevard. Dieser verbindet die ETH Höggerberg und die Universität Zürich Irchel mit dem neuen Universitätsspital in Stettbach, einem Innovationspark auf dem ehemaligen Flughafen Dübendorf und dem Polizei und Justizzentrum zwischen Volketswil und Uster. Er verbindet die historischen Dorfkerns und neue Entwicklungsgebiete mit einem Rückgrat von öffentlichen Plätzen und Parks. ETH und UNI kriegen dadurch eine aktivierte Rückseite und werden Teil vom Science Valley.

Der Boulevard könnte mit einem PRT System (Personal Rapid Transport) ausgestattet werden, einer Form des öffentlichen Verkehrs, die es erlaubt individuell bestimmte Ziele anzuwählen.

Gestalt

Diese Teilregion des Metropolitanraumes verändert sich rasant. Vor allem die Zonen, die nicht im Lärmbereich des Flughafens liegen, haben grosses Potenzial. Die Entwicklung spielt sich ab ohne den Hemmschuh Identität. Der Greifensee dient als Grünzone.

Form

Der Druck auf die Freiflächen nimmt zu. Es fehlt aber eine übergeordnete Stadtplanung, die eine Zersiedlung verhindern und die Schaffung von städtischer Qualität ermöglichen würde. Städtebau im Glattal muss die existierende Dorfkerns und ihre Durchwegung mit neuen Entwicklungsgebieten zu einem städtebaulichen Archipel verbinden.



REGION GROSSRAUM LUZERN - INNERSCHWEIZER DOWNTOWN

Struktur

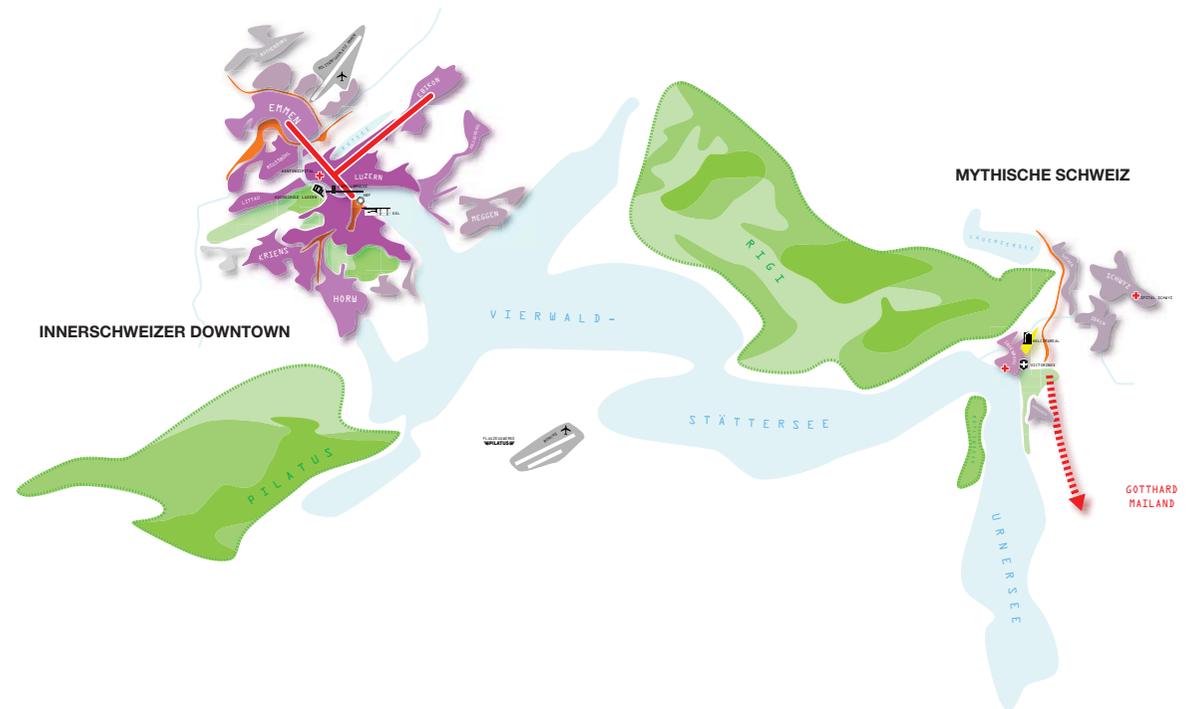
Der Grossraum Luzern wird zu einem der Stadtgebiete des Metropolitanraums. Dazu könnten die Verbindungen nach Emmenbrücke und Ebikon gestärkt werden.

Gestalt

Die unterschiedlichen Charaktere der Teilgebiete würden besser profiliert werden. Ebikon und Emmenbrücke würden zum Glattal von Luzern.

Form

Während Luzern eine klare städtische Form hat, macht die Topographie eine Klärung der städtischen Form über Luzern hinaus schwierig.



REGION OBERSEE - UPTOWN

Struktur

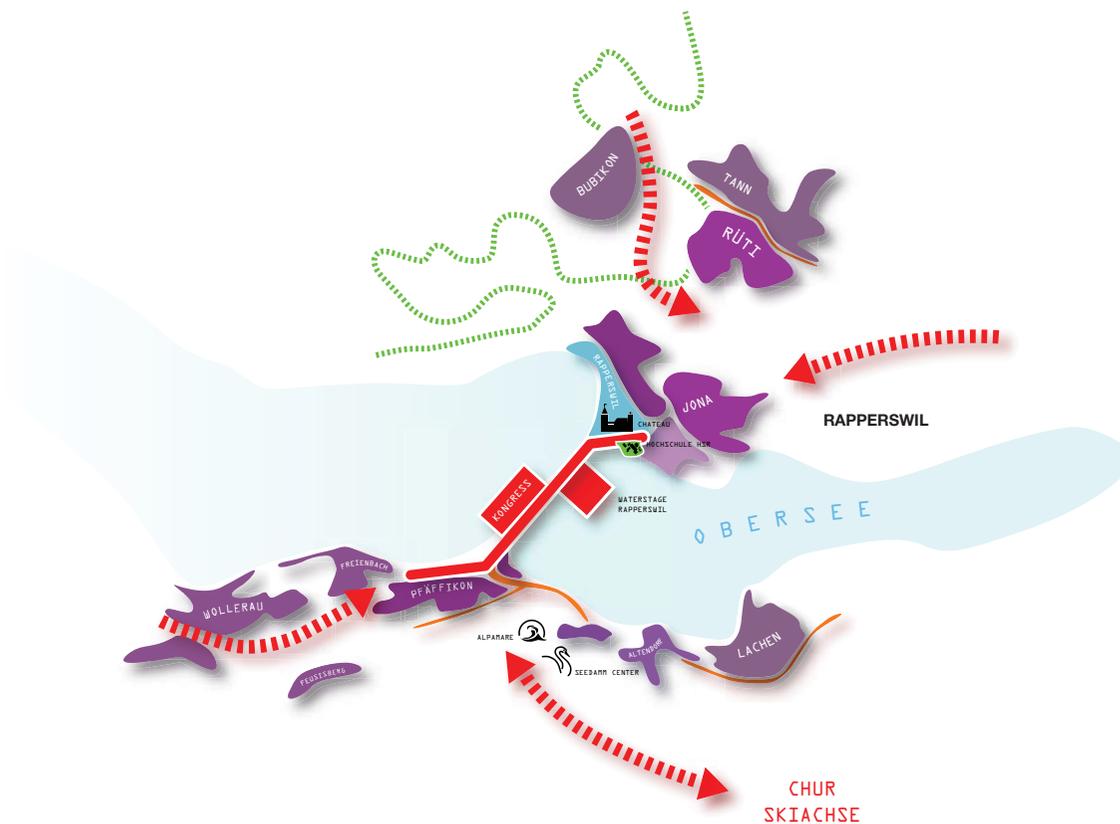
In der Region Obersee schliesst sich der Ring, der durch das linke Zürichseeufer und die S5 Stadt gebildet wird. Der Seedamm verbindet zwei Bereiche unterschiedlicher Prägung, die sich aber gut ergänzen.

Gestalt

Der Obersee wird zum Uptown des Zürcher Downtowns und bietet mit der historischen Altstadt Rapperswil, dem Vergnügungsviertel in Pfäffikon und den Wohnregionen darum herum eine Alternative zu Zürich.

Form

Um der Region einen Zusammenhalt zu geben, könnte auf dem Seedamm eine Nutzung angesiedelt werden, die als Trittstein zwischen den beiden Seiten dient, wie z.B. eine Seebühne.



REGION ZUG - OFFSHORE

Struktur

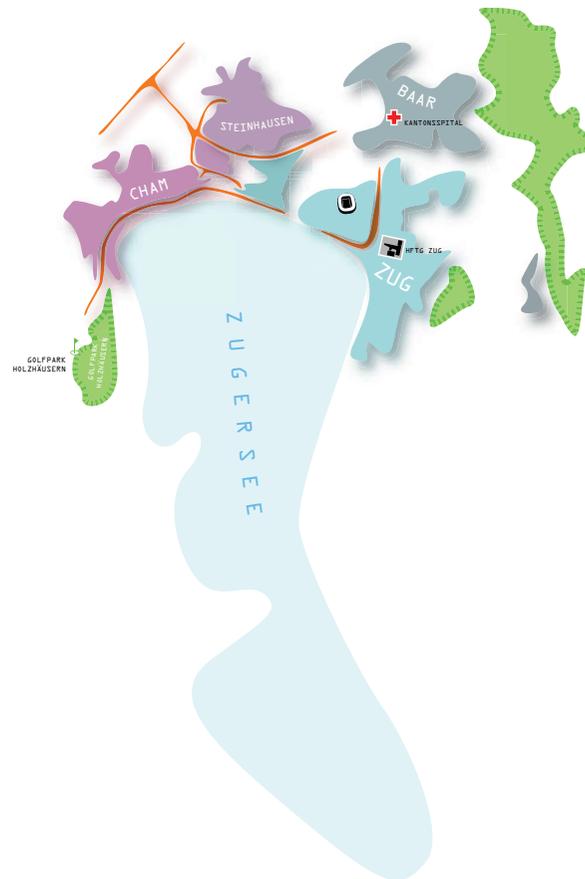
Zug war vor der A4 vergleichsweise schlecht erschlossen, was zum Offshore Status der Stadt passte. Mit der verbesserten Erschliessung steigt auch die Nachfrage nach Wohnungen. Zug und Cham bilden zusammen eine der Stadtregionen des Metropolitanraumes.

Gestalt

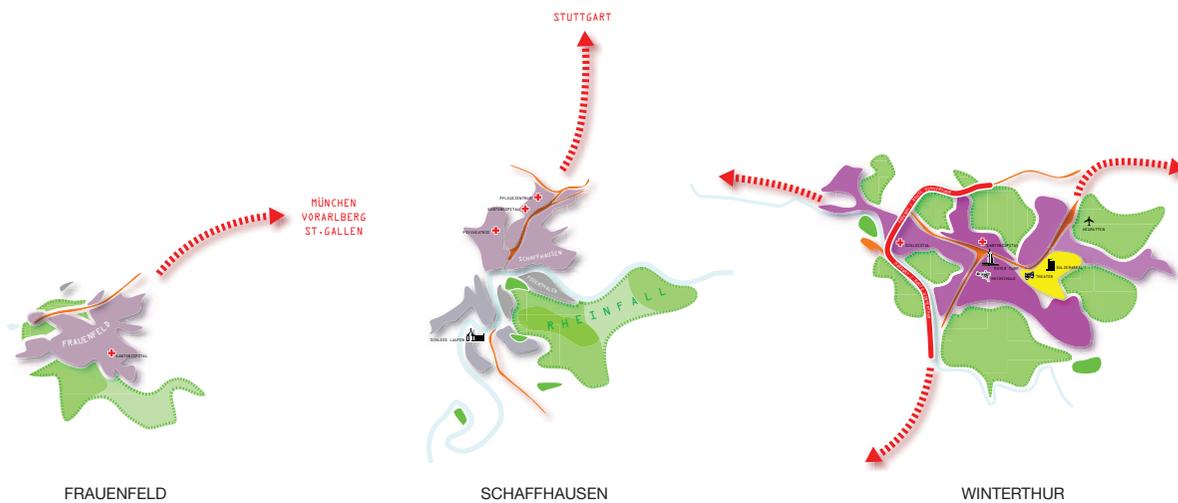
Der Pendlerverkehr nach Zürich und die Wachstumszonen werden zu einer Änderung des Charakters führen. Zug könnte zu einer zweigeteilten Stadt werden – halb Offshore Insel, halb Vorort.

Form

Zug ist ein Konglomerat aus historischer Stadt, Firmensitzen und Wohnregionen. Mit der Entwicklung der Bahnstation wurde der Stadt ein Fokuspunkt gegeben.



NISCHENSTÄDTE



Winterthur

Winterthur ist die Gartenstadt des Metropolitanraumes Zürich und eine eigene Agglomeration trotz der Nähe zu Zürich. Als zweitgrösste Stadt im Kanton ist sie in der Lage sowohl Wohnortalternative zu Zürich als auch eigenständiger Standort zu sein und kann daher unterschiedlichen Anforderungen genügen.

Frauenfeld

Frauenfeld ist das Tor zur (nördlichen) Ostschweiz; Wil das Tor zur südlichen Ostschweiz. Beide Standorte profitieren noch von der Dynamik des Raumes Zürich, müssen aber wirtschaftliche Nischen ausnützen können.

Schaffhausen

Als Brückenkopf nach Süddeutschland bietet Schaffhausen Raum für Grenzgänger.

NISCHENGEBIETE

Albistal

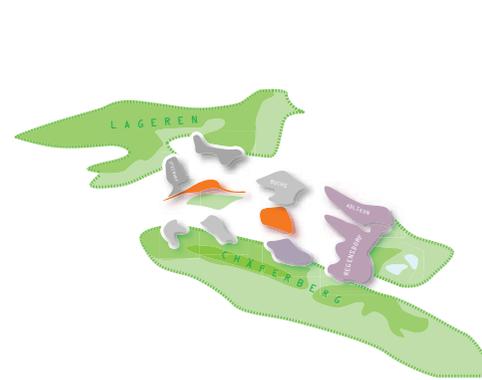
Das Albistal war nicht Teil der historischen Industrialisierung und daher eher bäuerlich geprägt. Dies drückt sich heute aus in einer sehr hohen Lebensqualität. Diese ist aber fragil, da die Strukturen für Wachstum nicht gegeben sind. Die selbstauferlegte Wachstumsbeschränkung des Knonauer Amtes ist sicher sinnvoll.

Bülach

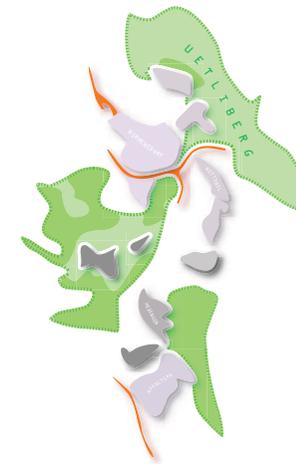
Versteckt hinter dem Flughafen und am Ende der Entwicklungsachsen des Metropolitanraumes braucht Bülach eine Nischenstrategie. Mit der Konzentration der wirtschaftlichen Entwicklung auf den Raum Zürich wird das Unterland an Bedeutung verlieren. Aber Bülach ist noch immer das Zentrum der Region und bietet deshalb alle notwendigen Dienste an. Bülach könnte in kleinem Rahmen alternative Lebensqualität bieten und darauf abzielen Nischenunternehmen anzusiedeln.

Furttal

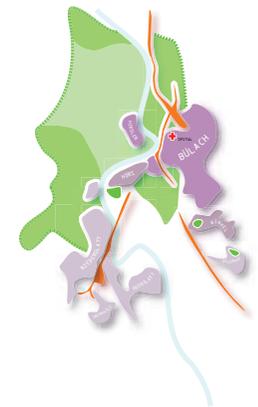
Wie das Limmattal liegt das Furttal zwischen Zürich und Baden, ist aber viel schlechter angebunden. Wie das Albistal sollte auch das Furttal sich als Nische positionieren und preiswertes aber hochwertiges Wohnen anbieten.



FURTTAL



ALBISTAL



BÜLACH

