

Eine U-Bahn rund um den Zürichsee

Revolutionäre Verkehrslösungen vom Zürcher Architekten und Visionär Hannes Strebel

1878 massen die Stellungspflichtigen durchschnittlich 163 Zentimeter. 2009 waren es bereits 178 Zentimeter. Bei einer Zunahme von 15 Zentimetern in 100 Jahren wachsen unsere Soldaten in tausend Jahren also um rund 1,5 Meter. Hält der Trend an, so dürfen wir in 10 000 Jahren Rekruten von der Grösse eines Brontosaurus mit 15 Metern Scheitelhöhe erwarten.

Zugegeben: Zukunftsprognosen sind immer gewagt. Sicher ist einzig, dass sie von der Realität meist weit übertroffen werden. Versetzen wir uns 100 Jahre zurück: Autos, Flugzeuge, Radios, Telefone, Kühlschränke fehlten weitgehend. Alltägliche Begriffe wie Television, Raumfahrt oder Internet waren gänzlich unbekannt. Und wie sieht es mit der Zunahme der Weltbevölkerung aus? Im Jahre 1500 war die Erde von rund 500 Millionen Menschen besiedelt. Um 1800 war es bereits eine Milliarde, 1900 waren es zwei, 1975 vier, und heute dürften es mehr als sieben Milliarden sein. Dazu kommen eine bedrohliche Klimawärmung, die Abholzung des Regenwaldes und der Verlust von Kulturland.

Drastisch führen uns Städte wie Lagos, Mexico City oder Rio de Janeiro vor Augen, wohin mangelnde Planung führt. Deren Verkehrsinfrastruktur bricht regelmässig vollständig zusammen. Ein Durchkommen gibt es dann auch für Krankenwagen, Feuerwehr und Polizei nicht mehr. Automobilisten wird empfohlen, eine Flasche mit Trinkwasser und eine für das Entleeren der Blase mitzuführen.

Wie wollen wir mit den kommenden Herausforderungen umgehen? Bisher neigte man dazu, die Regulierung dem Markt zu überlassen. Heute jedoch müsste man dringend auf vorausschauende Planung setzen. Nur wenn wir heute schon wissen, wo künftige Zentren, Strassen und Bahnen vorgesehen sind, kann die Entwicklung in geordneten Bahnen verlaufen. Andernfalls drohen kollabierende Verkehrsströme und eintönige Schlafstädte. Eine weitere wichtige Einsicht ist die, dass durch das Bauen in die Fläche viel Land verloren geht und der Individualverkehr zunimmt. Ein Beispiel: Familie E. (Vater, Mutter, drei erwachsene Kinder) wohnt in

einem Einfamilienhaus im Zürcher Oberland. Der Weiler ist vom ÖV nicht erschlossen. Die Familie unterhält fünf Autos für die Fahrt zur Arbeit. Würde die Familie in Zürich wohnen, könnte sie das gut ausgebaute Netz öffentlicher Verkehrsmittel nutzen, auf alle Autos verzichten und hätte erst noch ein grösseres Angebot an Läden, ärztlicher Versorgung, Kultur, Sport und Unterhaltung.

Unsere Planer sollten sich auf Standorte mit hoher Verdichtung konzentrieren und diese mit öffentlichen Verkehrsmitteln ausstatten und verbinden. Verdichtung heisst dabei nicht notgedrungen Hochhäuser. Das zeigen die im Mittelalter gewachsenen Stadtkerne mit ihren geschlossenen Strassenzügen, Läden, Gaststätten und Handwerksbetrieben. Jedoch: In der Agglomeration geht das Hüsi-Bauen munter weiter. Immerhin gibts Entwicklungen, die zu Hoffnung Anlass geben. Ganze Talschaften fusionieren – oft unter dem Druck der Bevölkerung gegen die etablierte Politik – zu effizienteren politischen Einheiten. Aus 25 Ortsgemeinden des Glarnerlandes entstanden deren drei. Und in Graubünden schlossen sich die fünf Gemeinden eines ganzen Tals zur Einheitsgemeinde Bergell zusammen.

Die neue Glattalstadt hätte 350 000 Einwohner

In wichtigen Ballungsgebieten suchen freie Planungsgruppen nach zukunftsfähigen Lösungen. So hat etwa die Architektengruppe Krokodil eine raumplanerische Studie über den Grossraum Zürich erarbeitet und ihre Vision der Glattalstadt vorgestellt. Sie umfasst 23 Gemeinden und zwei Zürcher Stadtkreise mit rund 350 000 Einwohnern. Anstelle des heute unkoordinierten Wuchers soll das Glattal qualitativ urban entwickelt werden, das heisst, es soll gut erschlossen sein, ein attraktives Wohn- und Arbeitsumfeld sowie kulturelle Angebote und grosszügige Frei- und Grünräume haben.

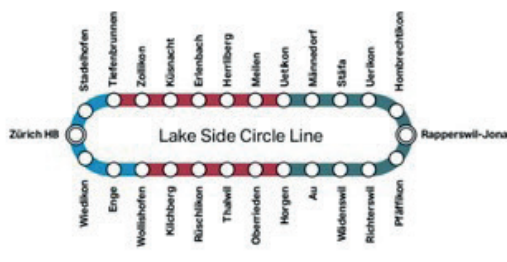
Am Zürichsee arbeiten Planer, Politiker und Architekten der Gruppe Schipf an neuen Verkehrslösungen für das rechte Seeufer. Vorgesehen ist unter anderem die Weiterführung der S-Bahn über den Bahnhof Stadelhofen hinaus



Vorausschauende Planung: Hannes Strebel und sein «Masterplan Zürichsee 2050»
Foto: Patrick Hörliemann

Zürichsee-U-Bahnring Ausbaustufen

■ 1. Etappe realisiert ■ 2. Etappe 2030 ■ 3. Etappe 2050



sowie die Tieferlegung der Seestrasse vorerst bis Erlenbach.

Ein «Masterplan Zürichsee 2050» sieht gar vor, die Dörfer am See zu effizienten Städten zu fusionieren und mit einem U-Bahn-Ring rund um den See zu verbinden. Meilen, Uetikon und Männedorf werden so zur «Seestadt» mit attraktivem Zentrum auf dem Areal der Chemischen Fabrik Uetikon. Die monumentalen historischen Bauten des ehemaligen Chemie-Pionierwerks prägen das neue Stadtzentrum, und in Gegend

zum Bahnhof kann eine verdichtete Wohnstruktur wachsen. Seestrasse und S-Bahn, die heute mit ihren Schneisen die Bevölkerung vom See trennen, sind in den Untergrund verschwunden. Privatautos überflüssig. Die «Lake Side Circle Line» verbindet Städte und Dörfer rund um den See im 5-Minuten-Takt. Zum linken Ufer entwickelt sich ein reger kultureller Kontakt und wirtschaftlicher Austausch. Und die Uetiker haben nach 150 Jahren Trennung endlich wieder einen Zugang zum See!

Interessant ist dieses Projekt aber auch aus ökonomischer Sicht: Den Baukosten von rund vier Milliarden Franken für die Tunnelbauten stehen Mehrwerte von 25 Milliarden für die vom Verkehr befreiten Grundstücke gegenüber. Das Projekt wäre also nicht nur eine dringende notwendige Infrastrukturaufgabe, sondern auch ein mit lukrativen Gewinnen verbundenes Investitionsvorhaben.

Doch was sagt die Politik zu diesen revolutionären Vorschlägen? Die Zürcher Baudirektion hält sich bedeckt. Das Amt für Raumentwicklung ist offenbar mit dem Bau der dritten Gubriströhre voll ausgelastet. Nur wird dies leider keines der strukturellen Probleme lösen und bestenfalls bloss eine kurzzeitige Entlastung des Verkehrs bringen. Was wir brauchen, sind nämlich nicht mehr und bessere Strassen, sondern einen gut funktionierenden ÖV zu erschwinglichen Preisen, der uns den Verzicht auf das Auto schmackhaft macht.

Immerhin hat der Zürcher Regierungsrat kürzlich seine «Langfristige Raumentwicklungsstrategie» vorgestellt. Folgt man dem Bericht, so hat im Regierungsrat ein wahrhafter Paradigmenwechsel stattgefunden. So heisst es da: «Bedeutende Landschaftsbilder und identitätsstiftende Orte sollen erhalten und verstärkt werden.» Tatsächlich aber strich die Zürcher Baudirektion das Pionierwerk der Chemischen Fabrik Uetikon aus dem «Inventar der schützenswerten Denkmäler». Hätte nicht auf eine Initiative aus der Bevölkerung hin der Bundesrat eingegriffen und das Areal ins «Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder» aufgenommen, wäre die Anlage wohl längst abgerissen.

Das eigentliche Planungsziel muss deshalb sein: die weitere Ausbreitung des wuchernden Agglomerationssteppichs verbindlich zu stoppen, den noch verbleibenden Grünraum zu schützen und den von Verkehrsachsen zertrennten Siedlungsraum wieder wohnlich zu gestalten. Ob die Regierung dafür willens und in der Lage ist, darf bezweifelt werden. Weit eher hilft uns da ein Regiment der zu erwartenden Riesenrekruten. Ihre Aufgaben werden titanic sein.

www.seestadt.org