

**Zeitschrift:** Heimatschutz = Patrimoine  
**Herausgeber:** Schweizer Heimatschutz  
**Band:** 96 (2001)  
**Heft:** 2

**Artikel:** Aus den Fehlern gelernt : wie Uster vom "Mauerblümchen" zum Regionalzentrum mutierte  
**Autor:** Badilatti, Marco  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-175945>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 17.04.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

Wie Uster vom «Mauerblümchen» zum Regionalzentrum mutierte

## Aus Fehlern rechtzeitig gelernt

Marco Badilatti,  
Publizist, Zumikon

**Die diesjährige Wakkerpreis-Stadt Uster hat in den letzten 20 Jahren nicht nur frühere Planungsfehler korrigiert. Vielmehr hat sie durch eine weitsichtige und eigenständige Politik versucht, ihre Chancen am Rande der Grossagglomeration Zürich zu nutzen und sich zu einer Wohnstadt mit hohen lebensräumlichen Qualitäten zu entwickeln. Der folgende Beitrag skizziert diese Bemühungen aufgrund eines Gesprächs mit Stadtplaner Walter Ulmann.**

Uster ist heute mit rund 28'000 Einwohnern die drittgrösste Stadt des Kantons Zürich und in eine landschaftlich attraktive Landschaft eingebettet. Im Westen berührt sie die bis heute unverbaut gebliebenen Ufer des Greifensees, im Osten finden sich die Ausläufer der Oberländer Drumlinlandschaft, im Süden dehnen sich landwirtschaftlich genutzte Weiden und Felder und im Norden weite Wälder aus. Seinen wirtschaftlichen Aufschwung verdankte das Dorf dem Aabach (im Volksmund «Millionenbach» genannt), an dessen Lauf einst Spinnereifabriken und Arbeitersiedlungen angelegt wurden und es Mitte des 19. Jahrhunderts zu einem der bedeutendsten Industriedörfer Mitteleuropas aufblühen liess.

### Vom Schatten an die Sonne

Mit dem Bau der Glatttallinie vor rund 150 Jahren wurde eine weitere, Uster prägende Entwicklung eingeläutet: der Wandel vom Dorf zur Stadt. Nicht Metropole des Zürcher Oberlandes, denn die Funktion des Regionalzentrums wies der Kanton in den sechziger Jahren dem nahen Wetzikon zu, weshalb beispielsweise die Kantonsschule dort und nicht in Uster zu stehen kam. Mittlerweile hat Uster aber der «Konkurrentin» den Rang abgelaufen und hat sich die Stadt zu einem regionalen Markt-, Kultur- und Bildungszentrum mit einer vielschichtigen Bevölkerungsstruktur, einem städtebaulich bemerkenswerten Leistungsausweis und einem trotz der Nähe zu Zürich eigenständigen Gesicht entwickelt.

Eine zentrale Rolle in diesem Prozess gespielt hat in den letzten Jahren der Ausbau der Zürcher S-Bahn, den Uster als Chance wahrzunehmen verstand und dank der intakten Erholungslandschaft der Umgebung zum beliebten Wohnort vor den Toren der Weltstadt an der

Limmat aufrücken liess. Zu verdanken ist das ihrer nun seit 20 Jahren praktizierten Planungspolitik, die einzelne Persönlichkeiten initiiert haben und konsequent vorantreiben und die vom Stadtrat als Kollektivbehörde immer wieder geschlossen mitgetragen wird.

### Zweierlei geistige Welten

Dabei sah es zunächst alles andere als vielversprechend aus. Denn der bis 1984 rechtsgültige Zonenplan aus dem Jahre 1970 war ganz und gar geprägt vom kneschaurekschen Glauben an ein unbeschränktes Wachstum und der Ideologie einer verkehrsgerechten Stadt. Vom Ortsteil Nänikon über das Stadtzentrum bis nach Oberuster wurde ein breites Band vorwiegend der Mehrfamilienhauszone mit hoher Ausnutzung zugewiesen – und das ohne auf die bestehende Siedlungsstruktur Rücksicht zu nehmen. Auf diese Zeit zurück gehen die Einkaufszentren im Herzen der Stadt und der vom Kanton forcierte Ausbau der Hauptverkehrsachse, der den Stadtkern zerschneidet und zur Unwirtlichkeit

**Stadtreparatur «Zürichstrasse»: durch die Verminde-  
rung von sechs auf zwei  
Fahrspuren und den Einbau  
neuer Elemente, wie den  
Kreiselbrunnen, wurde das  
Stadtzentrum merklich auf-  
gewertet (Bild Stähli)**  
*Réhabilitation urbaine  
grâce au rétrécissement de  
six à deux pistes de la  
Zurichstrasse et grâce à la  
réalisation de nouveaux  
éléments tels que la fon-  
taine du giratoire qui reva-  
lorise le centre de la ville*  
(photo Stähli)



verkommen liess. Erst die Autobahnumfahrung im Norden Usters entlastete das Zentrum und führte hier zu einer politisch umstrittenen neuen Verkehrsplanung mit aufwändig gestalteten Kreiseln und Bepflanzungen und einer von sechs auf zwei Fahrbahnen reduzierten Hauptstrasse.

1984 riss der Gemeinderat das Ruder radikal herum und setzte eine umfassende Gesamtplanung fest. Deren Siedlungs- und Landschaftsplan wurden wegweisend für die weitere Stadtentwicklung. Sie trennten die Ortsteile Nänikon, Werrikon und Uster und damit das Siedlungs- vom übrigen Gemeindegebiet, bezeichneten die schutzwürdigen Ortsbilder, die Industriekanallandschaft als Kulturobjekt sowie die grossen Naturschutzgebiete und gliederten das Siedlungsgebiet mit zusammenhängenden Erholungsgebieten. Im gleichen Zuge wurden wichtige Objekte definitiv unter Schutz gestellt, 120 Hektaren Bauzone wieder dem Landwirtschaftsgebiet zugewiesen, 130 Hektaren oder 10 Prozent der landwirtschaftlichen Nutzfläche durch Verordnungen und Verträge geschützt, neue Hecken und Hochstamm-bäume gepflanzt und Biotope geschaffen. Zudem wurden nach langwierigen Verfahren mehrere Gestaltungs- und Quartierpläne ausgearbeitet,



## Nach dem Chaos die Koordination?

ti. Das Phänomen Agglomeration hat seine Wurzeln in der Industrialisierung und dem Bau der Eisenbahnlinien Mitte des 19. Jahrhunderts. In der Folge konzentrierte sich die Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung in den Städten – ein Prozess, der etwa 100 Jahre anhielt und bis zum Zweiten Weltkrieg Kernstädte und Vorortsgemeinden zusammenwachsen liess. Mit der Verfeinerung des Schienennetzes und vor allem mit der Verbreitung des Autos und der beschleunigten Mobilität der Gesellschaft griff die Urbanisierung nach dem Zweiten Weltkrieg immer weiter auf die ländlichen Gebiete über, die Funktionen Wohnen und Arbeiten fielen zusehends auseinander und der Ausbau der Verkehrsverbindungen begünstigte die rasche Zersiedelung des ländlichen Raumes in einem immer grösseren Umkreis der Städte.

Inzwischen zählt die Schweiz neben den fünf Metropolitanräumen Zürich, Bern, Basel, Genf-Lausanne und Tessin 48 Agglomerationen und neun Einzelstädte. Diese bilden ein dezentrales System, das indessen eng miteinander verflochten ist. Während die wertschöpfungsintensiven Funktionen und Arbeitsplätze vor allem in den Grossagglomerationen zu finden sind, ergänzen sie die kleineren Zentren durch ihre günstigen Bauland-, Wohn- und Umweltbedingungen. Überlagert wird diese Entwicklung dadurch, dass in den Kernstädten zusehends Menschen mit niedrigerem Einkommen (Alte, Junge, Ausländer) wohnen, in den übrigen Agglomerationsgemeinden aber die kaufkräftigeren Bevölkerungsschichten. Gefördert wurde und wird dieser Prozess einerseits dadurch, dass der tägliche Pendlerverkehr die Umweltqualität in den Kernstädten verschlechtert und andererseits, weil in diesen günstige und familiengerechte Wohnbedingungen fehlen. Umgekehrt bleiben den Kernstädten die Zentrumsfunktionen und die damit verbundenen finanziellen Lasten namentlich in den Bereichen Kultur, Bildung, Sport, Gesundheit, Fürsorge, Sicherheit und Verkehrsinfrastruktur überlassen.

Jahrzehntelang wurde kaum versucht, dem durch eine engere Zusammenarbeit zwischen Kernstädten und den übrigen Agglomerationsgemeinden zu begegnen. Seit einiger Zeit gibt es nun aber Ansätze zu einer koordinierten Agglomerationspolitik zwischen den Gemeinden, den Kantonen und dem Bund. Unter anderem sollen ein neues Finanzausgleichssystem und bis Ende dieses Jahres Entscheidungsgrundlagen für weitere agglomerationspolitische Massnahmen erarbeitet werden.

Architekturwettbewerbe durchgeführt und die Umnutzung von Industrieanlagen für Wohn- und Kulturzwecke gefördert (Näheres dazu siehe Beitrag auf Seite 2).

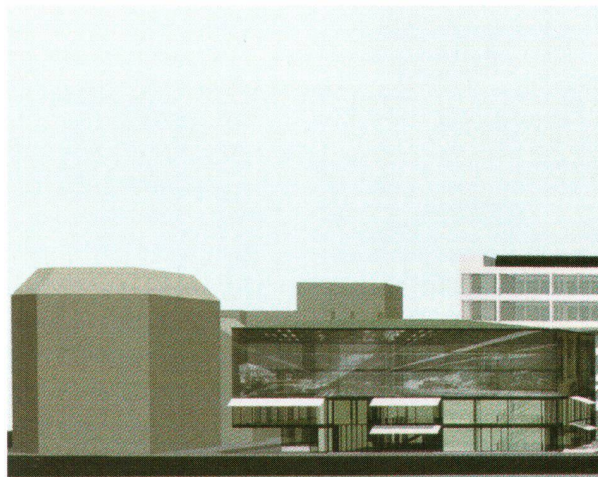
Schliesslich wurde 1991 nach der städtebaulich missglückten Überbauung Brunnenhof die Denkmalpflegekommission um eine Stadtbildkommission ergänzt. Beschäftigt sich jene mit der historischen Bausubstanz, begutachtet diese Neubauprojekte und beeinflusst damit die architektonische Gestaltung der Stadt entscheidend mit, wie sich an dem vor Jahresfrist von den Stimmbürgern genehmigten Gestaltungsplan «Kern Uster Nord» mit drei Hochhäusern und an der Teilrevision der Nutzungsplanung «Kern Uster Süd» zeigte.

Beim Wettbewerb über die künftige Gestaltung des Stadtparks obsiegte das Projekt von Zulauf Seippel Schweingruber (Baden), welches den Gehölzsaum entlang des Aabaches verdichtet und neue beschauliche Räume schafft.

*Le projet qui a remporté le premier prix du concours d'idées lancé pour l'aménagement d'un parc urbain a été remporté par Zulauf Seippel Schweingruber (Baden): il prévoit le renforcement du cordon boisé longeant la rivière Aabach et la création de nouveaux espaces idylliques.*

### Agglomerationspolitik der kleinen Schritte

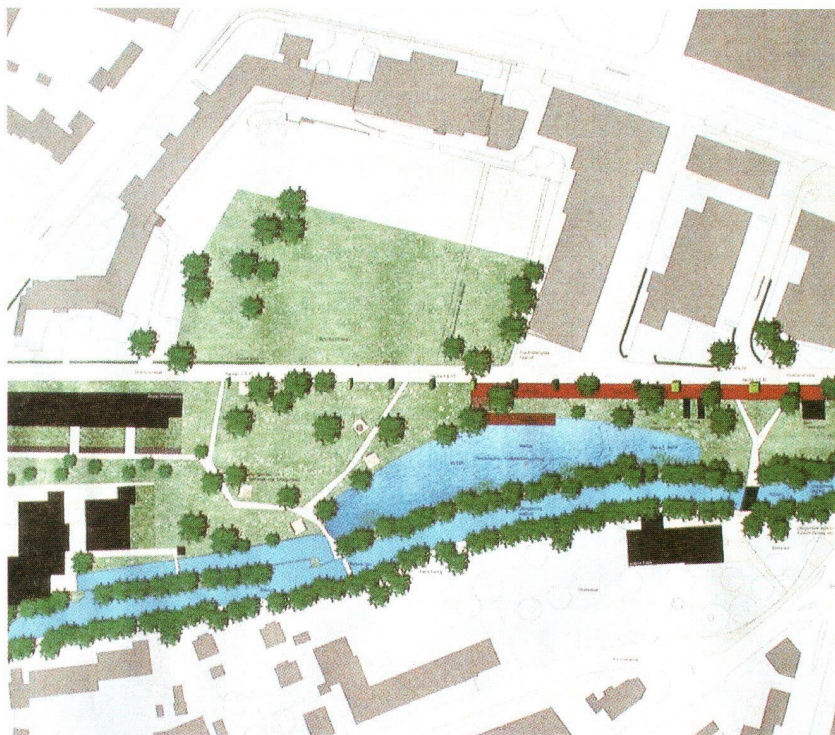
Heute ist Uster eine boomende Gemeinde und ein begehrter Wohnort für Pendler, die in der Stadt Zürich oder in deren Agglomeration arbeiten. Usters Schwäche liegt im relativen Mangel an Arbeitsplätzen, denn auf 1000 Einwohner bietet die Stadt nur deren 280. Damit steht die Stadt deutlich unter dem kantonalen Durchschnitt von 580 Arbeitsplätzen je 1000 Einwohner. Seit kurzem ist jedoch eine leichte Tendenzwende zu beobachten, indem sich hier vermehrt neue Firmen niederlassen. Im Vergleich zur Nachbarschaft, insbesondere zu Volketswil und Wetzikon, besteht in Uster ferner auch im Einkaufsbereich ein gewisser Nachholbedarf.



Versuche zu einer koordinierten Agglomerationspolitik sind bislang ernüchternd verlaufen, sieht man von der regionalen Gesamtplanung ab. Wichtige Gründe dafür sind vor allem in der ständig revidierten Planungsarbeit des Kantons und in der geografischen Lage Usters zu suchen, befindet sich doch die Stadt am Rande der Agglomeration Zürich. So verwundert kaum, dass deren Nachbargemeinden Greifensee, Volketswil und Schwerzenbach sich zwar zusammengetan haben, um ihre Verkehrspolitik zu koordinieren, Uster aber dabei ausgeklammert wurde. Umgekehrt hat die Stadt am Aabach im vergangenen Sommer im Zusammenhang mit dem Ausbau des Flughafens Zürich-Kloten und der Umleitung der An- und Abflugsrouten als eine der ersten der Region ihre Interessen als Wohngemeinde vehement artikuliert und ihren Widerstand gegen den drohenden zusätzlichen Fluglärm angemeldet.

### Pragmatisch in die Zukunft

Solche tagespolitischen Gefechte beschäftigen indessen Stadtplaner Walter Ulmann weniger als die hartnäckige Verfolgung seiner langfristigen Planungsziele, die Uster pragmatisch und jenseits der Planungsgläubigkeit früherer Zeiten angeht. Aufgrund der Erkenntnis, dass heute die Bevölkerung durch planerische Höhenflüge nicht mehr, wohl aber durch einzelne konkrete Projekte hinter dem Ofen hervorzulocken ist, formulieren hier die Behörden periodisch einzelne Tätigkeitsschwerpunkte. Für dieses Jahr stehen beispielsweise die schrittweise Umsetzung der Zentrumsplanung, Verkehrsberuhigungsmassnahmen, die Erschliessung des künftigen Neubauquartiers Loren sowie die Verwirklichung der aus drei Wettbewerben hervorgegangenen Vorschläge für die Neugestaltung des Stadtparks im Zentrum von Uster und der Stationsstrasse in Nänikon sowie die Erweiterung der Kläranlage im Vordergrund.





Von den Stimmbürgern gutgeheissen: Im Zentrum von Uster soll ein neuer städtischer Mittelpunkt mit drei markanten Türmen, einer Markthalle und der Stadtbibliothek entstehen. *Les citoyennes et citoyens ont accepté la création d'un forum urbain qui sera couronné de trois tours marquantes et abritera un marché couvert et la bibliothèque municipale.*

*Et le petit bourg d'Uster devint un centre régional...*

## Erreurs rattrapées à temps

**La ville d'Uster, lauréate du Prix Wakker de cette année, ne s'est pas contentée de rattraper les anciennes erreurs d'aménagement; elle a conduit une politique avisée de prévention qui lui a permis de tirer parti de sa situation, à la périphérie de la grande agglomération de Zurich, et de devenir une ville résidentielle offrant un cadre de vie de qualité. Walter Ullmann, urbaniste de la ville, nous explique en détail les efforts déjà entrepris.**

28'000 habitants, troisième ville du canton de Zurich, Uster est située dans une région magnifique, avec, à l'ouest, la rive encore sauvage du Greifensee, à l'est, le paysage de drumlins de l'Oberland, au sud, des prairies et pâturages et au nord, de grandes étendues de forêts. Ce bourg doit son essor à la rivière Aabach le long de laquelle vinrent s'installer, jusqu'au milieu du XIXe siècle – date de son apogée –, des industries, des filatures notamment. La construction de la ligne ferroviaire de la vallée de la Glatt, il y a 150 ans, a favorisé la transformation du petit bourg d'Uster en une ville. Si Wetzikon, sa rivale, lui a, durant les années soixante, ravi la place de centre régional, Uster a aujourd'hui reconquis sa première place. La construction du RER zurichois lui a permis de devenir une ville résidentielle appréciée aux portes de la métropole de Zurich. Son environnement intact, ainsi qu'une politique d'aménagement intelligente, ont également renforcé cet attrait.

### Renverser la vapeur

Pourtant, le plan de zones en vigueur jusqu'en 1984 reposait sur une extension de l'urbanisation tous azimuts et faisait la part belle à la circulation automobile: des immeubles avaient été

implantés sans égard pour l'architecture existante et la route cantonale à six voies coupait le centre. L'aménagement du contournement de la ville par le nord a permis aux autorités de renverser la vapeur et de réduire la route cantonale à deux pistes. En 1984, la municipalité a adopté un plan d'aménagement et de protection du paysage séparant le milieu urbanisé de la zone agricole par des ceintures vertes. Elle a créé le long de la rivière Aabach une zone de détente continue à travers le territoire résidentiel. Elle a en outre classé de vastes espaces en zones naturelles protégées et encouragé, par la plantation de haies, d'arbres fruitiers à hautes tiges, etc., la revalorisation écologique de 10 % de la surface agricole utile. Parallèlement, les autorités ont travaillé avec les architectes et les maîtres d'ouvrage pour mettre en valeur le patrimoine industriel et promouvoir une architecture de qualité (cf. article p. 7).

### Une politique à longue vue

En 1991, après l'échec de la construction de l'ensemble Brunnenhof, la ville a créé une commission d'urbanisme qui a été chargée d'améliorer la politique de la communication. Des nouveaux plans de quartier ont ainsi été acceptés par la population. Le point faible d'Uster, à l'heure actuelle, reste son nombre insuffisant d'emplois. Une politique de coordination régionale des transports se met progressivement en place, mais Uster est, pour le moment encore, exclue de ce cercle. L'été passé, en revanche, la ville a pris les devants pour défendre les intérêts des populations riveraines de l'aéroport de Kloten. Les autorités n'agissent pas au jour le jour: elles ont défini une politique d'urbanisme qu'elles entendent progressivement mener à bien.

Marco Badilatti,  
journaliste, Zumikon