

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 19 (2006)
Heft: [13]: Die Bahn erobert die Glattstadt

Artikel: Glattstadt als Pionierin : Interview mit Georg Tobler vom Bundesamt für Raumentwicklung
Autor: Loderer, Benedikt / Tobler, Georg
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-123019>

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: 13.01.2026

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

Glattstadt als Pionierin

Text: Benedikt Loderer

Wer «Agglomerationsprogramm» hört, denkt an Bundesgeld. Tatsächlich hat ein Programm, das die Kriterien des Bundes erfüllt, Anrecht auf Geld. Unter den Programmen ist die «Netzstadt Glattal» eine Pionierleistung, doch darf sie sich nicht zu stark von Winterthur und Zürich abgrenzen. Ein Gespräch mit Georg Tobler vom Bundesamt für Raumentwicklung.

?

Auf Stufe Bund gibt es Modellvorhaben, Agglomerationsprogramme und Agglomerationsverkehrsfinanzierung. Was ist der Unterschied?

Bei den Modellvorhaben fördert der Bund innovative Projekte. Diese Projekte sollen helfen, die Zusammenarbeit in den Agglomerationen zu verbessern. Für die Modellvorhaben hat der Bund pro Jahr eine halbe Million Franken zur Verfügung. Bisher unterstützte er rund 30 Projekte, er will helfen, etwas anzukurbeln, in Gang zu setzen, und er will den regionalen Akteuren den Rücken stärken.

Mit dem Agglomerationsprogramm schlägt der Bund ein neues Instrument auf Stufe Agglomeration vor. Ob ein Agglomerationsprogramm nötig ist, entscheiden die Agglomerationen selbst. Es ist dort sinnvoll, wo ein Koordinationsbedarf besteht, sei es im Sozialbereich, der Kultur, der Raumordnung oder im Verkehr.

In der Agglomerationsverkehrsfinanzierung geht es um das Geld aus dem künftigen Infrastrukturfonds, der zurzeit im Parlament beraten wird. Der Bund will mit den Kantonen zusammen die Verkehrsprobleme der Agglomerationen lösen. Wir fordern von den Agglomerationen ein Agglomerationsprogramm, das unseren Mindestanforderungen entspricht. Insbesondere muss ein Agglomerationsprogramm aufzeigen, wie Siedlung und Verkehr aufeinander abgestimmt werden sollen.

?

Sie haben den Überblick über diese Programme. Stehen wir noch am Anfang?

Die Erarbeitung der Agglomerationsprogramme, Teil Verkehr und Siedlung, ist rasch vorangetrieben worden. Wir haben bereits einige zur Zwischenbeurteilung erhalten und sind zuversichtlich, dass wir Ende 2007 30 bis 35 Programme in einer bereinigten Form haben werden.

?

Ist nicht jedes Agglomerationsprogramm schlicht Jagd auf das Bundesgeld?

In einigen Fällen schon. In vielen andern aber war das Agglomerationsprogramm der Anstoss, Dinge anzupacken, die vorher politisch nicht durchsetzbar waren. Die Hoffnung auf die Bundesgelder hat geholfen, Blockierungen zu überwinden. In einigen Agglomerationen, wo man zu Beginn nur auf dieses Geld spekulierte, merkte man dann, dass es mit Zusammenarbeit besser geht. In vielen Köpfen ist die Erkenntnis gewachsen, dass die Probleme von Siedlung und Verkehr nur regional gelöst werden können.

?

Gibt es einen Anspruch auf Bundesgeld, sobald man ein Programm eingibt?

Erfüllt das Programm die Kriterien des Bundes, so hat man grundsätzlich einen Anspruch. Wie viel, das hängt von der Wirkung ab, die die Verfasser uns nachweisen müssen.

?

Wer entscheidet darüber?

Die Verwaltung hat den Auftrag, eine Botschaft vorzubereiten. Wir stützen uns dabei auf unsere Qualitäts- und Wirkungskriterien ab. Von der Politik haben wir den ausdrücklichen Auftrag, das Geld nach Wirkung zu verteilen, das heisst, wir dürfen das Geld nicht mit der Giesskanne verteilen. Am Schluss wird das Parlament entscheiden, wie viel welche Agglomeration erhält.

?

Das ist ja schweizerisch neu.

Aber auch schwieriger, das Giesskannenprinzip ist wesentlich einfacher. Wir müssen das System zuerst erfinden.

?

Wie messen sie die Wirkung?

Wir haben Wirkungskriterien festgelegt. Da geht es um die Qualität des Verkehrssystems, um Umweltqualität, um Verkehrssicherheit und darum, ob mit dem Programm

die Siedlungsentwicklung nach innen gefördert wird. Wir prüfen, ob die Trägerschaft das Agglomerationsprogramm überhaupt finanzieren und umsetzen kann.

? Welche Arten von Agglomerationsprogrammen gibt es?

Man kann sie nach der Grösse der Agglomerationen klassifizieren. Die Grossen wollen vor allem den schienengebundenen öffentlichen Verkehr ausbauen und das übergeordnete Strassennetz ergänzen. Die Mittleren, die keine Trams haben, stehen vor der Frage: Wie kann man das Bussystem trotz verstopfter Strassen in Gang halten? Die Kleinen wollen ihr Zentrum entlasten. Vereinfacht gesagt: Schiene, Kapazitätserweiterung und Umfahungsstrasse.

? Wie viel Geld gibts denn überhaupt?

Im Infrastrukturfonds sind nach dem gegenwärtigen Stand der Parlamentsdebatte 6 Milliarden Franken vorgesehen. Davon gehen 2,3 Milliarden an dringliche Projekte, womit klare Prioritäten gesetzt werden. Der Rest wird auf die übrigen Agglomerationsprogramme nach Wirkung verteilt.

? Welche sind denn dringlich?

Zum Beispiel das Tram Bern West oder die Glattalbahn. Die Projekte müssen baureif und Bestandteil eines Agglomerationsprogramms sein.

? Wechseln wir die Perspektive und sprechen wir über das Agglomerationsprogramm «Netzstadt Glattal». Wo steht dieses Programm im Vergleich?

Das Glattal ist im Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung des Kantons Zürich enthalten, einer der Schwerpunkte neben den Städten Zürich, Winterthur und dem Limmattal. Das Modellvorhaben «Netzstadt Glattal», das wir vom Bund auch finanziell unterstützt haben, zeigt, dass die Zusammenarbeit nicht bei Siedlung und Verkehr aufhört. Die Glattalgemeinden haben gemerkt, dass mit ihrer Bahn allein das Glück noch nicht gemacht ist. Es gibt noch weitere Probleme, die nur gemeinsam gelöst werden können. Die «glow»-Leute waren tüchtig, sie haben ihr Verkehrsproblem gelöst und haben nun Musse, sich andern Dingen zuzuwenden. Ich glaube nicht, dass die «anderen Dinge» ein Luxus sind. Es hängt ja alles zusammen. Das Verkehrssystem funktioniert nur, wenn auch die Randbedingungen stimmen. Sonst hat man einfach eine Bahn, die in einem unorganisierten Raum herumfährt.

? «Netzstadt Glattal» beschäftigt sich mit Jugendarbeit, mit Aufwertung der Ortskerne, mit Arbeitslosigkeit. Die andern konzentrieren sich meist auf Siedlung und Verkehr. Ist «Netzstadt Glattal» das erste Programm der neuen Generation?

Auch andere Agglomerationsprogramme wie Genf, Interlaken, Brig oder Neuenburg gingen von Anfang an über den engeren Bereich von Siedlung und Verkehr hinaus. Wir begrüssen diese thematisch breiten Agglomerationsprogramme ausdrücklich, können sie aber finanziell nicht so gut honorieren wie den Agglomerationsverkehr.

? Das Modellvorhaben «Netzstadt Glattal» hat als Trägerschaft den Verein «glow – das Glattal». Ist ein Verein akzeptabel?

Für die Mitfinanzierung im Agglomerationsverkehr wollen wir sicher sein, dass der Träger auch in der Lage ist, das Programm umzusetzen. Wie die Kantone und Gemeinden das im Detail organisieren, ist ihre Sache. Für die allgemeine Verbesserung der Zusammenarbeit ist der Verein «glow – das Glattal» vorerst ausreichend, sofern die Frei-

willigkeit als genügend erachtet wird. Doch die Freiwilligkeit hat ihre Grenzen. Will man weiterkommen, so muss man den nächsten Schritt zu mehr Verbindlichkeit machen. Es stellt sich auch die Frage der demokratischen Legitimität. Ich glaube, dass früher oder später auch die Glattalgemeinden vor diesen Fragen stehen werden.

? Der Kanton Zürich ist nicht Vereinsmitglied, müsste er es nicht sein?

Für die Erarbeitung eines Agglomerationsprogramms müssen der Kanton und die Gemeinden zusammenarbeiten, was im Glattal geschehen ist. Für die politische Verantwortung und die Umsetzung kann man sich fragen, ob die Staatsebenen vermischelt werden sollen.

? Das Stichwort heisst Gemeindeautonomie. Gibt es hier eine Bundespolitik?

Nein, der Bund kann und darf sich damit nicht befassen. Die Agglomerationspolitik baut mehr auf Anreize. Wir wollen die Vorteile der Zusammenarbeit zeigen und den Leuten klarmachen, dass die Gemeindeautonomie kein geschütztes Gut per se ist. Gemeindeautonomie ist nur lebendig, wenn man sie den Veränderungen anpasst.

? Doch ist es nicht so: Solange der Leidensdruck klein ist, bleibt alles beim Alten?

Sicher spielt der Leidensdruck eine Rolle, aber ich glaube, dass die Einsicht zu wachsen beginnt, dass man mit Zusammenarbeit weiterkommt. Gerade die Glattalgemeinden zeigen ja, dass sie aus freien Stücken einen Schritt weitergehen wollen. Die Glattalbahn ist eine Frucht des Leidensdrucks, die «Netzstadt Glattal» ein Ergebnis der Einsicht. Eine zentrale Erkenntnis ist: Die Zusammenarbeit muss schrittweise aufgebaut werden, und zwar mit konkreten Projekten, die zu konkreten Erfolgen führen, schrittweise bis zu einer verbindlichen Zusammenarbeit, und irgendwann fusionieren vielleicht die Gemeinden.

? Was bringt es denn, das Fusionieren?

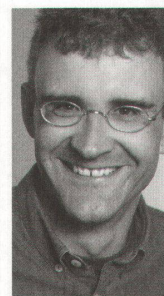
Fusion ist kein Selbstzweck, genauso wenig wie die Gemeindeautonomie. Fusion und Autonomie sind Mittel, etwas zu erreichen, genau wie die Zusammenarbeit auch. Man wird in jedem Fall prüfen müssen, welches Mittel für welches Ziel taugt. Fusion und Zusammenarbeit sind sich ergänzende Elemente. Man wird nicht alle Gemeinden einer Agglomeration fusionieren können. Sinnvoll sind aber Fusionen einer Kernstadt mit ihren Umlandgemeinden.

? Stimmt mein Eindruck, dass die «Netzstadt Glattal» eine Pionierleistung ist?

Ich kann das bestätigen. Zuerst ist da der politische Prozess, wie sich die Gemeinden zusammengeschlossen haben und von unten herauf ihre Bahn durchsetzen konnten. Die Einweihung der Bahn ist nicht das Ende der Zusammenarbeit, sondern eine Stufe, auf der man weiter aufbauen kann und will. Ein gewisses Fragezeichen muss ich aber setzen: «glow – das Glattal» hat eine gewisse Tendenz, sich gegen Winterthur und Zürich abzugrenzen. Doch das Glattal ist nicht eine Agglomeration für sich, sondern eine räumliche Einheit der Agglomeration Zürich.

? Wer in der Schweiz ist auch so weit?

Bern zum Beispiel. Dort ist man daran, eine verbindliche Zusammenarbeit aufzubauen. Dann die trinationale Agglomeration Basel, wo man bereits über eine längere Erfahrung in der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit verfügt. Oder Vevey-Montreux, die schon seit Längerem über einen «Service Intercommunal» verfügt. Unsere Homepage gibt einen Überblick über den Stand der Diskussion in den einzelnen Agglomerationen. • www.agglomeration.ch



Georg Tobler ist Leiter der Strategieguppe Agglomerationspolitik im Bundesamt für Raumentwicklung in Ittigen.

→ Seite 12-13 In einer weiten Kurve schwenkt die Bahn ins Quartier Auzelg. Als Kennzeichen im Hintergrund: das Fernsehstudio.



