Zeitschrift: Pamphlet

Herausgeber: Professur für Landschaftsarchitektur, Christophe Girot, ETH Zürich

Band: - (2005)

Heft: 5: Designing unique landscapes : Master of Advanced Studies in Landscape Architecture 03/04

Artikel: The new urban landscape of Zurich north = Die neue urbane Landschaft von Zürich Nord

Autor: Schmid, Chrisitan

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-965637

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: 09.12.2025

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

THE NEW URBAN LANDSCAPE OF ZURICH NORTH

by Christian Schmid

In the last twenty years, the middle section of the Glatt Valley, in the immediate vicinity of the airport, has become the biggest and most dynamic development area of Switzerland. This is a showcase example of the new, ex-centric urban configurations that we can observe in many metropolitan regions today. Different terms have been coined to describe them: "Zwischenstadt" – the intermediate city, or the city in the interstitial space (Sieverts 1997), "edge city" – the city on the edge, or on the boundary (Garreau 1991), and "exopolis" – the city without a centre; its centre is empty and it is not like a traditional city in any way (Soja 1996). Zurich's new twin city does not actually have a name. In the public discourse, it is called "Zürich Nord" (Zurich North) or "Glattalstadt", which means the city in the Glatt Valley (cf. Schubarth, Auderset 2004). Overall, it extends from the Greifensee (lake) to the Unique Airport. The core area consists of the city districts north of the Milchbuck: Oerlikon, Seebach, Affoltern and Schwamendingen, as well as the suburbs of the urban agglomeration: Rümlang, Kloten, Opfikon, Wallisellen and Dübendorf. With a population of 147,000 and 117,000 jobs, this area was bigger than Berne in 2001 (Loderer 2001). The development of Zurich North is closely related to Zurich's rise to a global financial centre, a Global City (Sassen 1991). The related economic and social changes have been causing considerable local disagreements and conflicts in urban politics since the 1970s. They ended in a territorial compromise with an emphasis on the strict regulation of urban development and the preservation of inner-city residential areas. By contrast to conditions in comparable cities, this substantially restricted the possibilities for expanding office space in the centre of town (Schmid 2004). While downtown Zurich developed culturally and socially into a

DIE NEUE URBANE LANDSCHAFT VON ZÜRICH NORD

von Christian Schmid

In den letzten zwanzig Jahren hat sich das mittlere Glattal, im direkten Umfeld des Flughafens gelegen, zum grössten und dynamischsten Entwicklungsgebiet der Schweiz entwickelt. Hier ist ein Paradebeispiel der neuen, exzentrischen, urbanen Konfiguration entstanden, wie sie sich heute in vielen metropolitanen Regionen beobachten lassen. Sie werden mit unterschiedlichen Begriffen belegt: ‹Zwischenstadt› – die Stadt im Zwischenraum (Sieverts 1997), ‹Edge City› – die Stadt am Rand, an der Grenze (Garreau 1991), oder ‹Exopolis› – die zentrumslose Stadt, deren Mitte leer ist und die in nichts mehr einer herkömmlichen Stadt gleicht (Soja 1996). Die neue Zwillingsstadt von Zürich hat keinen eigentlichen Namen. Sie wird in der öffentlichen Diskussion «Zürich Nord» oder «Glattalstadt» genannt (vgl. Schubarth/Auderset 2004). In einem weiteren Sinne erstreckt sie sich vom Greifensee bis zum Flughafen Unique. Das Kerngebiet umfasst die Stadtquartiere nördlich des Milchbucks – Oerlikon, Seebach, Affoltern und Schwamendingen – sowie die Agglomerationsgemeinden Rümlang, Kloten, Opfikon, Wallisellen und Dübendorf. Mit 147 000 Einwohnern und 117 000 Arbeitsplätzen war dieses Gebiet im Jahr 2001 grösser als Bern (Loderer 2001).
Die Entwicklung von Zürich Nord hängt eng mit dem Aufstieg Zürichs zu einem globalen Finanzzentrum, einer Global City (Sassen 1991) zusammen. Der damit verbundene ökonomische und soziale Wandel hat in der Stadtpolitik seit den 1970er Jahren starke lokale Verwerfungen und Auseinandersetzungen provoziert. Sie mündeten in einen territorialen Kompromiss, der sich durch eine starke Regulierung der Stadtentwicklung und eine Bewahrung der innerstädtischen Wohnquartiere auszeichnete. Im Unterschied zu anderen vergleichbaren Städten wurden dadurch die Expansionsmöglichkeiten für Büroraum im Zentrum deutlich eingeschränkt (Schmid 2004). Während sich die Innenstadt Zürichs in den

vibrant urban centre in the 1990s, the expanding service and financial sectors were forced to bypass downtown in favour of other locations. They moved into former industrial zones in the city and, increasingly, into the urban periphery. The new strategic nodes of the Global City were generated in a wide variety of places outside the city of Zurich.

Only twenty years ago, Zurich North was a classic urban agglomeration. Planning was in the hands of the various autonomous municipalities. They were guided by a simple concept: trying to preserve the historic core settlements, expanding the development area concentrically around the core, and pushing commerce, industry and infrastructure to the municipal boundaries. This created a ring of uses creating plenty of toxic emissions between the existing settlements. With Zurich's development into a global city, a fragmented and torn belt around the city came about here. Innovative service enterprises, motorways, shopping centres and waste disposal incinerators blended in a strange combination. The geographic centre of this belt is the Hardwald, thus creating a kind of urban ring with an "empty" centre.

As fascinating as this urban patchwork may be to observers, it creates serious problems. As the new centres are scattered across a large area, this fragmented "non-city" revolves mainly around the automobile, which results in traffic chaos and the corresponding noxious emissions. Moreover, the surroundings are often unattractive. Most of the new centres lack urban infrastructure, restaurants, places to meet, and cultural facilities as well as the decisive elements that provide identity and urban atmosphere. Correspondingly, many employees are distinctly unsatisfied with this location. The area has not succeeded in overcoming its peripheral status, particularly as far as everyday life is concerned, to this day (cf. Gisler 2001). As opposed to the case in many similar areas, in Zurich North the lack of urban elements was increasingly regarded as a deficit. The process of rethinking started gradually. First attempts at

1990er Jahren kulturell und sozial zu einem pulsierenden urbanen Zentrum entwickelte, waren die expandierenden Dienstleistungs- und Finanzunternehmen gezwungen, an andere Standorte auszuweichen. Sie zogen in frühere Industriezonen innerhalb der Stadt, aber zunehmend auch in die urbane Peripherie. An den verschiedensten Orten ausserhalb der Stadt Zürich entstanden neue strategische Knoten der Global City.

Noch vor zwanzig Jahren war Zürich Nord ein klassisches Agglomerationsgebiet. Die Planung lag in der Autonomie der einzelnen Gemeinden, die sich von einem einfachen Konzept leiten liessen: Sie versuchten, die historischen Siedlungskerne zu bewahren, erweiterten das Siedlungsgebiet konzentrisch zum Kern und schoben Gewerbe, Industrie und Infrastruktur an die Gemeindegrenzen. So entstand zwischen den bestehenden Siedlungsgebieten ein Gürtel mit immissionsreichen Nutzungen. Mit Zürichs Entwicklung zur Global City entwickelte sich hier ein fragmentierter und zerrissener City-Gürtel, in dem sich innovative Dienstleistungsunternehmen, Autobahnen, Shoppingcenter und Kehrichtverbrennungsanlagen zu einem merkwürdigen Gemenge vermischen. Das geographische Zentrum dieses Gürtels bildet der Hardwald, und so entstand eine Art von Ringstadt mit einem ‹leeren› Zentrum.

So faszinierend sich dieses urbane Patchwork den Beobachtern auch präsentieren mag, produziert es doch gravierende Probleme: Da die neuen Zentralitäten über ein weites Gebiet verstreut sind, ist diese fragmentierte ‹Nicht-Stadt› vorwiegend auf das Auto ausgerichtet, was ein Verkehrschaos und entsprechende Immissionen nach sich zieht. Dazu kommt ein oft wenig attraktives Umfeld. In den meisten der neuen Zentren besteht ein Mangel an städtischer Infrastruktur, an Restaurants, Treffpunkten und Kultureinrichtungen, aber auch an Identifikationsmomenten und urbaner Atmosphäre. Entsprechend zeigt sich bei vielen Angestellten eine deutliche Unzufriedenheit mit diesem Gebiet, das gerade auf der alltagsweltlichen Ebene seinen peripheren Status bis heute nicht überwinden konnte (vgl. Gisler 2001).

cooperation and coordinated planning among the municipalities already began in the early nineties. The "glow.das Glattal" (Glow Glatt Valley) association was founded in 2001 and it numbers eight member municipalities today (cf. Thierstein, Held, Gabi 2003). "Glattalstadt" (Glatt Valley City) was chosen as the new label for Zurich North. This name is meant to symbolise a developing region with its own identity and own ideas, and it designates delimitation with respect to the city of Zurich. Correspondingly, the city of Zurich, whose northern districts also belong to Zurich North, is not represented in this new organisation. By far the most important project of this new cooperation is the construction of a tramway, which was approved in the spring of 2003 in a cantonal referendum. It is not only to provide access to and interconnect the various new centres of Zurich North but also to symbolise as a landmark the newly discovered self-confidence of this "city of the future". Officially, therefore, it is not called the tramway but the "Stadtbahn" (city railway). Although on the planning level it aims for a certain coherence, Glattalstadt continues to face complicated problems. The airport, the central economic motor of this area, has been in serious difficulty for some time. Germany, over which the majority of the incoming flights are directed, ordered substantial reductions in flights over German land in the spring of 2003. As a result, airplane noise covers additional large areas in Zurich North. The "exopolis" model thus remains in a precarious balance. On the one hand is the effort to shape Zurich North into an urban area. On the other, the historically developed patchwork structure of the land continues to cause new kinds of insecurity and surprises.

Im Gegensatz zu vielen anderen Beispielen wurde in Zürich Nord die Absenz des Städtischen zunehmend als Mangel empfunden. Allmählich begann ein Umdenken. Erste Ansätze von Kooperation und koordinierter Planung zwischen den Gemeinden zeigten sich bereits anfangs der neunziger Jahre. 2001 wurde der Verein «glow.das Glattal» gegründet, dem heute acht Gemeinden angehören (vgl. Thierstein/Held/Gabi 2003). Als neues Label für Zürich Nord wurde «Glattalstadt» gewählt. Dieser Name soll symbolisieren, dass hier eine Region mit eigener Identität und eigenen Ideen entsteht, und zugleich soll er eine Abgrenzung gegenüber der Stadt Zürich markieren. Entsprechend ist die Stadt Zürich, deren nördliche Quartiere auch zu Zürich Nord gehören, in dieser neuen Organisation nicht vertreten. Das bei weitem wichtigste Projekt dieser neuen Kooperation ist der Bau einer Strassenbahn, die im Frühjahr 2003 in einer kantonalen Volksabstimmung bewilligt wurde. Sie soll nicht nur die verschiedenen neuen Zentren von Zürich Nord erschliessen und miteinander verbinden, sondern auch als Wahrzeichen das neu entdeckte Selbstvertrauen dieser ‹Zukunftsstadt› symbolisieren. Sie wird denn offiziell auch nicht Strassenbahn, sondern «Stadtbahn» genannt. Obwohl also auf planerischer Ebene eine gewisse Kohärenz angestrebt wird, ist die Glattalstadt weiterhin mit schwierigen Problemen konfrontiert. Seit einiger Zeit steht der Flughafen, der zentrale ökonomische Motor dieses Gebietes, vor ernsthaften Schwierigkeiten. Deutschland, über dessen Gebiet ein Grossteil der Anflüge abgewickelt wird, hat im Frühling 2003 eine empfindliche Einschränkung der Flüge über deutschem Gebiet angeordnet. In der Folge wurden grosse zusätzliche Gebiete in Zürich Nord mit Fluglärm überzogen. So bleibt das ‹Exopolis-Modell› in einer prekären Balance: Auf der einen Seite wird versucht, aus Zürich Nord ein städtisches Gebiet zu formen. Gleichzeitig produziert aber die historisch entstandene, patchworkartige räumliche Grundstruktur dieses Gebietes laufend neue Unsicherheiten und Überraschungen.

Garreau 1991: Joel Garreau, **Edge City: Life on the New Frontier,** Doubleday, New York 1991.

Gisler 2001: Bettina Gisler, **'und dann hat es geheissen...': Standortverlagerungen aus der Sicht von Angestellten,** diploma thesis, Geographical Institute, University of Berne, 2001.

Loderer 2001: Benedikt Loderer, "Glattalstadt – Die heimliche Hauptstadt", in: **Hochparterre** 10 (2001), pp. 14–21.

Sassen 1991: Saskia Sassen, **The Global City:** New York, London, Tokyo, Princeton University Press, Princeton 1991.

Schmid 2004: Christian Schmid, "A New Paradigm of Urban Development for Zurich", in: **The Contested Metropolis: Six Cities at the Beginning of the 21st Century,** eds INURA, R. Palosicia, Birkhäuser, Basel 2004, pp. 237–246.

Schubarth, Auderset 2004: Christian Schubarth and Frederic Auderset, **Glat(t)talstadt: nouveau mot ou nouvelle ville? Un projet de l'action de recherche Cost C10** in: **Outskirts of European Cities,** Department of Geography, University of Fribourg 2004.

Sieverts 1997: Thomas Sieverts, **Zwischenstadt: Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land,** Bauwelt Fundamente 118, Vieweg, Braunschweig / Wiesbaden 1997.

Soja 1996: Edward W. Soja, **Thirdspace.** Blackwell, Cambridge, MA/ Oxford, UK 1996.

Thierstein, Held, Gabi 2003: Alain Thierstein, Thomas Held, Simone Gabi, "Stadt der Regionen: Die Glattal-Stadt als Raum vielschichtiger Handlungsebenen braucht institutionelle Reformen", in: **Stadtland Schweiz,** eds A. Eisinger, M. Schneider, Birkhäuser, Basel 2003, pp. 273–307.