

**Zeitschrift:** Werk, Bauen + Wohnen  
**Herausgeber:** Bund Schweizer Architekten  
**Band:** 100 (2013)  
**Heft:** 4: Limmattal = Vallée de la Limmat = Limmat valley

**Artikel:** Gemässigte Urbanität  
**Autor:** Cabane, Philippe  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-515079>

### **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>**

# Gemässigte Urbanität

## Mögliche sozialräumliche Entwicklungen im Limmattal

Text: Philippe Cabane, Bild: Dominique Marc Wehrli Der Druck auf die Kernstädte eröffnet neue Möglichkeiten für die Agglomerationen, besonders auch das Limmattal. Verschiedene soziodemografische Gruppen könnten das Leben in der Vorstadt für sich entdecken, darunter Kreative und junge Alte.

Die Schweiz boomt – den europäischen Krisen zum Trotz. Allen voran der Raum Zürich. Glauben wir den Prognosen, wird alleine die Stadt Zürich im laufenden Jahrzehnt um insgesamt 13 Prozent oder rund 50 000 Einwohnerinnen und Einwohner wachsen. Die Prognosen für den Kanton Zürich sind nur wenig zurückhaltender. Das Limmattal und das Glatttal nehmen hier eine Schlüsselrolle ein. In beiden Agglomerationsräumen erreicht die Bautätigkeit schon heute kantonale Spitzenwerte.

Wie ist es zu diesem Boom gekommen? Nachdem die Schweizer Stadt in den 1980er Jahren noch als gebaut galt und Städtebau sich weitgehend auf Projekte beschränkte, bei denen das höchste der städtebaulichen Gefühle der Massstab 1:500 war, wandelte sich am Ende der 1990er Jahre einiges. Die Stadt Zürich verfolgt seither eine systematische Aufwertungspolitik, baut den öffentlichen Verkehr aus und liberalisiert die Gastgewerbebesetze. Ein Schlüssel zu allem dürfte sein, dass die Stadt Zürich in dieser Zeit die wohl fortschrittlichste, auf ein New Public Management fokussierende, Verwaltungskultur entwickelt hat. Nicht ohne Erfolg: Zürich West etwa wurde zum Hotspot von Kultur und Nachtleben, das Langstrassenquartier bekam ein kreativwirtschaftlich geprägtes Image. Der Preis des Erfolgs: Inzwischen entmischt sich – in Geld gesprochen – wieder alles zu Gunsten des Höherwertigen.

### Trends und Potenziale

Der enorme Druck auf die Kernstädte eröffnet neue Perspektiven für die Agglomerationen, so auch das Limmattal. In Zukunft soll die Limmattalbahn die Entwicklungspotenziale des industriell geprägten Bands von Zürich Altstetten bis Spreitenbach entfesseln und ein neuer Agglomerationspark die Standortattraktivität zusätzlich steigern. Sowohl ökonomisch als auch ökologisch ist die Verdichtung der Flächenpotenziale entlang der Limmattalbahn logisch und sinnvoll.

Aber wer soll dort wohnen und arbeiten? Eine nicht ganz einfache Frage, die den sozialwissenschaftlich geprägten Städteplanern und Stadtentwicklerinnen nur allzu oft gestellt wird. Sozialstatistiken helfen nur beschränkt weiter. Und auch die in so genannten Quartierporträts festgehaltenen sozialräumlichen Tatsachen mögen zwar auf die Betroffenen einer Entwicklung hinweisen, nicht aber auf die «Betreffenden» – die Nachfrage- und Angebotssegmente des Immobilienmarkts, die eine urbane Transformation einleiten. Was zuerst steht, Angebot oder Nachfrage, gleicht der Frage nach dem Huhn und dem Ei. Für wen könnte das Limmattal interessant werden, wenn wir ein paar aktuell beobachtbare gesellschaftliche Trends und die städtebaulichen Potenziale insbesondere entlang der Limmattalbahn in die Überlegungen mit einbeziehen? Im Rahmen des



Nationalfonds-Forschungsprogramms NFP54 «Nachhaltige Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung» haben einige Forschungsprojekte auch gesellschaftliche Trends erarbeitet, die nähere Hinweise geben können.<sup>1</sup>

#### A-gglomeration

Das Limmattal könnte sich zum Auffangbecken der aus der Kernstadt verdrängten sozial schwachen Bevölkerung entwickeln und in den Status einer segregierten Problemagglomeration abrutschen. Während einiger Jahre ging der Trend tatsächlich in diese Richtung. Ob er sich fortsetzt, hängt eng mit der Frage zusammen, ob die Schweiz der europäischen Krise tatsächlich und auf lange Frist zu trotzen vermag oder nicht. Eines ist klar: Der Druck auf die Immobilienpreise in der Stadt Zürich führt dazu, dass weniger kaufkräftige Gruppen in die Agglomeration ausweichen werden. Ein solcher Trend zur Segregation in Teilen der Agglomeration wurde im Rahmen des NFP54 nachgewiesen.

Im Zug der Stadtflucht der 1960er bis in die 1990er Jahre hatten die Agglomerationen mit wenigen Ausnahmefällen nicht mit sozialen Problemen zu kämpfen – die Kernstädte dagegen schon. So wurde das «Label» der A-Stadt geprägt: Städte galten als Sammelbecken der Arbeitslosen, Armen, Alten, Abhängigen, Alleinerziehenden, Ausländer und Auszubildenden. Mit der seither systematisch verfolgten Aufwertungspolitik vermochte nicht nur Zürich Gegensteuer zu geben. Nur droht sich heute das Verhältnis umzudrehen. Entwickelt sich die A-Stadt zur A-gglomeration? Wird das Limmattal zum A-Tal? Das muss nicht zwingend sein, doch ein Risiko besteht wenigstens für die weniger guten Wohnstandorte und ältere Überbauungen.

#### Chance für Kreative

Einkommenschwach heisst nicht unbedingt auch sozial benachteiligt. Der urbane Lebensstil der Auszubildenden, Kulturschaffenden oder der Kreativwirtschaft macht diese Gruppen zu einer willkommenen Bevölkerung. In den Stadtzürcher Trendquartieren wächst inzwischen aber auch der Druck auf die Kreativen. Wohin ausweichen, wenn die Kunstgalerie und das günstige Atelier in Zürich Aussersihl der Wucht der Entwicklung an der Europaallee zum Opfer fallen? Als Ausweichstandorte gelten heute die Aussenquartiere Oerlikon und Altstetten. Doch sind Agglomerations-teile wie das Limmattal nicht viel interessanter für Kreative als dies die Kernstädte noch sein können? In den vergangenen Jahrzehnten wurde in innerstädtischen Industriearealen, brachliegenden Ladengeschäften und den Kontexten der industriellen Wohnquartiere sehr viel experimentiert. Inzwischen ist die veredelte Form des urban Trash so populär geworden, dass Schlieren, Dietikon oder Spreitenbach vielleicht spannender sind als manches Stadtquartier. International bekannte

Künstler wie Fischli/Weiss haben ihr Atelier schon lange in Dietikon. Ob die Immobilienbranche, Politik und Stadtentwicklung aber weitsichtig genug sind und entsprechend preisgünstige Angebote realisieren, ist offen. Umgekehrt braucht es auch eine gehörige Portion Pioniergeist seitens der «kreativen Klasse», um sich in der Zürcher Banlieue niederzulassen.

#### Junge Alte

Eine ganz andere, aber äusserst relevante Gruppe wird in Zukunft die Generation der Rentner sein. Die älteren Menschen scheinen verdichtetes Wohnen mit guter Nahversorgung zu schätzen. In dieser Gruppe können zwei Typen unterschieden werden: Zum einen sind dies Städter, die sich der besseren Lebensqualität und vor allem der nahen und grossen Grünräume wegen in der Agglomeration niederlassen; zum anderen sind es aber auch Einfamilienhausbesitzer, denen es zu beschwerlich wird, für jede Besorgung das Auto nehmen zu müssen. Auch die Einsamkeit in den für sie zu gross gewordenen Einfamilienhäusern und der mühsam gewordene Unterhalt von Haus und Garten bewegt offenbar einen ganz stattlichen Anteil dazu, näher an die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs zu rücken und sich dort eine Wohnung zu suchen.

Der Anteil der über 65-jährigen wird in den kommenden zwanzig Jahren deutlich zunehmen. Ihre Lebenskonzepte haben sich aber stark verändert. Rentner wollen nicht mehr nur den Ruhestand mit ein paar Freizeitbeschäftigungen verbringen. Viele gehen einer freiwilligen Arbeit nach. Mit diesem neuen Selbstverständnis ist wohl treffender von «jungen Alten» oder «neuen Alten» zu reden als von Rentnern, Betagten oder Senioren.

#### Neue Qualitäten

Wenn die Kernstädte heute mit positiven Bevölkerungsbilanzen aufwarten, heisst das jedoch noch nicht, dass die so genannten Stadtrückkehrer dann auch in den Städten bleiben. So konnte auch im Rahmen des NFP54 nachgewiesen werden, dass die Städte heute vor allem für die jüngere berufstätige Bevölkerung attraktiv sind. Nach der Familiengründung ziehen die meisten davon wieder hinaus in die Agglomeration oder Kleinstadt und leben dort vielleicht den Traum vom Eigenheim. Nur knapp ein Viertel bevorzugt die Stadt – meist Haushalte und Lebensstile, die bewusst auf das Auto verzichten möchten und daher die bessere Nahversorgung in den Städten schätzen.

Die Stadtflucht hält also an, nur dass die Städte den proportionalen Anteil der A-Bevölkerung zugunsten einer einkommensstarken Durchgangsbewölkerung von Expats und Hipstern zu vermindern vermochten. Letztere konsumieren metropolitane Urbanität für einen Lebensabschnitt, um dann mit der Familiengründung

<sup>1</sup> [www.nfp54.ch](http://www.nfp54.ch), detaillierte Literaturhinweise am Schluss dieses Texts.

in die Agglomeration auszuweichen, wo das Leben sicherer, ruhiger und preisgünstiger scheint.

Hat sich also nichts verändert in den vergangenen fünfzig Jahren? Dem ist nicht ganz so. Natürlich ist der für die Zersiedelung der Landschaft verantwortliche Traum vom Eigenheim noch sehr präsent. Doch wer einmal die Vorteile städtischer Dichte erlebt hat, wird wohl ähnliche, wenn auch gemässigtere Qualitäten auch in der Agglomeration suchen. Ein Hinweis ist der aktuelle Boom von Kleinstädten wie Olten oder Baden. Die Limmattalbahn und verdichtete Siedlungsformen in umgenutzten Industriearealen etablieren städtische Qualitäten, zu denen eine gute Nahversorgung und die schnelle Erreichbarkeit der Stadt Zürich mit dem öffentlichen Verkehr gehören. Mit dem Agglomerationspark und mit neuen Quartierparks ist für eine hervorragende Versorgung mit Erholungsräumen gesorgt. Ein Ausruhen auf diesen im Prinzip guten Entwicklungsabsichten und -ansätzen wäre jedoch falsch. Es sollten auch Qualitäten ausserhalb eines materiellen Städtebaus etabliert werden, um eine auch sozial nachhaltige Entwicklung zu gewährleisten.

#### Urbanismus der Lebensstile

In der hier geforderten Kürze liessen sich nur einige Aspekte und Trends aufzeigen, die für die sozialräumliche Entwicklung des Limmattals von Bedeutung sein könnten. Dabei sind auch der Kategorisierung der erwähnten gesellschaftlichen Gruppierungen enge Grenzen gesetzt. Aufgrund der aktuellen gesellschaftlichen Ausdifferenzierung decken sich die klassischen soziodemografischen Kategorien nur beschränkt mit der Realität einer globalisierten und individualisierten städtischen Gesellschaft. Gefordert wird etwa ein differenzieller Urbanismus oder ein Urbanismus der Lebensstile. Ein Stadtgebiet entwickelt sich umso nachhaltiger, je nachhaltiger die Lebensstile der Bevölkerung und Bewirtschaftungskonzepte der Immobilienakteure sind. Was zählt, sind schliesslich der ökologische Fussabdruck und die soziale Kompetenz der Bewohner. Es wird also kaum ausreichen, nur alters- oder familien-gerechten Wohnraum anzubieten. Mit der Limmattalbahn wird sich auf den ehemaligen Industriearealen zwar eine gewisse urbane Dichte einstellen. Entscheidend wird aber sein, ob Politik und Immobilienakteure integrale Nachhaltigkeitskonzepte entwickeln, die über Massnahmen mit direkt immobilienwirtschaftlichem Nutzen wie Wohnumfeldqualität oder Energieeffizienz hinausgehen und die soziale Dimension als gleichwertig behandeln.

**Philippe Cabane** studierte Soziologie, Geographie und Philosophie in Basel und dann Städteplanung am Institut Français d'Urbanisme in Paris. Neben seinem Büro für Urbane Strategien und Entwicklung in Basel ist er auch wissenschaftlich tätig, so als Mitglied der Synthesegruppe des NFP54, wo er für das Thema Soziale Nachhaltigkeit und Lebensqualität zuständig war.

#### Literaturhinweise:

Philippe Cabane, Soziale Nachhaltigkeit und Lebensqualität, in: Leitungsgruppe NFP54 (Hrsg.), Nachhaltige Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung – Von der Verwaltung zur aktiven Entwicklung, Zürich 2011, S. 122–145

#### Die Ausführungen beziehen sich wesentlich auf Erkenntnisse aus folgenden Forschungsprojekten:

Schweizer Städte im soziodemographischen Wandel; Projektleitung: Dr. Michel Arend, MARS Zollikon

Edge City x-change: Ausgestaltung und Nachhaltigkeit der Randgebiete moderner Städte; Projektleitung: Prof. Dr. Marc Angélli, ETH Zürich

Zurück in die Stadt? Projektleitung: Prof. Dr. Etienne Piguet, Universität Neuenburg

Nachhaltige Lebensräume für Familien in Städten; Projektleitung: Prof. Dr. Vincent Kaufmann, EPF Lausanne

**résumé** **Une urbanité mesurée** Des possibilités de développement socio-spatial dans la vallée de la Limmat L'énorme pression sur les villes-centres comme Zurich ouvre de nouvelles perspectives pour les agglomérations comme la vallée de la Limmat. Mais qui est censé habiter et travailler là-bas? La vallée de la Limmat pourrait devenir un lieu de rechange pour les personnes en formation, celles qui sont actives dans les domaines de la culture ou l'économie créative, car les quartiers branchés du centre-ville sont hors de prix pour elles. Mais il faut une grande portion d'esprit pionnier de la part de la classe créative pour qu'elle s'installe dans la banlieue. La génération des rentiers constitue un tout autre groupe, quoique très important. Elle apprécie l'habitat densifié avec un bon réseau de commerces de proximité. Diverses raisons motivent une part non négligeable d'entre eux à se rapprocher des arrêts des transports publics et à se chercher un appartement à proximité. De manière générale, on peut affirmer que ceux qui expérimentent une fois les avantages de la densité urbaine recherchent des qualités semblables, même si elles sont plus mesurées, dans l'agglomération.

**summary** **Moderate Urbanity** Possible social and spatial developments in the Limmattal The enormous pressure on the core cities, such as Zurich, opens up new perspectives for the agglomerations, consequently also for the Limmattal. But who is going to live and work there? For young trainees and apprentices, those who produce culture or who work in creative economy the Limmattal could offer an alternative location, as for such people the trendy inner city districts are no longer affordable. However, a considerable portion of pioneering spirit will be required from the "creative class" before it can settle in the outskirts of Zurich. The generation of old-age pensioners forms a different, but in this context extremely relevant, group. They appreciate dense housing with good local facilities. Different reasons lead sizable numbers of them to look for an apartment located close to a stop in the public transport system. In general one can say that those who have once known and enjoyed the advantages of urban density will look for similar, but more moderate, qualities in the agglomeration, too. ■