

Ankunft der Stadt

Autor(en): **Kurz, Daniel / Schärer, Caspar**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **100 (2013)**

Heft 4: **Limmattal = Vallée de la Limmat = Limmat valley**

PDF erstellt am: **20.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-515072>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ankunft der Stadt

Die Kantone Aargau und Zürich planen die Zukunft des Limmattals

Daniel Kurz und Caspar Schärer Die Transformation von Industriearealen in Baden, Dietikon und Schlieren löste starke Wachstumsimpulse aus, und bald soll die Limmattalbahn den Aargau mit Zürich verbinden. Wilhelm Natrup und Daniel Kolb, oberste Raumplaner in den Kantonen Zürich und Aargau, erklären im Gespräch, wie sie in der gegenwärtigen dynamischen Entwicklungsperiode die Qualität des Lebensraums Limmattal sichern wollen.

Was ist für Sie als Raumplaner überhaupt das Limmattal? Wo fängt es an, bis wohin reicht es?

Wilhelm Natrup (wn) Für uns ist das in erster Linie eine organisatorische Frage. Es gibt die Zürcher Planungsgruppe Limmattal, die den Bezirk Dietikon abdeckt, und auf Aargauer Seite die Baden Regio bis zum Wasserschloss bei Turgi. Bei vielen Fragen ist auch die Stadt Zürich dabei, etwa wenn es um den Limmattalraum geht, wie beim Projekt Agglomerationspark Limmattal. Je nach Fragestellung wird der Raum enger oder weiter gefasst.

2012 reichten wir gemeinsam beim Bund ein Agglomerationsprogramm für den Raum zwischen Zürich und Killwangen ein; sein wesentlicher Bestandteil ist die geplante Limmattalbahn – eine Stadtbahnlinie, die die Kantone Zürich und Aargau verbinden wird. Beim Agglomerationsprogramm der ersten Generation 2007 arbeiteten die beiden Kantone noch mit je eigenen Teilprogrammen. Diese methodisch unrichtige Trennung gibt es jetzt bei der zweiten Generation nicht mehr.

Daniel Kolb (dk) Der Landschaftsraum des Limmattals ist kein gleichförmiger Raum. Bei Killwangen verengt sich das Tal, die Klus von Baden ist eine echte Zäsur, bevor sich das Tal flussabwärts bis zur Mündung in die Aare nochmals öffnet. Das untere Limmattal mit den Gemeinden Ober- und Untersiggenthal wie auch Turgi ist für den Aargau ebenfalls ein wichtiger Raum.

Wachstum nach innen

Von welcher Wachstumsdynamik gehen Sie für das Limmattal aus?

dk Aus Aargauer Sicht ist das Limmattal ein sehr dynamisches Gebiet, vor allem der Raum Baden, der stark nach Zürich orientiert ist. Dort wohnen über 60 000 Einwohnerinnen und Einwohner, es gibt ein starkes Wachstum von 1 bis 1,2 Prozent pro Jahr – das sind in den kommenden zehn Jahren bis zu 8000 Menschen mehr. Wachstum heisst für uns aber ganz klar Siedlungsentwicklung primär nach innen – es gibt noch grosse Reserven im Siedlungsgebiet.

wn Auf Zürcher Seite hat der Boom erst vor fünf, sechs Jahren nach einer Stagnation verstärkt eingesetzt, zurzeit ist das Limmattal eine der dynamischsten Regionen im Kanton Zürich. Das liegt daran, dass grössere Areale geöffnet wurden, die zuvor reine Arbeitsplatzgebiete waren. In diesen hervorragend erschlossenen Zentrumsgebieten streben wir sehr hohe Dichten an, also 300 Einwohner und Arbeitsplätze pro Hektare – ähnlich wie in Zürich-West oder an der Achse zwischen der Stadt Zürich und dem Flughafen.

Die urbane Entwicklung konzentriert sich auf die beiden Gemeinden Schlieren und Dietikon, während die Wohngemeinden nördlich der Limmat weniger wachsen. Das ist auch völlig in Ordnung so, denn jene Gebiete gehören im Zürcher Raumordnungskonzept

Die Bilder dieses Beitrags stammen vom Fotografen Dominique Marc Wehrli. Sie entstanden auf einem Streifzug entlang der Grenze zwischen den Kantonen Aargau und Zürich.



zur Kategorie der «Landschaften unter Druck», die geschont werden sollen.

War das aktuelle Wachstum voraussehbar? Wurde die Entwicklung seitens der Raumplanung vorgespürt?

wn Das kantonale Zürcher Planungs- und Baugesetz PBG erlaubt seit der Revision in den 1990er Jahren generell mehr Ausnützung in den bestehenden Bauzonen. Im Richtplan von 1997 wurde dann mit den Zentrumsgebieten eine neue Gebiets-Kategorie eingeführt, um den absehbaren Veränderungsdruck auffangen zu können. Im Limmattal war zuerst nur Dietikon ein Zentrumsgebiet von kantonaler Bedeutung, im neuen Richtplan ist vorgesehen, auch den nördlichen Teil Schlierens einzubeziehen.

Gelebte Kooperation

Wie kam die Zusammenarbeit über die Kantonsgrenzen in Schwung und wie spielt sie sich konkret im Alltag ab?

wn Die Zusammenarbeit zwischen den Kantonen Aargau und Zürich gibt es schon wesentlich länger als wir beide im Amt sind. Eine wichtige Kooperationsebene ist seit 15 Jahren die «Grosse Plattform Aargau-Zürich», an der alle Gemeinden und Planungsregionen entlang der Kantonsgrenze sowie die Chefbeamten und Regierungsräte beider Kantone teilnehmen. Der Schwerpunkt bei diesen Treffen ist meist das Limmattal. Zumindest von der Zürcher Seite her betrachtet ist das Limmattal ein Paradebeispiel für die interkantonale Kooperation. Daniel Kolb und ich haben wöchentlich mehrmals Austausch, die Zusammenarbeit ist gelebte Realität.

dk Das kann ich bestätigen: Seit ich im März 2012 dieses Amt angetreten habe, war ich praktisch jede Woche mindestens einmal in Zürich, wobei aber auch der Austausch mit dem Raum Basel intensiv ist.

Arbeiten Sie mit vergleichbaren Instrumenten, gehen Sie jeweils vom Gleichen aus?

dk Mit dem Richtplan haben wir ein vergleichbares Instrument, mit leicht unterschiedlichen Ausprägungen. Die kantonalen Baugesetze sind in dieser Körnigkeit noch nicht entscheidend. Umso wichtiger sind die Zonenpläne und die Instrumente des Kantons, um auch Freihaltezonen zu definieren. Von der Grösse der Gemeinden gibt es aber doch Unterschiede. Die Aargauer Gemeinden sind mehrheitlich kleiner als die Gemeinden im Umfeld der Stadt Zürich – der Siedlungsdruck ist aber auch in den Aargauer Gemeinden gross.

wn Schlieren, Dietikon und Spreitenbach trennen heute keine Welten mehr. Spreitenbach muss sich bei seinen Baubewilligungen mit Grossprojekten auseinandersetzen. Die drei Gemeinden sind mit ähnlichen Herausforderungen konfrontiert. Und man darf nicht

vergessen, dass Spreitenbach mit seiner städtebaulichen Entwicklung in den 1970er Jahren etwas vorweggenommen hat, was Schlieren und Dietikon damals nicht hatten. Spreitenbach nutzte seinen Lagevorteil konsequent aus und setzte auf die Zukunft.

Wir haben den Eindruck, dass der Zugriff des Kantons verstärkt wird, dass die Raumplanung genauer hinschaut und mehr mitreden will als auch schon.

dk Es gibt einen Auftrag vom Grossen Rat, den Richtplan und das Raumordnungskonzept umzusetzen. Diesen Auftrag nehmen wir Ernst. Das mag möglicherweise ein paar Leute erstaunen, es ist aber ganz klar unsere Absicht. Richtplan und Raumkonzept dürfen nicht einfach schöne Papiere bleiben.

wn Das ist eine sehr wichtige Aussage. Raumplanung funktioniert nicht mehr nach dem Motto: Wir machen den kantonalen Richtplan und genehmigen dann die regionalen Pläne und lokalen Bau- und Zonenordnungen. Wenn wir in einer dynamischen Entwicklungsperiode Qualität sichern wollen, dann müssen wir projektorientiert arbeiten. Wir steigen gemeinsam mit den Gemeinden in die konkreten Planungsfragen ein, übernehmen ein Stück weit auch die Führung und suchen nach einer Lösung der anstehenden Probleme.

Visionen für den Landschaftsraum

dk Ein ganz wichtiger Aspekt im Limmattal ist die Landschaft. Es geht eben nicht nur um Stadt und Gebautes, sondern ebenso um kostbare landschaftliche Räume. Seit etwa fünf Jahren arbeiten beide Kantone gemeinsam am Projekt Agglomerationspark Limmattal; dabei geht es um die Sicherstellung von attraktiven, zusammenhängenden Freiräumen entlang der Limmat und an den begleitenden Höhenzügen sowie um die Erhaltung von Landschaftsspangen, die die Bandstadt unterteilen. Erste Umsetzungsprojekte kommen jetzt in die Realisierungsphase, so etwa der Erlebnispfad entlang der Limmat von Zürich nach Baden. Der Weg ist noch nicht ganz durchgehend, da müssen noch Lücken gefüllt werden.

wn Wichtig an dem ganzen Projekt ist die Integration vieler Stellen. Die Kantone sind ein Teil des Systems, die Planung verläuft kooperativ und die Umsetzung liegt dann bei den Regionalplanungsgruppen und natürlich den Gemeinden.

dk Ende November 2012 wurde in dem Zusammenhang ein wichtiges Projekt konkretisiert; der «Regionale Sachplan Landschaftsspange Sulperg-Rüsler»: Die Spange trennt als offene Landschaft die Bebauung im unteren Limmattal zwischen Wettingen und Würenlos auf der einen und zwischen Neuenhof und Killwangen auf der anderen Flussseite. Es gibt drei weitere Landschaftsspangen quer durch das Tal, die wir sichern



möchten, eine davon im Grenzgebiet zwischen Spreitenbach und Dietikon.

Brennpunkt an der Kantonsgrenze

wn Einer unserer Planungsschwerpunkte liegt im Gebiet Kreuzacker genau beidseits der Kantonsgrenze, zwischen Dietikon und Spreitenbach. Dort geht es um Grundsatzfragen: Ziehen wir die hohe Dichte von 300 Einwohnern und Arbeitsplätzen pro Hektare auch im heutigen Trenngürtel zwischen Dietikon und Spreitenbach einfach durch und schaffen Voraussetzungen, damit rund um die Stationen der Limmattalbahn tatsächlich überall urbane Strukturen entstehen – oder ist es möglich, dass die Bahn gelegentlich auch mal über ein Stück grüne Wiese fährt? Wir brauchen diese Diskussion und Auseinandersetzung über die Qualität des Ganzen, mit allen Aspekten von Verkehr, Siedlung und Landschaft.

dk In Arbeit ist zur Zeit eine gemeinsame Studie, ein Regionales Entwicklungskonzept (REK) für dieses Grenzgebiet, dessen Federführung beim Kanton Aargau liegt. Wir schauen uns den ganzen Raum zwischen dem Tivoli in Spreitenbach und dem Gebiet Niederfeld in Dietikon an. Dabei werden auch Szenarien durchgespielt, die eine langfristige Aufwärts-Kompatibilität des Raums mit einbeziehen. Was geschieht zum Beispiel, wenn der Rangierbahnhof Limmattal irgendwann nicht mehr benötigt wird? Die Zeit drängt, denn es stehen schon jetzt Bauentscheide an, die das Ganze positiv oder negativ beeinflussen können. Deshalb hat der Kanton Aargau für das Gebiet Kreuzacker eine Planungszone verfügt, welche die Planungs- und Bautätigkeit für fünf Jahre einfriert. Bis im Frühling 2013 möchten wir erste Resultate des REK erarbeitet haben.

Ist das Gebiet Kreuzacker eine der wenigen Zonen im Limmattal, in dem noch auf der buchstäblichen grünen Wiese gebaut werden könnte?

wn Es hat dort nicht nur grüne Wiese, sondern mitten drin auch ein bestehendes Gewerbegebiet. Wir wissen, dass die Limmattalbahn ein Depot benötigt, das wahrscheinlich ebenfalls in dieses Gebiet zu stehen kommt. Das muss alles städtebaulich eingebunden werden. Wichtig ist dabei, dass die Gemeinden davon wegkommen, nur je für sich selbst eine optimale Lösung zu finden, weil dann immer die negativen Dinge in den Hinterhof, ins Grenzgebiet geschoben werden. Kreuzacker war bis anhin so ein Hinterhof und es ist eher Zufall, dass es bis heute noch nicht entwickelt ist.

dk Kreuzacker ist heute ein Randgebiet im Niemandsland zwischen zwei starken Gemeinden. Ohne die Kantonsgrenze würde es dort anders aussehen. Dabei haben wir hier eine Wiese mit einem Standortpotenzial von nationaler, wenn nicht gar europäischer

Bedeutung. Es gibt nicht mehr viele Wiesen, die derart gut mit dem öffentlichen Verkehr und dem motorisierten Individualverkehr erschlossen sind und so nahe an Zürich und am Flughafen liegen.

wn Ich möchte betonen, dass es beim Gebiet Kreuzacker um eine langfristige Perspektive geht. In der aktuellen Revision des Richtplans des Kantons Zürich, die gerade im Kantonsrat verhandelt wird, ist das Gebiet auf Zürcher Seite nicht als Siedlungsgebiet ausgewiesen. Und auch auf Aargauer Gemarkung ist nur ein Teil des Gebiets eine Gewerbezone. Wir schaffen jetzt die Voraussetzungen für die nächste Revision des Richtplans: Dann könnte die Zeit reif sein, um über solche Standorte nachzudenken.

Herausforderung Limmattalbahn

Sie haben bereits angedeutet, dass die Limmattalbahn das zentrale Infrastrukturprojekt für die nächsten Jahre darstellt. Was darf man von der Bahn erwarten?

dk Die Limmattalbahn ist viel mehr als ein reines Infrastrukturprojekt. Wir möchten nicht einfach Schienen legen und dann abwarten, was in den Nachbarschaften passiert. Die Siedlungsentwicklung und der Freiraum müssen unbedingt in einer Gesamtschau mit der Bahn zusammen geplant werden.

wn Als vor sechs Jahren die Idee der Limmattalbahn aufkam, sahen viele darin ein unrealistisches Projekt in einer Region ohne Entwicklungspotenzial. Inzwischen hat das Siedlungswachstum eingesetzt und es ist klar geworden, dass es ohne die Bahn gar nicht gehen wird, denn sonst bricht der motorisierte Individualverkehr zusammen. Das führte zu einem Umdenken: Wir brauchen die Bahn und die Bahn braucht die städtebauliche Entwicklung. Gemeinden wie Dietikon und Schlieren haben inzwischen ihre Entwicklungsplanung auf die Limmattalbahn ausgerichtet.

Bedeutet das konkret, dass vor allem die Bereiche im Einzugsgebiet der Bahn weiter entwickelt werden?

dk Die Bahn wird in Gemeinden wie Spreitenbach und später vielleicht auch Wettingen starke Impulse auslösen. Das Limmattal in Dietikon und das Areal am Rietbach in Schlieren sind der neue Massstab, den es im Limmattal verträgt. Wir wollen nicht alles mit sechsgeschossigen Zentrumszonen zubauen, aber um die Haltestellen der Limmattalbahn herum kann und soll es durchaus städtische Konzentrationen und vielfältige Nutzungen geben.

Die Limmattalbahn verändert auch ganz unmittelbar den Strassenraum, in den sie zu liegen kommt. Welche Überlegungen gibt es dazu?

wn Der Raum, den die Bahn durchquert, ist für uns ein städtischer Raum. Fussgänger, Velofahrer, Autofahrer und die Bahn teilen sich diesen. Er muss ganz



klar Aufenthaltsqualitäten bieten. Das heisst, dass das Trasse nicht einseitig auf schnelles Fahren ausgerichtet werden kann. Wichtig sind die Übergänge in Querichtung, die wir nicht dem Zufall überlassen wollen. Diese Stellen müssen in vernünftigen Abständen erfolgen, die Grösse der Baufelder muss darauf abgestimmt werden und an diesen Stellen publikumsnahe Nutzungen vorsehen.

Blick in die Zukunft

Eine Frage zum Abschluss: Wie wird das Limmattal in zwanzig Jahren aussehen?

dk Der Aargauer Teil wird wesentlich urbaner sein als heute. Und es wird immer noch viele Baustellen geben. Das Limmattal braucht Zeit für seine Entwicklung und wir hoffen, dass man sich diese Zeit nimmt und nicht im Schnellverfahren die letzten Landreserven abfüllt.

wn In den Ortschaften entlang der Limmattalbahn wird man staunen können über neuartige öffentliche Räume und Plätze, Pocket-Parks, wie es sie in der Agglomeration bis anhin noch kaum gibt. Aber es werden vorerst kostbare Versatzstücke sein in einem Konglomerat aus Alt und Neu. Ich kann mir vorstellen, dass wichtige öffentliche Bauten im Limmattal angesiedelt werden. Es wäre doch schön, wenn nicht wie in den hundert Jahren zuvor einfach nur die Schlachthöfe und Gaswerke aus der Stadt in das Limmattal verlegt werden, sondern neu auch Kultur- und Sporteinrichtungen oder ein Verwaltungszentrum. Entscheidend ist jedoch, dass die Limmattalbahn gebaut werden kann. Von ihr hängt die urbane Entwicklung der Region ab.

Daniel Kolb, Dr. iur., Raumplaner ETH/NDS FSU, acht Jahre Projektleiter und Geschäftsleiter bei der Metron Raumentwicklung, Brugg, zehn Jahre Leiter von Gesetzgebungsprojekten und Projektleiter Gemeindereform im Kanton Aargau, seit März 2012 Kantonsplaner

Wilhelm Natrup, Dipl.-Ing. Stadt- und Regionalplanung, knapp zwanzig Jahre bei Ernst Basler + Partner für den Bereich Raumplanung verantwortlich als Partner und in der Geschäftsleitung, seit Oktober 2009 im Kanton Zürich Kantonsplaner und Leiter des Amtes für Raumentwicklung

dans un avenir proche, une ligne de tram devrait relier ces différentes localités entre elles. Wilhelm Natrup et Daniel Kolb, responsables du développement territorial pour les cantons de Zurich et d'Argovie, nous ont expliqué au cours d'un entretien comment ils entendent garantir les qualités de l'habitat de la vallée de la Limmat. Les deux planificateurs remplissent leur rôle activement. Ils entrent dans des processus de planifications avec les communes et en prennent la direction où c'est nécessaire. Pour Natrup et Kolb, la coopération va de soi, ce que démontre l'exemple d'une aire de développement située exactement sur la frontière entre Dietikon et Spreitenbach et qui se prépare actuellement à son avenir.

summary **The Coming of the City** Cantons Aargau and Zürich plan the future of the Limmattal The boundary between the Cantons of Zürich and Aargau runs half-way between Zurich and Baden, right through the Limmattal. For this area, which in everyday life has long since formed a single unit, two different overall planning authorities are responsible—and confronted with dynamic developments in terms of population and workplaces. The transformation of industrial sites in Baden, Dietikon and Schlieren produces strong stimuli for growth and soon a new tram line will connect the towns. Wilhelm Natrup and Daniel Kolb, head regional planners in the Cantons Zürich and Aargau, explain in an interview how, during the present development period, they aim to secure the qualities of the Limmattal as a place to live. They engage in the planning processes together with the communities and, where necessary, take over the leading role. This is shown, for example, by an area between Dietikon and Spreitenbach, which lies directly on the cantonal border and is currently being prepared for its future in thirty years' time.

résumé **Arrivée de la ville** Les cantons d'Argovie et de Zurich planifient l'avenir de la vallée de la Limmat La frontière entre les cantons de Zurich et d'Argovie traverse la vallée de la Limmat à mi-chemin entre les villes de Zurich et de Baden. La région, qui forme depuis longtemps une unité pour la vie quotidienne, est donc soumise à deux autorités de planification différentes – et ceci dans un contexte de développement dynamique de la population et des places de travail. La transformation de zones industrielles à Baden, Dietikon et Schlieren déclenche de fortes impulsions de croissance et,

