

# Zürich dehnt sich aus

## Die Agglomeration als Zentrum einer europäischen «Metropolregion»

Die anderen Städte der Deutschschweiz werden es nicht gerne hören: Der Regierungsrat sieht Zürich als Nabel einer sogenannten «Metropolregion», die praktisch die ganze nördliche Schweiz umfasst. Dieser Denkansatz müsse sich in den Nachbarkantonen «in den Köpfen festsetzen», heisst es im Amt für Raumplanung.

**fur.** Basel, Aarau, Luzern, St. Gallen sowie Konstanz und weitere süddeutsche Gebiete – sie alle sind Teil einer «europäischen Metropolregion Zürich». So sieht es jedenfalls der Zürcher Regierungsrat in seinem neusten Raumplanungsbericht, den er am Donnerstag veröffentlicht hat. Diese Grossregion umfasse «deutschsprachige Gebiete, die innerhalb einer guten Stunde ab dem Flughafen Zürich oder dem Zürcher Hauptbahnhof erreicht werden können». Weiter seien es auch Gebiete, die in wirtschaftlicher, kultureller und sozialer Hinsicht eng miteinander verflochten seien, schreibt der Regierungsrat. Die Region mit rund 2 Millionen Einwohnern sei vergleichbar mit anderen europäischen Metropolregionen. Beispiele dafür seien das holländische Ballungsgebiet Randstad mit Amsterdam, Den Haag und Rotterdam oder das Rhein-Main-Gebiet um Frankfurt. Die Definition des Regie-

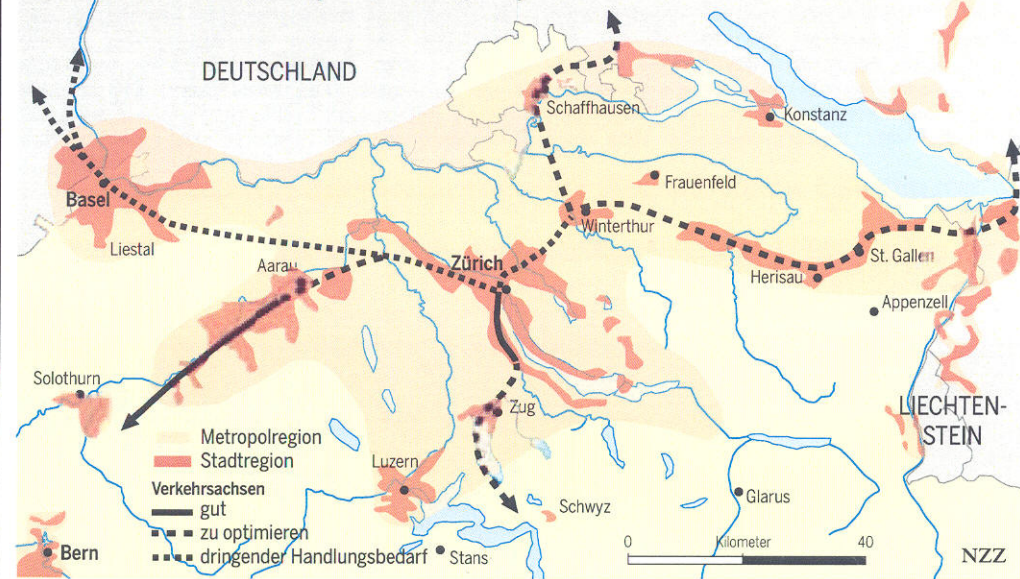
rungsrates geht auch bedeutend weiter als die «Metropolregionen», die Avenir Suisse vor anderthalb Jahren definiert hatte. Basel etwa war in jener Publikation eine eigene Region, und das Dreiländereck am Bodensee gehört nach jenem Ansatz ebenfalls nicht zum Raum Zürich.

### Andere Städte sind «keine Anhängsel»

Was soll die neue Definition einer Grossregion mit Zürich als Zentrum? Für Kantonsplaner Christian Gabathuler, Chef des Amtes für Raumordnung und Vermessung, geht es jetzt vor allem darum, dass sich dieser Denkansatz «in den Köpfen festsetzt». Zürich sei als Stadt allein zwar eine Kleinstadt, aber eben auch das Zentrum einer grossen Region, die sich international behaupten müsse. Hierzu müssten die Kantone der Metropolregionen zur Lösung ihrer Probleme enger zusammenarbeiten. Man wolle aber nicht die anderen Städte zu Anhängseln von Zürich degradieren, sondern die jeweiligen Vorzüge zusammenführen. Welches diese Vorzüge sind, umschreibt der Regierungsrat in seinem Bericht kurz: Der Kanton Zürich wird als Finanzplatz, Medienzentrum, Bildungs- und Forschungsstandort sowie als Verkehrsknotenpunkt betrachtet. Ein leistungsfähiger Zürcher Flughafen gewähre überdies die internationale Ausstrahlung der ganzen Region. Basel ist aus Zürcher Sicht der Hauptsitz der chemischen und pharmazeutischen Industrie, Messestandort und Portal für das europäische Hochleistungs-Eisenbahnnetz. Luzern bringt der Regierungsrat mit Tourismus und Kultur in Verbindung, St. Gallen mit der Hochschule und Zug mit Finanzdienstleistungen.

Zentral für die Entwicklung und den hohen Lebensstandard in der Grossregion ist laut der Raumplanung die gute Vernetzung der Stadtregionen durch ein leistungsfähiges Verkehrssystem. Hier ortet der Kanton praktisch überall Verbesserungspotenzial. Dringend ist der Ausbau der Verkehrsachsen von Zürich nach Basel und nach Winterthur (siehe Karte). Verbessert werden sollten aber auch die Wege in die Richtungen St. Gallen, Innerschweiz und Süddeutschland. Zweiter zentraler Punkt sei die Erhaltung der freien Landschaft als attraktiver Erholungsraum.

### Zürich als Zentrum einer europäischen Metropolregion



Die «Metropolregion Zürich» nach den Vorstellungen des Zürcher Regierungsrats.

Entwicklungspotenzial für den Kanton Zürich ist laut dem Bericht noch viel vorhanden. Die 28 500 Hektaren Bauzonenfläche waren Ende 2004 erst zu 86 Prozent überbaut. Geht die Überbauung des Kantons im gleichen Tempo weiter wie derzeit, reicht diese Reserve noch für 25 Jahre. 90 Millionen Kubikmeter Geschossfläche könnten innerhalb der Misch-, Arbeits- und Wohnzonen geschaffen werden. Strategisch wichtig sind vor allem jene 39 Millionen Kubikmeter, die im Einzugsbereich von S-Bahn-Stationen liegen. Sie würden Platz für rund 129 000 zusätzliche Einwohner und 210 000 Beschäftigte bieten.

### Tragende Rolle für öffentlichen Verkehr

Besonders fokussiert der Regierungsrat auf die vier Stadtgebiete im Kanton: Zürich, Winterthur, Glatttal und Limmattal. Diese Gebiete entwickeln sich besonders dynamisch und sind bereits heute dicht genutzt und vom Verkehr stark beansprucht. Vor allem hier sei der Ausbau des Verkehrssystems weiterzuentwickeln. Allerdings sind laut dem Raumplanungsbericht leistungssteigernde Ausbauten am Strassennetz kaum mehr möglich, mit wenigen Ausnahmen. Das hohe Verkehrsaufkommen in Stadtlandschaften

müsse daher mit dem öffentlichen Verkehr sowie mit dem Fuss- und Veloverkehr bewältigt werden. Eine Möglichkeit ist die Ergänzung des Stadtzürcher Tramnetzes durch neue Stadtbahnen. Weit fortgeschritten ist man im Glatttal mit der sich im Bau befindenden Glattalbahn, weniger weit im Limmattal, wo eine eigene Stadtbahn für die urbane Region zwar diskutiert wird, aber noch nicht weiter konkretisiert ist. Sie soll derzeit das Zürcher und das Aargauer Limmattal zur «Limmattalstadt» vereinigen.

Die Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden ist ein weiteres Anliegen der Regierung, die zu diesem Zweck kürzlich ein Projekt gestartet hat. Für das Kerngebiet einer europäischen Metropolregion seien die administrativen Strukturen des Kantons mit seinen 171 Gemeinden zu kleinteilig. 80 Gemeinden zählen weniger als 3000 Einwohner, und insgesamt lebt in diesen Gemeinden weniger als ein Zehntel der Kantonsbevölkerung. Die starke Zunahme von Zweckverbänden in den letzten 20 Jahren sei ein Indiz für den Bedarf an mehr interkommunaler Zusammenarbeit. Es stelle sich die Frage nach einer weiter gehenden Institutionalisierung dieser Zusammenarbeit, schreibt der Regierungsrat.

## INHALT

### Zürcher Kultur

Lotteriefonds-Gelder für die Festspiele 46

### Stadt Zürich

Gefragte Médecins sans frontières im Kreis 4 47

### Zürich und Region

Sanierungsprogramm 04 half auch Gemeinden 48

### Sport

49–52