

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Band: 24 (2011)
Heft: [3]: Rapperswil-Jona : zusammen bauen und die Zukunft planen

Artikel: Die S-Bahn als Rückgrat : ein Teil des Metropolitanraums in Zürich und der S5-Stadt
Autor: Hönig, Roderick
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-287088>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 17.11.2024

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

DIE S-BAHN ALS RÜCKGRAT Die Stadt ist ein Teil der Agglo Obersee und gehört zum Metropolitanraum Zürich. Alle reden schon von der S5-Stadt.

Text: Roderick Hönig

«Vision Zürichsee 2050», «Zürichsee als Projekt» oder «S5-Stadt» – in den letzten Jahren haben unterschiedliche Akteure versucht, mit städtebaulichen Studien für den Grossraum Zürich ein neues, regional und nicht föderalistisch geprägtes Bild des Wirtschaftszentrums zu zeichnen. Allen Modellen gemeinsam ist, dass sie das mythische Bild der ländlichen Schweiz korrigieren und es durch ein realistischeres, weil urbanes ersetzen. Wichtigster Player ist immer der Metropolitanraum Zürich, ein weit verzweigtes, polyzentrisches, durch Agglomerationen geprägtes Gebilde. Statistisch betrachtet besteht er aus elf Agglomerationen mit 221 Gemeinden und – je nach Definition – 1,6 bis 4 Millionen Einwohnerinnen und Einwohnern. Auch Rapperswil-Jona gehört zum Metropolitanraum Zürich – mental, wirtschaftlich und verkehrsmässig war die Stadt aber schon lange, bevor der Begriff sich in den Planerköpfen festsetzte, klar seeabwärts orientiert und in den Grossraum Zürich eingebunden.

METROPOLITANRAUM ZÜRICH Grund für das neue Planerinteresse ist das Wachstum der wichtigsten Wirtschaftsregion: In den letzten dreissig Jahren sind rund um Zürich viele Agglomerationen entstanden, mehr als die Hälfte der Schweizer leben heute zwischen Stadt und Land. Gleichzeitig mit dem Wachstum sind die klaren Formen und Grenzen des Stadtkörpers verwischt und in kleinräumige Organisationsformen zerfallen. In ihrer Studie «Zürichsee als Projekt» fragen sich deshalb die Forscher des ETH Studios Basel, ob es möglich wäre, Zürich nicht nur gross zu organisieren, sondern auch grösser zu bauen? In ihrer Übungsanlage bildet der Zürichsee das dominanteste Landschaftselement der Region. Er ist symbolische Mitte und Zusammenhaltsfigur. Die Professoren Roger Diener und Marcel Meili behandeln in ihrer Studie zwar nur die linke Seeseite, weil diese städtebaulich noch weniger gefestigt sei, doch sind ihre Thesen auch auf andere Seeufer zu übertragen. Die Standortwettbewerb-Diskussionen, die sie anregen, können sehr wohl auch entlang der «Goldküste» geführt werden. Indem die Forscher wichtige Infrastrukturbauten entlang des Sees und nicht zentral positionieren, möchten sie beide Ufer zu einem Teil einer grossen Stadt werden lassen.

Rund um den See hat sich schon heute ein zusammenhängendes Siedlungsband entwickelt, trotzdem verharren die meisten Seegemeinden in einer ausgeprägten antiurbanen Haltung, so der Bericht. Mit ihren Vorschlägen wollen Meili und Diener diese Haltung in Frage stellen. Sie wollen aber nicht die Vorherrschaft von Zürich untermalen, sondern das Profil der einzelnen Seegemeinden stärken. Für die Region Obersee schlagen die Architekten etwa den Bau des in Zürich heiss diskutierten Kongresszentrums auf der Halbinsel Au vor oder einen «Kulturhafen Pfäffikon», einen turmartigen Bau, der die Zugehörigkeit des Schwyzer Ortes Freienbach zum Grossraum Zürich signalisiert. Dass die ETH-Forscher mit ihrer Idee nicht alleine stehen, bestätigt der Zürcher Kantonsplaner Wilhelm Natrup. Auch er ist von der Bedeutung des Sees für die Raumentwicklung überzeugt: «Die Studie zeigt auf, dass die Gemeinden regional denken müssen. Eine Herausforderung besteht darin, dass die Planungsverbände nur wenig Gestaltungs- und Entscheidungsbefugnisse haben», so Natrup in der NZZ. Eine lose Zusammenarbeit über die Gemeindegrenzen und die Seeufer hinweg existiert zwar schon ein paar Jahre, doch erst 2009 hat sich Rapperswil-Jona zusammen mit heute 14 weiteren Gemeinden rund um den oberen Zürichsee zu so einem Planungsverband zusammengeschlossen, zur

«Agglo Obersee». Motiviert zum koordinierten Vorgehen hat sie die immer grösser werdende Verkehrsbelastung – vor allem über den Seedamm. Sie ist ein regionales Problem und muss deshalb zusammenhängend angepackt und zusammen mit der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung vorangetrieben werden. Auf der anderen Seite soll der Zusammenschluss auch helfen, eine gewisse Prägnanz innerhalb des Metropolitanraums Zürich zu entwickeln. Denn im gleichen Atemzug möchten die Gemeinden auch ihre Angebote in den Bereichen Bildung, Gesundheit, Freizeit, Sport, Erholung sowie Medien besser aufeinanderabstimmen.

AGGLO OBERSEE Die «Agglo Obersee» bildet eine wirtschaftliche und räumliche Einheit von rund 15 000 Hektaren, in ihrem Zentrum liegen Rapperswil-Jona und Freienbach. Rund 116 000 Einwohner leben und rund 52 000 Menschen arbeiten in dieser Region. Der Verbund ist auch ein Instrument, um an den Infrastruktur-Fonds des Agglomerationsprogramms des Bundes heranzukommen. 2007 reichte der Verein rund 30 Projekte ein, verteilt über die drei Kantone St. Gallen, Schwyz und Zürich.

Wie schwer es ist, 14 Gemeinden und drei Kantone unter einen Hut zu bringen, kann aus der Beurteilung der Projekte des Bundes herausgelesen werden: Das Amt für Raumentwicklung (ARE) ortete in seinem Bericht klare Schwächen in den noch fehlenden übergreifenden Planungen, vorab im Bereich Verkehr und in der Siedlungsentwicklung. «Der Kantönligeist sowie die Organisation der Schnittstellen und der Abläufe bedeuteten viel mehr Arbeit als angenommen», sagt dazu Hanspeter Kobler, seit 2010 Geschäftsführer der «Agglo Obersee». Dass sie noch zu wenig als Verbund wahrgenommen wird und funktioniert, war denn auch eines der wichtigsten Feedbacks des Bundes auf das Agglomerationsprogramm. «Wasser trennt und verbindet halt gleichzeitig», so Kobler.

STADTBAHN MUSS IN DIE ZWEITE RUNDE Die vom ARE vorgenommene Abstufung diverser Massnahmen auf die C-Liste bedeutet, dass Bundesbeiträge dafür erst in einer nächsten Bewertungsrunde möglich sind. Enttäuscht zeigte sich die «Agglo Obersee» vor allem über die Zurückstufung einer – zumindest aus der Sicht der Region – Schlüsselmassnahme, der Stadtbahn Obersee. Sie soll dereinst die 14 Gemeinden zu einer Perlenkette verbinden, das S-Bahn-Rückgrat ergänzen, den Takt erhöhen – vor allem im Zusammenhang mit der S-Bahn des Kantons St. Gallen, die 2013 ihren Betrieb aufnimmt – und das Haltestellennetz dichter knüpfen.

Zwar sieht der Bund den Handlungsbedarf für eine regionale Strategie des öffentlichen Verkehrs auf der Schiene, doch das Projekt fiel durch. «Das Projekt war noch zu wenig ausgereift», gibt Benedikt Würth rückblickend zu. Der Präsident der «Agglo Obersee» glaubt aber ans Modell der gemeindeübergreifenden Zusammenarbeit und auch daran, dass eine Stadtbahn realisierbar ist. Derzeit erarbeiten die SBB im Auftrag des Kantons St. Gallen eine Offerte für die notwendige Infrastrukturstudie der Stadtbahn. Sie soll ins nächste Aggloprogramm einfließen, das 2011 vom Bund bewertet wird. «Knackpunkt wird die Finanzierung: Die Kosten wurden von den SBB viel höher eingeschätzt als von uns. Hier müssen wir noch Hausaufgaben erledigen», so Würth.

Bis anhin erhält die «Agglo Obersee» zur Umsetzung der bewilligten Projekte einen Beitragssatz von 30 Prozent, in einer ersten Tranche insgesamt 86,7 Millionen Franken. Davon gehen allerdings 72,9 Millionen Franken an die Zentrenentlastung Rapperswil-Jona. Das Projekt besteht aus dem »

»Formen und Farben der Agglo und des Dazwischengrüns kennen keine Grenzen.

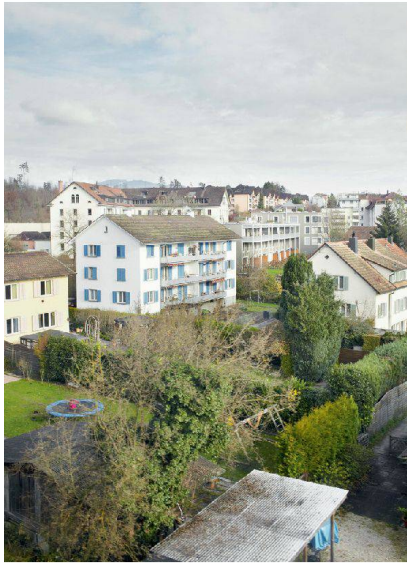




> Im Windschatten der Wahrnehmung und im Sichtfenster der S-Bahn.



< Entwicklung Gartenstadt, Wohnquartier, «Agglo Obersee», Grossraum Zürich.



>> Stadttunnel und flankierenden Massnahmen zur Sicherung der Entlastungswirkung, zur Aufwertung des Strassenraums und zur Verbesserung des Langsam- und öffentlichen Verkehrs.

DIE S5-STADT Ein weiteres regionales Betrachtungsmodell bietet die rund 50 Kilometer lange «S5-Stadt», an dessen einen Ende Rapperswil-Jona oder Pfäffikon liegt. Eine Forschergruppe der ETH Zürich betrachtete den Ausschnitt der Zürcher Agglomeration, der sich entlang des einen Astes der S-Bahn-Linie 5 des Zürcher Verkehrsverbundes entwickelte, und definiert damit eine Verkehrsinfrastruktur als raumprägendes Element. Die S5 fährt von Zürich über Uster, Wetzikon, Rapperswil-Jona bis nach Pfäffikon SZ auf der anderen Seeseite. Das Gebiet liegt im Windschatten der Wahrnehmung und der grossen Verkehrsachsen des Raums Zürich, die durch das Limmattal, das Glattal und entlang des linken Seeufers verlaufen. Doch die «S5-Stadt» wird unterschätzt, denn sie ist eine der wenigen Regionen der Schweiz, in welcher der öv eine Hauptrolle spielt – das Zentrum von Zürich ist rascher mit der S-Bahn als mit dem Auto zu erreichen. «Die S5-Stadt ist ein klassisches Beispiel für einen «funktionalen Raum», den eben nicht mehr politische, sondern strukturelle Grenzen definieren», erklärt S5-Forscher Martin Schneider. Auch für Schneider ist klar, dass früher oder später Gemeindegrenzen immer unwichtiger werden und deshalb Modelle wie die S5-Stadt, oder eben auch ein gemeindeübergreifender Verbund wie die «Agglo Obersee», zu wichtigen Gefässen werden. «Unsere Studie zeigt: Auch Rapperswil-Jona muss sich als Teil eines Gesamtverbundes verstehen und sein Angebot komplementär zu dem des Grossraums Zürich entwickeln», so Schneider. Das heisst, will sich die Stadt erfolgreich positionieren, sollte sie sich eben nicht wie alle anderen auch als Wohnstadt und Bildungsstandort vermarkten.

Die regionale Zusammenarbeit nimmt innerhalb der «Agglo Obersee» bereits konkrete Formen an, freut sich Schneider. Man könnte den Raum aber noch grösser fassen und sagen, die «Agglo Obersee» ist das Gegenstück zum Zentrum Zürich und die S5-Stadt verbindet die beiden Zentren miteinander. «Das heisst für Rapperswil-Jona, den Zusammenhaltgedanken nicht nur rund um den Obersee weiterentwickeln, sondern ihn auch zwischen Zürich und Rapperswil-Jona spinnen», schliesst Schneider, «denn unter diesem Blickwinkel könnte sich Rapperswil-Jona plötzlich als Partner von Zürich verstehen und nicht mehr als eines der vielen Glieder in der Perlenkette rund um den Zürichsee.»

AGGLOASEN

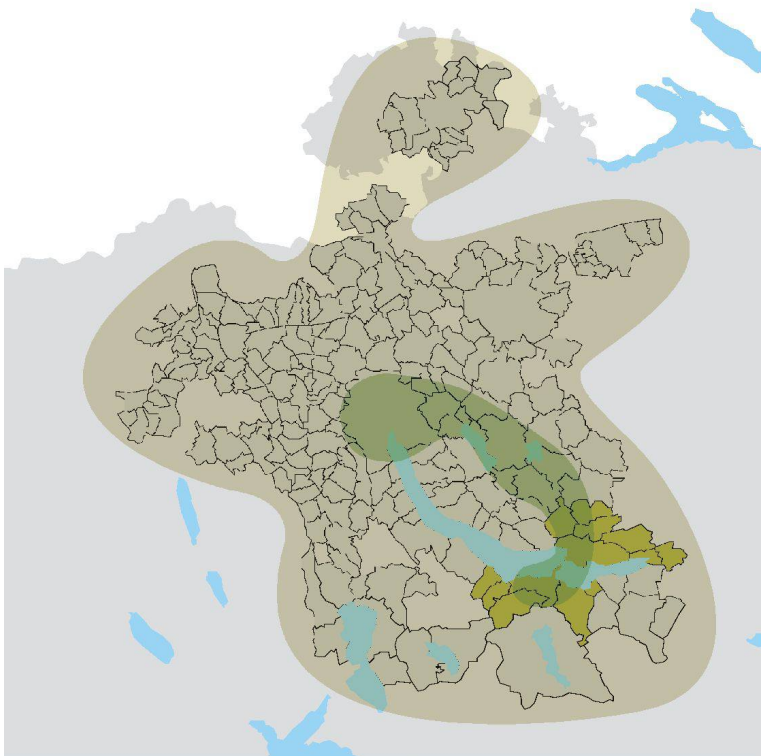
Das Forschungsprojekt «ETH-Wohnforum – ETH CASE» zur S5-Stadt hat den Siedlungsraum entlang der S-Bahn-Linie 5 zwischen Zürich und Pfäffikon/SZ untersucht. Journalistinnen und Journalisten haben die Forschungsteams zu ihren Resultaten befragt und schildern anhand zentraler Themen, wie Politik, Wirtschaft, Wohnen, Mobilität und Landschaftsraum, was sich verändert, wenn Siedlungsräume zusammenwachsen.

> Forschungsberichte: www.s5-stadt.ch

> Buchhinweis: ETH-Wohnforum – ETH CASE (Hg.): AggloOasen. Impulse für die Agglomeration am Fusse des Bachtels, Verlag Hier+Jetzt, Baden 2011, CHF 38.– Vernissage am 18.4.11, www.alte-fabrik.ch

PLANLEGENDE

- _Agglomeration S-Bahn-Linie
- _Agglomeration Obersee
- _Metropolitanraum Zürich
- _Gemeinden in den Agglomerationen im Raum Zürich



^ Die S5-Stadt.

< Blick ins Zentrum von Jona.