

Das Schulfach Handarbeit
verliert seinen Sonderstatus **SEITE 18**

Ein Leben hinter Mauern – ungewohnte Einblicke
in die psychiatrische Klinik Burghölzli **SEITE 19**



Aus willkürlichen Gebäudeansammlungen soll südlich des Flughafens dereinst eine geplante Stadt entstehen.

ANNICK RAMP / NZZ

Verkehrswege innerhalb der Airport-City



NZZ-Infografik/pma.

Mit dem Velo zum Flughafen

Grundeigentümer wollen zwischen Zürich und Kloten eine Airport-City formen, auch mit einer neuen Achse für Velofahrer

STEFAN HOTZ

Während der Fahrt zum Flughafen lässt der Blick aus der Glattalbahn auch mit gutem Willen keine ordnende Hand erkennen. Industrieanlagen, Wohnhäuser, Büros, Verkehrswege und Parkplätze wechseln sich willkürlich ab. Das Gebiet zwischen Zürich Seebach und Kloten ist der Inbegriff einer chaotischen Vorstadt, wie sie sich international an zahlreichen Flughäfen entwickelt hat.

Vor Jahren leitete der Kanton das Gebietsmanagement Airport-Region ein. Der im Frühling dazu publizierte Bericht zeichnet ein ungeschminktes Bild der Situation und benennt Defizite – etwa in der Aussenraumqualität – und den Widerspruch, dass das Gebiet mit einer Autobahn, drei Haltestellen der S-Bahn und der Glattalbahn zwar hervorragend erschlossen ist, im Innern aber attraktive Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr fehlen. Wer möchte heute schon von Oerlikon zum Flughafen radeln?

Da klinkten sich mehrere Grundbesitzer in die Planung ein. Sie wollen

die Airport-Region in eine Stadt verwandeln – eine Herkulesaufgabe. Beteiligt sind die Priora AG, die Alpine Finanzimmobilien AG, die UBS, der Detailhändler Coop, der am Standort Bäuler auf Rümlanger Gebiet ein grosses Einkaufs- und Freizeitzentrum realisieren will, und der Flughafen, der mit dem Bau des Circle bereits über sein Areal hinausgreift. In ihrem Auftrag verfasste ein Team aus Architekten und Planern das Zielbild einer künftigen Airport-City.

Für ein urbanes Umfeld braucht es in erster Linie Menschen. Der Perimeter der Airport-City liegt aber fast vollständig in der Fluglärmszone, neue Wohnungen zu erstellen, ist nicht erlaubt. Den Grundeigentümern ist bewusst, dass sich daran nicht so bald etwas ändern wird. Beat Käser, Präsident ihrer Vereinigung Airport-City Zurich (Interview unten), zieht im Gespräch in Zweifel, ob langfristig am Verbot festzuhalten ist. Zweifellos gebe es Leute, die bereit wären, hier eine Wohnung zu mieten.

Enorm ist hingegen das Potenzial als Arbeitsplatzgebiet. Käser weiss das,

denn er ist in der Priora AG für den First District zuständig, die Grundstücke um den früheren Swissair-Hauptsitz Balsberg. Allein hier ist es aufgrund der heute geltenden Ordnung möglich, Raum für etwa 12 000 zusätzliche Arbeitsplätze zu schaffen. Würden alle Eigentümer ihre Flächen auf diese Weise ausnützen, wäre der Kollaps auf den Strassen absehbar.

Vordringlich ist für die Vereinigung denn auch eine Lösung für den Verkehr. Sie überrascht mit der Idee der «Flyline»: Das klingt schöner als Langsamverkehrshauptachse und ist ungewohnt im Zielbild die Veloschnellroute als Initialzündung der Vision Airport-City bezeichnet. Sie soll zu ihrem ersten Erkennungszeichen werden. Mitten im Gebiet

kreuzt sich die Flyline mit dem «Fil bleu», dem regionalen Projekt eines Erholungs- und Freiraums entlang der Glatt, ebenfalls mit Veloweg. Das Potenzial des unterschätzten Flusses zeigt sich im Zentrum von Dübendorf, wo seit kurzem die Ufer ausgeweitet und mit Stufen zum Verweilen versehen sind.

Als nötig erachten die Investoren ebenso ein neues Stück Strasse: Es soll als Spange den Autobahnanschluss Glattbrugg mit der Birchstrasse verbinden. Der Durchgangsverkehr würde am Flughafenzaun vorbeigeführt, wo er wenig stört, um die stark befahrene Schaffhauserstrasse zu entlasten. Dank den zwei Achsen und einem neuen Parkregime wird die Aufenthaltsqualität im Gebiet dazwischen deutlich erhöht. Die Flughafenstrasse mit der Glattalbahn soll zum Boulevard mutieren.

Beide Verkehrsprojekte sind in keinem Plan eingetragen, der Kanton ist aber im Bild. Mit einer Verkehrserhebung unter Einbezug der Nummernschilder sowie dem kantonalen Gesamtverkehrsmodell werden derzeit die Möglichkeiten und

Auswirkungen der Spange geprüft, wie Christiane Dasen vom Amt für Verkehr auf Anfrage sagt. Vorbehalte zur Flyline tönen an, wenn sie sagt, man müsse sie noch in die Wirklichkeit einpassen. Das Potenzial und die technische Machbarkeit der Veloroute werden 2018 abgeklärt.

Positiv sehen die Gemeinden das Engagement der Investoren. Es könne nicht Besseres passieren, als wenn diese an gleichen Ideen arbeiteten, sagt Roland Stadler vom Bauamt Opfikon. Für Benno Hüppi, Präsident der Planungsgruppe Glattal, ist es ein gutes Zeichen, wenn Private wollen, dass im öffentlichen Raum etwas geschieht.

Ehe südlich des Flughafens ein urbaner Raum entsteht, der auch Touristen vom Flughafen anzieht, vergeht noch viel Zeit. Dass Private, die drei Gemeinden Kloten, Opfikon und Rümlang und der Kanton zusammenarbeiten, hat Pioniercharakter. Ende November wollen die Mitglieder der Vereinigung Airport-City an einem Treffen möglichst viele der übrigen gut 300 Grundeigentümer im Gebiet mit ins Boot holen.

«In fünfzig Jahren landet man mitten in der Stadt»

Beat Käser, der Präsident des Vereins Airport-City Zurich, will das Potenzial am Flughafen besser nutzen

Raumplanung ist an sich nicht Sache von Privaten. Grundeigentümer haben nun das Zielbild für eine Airport-City entwickelt. Wie ist es dazu gekommen?

Die Planungshoheit liegt klar bei den Gemeinden. Diese sprechen wir ihnen nicht ab. Wir haben ein Zielbild formuliert, damit man unsere räumlichen Bedürfnisse kennt, bevor eine verbindliche Lösung festgelegt wird. 2013 begann der Kanton mit der Gebietsplanung Airport-Region unter Ausschluss der Grundeigentümer. Als Ende 2016 die Teilprojekte an die Gemeinden delegiert wurden, setzten sich die grossen Landbesitzer zusammen. Uns war klar, dass wir über Gemeindegrenzen hinausdenken müssen. Wir wollen unseren gemeinsamen Interessen mehr Gewicht geben.

Warum ausgerechnet in einem Gebiet, das vom Fluglärm stark betroffen ist?

Es ist bereits heute grösstenteils als Zentrumsgebiet mit Verdichtungspotenzial ausgeschieden. Das sind äusserst attraktive Lagen für vielfältige Nutzungen. Im Perimeter der Airport-City wird heute schon gewohnt. Allerdings gilt faktisch ein Wohnbauverbot, weil das Gebiet in der Fluglärmszone liegt. Es hat aber ein enormes Potenzial. Wer heute nach Zürich fliegt, kommt in einem Niemandsland an. In fünfzig Jahren landet man mitten in der Stadt. Rechtlich hätten die Grundeigentümer die Möglichkeit, Zehntausende von Arbeitsplätzen anzusiedeln. Das verlangt nach einer vorausschauenden Planung, um die Attraktivität des Standorts zu verbessern und langfristig zu sichern.

Wie sind Sie auf die Flyline gekommen? Der Verkehr ist der Grundtreiber der Entwicklung. Das Gebiet ist bereits gut



Beat Käser
Präsident des
Vereins Airport-City

durch den öV erschlossen, da ist höchstens kurzfristig Erleichterung möglich, aber so werden wir der Probleme nie Herr. Wir brauchen eine Durchmischung der verschiedenen Nutzungen, ein attraktives urbanes Gefüge. Entscheidend ist eine hohe Qualität des Aussenraums. Die Flyline verbindet nicht nur die Standorte innerhalb des Perimeters für Fussgänger und Velofahrer gut miteinander. Sie gibt der Airport-City einen roten Faden, wird als raumprägendes,

städtebauliches Element zum Merkmal. Zu Fuss und mit dem Velo, also entschleunigt, erlebt man eher die Qualität der Urbanität des Gebiets.

Sind die Investoren bereit, einen Teil der Baukosten für die Flyline zu tragen? Es muss ein Gegenwert in der inneren Entwicklung, ein Mehrwert für alle entstehen. Über eine Mitfinanzierung ist zu gegebener Zeit zu reden.

Ein zweiter Wunsch ist der Bau eines neuen Strassenstücks. Warum? Es wäre eine Illusion anzunehmen, dass der motorisierte Verkehr abnimmt. Das Gebiet ist mit Strassen hervorragend erschlossen. Ziel ist, dass künftig weniger Autos in das Gebiet hineinfahren. Dafür sind die Aussenachsen zu stärken. Mit einer neuen Verbindung am Anschluss Glattbrugg der A 51 lässt sich der Durch-

gangsverkehr über die Birchstrasse leiten. Die Kapazitäten müssen über alle Verkehrsträger abgestimmt sein.

Was erwarten Sie von der Politik? Der Kanton und die Gemeinden haben unsere Vorschläge aufgegriffen. Wir sind nun darauf angewiesen, dass heute die Weichen gestellt und erste Massnahmen umgesetzt werden. Die Flyline sollte in fünf bis sieben Jahren fertig sein. Die Grundeigentümer sind bereit, sich zurückzuhalten und aktiv mitzuwirken, damit sich etwas Bahnbrechendes entwickeln kann. Aber nicht ewig. Andernfalls wird irgendwann aufgrund der gültigen Bau- und Zonenordnungen in einem Wildwuchs Raum für Tausende von Arbeitsplätzen gebaut, und der Verkehr bricht zusammen. Daran kann niemand ein Interesse haben.

Interview: Stefan Hotz