

Zwischen Jammertal und Chancenregion

Als Regierungsrat Stocker kürzlich in Dietikon zu Gast weilte, meinte er in seiner bekannt, träfen Art: «Ich weiss gar nicht, wieso Ihr jammert» es sei hier ja schön und die Stadt entwickle sich in positivem Sinn. Wo er recht hat, hat er recht. Bemerkenswert ist es allerdings schon, dass aus Sicht des Wädenswiler Seebuben mit Arbeitsplatz am Zürcher Walcheplatz das Jammern offenbar zum Bild vom Limmattal gehört.

Auch mir scheint diese Region, die ich seit Jahren aus Halbdistanz beobachte, irgendwo zwischen dynamischer Aufbruchsstimmung und Jammertal zu mäandrieren – ohne sich recht für das eine oder andere zu entscheiden. Welchem der beiden Pole ich selber zuneige, das können Sie aufgrund meiner Rolle hier wohl erschliessen. Und doch: es gibt gute Gründe für die zwei Seelen in der Limmattaler Brust.

Transitkorridor im Herz der Schweiz

Als vor 171 Jahren die erste Eisenbahnlinie der Schweiz in Betrieb genommen wurde, war eigentlich eine Zugverbindung von Zürich nach Basel geplant. Ein direkter Anschluss Zürichs ans internationale Eisenbahnnetz. Schon damals regierte in der Schweiz allerdings der Kantönligeist und schon damals regte sich Widerstand aus der Anwohnerschaft. Es waren allerdings nicht die Limmattaler, sondern Bewohner des Aargauer Wasserschlosses, die sich besonders lautstark gegen die schnaubenden Dampfengeheuer aufgelehnt hatten.

So konnte 1847 also nur die erste Teilstrecke der Nordbahn von Zürich nach Baden eingeweiht werden. Als

Spanisch-Brötli-Bahn hat sie sich kollektive Gedächtnis geblieben. Die erste Zugstrecke der Schweiz war zwar nur eine halbe Bahn, aber immerhin eine erste ganze Limmattalbahn.

Natürlich stand damals nicht die Erschliessung des Limmattals im Vordergrund. Es ging um die grossen Verkehrsachsen des Landes und diese hätten durchaus andere Wege nehmen können: So setze etwa die Winterthurer Nationalbahn auf eine neue Hauptachse via Furttal nach Westen. Die Schweizerische Ostwestbahn mit Sitz in Bern verfolgte den Plan, die Bundesstadt über Luzern mit Zürich zu verbinden. (Was rein kilometermässig erstaunlicherweise gar nicht viel weiter ist, als via Baden.)

Wenn es so gekommen wäre, gäbe es im Limmattal heute womöglich einen schönen grossen Golfplatz und vielleicht auch noch viele Bauernhäuser mit «bluemetete Trögli» (wie wir im Emmental zu sagen pflegen). Doch es kam eben anders und das Rad lässt sich bekanntlich nicht zurückdrehen. Es setzen sich die ebenso aggressiven wie agilen Zürcher um Alfred Escher durch. Das Limmattal als direkter Ausläufer Zürichs hat sich damit fast zwangsläufig zum wichtigsten Transitkorridor der Schweiz entwickelt.

Fluch und Segen zugleich

Wer Mitleid mit den verkehrsgeplagten Urnern hat, bedenke: Das doch eher schmale Limmattal wird von gut und gerne zehnmal so viel Verkehr durchquert. Spitzenwerte auf den Strassen, Spitzenwerte bei der

Bahn und seit jüngstem auch noch Spitzenwerte bei den Gummibooten und aufblasbaren Einhörnern.

Als Wipkinger sitze ich da allerdings im selben Boot – mein Hauseingang wird im Sommer zunehmend von ausgelegten Gummibooten belagert. Ich verstehe gut, dass man in diesen neuen Limmattpartyflotten vor allem eine Belästigung erkennt. Sehen Sie diese Invasion jedoch als Chance. Mehr und mehr Menschen lernen treibend auf dem Fluss das Limmattal von seiner schönsten Seite kennen.

Die einzigartig zentrale Lage im Schweizer Verkehrssystem ist für das Limmattal Fluch und Segen zugleich. Die guten Verbindungen sind Teil der Standortattraktivität. Letztlich laden sie jedoch vor allem zum Hinfahren, zum Wegfahren und Durchfahren ein. Weniger jedoch zum Verweilen. Und seien wir ehrlich, das gilt für Aargauer und Zürcher gleichermaßen.

Bummelbahn durchs Limmattal

Eine teure «Bummelbahn durchs Limmattal» sei da geplant, beschwerte sich ein Kritiker in einem Leserbrief an die AZ. Und ja: er hatte recht damit. Fährt diese Bahn dereinst tatsächlich von Zürich bis nach Baden wird die Reise über die gesamte Strecke ähnlich lange dauern, wie einst mit der dampfbetriebenen Spanisch-Brötli-Bahn.

Was der Leserbriefschreiber allerdings nicht begriffen hat: Genau das ist der Sinn der Limmattalbahn, die keine Bahn ist, sondern vielmehr ein Tram. Vom schnellen hinkommen und wegfahren, davon hat das Limmattal genug. Woran es fehlt, ist das Ankommen.

Es ist kein Zufall, dass die weltweite Renaissance der Städte von einer ebensolchen Renaissance der Strassenbahn begleitet wird. Ein Tram ist weit mehr als ein Vorbewegungsmittel, es ist geradezu die Verkörperung von Stadtentwicklung. Der Mensch ist ein sonderbares Wesen. Empirische Erhebungen zeigen klar, dass in den Strassenkörper eingelassene Schienen viel mehr Vertrauen schaffen als Busse, die auf bestehenden Strassen verkehren. Gerade weil sie so teuer sind, werden Schienen nicht übermorgen wieder abgeräumt.

Jede Haltestelle ist eine Keimzelle für die Entwicklung eines zentralen Orts. Und davon braucht es mehr im Limmattal. Heute liegen seine zentralsten Orte nämlich nicht in seinem Kern, nicht im Herz, sondern an der Peripherie. Zürich und Baden-Wettingen geben der Region zwar einen starken Rahmen, doch entziehen die beiden Pole auch ein Teil ihrer Kraft.

Vergleich mit dem Glatttal

Hier lohnt sich der vergleichende Blick ins Glatttal. Dort hat sich nämlich in den letzten Jahren rund um Wallisellen im Dreieck Oerlikon-Stettbach-Flughafen eine neue Zone hoher Zentralität entwickelt – eine richtige Edge City. Die Dietiker mögen mir verzeihen, doch etwas Ähnliches sucht man im Limmattal vergebens.

Neben der bereits rollenden Glatttalbahn machen im wesentlichen drei Faktoren den Unterschied aus. Faktor eins ist natürlich der Flughafen. Dieser führt im Glatttal zu Lärmbelastung, schafft zugleich jedoch einen bedeutenden Dienstleistungsknotenpunkt. Da kann der Fressbalken bei Würenlos leider nicht ganz mithalten.

Faktor zwei: Die Glatttalstadt liegt abgeschirmt von der Zürcher City und weit weg von Winterthur. Die Lage abseits der benachbarten Zentren hat dazu beigetragen, dass sich hier ein eigenständiges Arbeitsplatzzentrum mit qualitativ hochstehenden Büroarbeitsplätzen entwickeln konnte. Das Limmattal ist dagegen viel stärker an seine Pole Zürich und Baden gekoppelt.

Faktor drei liegt in der unterschiedlichen Raumgeometrie. Das Limmattal ist siedlungstechnisch ein Bandwurm (genau genommen sind es sogar zwei: einer links und einer rechts der Limmat). Das vereinfacht zwar die Verkehrsführung, behindert jedoch die Entwicklung innerer Dichte. Eine Dichte, wie sie in den letzten Jahren in und um Wallisellen entstanden ist.

Querachse für den Bandwurm

Es ist kein Zufall: Wenn keine Raumhindernisse Städte in ihrer Entwicklung begrenzen, ziehen sie sich nicht wie Bandwürmer in die Länge. Sie erweitern sich wie Kuhfladen in konzentrischen Kreisen.

Mehr Eigenzentralität entsteht im Limmattal erst, wenn es gelingt, die beiden heutigen Siedlungs-Bandwürmer mit einer starken Querachse zu ergänzen. Gemeint ist damit nicht die Querachse, die am Limmattaler Kreuz auf die Längsachse trifft und das geographische Zentrum der Region in stehende Autokolonnen verwandelt.

Allenfalls die «Urdorfer Delle» (ich nenn sie jetzt mal so) steht heute für etwas mehr Quere im langgezogenen Tal. Eine richtige Querachse muss jedoch noch entwickelt werden. Wieso nicht mit einer zweiten Linie der Limmattalbahn? Ich weiss, das ist Zukunftsmusik.

Zunächst wollen wir die erste ganze Linie ins Trocken bringen (ganz heisst notabene bis nach Baden).

So oder so ist die Entwicklung einer Querachse ist Voraussetzung, um aus dem Transitkorridor Limmattal eine lebendige Stadtlandschaft zum Verweilen zu machen – eben die Limmatstadt. Aller Dorf-Nostalgie aller Sehnsucht nach «blumete Trögli» zum Trotz: Das Rad lässt sich nicht zurückdrehen, Chancen lassen sich jedoch ergreifen. Deshalb mein Wunsch zum Schluss: Greifen Sie zu. Und zwar nicht nur bei den Hüppli im Apéro-Riche.