

Eidgenössische Technische Hochschule Zürich
Institut für Kartografie

Projektarbeit im 2. Studienplansemester
Geomatik und Planung BSc
Umweltingenieurwissenschaften BSc

Kulturlandschaftswandel in Kloten, Opfikon, Rümlang 1940–2006

Felix Erzinger
Martin Ott
Michael Schmid
Matthias Wanner

Sommersemester 2006

Betreuung: Stefan Räber

Nach dem Zweiten Weltkrieg begannen die Planung und der Bau des Flughafens Zürich-Kloten. Die Trockenlegung des Rümmlinger Riedts war der Beginn eines enormen kulturlandschaftlichen Wandels. Die Erstellung von Wohnsiedlungen, Industrie und Hotellerie rund um den Flughafen schien und scheint kein Ende zu nehmen. Wo zwischen Kloten und der Stadt Zürich vor fünfzig Jahren noch Ackerflächen das Landschaftsbild geprägt haben, stehen heute unzählige Wohnblocks, Luxushotels und wirtschaftlich etablierte Hightech-Konzerne. Eine ausgebaute Verkehrsinfrastruktur ist dabei unumgänglich. Schnell werden der Bahnhof Balsberg in Betrieb genommen und kurze Zeit später zwei neue Autobahnteilstücke erstellt. Die Nähe zur Stadt Zürich sowie die ideale Anbindungen an das regionale, nationale und internationale Verkehrssystem bringen auch in den darauf folgenden Jahren viele Firmen und Privatpersonen in die Region. Folgende Arbeit zeigt, in welchem Ausmass sich das Landschaftsbild in Kloten, Opfikon und Rümlang dadurch verändert hat.

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	4
1.1	Kulturlandschaftswandel – Gedanken zum Begriff	4
1.2	Aufgabenstellung	4
1.3	Gliederung der Arbeit	4
2	Vorgehen und Methodik	5
2.1	Kartenstudium und -bearbeitung	5
2.2	Zusätzliche Quellen	5
3	Veränderungen	6
3.1	1940–1955	6
3.2	1955–1962/66	7
3.3	1962/66–1970	8
3.4	1970–1982	11
3.5	1982–1994	12
3.6	1994–2003	14
4	Diskussion	17
4.1	Einfluss des Flughafens	17
4.2	Ausblick	18

1 Einleitung

1.1 Kulturlandschaftswandel – Gedanken zum Begriff

In der zweiten Hälfte des zwanzigsten Jahrhunderts erlebte Westeuropa ein starkes Bevölkerungswachstum. Gleichzeitig ermöglichte der technologische Fortschritt grösseren Teilen der Bevölkerung mit viel Komfort zu leben. Immer mehr Leute konnten sich beispielsweise ein Auto oder ein Flugticket leisten, die Mobilität nahm so eine neue Dimension an. Das enorme Wachstum und der Wandel der Gesellschaft erforderten auch neue Infrastruktur, vor allem Häuser und Strassen.

Durch den Vergleich von alten und neuen Karten erhält man einen Überblick über diesen Wandel des Landschaftsbildes. Dieser ist gleichwohl faszinierend wie beängstigend: Ackerland wird zu Städten, Bäche zu überdachten Kanälen und Wälder zu Autobahnen – und dies alles um die steigenden Bedürfnisse der wachsenden Bevölkerung genügend zu erfüllen. Wenige Gebiete bleiben erhalten, die meisten bringen eine unglaubliche Entwicklung hinter sich. War die Schweiz 1940 von einem natürlichen Landschaftsbild geprägt, dominieren heute beinahe überall Kunstbauten.

1.2 Aufgabenstellung

Die Ausgangslage ist die Siegfriedkarte von 1940. Man erkennt das Rümplanger Riedt vor dessen Trockenlegung. Wir wollen in diesem Bericht die Entwicklung des Flughafens und des umliegenden Gebietes bis heute aufzeigen. Dabei versuchen wir, Korrelationen zwischen den Ausbautetappen des Flughafens und der Entwicklung der Hotellerie, des Gewerbes, der Wohnsiedlungen und der Verkehrsinfrastruktur zu eruieren. Im Weiteren werden wir feststellen, inwiefern die Herstellung und das Betrachten von Karten dafür von Nutzen sein können und wo andere Hilfsmittel notwendig sind.

1.3 Gliederung der Arbeit

Im Kapitel 2 ist die genaue Vorgehensweise für das Erreichen der oben genannten Ziele beschrieben. Im Hauptteil (Kapitel 3) der Arbeit führen wir die jeweiligen Veränderungen der Zeitperioden detaillierter aus, wobei wir jeweils die Unterteilung in die vier Themengebiete Flughafen, Gewerbe, Siedlung sowie Verkehr vornehmen. Im gesamten Bericht beschränken wir uns auf die Gemeinden Kloten, Opfikon und Rümlang, wobei der westlichste Kilometer in Rümlang fehlt.¹ Die Diskussion am Ende der Arbeit wird zeigen, ob die formulierten Ziele erreicht wurden.

¹Der Miteinbezug dieses fehlenden Kilometers hätte die Bearbeitung von 6 statt 3 Siegfriedkarten bedeutet. Das fehlende Gebiet ist hauptsächlich eine bewaldete Erholungszone sowie ein Weiler; beides hat sich in den letzten 66 Jahren kaum verändert.

2 Vorgehen und Methodik

2.1 Kartenstudium und -bearbeitung

Wir zeigen den Kulturlandschaftswandel anhand einer Siegfriedkarte aus dem Jahre 1940 und sechs Landeskarten aus den Jahren 1955, 1962/66, 1970, 1982, 1994 und 2003. Diese Karten befinden sich in einem separaten Anhang in A3-Format. Die Jahreszahlen entsprechen den Jahren, in welcher die Datenerhebung¹ stattgefunden hat. Die Karten wurden ausserhalb der Gemeindegrenzen respektive des Flughafengeländes abschattiert. Man erkennt – jeweils bezugnehmend auf die vorangehende Periode – in roter Farbe die Veränderung in Wohn- und Siedlungsgebieten, in grüner Farbe die Wandlung im Gewerbe- und Industriesektor und in orange die Veränderungen der Verkehrsinfrastruktur.

Einen besonderen Aufwand bestand darin, die Karten zu digitalisieren und zusammenzufügen, da sich das betrachtete Gebiet auf zwei (Landeskarten) bis drei (Siegfriedkarten) Blätter erstreckt. In den sechziger Jahren mussten wir Karten aus zwei verschiedenen Jahren² zusammenfügen, was kleine Unterschiede auf der Kante bestätigen.

Teilweise sind Strassen auch in eine andere Klassifikationsstufe gefallen, obwohl gar keine baulichen Massnahmen vollzogen worden sind. Auf der Karte werden sie trotzdem anders dargestellt.

2.2 Zusätzliche Quellen

Wir versuchen diese illustrative Darstellung mit statistischen Daten zu belegen. Deshalb schlossen wir unser Gebiet entlang der Gemeindegrenzen ein. Die Suche nach brauchbaren Zahlen gestaltete sich als äusserst aufwändig. Viele nützliche Daten sind nicht publik gemacht oder gar nicht erfasst worden. Die Kontaktaufnahme mit dem Statistischen Amt des Kantons Zürich und verschiedenen Verkehrsstellen brachte nur teilweise den gewünschten Ertrag. Aufgrund dessen werden wir diese Zahlen qualitativ in den Text einbinden und vereinzelt auf markante Stellen verweisen. Im Bereich der Hotellerie bestehen verschiedene Relationen auf die Beherbergungsindustrie der Stadt Zürich.

Im Weiteren möchten wir den Wandel mit Fotos illustrieren. Die älteren sind von der Stadtverwaltung Kloten oder von Unique (Zürich Flughafen AG), die aktuellen wurden selber aufgenommen.

¹Die Herstellung einer Karte dauert mehrere Jahre. Die Datenerhebung entspricht der Evaluation der Daten wie zum Beispiel das Fotografieren der Gebiete.

²Blatt 1091 (Zürich) von 1962; Blatt 1071 (Bülach) von 1966

3 Veränderungen

3.1 1940–1955

Flughafen Im Sommer 1946 begann der Bau des Flughafens Zürich-Kloten. Statt der ursprünglich geplanten vier entstanden aber nur drei Pisten. Obwohl das Gebiet zuvor aus einer Sumpflandschaft bestand, wurde darauf verzichtet, dieses mit Kies zuzuschütten. Da aber das Gelände früher für Artillerieübungen gebraucht wurde, mussten zuerst 157 Blindgänger aus dem Areal entfernt werden.

Am 14. Juni 1948 wurden die 1900 m lange Westpiste (10/28) und gut fünf Monate später die 2600 m lange Blindlandepiste (16/34) eröffnet. Zur gleichen Zeit nahm die damalige Flughafen Immobilien Gesellschaft (FIG) die erste Werft in Betrieb.

Probleme gab es bei der Erstellung des Flughafes. Diesen zweckmässig zu gestalten wurde durch uneinheitliche, internationale Normen erschwert. Nach 24 ausgearbeiteten Modellen konnte schliesslich 1951 mit dem Bau begonnen und dieser innert zwei Jahren fertig gestellt werden. Am 9. April 1953 um sechs Uhr morgens wurde der Betrieb aufgenommen. Die erste Bauetappe galt als abgeschlossen.

Gewerbe Auf dem Flughafenareal entstanden diverse Gebäude, wovon die Werftanlage im Tubenriet hervorsteicht. Die sonstigen Veränderungen betreffen lediglich die Terminals und noch einige Nebengebäude auf dem Flugfeld. In Glattbrugg im Gebiet Eich und in Kloten im Gebiet Brüel wurde jeweils eine grössere Anzahl von gewerblich genutzten Bauten erstellt. Ein einzelnes Gebäude bezeichnet zu dieser Zeit das Gebiet Holzwispen bei Glattbrugg, wo 1949 auch die Kläranlage Glatt erbaut wurde [ZH1].

Im Bereich der Beherbergungsindustrie können wir zu dieser Zeit auf keine passenden statistischen Daten aus unserem Gebiet zugreifen. Als Anhaltspunkt benutzen wir jedoch die Anzahl Gastgewerbebetriebe im Kanton. Diese sank zwischen 1939 und 1955 leicht. Wenn man die Veränderung im Raum Zürich betrachtet, ergeben sich nur kleine Abweichungen. Es hat sich also noch nicht besonders viel verändert [StatZH].

Bei der Anzahl Betriebe und Gastbetten in der Stadt Zürich erkennt man aber einen markanten Unterschied. Die Gastbetten haben sich beinahe verdoppelt. Auch die Hotelnachfrage erlebte einen Wandel. So haben sich die Ankünfte und die Übernachtungen in diesem Zeitfenster verdreifacht. Diese Zahlen täuschen aber über die richtigen Verhältnisse hinweg, weil während des Zweiten Weltkrieges ein starker Einbruch zu verzeichnen war. Die tatsächliche Veränderung des Hotelangebots liegt bei etwa 20 Prozent [ZH2].

Siedlungen Die Anzahl Wohnsiedlungen in Kloten war kurz nach der Inbetriebnahme des Flughafens gegenüber der Situation vor fünfzehn Jahren enorm gestiegen. In allen drei



Abb. 3.1: Der Flughafen Zürich-Kloten während des Baus im Jahre 1948. Die Erstellung der zwei Pisten ist bereits abgeschlossen während der Flughaf noch in Planung ist.

Gemeinden wurden diverse Stadtteile ausgebaut oder neu erstellt. Auffällig in Kloten ist vor allem der Ausbau des Quartiers Buchhalden mit dem Neubau des Schulhauses Spitz. In Opfikon erkennt man im Stadtteil Glattbrugg die enorme Bautätigkeit entlang der Hauptstrasse nach Oerlikon.

Verkehr Die Veränderung der Strassen auf der Karte zu erkennen ist erschwert, weil die Signatur der Klassifikation der Strassen beim Übergang von den Siegfried- zu den Landeskarten änderte. Abgesehen von einigen neuen Quartierstrassen fällt vor allem die Zufahrtsstrasse zum Flughafen auf. Hingegen mussten für den Flughafenbau viele Wege und Strässchen den Pisten weichen. Der Bahnhof Balsberg wurde neu erstellt.

3.2 1955–1962/66

Flughafen In den ersten Jahren bis 1956 nahmen die Passagierzahlen um mehr als das Vierfache zu, und es machte sich schon bald akute Platznot breit. Auch die Erfindung des düsentriebwerkbetriebenen Passagierflugzeuges, welches mehr Passagiere in kürzerer Zeit transportieren konnte, stellte den Flughafenbetreiber vor neue Herausforderungen.

Mit der Lancierung der zweiten Bauetappe wollte man zum einen eine fünfzigprozentige Verlängerung der beiden Pisten erreichen und zum anderen das Passagierterminal um zwei Fingerdocks erweitern. Dieses Projekt scheiterte jedoch vorerst an der Urne. Die Redimensionierung wurde ein Jahr später, am 6. Juli 1958, schliesslich angenommen, wobei die Pisten nur um zirka dreissig Prozent verlängert und auf die Fingerdocks

ganz verzichtet wurden. Stattdessen wurden Busse zur Personenbeförderung angeschafft. Weiter wurde der Flugsteig erweitert, ein neuer Bürotrakt eröffnet, ein eigenes Frachtgebäude erstellt und eine 12 000 m² grosse, überdachte Werft gebaut. Anfangs 1961 waren die beiden verlängerten Pisten betriebsbereit.

Gewerbe Auch in dieser Periode sind die markantesten Veränderungen die Gebäude der Flughafenerweiterung. Es entstand aber auch das Geschäftszentrum Balsberg südlich der ausgebauten Flughafenwerft. Weiter wurden die ersten Hotels in Glattbrugg erstellt – das Hotel Bahnhof und das Airport Best Western Hotel. Wiederum fällt auf, dass die Gewerbeansiedlung in der Nähe von Frohbüel (Glattbrugg) weiter fortschritt. Eine weitere Kläranlage wurde 1962 im Riet bei Glattbrugg in Betrieb genommen [ARA]. Nun entstanden auch rund um Rümlang diverse Geschäftsgebäude. So zum Beispiel südlich im Lätten oder der Glatt entlang nordwärts.

Die statistischen Daten bezüglich der Beherbergungsindustrie sagen aus, dass sich das Beherbergungsangebot so gut wie nicht verändert hat und die Nachfrage konstant gewachsen ist [StatZH][ZH2].

Siedlungen Bezüglich der Wohnsiedlungen riss der Bauboom nicht ab. Die meisten Gebiete werden weiter verdichtet. Im Quartier Obermatten in Rümlang entstanden viele Häuser und der Viertel Buchhalden in Kloten erhält eine neue Dimension. Ganz markant ist die Entwicklung entlang der heutigen Alten Landstrasse in Richtung Weiler Egetswil zu erkennen. Nördlich der heutigen Thurgauerstrasse in Glattbrugg wurde ein weiterer grüner Fleck mit Wohnblöcken zugeeckt.

Auch die statistischen Zahlen beweisen: Alle drei Gemeinden zeigen in den Bereichen Wohnbevölkerung, Haushaltungen und bewohnte Häuser eine Steigerung von über hundert Prozent. Am grössten war das Wachstum in Opfikon, wo sich die Wohnbevölkerung fast und die Anzahl Haushaltungen sogar mehr als verdreifachte [StatZH].

Verkehr Ins Auge sticht der Bau der Autobahn zum Flughafen, beginnend als Verlängerung der Thurgauerstrasse an der Grenze zu Zürich in Opfikon und endend bei der Werft (Abbildungen 3.2 und 3.3). Daneben wurden auch einige Überlandstrassen gebaut, vor allem als Zufahrten zu den Weilern im Nordosten von Kloten sowie eine Hauptstrasse zwischen Rümlang und Glattbrugg. Die restlichen Veränderung betreffen neue Quartierstrassen.

3.3 1962/66–1970

Flughafen Ein Streit zwischen der FIG und dem Bund verhinderte die schnellstmögliche Realisierung der Haupthalle und der Zuschauerterrasse, sodass diese erst 1970 fertig gestellt wurden. Dies bedeutete zugleich auch das Ende der zweiten Bauetappe. In der Karte ist ein ganzes Gebäude grün markiert, auch wenn nur Teile davon verändert wurden.



Abb. 3.2: Vorbereitungen für den Bau der Autobahn, 1963. Zuerst wird eine neue Hauptstrasse gebaut, dann die Autobahn entlang der damaligen Hauptstrasse (Abbildung 3.3). Links in der Mitte der Bahnhof Balsberg, links unten das Swissair-Verwaltungsgebäude.



Abb. 3.3: Bau der Autobahn entlang der ehemaligen Hauptstrasse, 1965

Gewerbe Es entstanden immer mehr Hotels; das grosse Hilton Hotel bei der Autobahnausfahrt Glattbrugg fällt besonders auf. Ebenfalls neu dazu kamen das Airport Hotel in Glattbrugg und die Hotels Allegra und Welcome-Inn, beide in Kloten. Auch die Gewerbezone in Richtung Bassersdorf entlang dem Altbach beginnt sich zu entwickeln. Weiter wachsen auch die Gebiete westlich von Glattbrugg, Wibach und entlang der Glatt bei Rümlang sowie das Areal zwischen Eisenbahn und Autobahn südwestlich von Glattbrugg. Man erkennt auch den Ausbau der Kläranlage Glatt.

Dasselbe gilt auch für die Stadt Zürich, vor allem im Bereich der Gastbetten und Ankunfts zahlen [ZH2]. Die Statistik bestätigt die festgestellte Entwicklung im Grossen und Ganzen [StatZH].

Siedlungen Die Zahl Neubauten im Wohnbereich liess etwas nach. Einzig entlang der Talackerstrasse in Glattbrugg und im Quartier Chaseren in Kloten entstanden weiterhin viele Wohnblöcke. Das neue Schulhaus Nägelimoss wurde erstellt. Rümlang blieb auf einem konstanten Niveau.

Auch die Zahlen zeigen diese Werte: Zwar nahm die Stärke der Zunahme in allen Bereichen ab, trotzdem zeigt Kloten ein klar erkennbares Wachstum, gefolgt von Opfikon und Rümlang [StatZH].

Verkehr Die meisten neuen Strassen sind Ausbauten bereits vorhandener Fahrwege oder Zufahrtsstrassen zu neuen Quartieren. Das Verkehrssystem am Flughafen wurde gänzlich erneuert. Dabei ist die Autobahn bis zur Kreuzung bei der Kaserne Kloten verlängert worden. Von dort aus mussten wenige hundert Meter weit auf der Hauptstrasse nach Bülach gefahren werden, um dann auf der neu gebauten Unterlandautobahn bis Bülach zu gelangen. Der Zusammenbau der beiden Enden wurde bereits geplant, die Realisierung wird aber erst Jahrzehnte später vollzogen.

3.4 1970–1982

Flughafen Waren es anfangs der 60er Jahre noch rund eine Million Passagiere, verkehrten knapp zehn Jahre später mehr als dreimal so viele über den Flughafen Zürich-Kloten. Die grösseren Flugzeuge und das Jet-Zeitalter hinterliessen deutliche Spuren. Erneut kam der Flughafen an seine Kapazitätsgrenzen, eine neue Erweiterung wurde gefordert.

Die Bevölkerung hiess einen Kredit für den Beginn der dritten Bauetappe gut. Dadurch verwandelte sich der Flughafen erneut in eine Grossbaustelle, deren Gesamtinvestitionen sich auf rund eine Milliarde Franken beliefen. Da sich die beiden bisherigen Pisten kreuzten, wurde eine neue, nur zum Landen gedachte, 3300 m lange Piste (14/32) gebaut. Gleichzeitig mussten die Abstellfläche und Standplätze erweitert werden. Um der wachsenden Nachfrage an Flugreisenden nachzukommen, wurde ein neues, rein für Grossflugzeuge gedachtes Terminal erstellt. Der Frachtkomplex wurde vergrössert und konnte 1973 den Betrieb aufnehmen. Zwischen der Glatt und Piste 16/34 wurde ein Werkhof errichtet. Als das Terminal B 1976 den Betrieb aufnahm, galt die dritte Bauetappe als abgeschlossen.

Doch bereits vier Jahre später soll der Flughafen erneut vor Platzproblemen stehen.

Gewerbe Auch hier treten die grossen Flughafengebäude in den Vordergrund. Massiv ausgebaut wurde in Kloten an der Steinackerstrasse in Richtung Bassersdorf. Ebenfalls voll im Bau war das Gebiet nördlich von Rümlang. Gegenüber dem bereits bestehenden Hotel Hilton entstanden das neue Mövenpick Hotel Airport Zürich.

Wenn man die Statistik betrachtet, fällt eine eher stagnierende Tendenz auf. Dies gilt sowohl für die Flughafenregion als auch für die Stadt Zürich. Nur die Gastbettenzahl steigt weiterhin leicht an [StatZH] [ZH2].

Siedlungen Parallel zur Fertigstellung der gigantischen dritten Bauetappe des Flughafens wachsen die drei umliegenden Gemeinden im Bereich der Wohnsiedlungen eher weniger. Zwar wurden die Räume zwischen den einzelnen Häusern und Wohnblöcken konstant kleiner, aber der Bauboom liess eindeutig nach.

Auch die Zahlen deuten auf diese Verhältnisse hin: Sowohl Kloten als auch Rümlang verzeichneten zwar eine höhere Anzahl Haushaltungen und bewohnte Gebäude, die Bevölkerung jedoch stagnierte. Einzig Opfikon konnte die Anzahl Einwohner mit einer Zunahme von weniger als drei Prozent (in gut zehn Jahren) marginal erhöhen [StatZH].

Verkehr Mit dem Ausbau der Pisten am Flughafen wurden zahlreiche neue Strassen auf dem Flughafengelände aus- oder neu gebaut. Der so genannte Nordring – die nördliche Autobahnumfahrung von Zürich – wurde erstellt und die bisherige Autobahn in Opfikon in Verlängerung der Thurgauerstrasse zur Hauptstrasse deklassiert. Ein Blick auf die heutige Situation erinnert noch immer an den ehemaligen Bauzweck dieser Strasse (Abbildung 3.4). Die Deklassierung hatte kaum Auswirkungen auf die Verkehrsdichte: 1970 wurden auf dem Strassenabschnitt 20 062 Fahrzeuge gezählt, 1980 waren es 29 450¹ [StatZH].

Am 1. Juni 1980 wurde die SBB Flughafenlinie eröffnet. Alle Schnellzüge, InterCity und InterRegio zwischen Zürich und Winterthur hielten nun am neuen unterirdischen Flughafen-Bahnhof. Der Flughafen entwickelte sich damit auch zu einem regionalen öffentlichen Verkehrsknotenpunkt. Heute steigen hier täglich rund 4000 Personen zwischen der Bahn und den Regionalbussen um. Etwa 40 % des landseitigen Verkehrs der Flughafenbesucher² geschieht mit öffentlichen Verkehrsmitteln [UM]. Ebenfalls auf der Flughafenlinie wurde der Bahnhof Opfikon eröffnet.

3.5 1982–1994

Flughafen Mit der vierten Bauetappe gelang endlich der Ausbau des Fingerdocks A, welches 1985 eröffnet werden konnte. Durch die ansteigende Zahl Flugbewegungen konnte

¹Durchschnittliche Tagesverkehrsmenge in beiden Richtungen während 14 Stunden (07.00 bis 21.00 Uhr)

²Passagiere, Angestellte, Laden- und Restaurantbesucher, Besichtigter, Besucher für Vorabend-Check-in oder Geschäftstreffen



Abb. 3.4: Thurgauerstrasse in Opfikon, fotografiert auf der Fussgängerüberführung in Richtung Oerlikon, 2006

im Jahre 1986 der 41 m hohe Kontrollturm am Fingerdock realisiert und in Betrieb genommen werden.

Gewerbe Der Flughafen erfährt diesmal nur wenig Veränderungen. Weiter setzt sich der Trend der Verdichtung fort. Zu nennen ist das Gebiet Wibach, nördlich von Rümlang und der Nordrand von Kloten. Glattbrugg wächst wieder vermehrt in Richtung Flughafen. Das ABC Airport Business Center entstand westlich des Hilton Hotels. Die bedeutende Lage des Balsberg für den Flughafen wird einmal mehr unterstrichen. Ausserdem entstand das Comfort Hotel Airport Zürich in Rümlang und die beiden Hotels Renaissance und Novotel in Glattbrugg.

Ähnlich sieht es bei den Ankunftsahlen und Übernachtungen aus, welche Mitte der 90er anwachsen. In der Stadt Zürich hingegen stagnieren alle Zahlen weiter. Dies ist sicher auch darauf zurückzuführen, dass jetzt in der Peripherie des Flughafens eine immer grössere Beherbergungsindustrie entsteht [ZH2].

Siedlungen In Kloten wird der Stadtteil Spitz weiter ausgebaut und die ersten Häuser entstehen im Quartier Graswinkel – in der Anflugschneise der Piste 28. Weder in Opfikon noch in Rümlang sind grosse Entwicklungsschritte festzustellen.

Auch die Bevölkerungszahl wächst in diesem Abschnitt sehr langsam. Die gesamte Einwohnerzahl aller drei Gemeinden nahm zwischen 1980 (32 344) und 1990 (33 231) lediglich um 2.7 Prozent zu [StatZH].

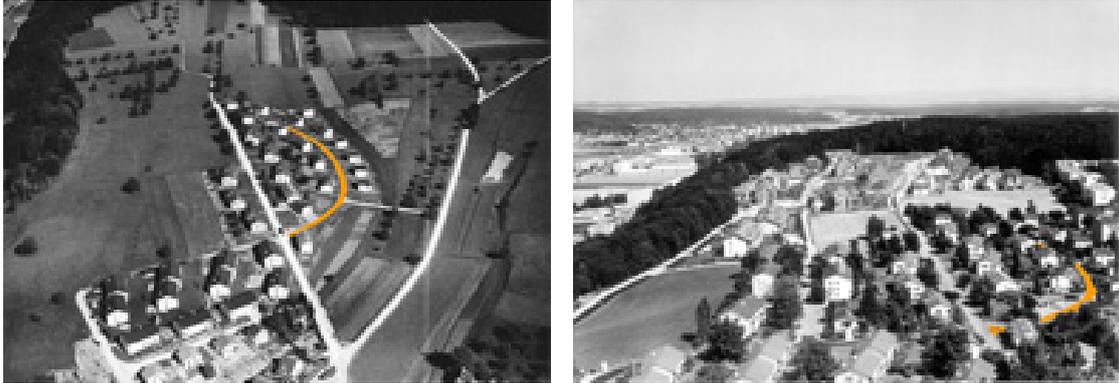


Abb. 3.5: Das Gebiet Buchhalden mit Blick in Richtung Dietlikon 1949 (links) und 1986. Die markante, lang gezogene Kurve (orange) dient als Vergleichsreferenz. So steht diese Strasse heute noch.

Verkehr Einige Zufahrten zu Quartieren wurden verändert oder neu gebaut. Ausserdem sind erstmals Kreisel auf der Karte ersichtlich – zwei Kreuzungen wurden entsprechend umgestaltet.

3.6 1994–2003

Flughafen Die nach wie vor wachsenden Flugbewegungs- und Passagierzahlen und die wichtige wirtschaftliche Bedeutung des Flughafens veranlasste den Kanton 1995, einen weiteren Kredit gutzuheissen. Infolge verschiedener Einsprachen konnte erst am 31. Januar 2000 mit dem Bau des Dock Midfield begonnen werden. Dessen Fertigstellung im September 2003 schloss bereits einen Grossteil der fünften Bauetappe ab. Das Dock Midfield ist auf unserer Karte aus dem Jahre 2003 noch nicht zu sehen.

Gewerbe Die allgemeine Bautätigkeit hat sich jetzt stark abgeschwächt. Es sind nur noch einzelne Gebäude hinzugekommen. So entstand zum Beispiel in Rümlang an der Glatt das Park Inn Hotel und das Hotel Fly Away mitten in Kloten.

Die Statistik zeigt hier ein ähnliches Bild wie schon in der Periode zuvor. Die Flughafenregion wuchs sowohl bezogen auf die Anzahl der Betriebe und Gastbetten und auch bei den Ankunfts- und Übernachtungszahlen, auch wenn sich die beiden letztgenannten gegen das neue Jahrtausend hin abschwächten. Auch in der Stadt bleiben alle Zahlen mit Ausnahme von einigen Schwankungen konstant. Trotz stagnierender Ankunfts und Übernachtungszahlen stieg das Angebot an Betrieben und Gästebetten wieder leicht an [ZH2].

Siedlungen In Kloten wurde das Quartier Graswinkel ausgebaut. Nebenbei entstanden neue Mehrfamilienhäuser in Egetswil und an der Alten Landstrasse (unterhalb Egetswil). Opfikon zeigt auch in diesem Zeitraum keine grossen Veränderungen mehr. Hingegen entstand in Rümlang noch eine weitere Reihe von Wohnungen.

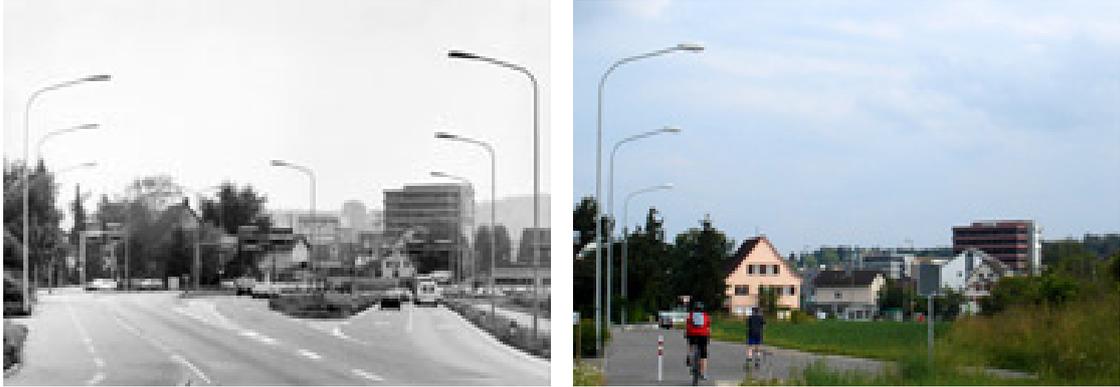


Abb. 3.6: Kreuzung beim Lindengarten in Kloten, fotografiert in Richtung Kreuzung Zum Wilden Mann, 1988 (links) und 2006. Wo 1988 noch eine Hauptstrasse und eine Autobahnauffahrt waren, ist heute eine grüne Wiese und ein Radweg. Rechts die Böschung zur jetzigen Autobahn.

Verkehr Der wenige hundert Meter lange Autobahnzusammenschluss in Kloten wurde nun vollzogen. Es entstanden zwei neue Ausfahrten, eine zur Fracht am Flughafen und eine in der Nähe des ehemaligen Autobahnendes der Unterlandautobahn von Bülach her im Norden von Kloten. Die Auffahrt beim Lindengarten in Kloten (ehemaliges Ende der Flughafenautobahn von Zürich her) wurde durch eine Wiese ersetzt (Abbildung 3.6).

In Opfikon wurde im September 2001 mit der Überdachung von 600 m Autobahn vom Hotel Hilton bis zur Brücke Schulstrasse begonnen, einerseits um die seit den 60ern durch eine Autobahn getrennte Stadt wieder zu vereinen und andererseits einen Lärmschutz zu garantieren. Das Bauwerk wurde im September 2005 vollendet (Abbildung 3.7) [N11].



Abb. 3.7: Die A51 wurde durch die Bubenholzallee ersetzt: Autobahnüberdachung in Opfikon

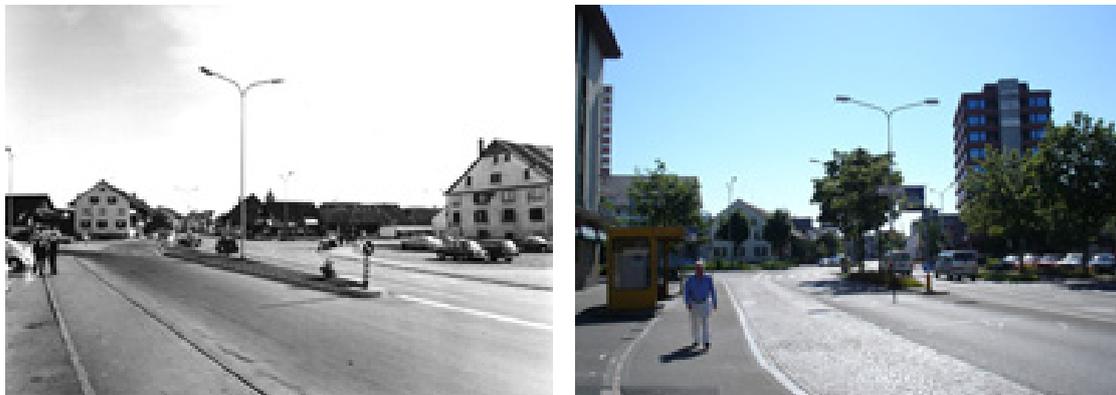


Abb. 3.8: Im Laufe der Zeit änderten nicht nur die Strassenverläufe, sondern auch das Erscheinungsbild der Strassen, hier illustriert am Beispiel der Kreuzung Zum Wilden Mann in Kloten, 1963 (links) und 2006

4 Diskussion

Der Einsatz von Kartenmaterial erweist sich als äusserst spannend und nützlich. Aus der Vogelperspektive erhält man einen optimalen Überblick der jeweiligen Veränderungen. Nachteilig ist jedoch, dass Karten keine Informationen über die Gebäudehöhe liefern und eine abstrakte Wiedergabe der Realität sind. Mit der Verwendung von Fotoaufnahmen kann man diese Nachteile zum Teil aufheben und ausserdem den Wandel aus anderen Perspektive illustrieren.

Durch die relativ lange Zeitspanne, die für eine Kartenaktualisierung benötigt wird, fehlt es an einem genauen zeitlichen Auflösungsvermögen. In diesem Bereich können statistische Daten weiterhelfen. Sie zeigen ausserdem einen möglichen thematischen Zusammenhang für die sichtbaren Veränderungen. Eine Vorortbesichtigung ist teilweise notwendig um die verschiedenen Bauten in die von uns gewählten Kategorien einzuteilen.

4.1 Einfluss des Flughafens

Eine direkte Korrelation zwischen den einzelnen Ausbautetappen des Flughafens und der Entwicklung der umliegenden Gebieten festzustellen, ist schon wegen der zeitlichen Verzögerung der Effekte und den komplexen Zusammenhängen kaum möglich. Einflüsse sind aber klar erkennbar.

Gewerbe Die Nähe zum Flughafen ist für wertschöpfungsintensive, global tätige Unternehmen ein Standortvorteil [VwB], der sich aber über das von uns beobachtete Gebiet hinausstreckt, insbesondere in die Stadt Zürich hinein. Daran angehängt ist ein Bedürfnis nach Übernachtungsmöglichkeiten für die angereisten ausländischen Geschäftspartner (und natürlich auch anderen Gästen), das von Hotels abgedeckt wird, deren Zahl und Grösse ohne den Flughafen denkbar bescheidener wäre. Während in der Stadt mehrheitlich Touristen die Beherbergungsindustrie benutzen, gibt es rund um den Flughafen eine tendenzielle Ausrichtung auf Geschäftsreisende. Mussten diese früher in einem grösseren Umkreis um den Flughafen eine Übernachtungsgelegenheit suchen, haben sie jetzt in unmittelbarer Nähe des Flughafen und ihren Zielorten ein gutes Angebot zur Verfügung. Dies zeigt sich in der Möglichkeit zur Durchführung von Seminaren und Kongressen in vielen Hotels der Flughafenregion.

Der Flughafen ist aber auch ein Wirtschaftsfaktor an sich: Im 2004 generierten die 24 000 Beschäftigten am Flughafen eine Wertschöpfung von 3,1 Milliarden Franken. Hinzu kommen 8000 Vollzeitstellen bei den Zulieferern mit einer Wertschöpfung von nochmals 1,1 Milliarden Franken [VwB].

Siedlungen In den 50er und 60er Jahren konnte in der Region um den Flughafen ein ähnliches Phänomen wie bei den Autobahnen festgestellt werden: Die neuen Verkehrsträger faszinierten die Menschen und die „Aussicht“ auf die Autobahn respektive den Flughafen war beliebt. Später, ab den 70ern, als der Verkehr mit dem Aufkommen der Jets in unterschätzter Masse zunahm, minderte sich die Attraktivität des Lebens in den Anflugs- und Abflugschneisen. Die entsprechend gefallen Grundstückspreise, ein kurzer Arbeitsweg und die Nähe zur Stadt Zürich zogen aber immer noch viele Personen an, und so wuchs die Region weiter.

Verkehr Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist Voraussetzung für einen beliebten Wirtschaftsstandort. Neben der internationalen Anbindung mit dem Flughafen ist die Region mit einer Autobahn und dem Flughafenbahnhof auch ideal ans nationale Verkehrsnetz erschlossen. Ein dichtes (und beliebtes) Netz an Bussen und S-Bahnen ermöglichen das Auskommen ohne Privatfahrzeug, was insbesondere von umweltbewussten Personen, ausländischen Gästen sowie Jugendlichen geschätzt wird. Nur dank der grossen Wohn- und Geschäftsdichte ist ein solches Angebot überhaupt möglich.

4.2 Ausblick

Eine Wiederholung der Entwicklung wie in den letzten fünfzig Jahren ist schon aufgrund der Bodenressourcen nicht möglich. Auch wenn es noch einige unüberbaute Flächen hat, dürfte man vermehrt auf politischen Widerstand treffen. Raumplanerische Bestimmungen bekommen immer mehr Griff: Im Juni 2006 lehnte die kantonale Baudirektion ein Bauvorhaben in Bassersdorf ab, weil das Areal in einer Zone mit überschrittenen Immissionsgrenzwerten liegt, was gemäss Gemeindeschreiber Rolf Rinderknecht ein Novum ist [ZU1]. Vor kurzem wurde ausserdem ein Projekt über die Aufwertung des Naherholungsgebietes im Hardwald zwischen Kloten und Dietlikon in die Wege geleitet und nicht zuletzt besteht in Neerach nach wie vor eine Moorlandschaft unter Naturschutz.

Aber es wird auch weiterhin gebaut: Im Mai 2006 war der Spatenstich für das neue Hotel Radisson SAS Airport auf dem Flughafengelände zwischen zwei Parkhäusern mit einem direkten Zugang zur Ankunftshalle und dem Check-In 1 [ZU2]. Im Herbst 2008 wird der Neubau mit den 329 Zimmern und 3700 m² Konferenzfläche seine Türen öffnen (Abbildung 4.1) [MyCH].

Mit dem Bau der Glattalbahn, einer Mischung zwischen Strassen- und S-Bahn, wird das öffentliche Verkehrssystem zwischen Zürich Nord, Opfikon, Wallisellen und dem Flughafen weiter ausgebaut. Eine erste Strecke wird auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2006 zur Verfügung stehen (Abbildung 4.1) [VBG].



Abb. 4.1: Die Baustellen für das Radisson SAS Hotel am Flughafen mit der Ankunftshalle und dem Check-In 1 im Hintergrund (links) und für die Glattalbahn auf der Thurgauerstrasse in Oerlikon, Blick Richtung Opfikon, 2006

Abbildungsverzeichnis

3.1	Flughafen 1948; Unique (Zürich Flughafen AG)	7
3.2	Flughafenautobahn 1963; Stadtverwaltung Kloten	9
3.3	Flughafenautobahn 1965; Stadtverwaltung Kloten	10
3.4	Thurgauerstrasse 2006	13
3.5	Buchhalden; Stadtverwaltung Kloten	14
3.6	Lindengarten 1988; Stadtverwaltung Kloten	15
3.7	Bubenholz 2006	16
3.8	Zum Wilden Mann 1963; Stadtverwaltung Kloten	16
4.1	Baustellen 2006	19

Literaturverzeichnis

- [ARA] www.klaeranlage.ch — Kläranlage Kloten/Opfikon 2006
- [MyCH] www.myswitzerland.com — Schweiz Tourismus 2006
- [N11] Von der Wunde zur Narbe — Stadt Opfikon 2005
- [StatZH] Statistisches Handbuch des Kantons Zürich der Jahre 1949, 1964, 1978, 1987 — Statistisches Amt des Kantons Zürich
- [UM] Erhebung zum landseitigen Verkehr und Motivforschung zur Verkehrsmittelwahl — Unique (Zürich Flughafen AG) 2003
- [VBG] Glattalbahn — Verkehrsbetriebe Glattal 2006
- [VwB] Informationspapier Volkswirtschaftliche Bedeutung Flughafen Zürich — Unique (Zürich Flughafen AG) 2006
- [ZH1] Geschichte der ARA Glatt — Tiefbau- und Entsorgungsdepartement der Stadt Zürich 2006
- [ZH2] Die Zürcher Hotellerie seit 1934 — Präsidualdepartement der Stadt Zürich 2006
- [ZU1] Besorgnis wegen Bauverbot — Zürcher Unterländer vom 16. Juni 2006
- [ZU2] Im dritten Anlauf hat es geklappt — Zürcher Unterländer vom 5. Mai 2006