

Die städtebauliche Entwicklung Usters vom Fabrikdorf zur Stadt: unter Einfluss der Glatttalbahn zwischen 1856 und 1916

Michael Köhler

Zusammenfassung

Die Arbeit untersucht die Stadtentwicklung Usters seit Beginn des 19. Jahrhunderts bis 1916, wobei der Einfluss der 1856 eröffneten Glatttalbahn auf die bauliche Entwicklung im Mittelpunkt der Arbeit steht. Anhand sogenannter stadtbestimmender Faktoren wird analysiert, wie sich Uster nach und nach von einem Fabrikdorf zu einer Stadt entwickelte. Beginnend mit der industriellen Entwicklung, die am Anfang dieses Prozesses steht, gefolgt von der Bewerbung und Wahl zum Bezirkshauptort, sowie der Entstehung erster Dienstleistungen, wird auf den zweiten Teil der Arbeit übergeleitet, in dem die Anschlussbemühungen Usters für die Eisenbahn und deren Bedeutung für die Stadtentwicklung im Vordergrund stehen. Ausgehend von der Erkenntnis, wie in Uster die bauliche Entwicklung vonstatten ging, wird der damals in Uster geltenden Baugesetzgebung nachgegangen. Dabei fällt eine Reihe von Indizien auf, die nahe legen, dass in Uster wesentlich früher von einer Stadtplanung gesprochen werden muss, als im Allgemeinen angenommen wird. Die städtebauliche Entwicklung Usters während des 19. Jahrhunderts ist im Zürcher Oberland mit seinen gerade ausgerichteten Strassen und dem frühen Auftreten von Baulinien auffallend eigenständig und auch einzigartig. Diese Eigenständigkeit wird zum Abschluss der Arbeit in einem Vergleich zur Nachbargemeinde Wetzikon verdeutlicht.

Abstract

The thesis examines the town development from Uster since the beginning of the 19. Century until the year 1916. In the focal point of the thesis stands the influence of the 1856 opened Glatttal-Railroad on the structural development of Uster. It is analyzed how Uster developed itself from a factory village to a city on the basis of so-called city-determining factors. Beginning with the industrial development, which stands at the start of this process, followed from the selection of the district capital, as well as the emergence of services, we are led to the second part of the thesis. Here it is particularly interesting what the railroad and the efforts of Uster for becoming a railway station really meant for the town development. With the realization, how the structural development was handled in Uster, we have to look into the then valid building laws. A set of indications is noticeable, which assume that a town planning took place in Uster much earlier than is generally thought today. The development of Uster concerning its town construction during the 19. Century is remarkably independent and also singular with its even aligned roads and early occurring of building lines along the streets. This singularity is clarified in a comparison to Wetzikon, a municipality in the neighbourhood. This comparison terminates the thesis.