Zeitschrift: NIKE-Bulletin
Herausgeber: Nationale Informationsstelle für Kulturgüter-Erhaltung
Band: 31 (2016)
Heft: 6

Artikel: Mehr Dichte, aber auch mehr Freiraum und Identität
Autor: Meyer, Barbara
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-727246

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 10.07.2025

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

Mehr Dichte, aber auch mehr Freiraum und Identität

Die Stadt Schlieren (ZH) setzt bei der Verdichtung auf Partizipation

Das Gaswerkareal an der Limmat mit seinen historischen Backsteinbauten bietet viel Platz für neue Nutzungen, z.B. für ein Kletterzentrum

Von Barbara Meyer

Nach den Vorgaben des Kantons soll das Limmattal weitere Einwohner und Arbeitsplätze aufnehmen. Die Stadt Schlieren reagiert auf das prognostizierte Wachstum mit einer Verdichtungsstrategie und der Schaffung von mehr und besseren Freiräumen für Erholung und Begegnung. Das Stadtentwicklungskonzept wurde in zwei Aktivwerkstätten mit der Bevölkerung erarbeitet.

Um 1900 wurde aus dem Bauerndorf Schlieren im Limmattal eine stolze Industriestadt, denn es lag an der ersten Eisenbahnlinie der Schweiz. Eisenbahnwaggons, Rolltreppen, Lifte, Leim, Kühlschränke und viele andere Produkte trugen den Namen Schlieren in die ganze Welt. Die Industrieanlagen nahmen bald mehr Fläche ein als das eigentliche Dorf. Nach dem zweiten Weltkrieg wuchs die Bevölkerung massiv an. Neue Quartiere entstanden. Und das Auto eroberte die Stadt. Dem Ausbau der Zürcher- und der Badenerstrasse auf vier Spuren fiel der historische Dorfkern zum Opfer. Das Dorf verlor seine Mitte und damit seine Identität.

Der Strukturwandel in den 1980er-Jahren traf Schlieren besonders hart. 1983 gab Schindler bekannt, die Schweizerische Wagons- und Aufzügefabrik zu schliessen. Damit gingen bei 12 500 Einwohnern auf einen Schlag 740 Arbeitsplätze verloren. 1985 stellte die Färberei Schlieren den Betrieb ein. 1987 folgte das Aluminiumschweisswerk und kurze Zeit später war die Kühlschrankherstellerin Sibir am Ende. In den 1990er-Jahren schrumpfte die Bevölkerung. Zurück blieben riesige Brachen und eine Stadt ohne Gesicht, ohne Vergangenheit und ohne Perspektive.

Leitbild und Stadtentwicklungskonzept als gesamtheitliche Strategie

Nach Neuwahlen im Jahr 2002 beschloss der Stadtrat zu handeln. Er präsentierte ein Leitbild, das in seiner Deutlichkeit nichts zu wünschen übrig liess. Die wichtigsten Ziele waren mehr Lebensqualität, eine Identität im Stadtbild und die Produktion von hochwertigen Wohnungen, um die Bevölkerungszusammensetzung positiv zu beeinflussen. 2003 wurde beim Planungsbüro Metron ein räumliches Leitbild für das

gesamte Gemeindegebiet bestellt, das aufzeigte, wie aus der gesichtslosen, verkehrsgeplagten Stadt ohne Mitte eine Wohn- und Arbeitsstadt mit hoher Lebensqualität werden sollte. Der Stadtentwicklungsprozess der vergangenen zehn Jahre ist eine Erfolgsgeschichte und basierte auf den rund 30 ha grossen innenliegenden Industriebrachen in Bahnhofsnähe. Heute befinden sich hier zwei dichte Quartiere mit Wohn- und Arbeitsplatznutzung und einer attraktiven Freiraumstruktur.

Verdichtung als politische Vorgabe

Die Sorge der Schweizer Bevölkerung um intakte Landschaften und den Erhalt von Grünflächen drückte sich 2012/13 in der Annahme verschiedener Gesetze und politischer Vorstösse wie der Zweitwohnungsinitiative, der Kulturlandinitiative und der Revision des Raumplanungsgesetzes aus. Die Siedlungsentwicklung soll zukünftig durch die Nutzung von inneren Reserveflächen und Verdichtung der bestehenden Bebauung erfolgen. Gemäss den Vorgaben des Kantons soll Schlieren weiter wachsen. Damit dies nicht nur zu einer quantitativen Verdichtung, sondern auch zur Steigerung der Lebensqualität, zu vielfältigeren Angeboten und zur Entwicklung von tragfähigen Nachbarschaften führt, beschloss der Stadtrat, das räumliche Leitbild zu überarbeiten und die Bevölkerung dabei von Anfang an miteinzubeziehen.

Das erwartete Siedlungswachstum soll mit einer qualitativ hochwertigen Verdichtung entlang der Limmattalbahn und der Transformation der in die Jahre gekommenen Nachkriegsquartiere aufgefangen werden. Es ist dabei ratsam, das Thema der Verdichtung differenziert und ortsspezifisch anzugehen.

Grundsätzlich bestehen folgende Möglichkeiten der Innenentwicklung:

- Arrondieren
- Nachverdichten
- Transformieren
- In Ruhe lassen!

Die Kategorie «In Ruhe lassen!» mag überraschen, doch ein Blick ins Inventar der kulturhistorischen Objekte der Stadt Schlieren von 2009 zeigt, dass gerade aus den 1950er-Jahren einige ikonische Gebäude vorhanden sind, deren Erhalt gegen eine Verdichtung abgewogen werden muss. So zum Beispiel das Locher-Haus am zukünftigen Stadtplatz, wo man sich gemäss Stadtentwicklungskonzept auch ein Hochhaus vorstellen könnte. Der Erhalt solcher Gebäude trägt zur Schaffung von Identität bei, bildet die Verbindung mit der Geschichte, dem Vertrauten, dem «Daheim».

Jedoch existieren viele Gebiete mit Nachkriegsbebauung entlang der Achse der zukünftigen Limmattalbahn, wo Ersatzneubauten mehr Wohnumfeldqualität trotz Verdichtung erzeugen könnten.

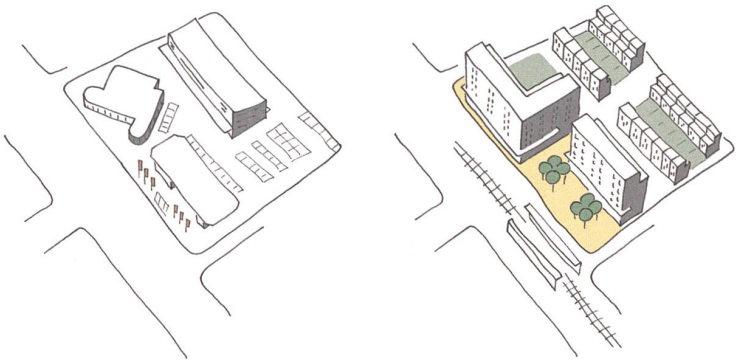
Das Locher-Haus, historische Aufnahme von 1956 und renoviert 2009.

1. Arrondieren
zum Beispiel im Bereich der Weininger Strasse

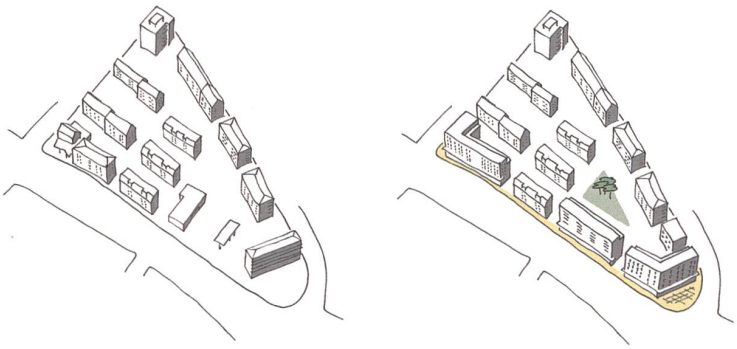
2. Nachverdichten
zum Beispiel nördlich des Limmattal Spitals

3. Transformieren
zum Beispiel südlich der Badener Strasse

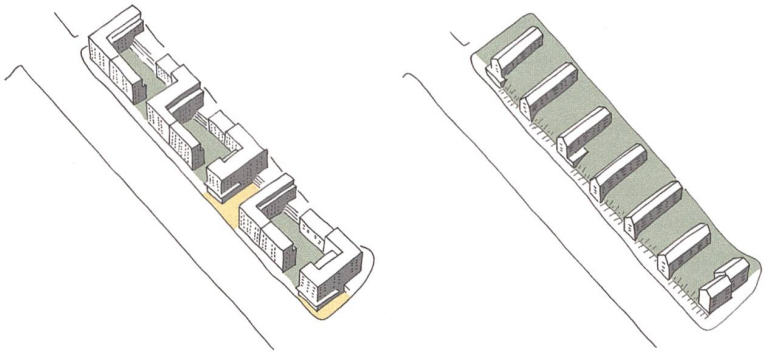
4. In Ruhe lassen
zum Beispiel im Bereich des Heimeliwegs



Aufgabe der niedrigen Gewerbebauten und Parkierungsanlagen zugunsten eines Stadtbausteins mit gemischten Wohnformen und eines Platzes mit möglicher Nahversorgung zu Zürcherstrasse.



Mögliche Verlagerung des Tankstellenstandorts zugunsten einer baulich klaren Fassung des Strassenraums mit einer gemeinschaftlichen Grünfläche im Innern. Bildung einer Raumkante zum Kesslerplatz.

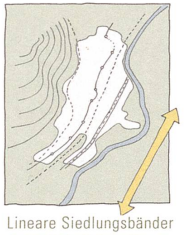


Mögliche Auflösung der Zeilenbauten entlang der Badenerstrasse zugunsten von kompakten und raumbildenden Stadtbausteinen mit öffentlichen und priaten Freiräumen.

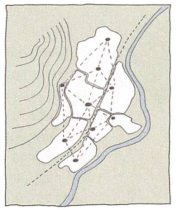
Die Bevölkerung plant mit

Mit Albert Speer & Partner (AS&P) aus Frankfurt wurde ein Büro beauftragt, das grosse Erfahrung mit breiter Bürgerbeteiligung hat. Wie Metron, die das erste Stadtentwicklungskonzept erarbeitet haben, arbeitet AS&P interdisziplinär. In der Erkundungsphase radelte und wanderte ein Team aus Städtebauern, Landschaftsarchitekten, Verkehrsplanern und Raumplanern durch Schlieren und die Region. Diese Aussensicht führte zu neuen Erkenntnissen und geänderten Problemstellungen. Erste Thesen wurden als Grundlage für die erste Aktivwerkstatt mit der Bevölkerung formuliert. Eingeladen wurde mit Flyern, die in alle Haushalte verteilt wurden. Zusätzlich wurde der Anlass auf Plakaten im ganzen Stadtgebiet bekanntgemacht. So gelang es, auch die Zuzüger der neuen Quartiere zu mobilisieren. Damit kam eine ausgewogene Teilnehmerschaft aus Alteingesessenen, Neuzuzügern, politischen Vertretern und Vertretern von Interessengruppen von rund 80 Personen zustande. Auch alters- und genderbezogen war die Teilnehmerschaft gut durchmischt. In dieser ersten Aktivwerkstatt wurde ein umfangreiches Spektrum an Hinweisen und Anregungen gesammelt. Sowohl im Plenum als auch in den vier thematischen Arbeitsgruppen Mobilität, Grünraum, Städtebau und Verschiedenes wurde über Schlierens zukünftige Gestalt diskutiert. Die Resultate dieser Werkstatt bildeten die Basis für den Entwurf. In der zweiten Aktivwerkstatt wurde der Entwurf

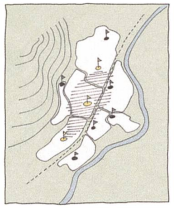
In den Aktivwerkstätten diskutierte die Bevölkerung in verschiedenen Arbeitsgruppen über Schlierens zukünftige Gestalt.



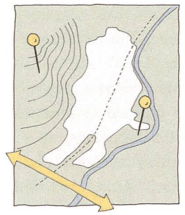
Lineare Siedlungsbänder durch Bahnlinien, Kantonsstrassen und Limmat



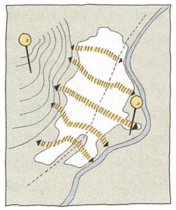
Denken in Quartieren: Quartierplätze als Orte der Begegnung schaffen



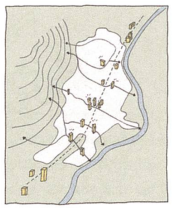
Erweiterung der Kernzone durch zwei neue Freiräume bzw. Stadteingänge



Zwei Landschaftsräume nehmen den Stadtkörper in ihre Mitte



Fussgänger und Velofahrer erreichen bequem die beiden Landschaftsräume



Hochhäuser im Talboden als Wegweiser zu den Gleisquerungen einsetzen

vorgestellt. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer diskutierten wiederum in den Arbeitsgruppen und im Plenum. Grundsätzlich wurde der Entwurf positiv aufgenommen. Schlieren darf dichter und urbaner werden, auch Hochhäuser sollen möglich sein. Aber die Erwartungen an die gestalterische Qualität und an einen Ausgleich in Form von innerstädtischen und landschaftlichen Freiräumen sind hoch. Die Gestaltung des öffentlichen Raumes zu einem homogenen Stadtraum mit vielen Bäumen, dem aufgewerteten Stadtpark und gut erreichbaren Naherholungsgebieten ist der Bevölkerung wichtig. Zudem wird eine grössere Vielfalt an Nutzungen gewünscht. Am Gruppentisch Mobilität gab der geplante Ausbau der Kantonsstrasse am meisten zu reden. Die Sorge um die Isolation des dahinter liegenden Quartiers und des Naherholungsgebiets an der Limmat stand dem Wunsch nach einem Kapazitätsausbau für den motorisierten Verkehr gegenüber.

Diese Hinweise flossen in die Finalisierung des Stadtentwicklungskonzepts ein. Ein Massnahmenkatalog, aufgeteilt in die drei Phasen 0–10 Jahre, 10–25 Jahre und 25 Jahre plus setzt das Konzept in konkrete Massnahmen um. Dank der engen Zusammenarbeit mit der Bevölkerung konnte schrittweise ein massgeschneidertes und breit abgestütztes Konzept entwickelt werden. Den Abschluss bildete eine öffentliche Informationsveranstaltung mit Diskussion und der Möglichkeit, auf das gemeinsame Werk anzustossen.

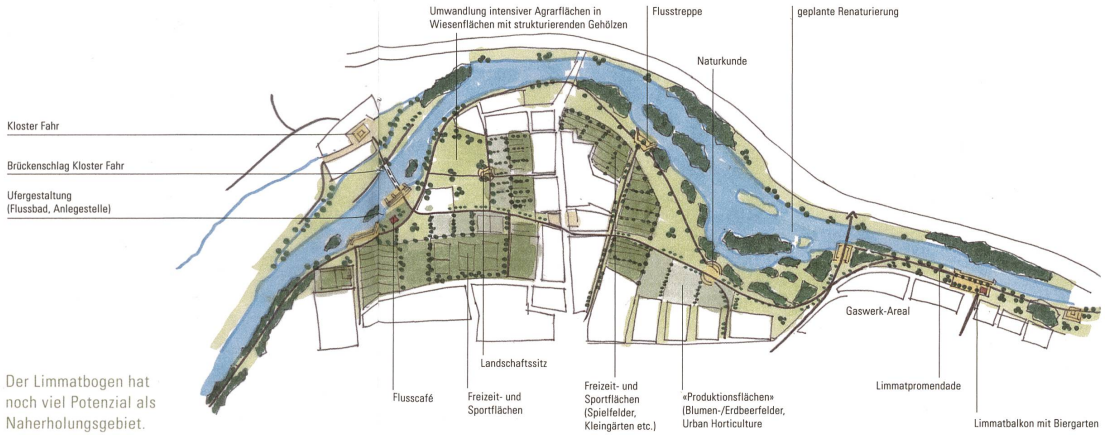
Die wichtigsten Aussagen im neuen Stadtentwicklungskonzept

Die gute Verkehrserschliessung ist eine der Stärken von Schlieren. Verschiedene Verkehrsinfrastrukturen gliedern die Stadt bandartig: die zwei Bahnlinien, die zwei Kantonsstrassen, ab 2020 die Limmattalbahn, aber auch die Limmat und die Autobahn. Die Bänder sollen durch neue Querverbindungen für Fussgänger und Velofahrer miteinander und mit den beiden Naherholungsgebieten Schlierenberg und Limmatbogen verbunden werden. Dies ist notwendig, um die beiden Seiten von Schlieren miteinander zu «vernähen». Die südliche Kantonsstrasse wird durch den Bau der Limmattalbahn zu einer attraktiven Stadtstrasse. Auch die stark befahrene Kantonsstrasse nördlich der Gleise soll eine städtisch integrierte Strasse werden. Sonst gibt man zwei der grössten Qualitäten Schlierens auf: den Flussraum und das historische Gaswerkareal (ISOS Spezialfall national).

Grundsätzlich soll grossräumiger gedacht werden: nicht in Arealen, sondern in Quartieren. In der wachsenden Stadt braucht es mehrere, fussgängerorientierte Quartiere mit eigenen kleinen Plätzen und Parks, die soziale Nachbarschaften bilden. Hochhäuser sollen das Zentrum akzentuieren und die Gleisübergänge anzeigen. Auch an den Stadteingängen Kesslerplatz und Gasometerbrücke könnten Hochhäuser stehen. An den Hanglagen und in der Ebene abseits der Bahnlinie sind sie hingegen nicht erwünscht. Der Limmatbogen hat noch viel Potenzial als Naherholungsgebiet. Eine weitere Perle ist das Gaswerkareal an der Limmat mit seinen historischen Backsteinbauten und viel Platz für neue Nutzungen neben dem beliebten Kletterzentrum. Auch die Idee eines Kulturzentrums im erweiterten Stadtpark bietet grosse Chancen für einen weiteren attraktiven Baustein der neuen Mitte. Und schliesslich ist der Bahnhof grossräumiger zu betrachten und zu organisieren. Beide Seiten sollen zum Ankunftsort werden.

Verbindlichkeit schaffen

Das Stadtentwicklungskonzept ist die Grundlage für alle baulichen und planerischen Entscheidungen des Stadtrates für die nächsten 25 Jahre. Mit dem Genehmigungsbeschluss im Juni 2016 wurde das Konzept für alle Abteilungen der Verwaltung als verbindlich erklärt. Auch die Verantwortlichkeit für die Umsetzung der Massnahmen wurde definiert. Ein räumliches Leitbild ist eine Langfristaufgabe und braucht einen Kümmerer, der sich beharrlich für die Umsetzung einsetzt. Dazu gehört auch, alle raumwirksamen Entscheidungen der Stadt auf ihre Vereinbarkeit mit dem Konzept zu prüfen, die Massnahmen in den Budgetprozess einzubringen und periodische Erfolgskontrollen vorzunehmen.



Der Limmatbogen hat noch viel Potenzial als Naherholungsgebiet.

Résumé

Au début du siècle passé, le village agricole de Schlieren, dans la vallée de la Limmat, se transforma en une cité industrielle imposante, car il se trouvait sur la première ligne de chemin de fer de Suisse. Après la Seconde Guerre mondiale, sa population augmenta massivement et la voiture se lança à sa conquête. Le centre historique du village fut sacrifié au développement des routes. Le village perdit ainsi son cœur et, avec lui, son identité. Aujourd'hui, les directives du canton prévoient que Schlieren continue de croître. Pour que ce développement amène aussi une meilleure qualité de la vie, une diversification des services offerts à la population et un renforcement des rapports de bon voisinage, l'exécutif communal a décidé de remanier la conception directrice communale de l'aménagement du territoire et d'associer les habitants aux travaux dès le début.

La population a été invitée à participer au premier atelier de discussion par des dépliants distribués à tous les ménages. La rencontre a en outre été annoncée par voie d'affichage sur tout le territoire communal. L'atelier a ainsi pu réunir un public à la composition équilibrée, rassemblant résidants de longue date, nouveaux habitants, personnalités politiques et représentants des groupements d'intérêts. Les résultats de ce premier atelier ont servi de base au projet de développement qui a été présenté dans un second atelier, où il a fait l'objet d'une nouvelle discussion.

Toutes les observations présentées dans les ateliers ont été prises en compte dans la mise au point finale de la conception de développement urbain. Afin de mettre en œuvre cette conception, on a élaboré un catalogue de mesures, échelonnées en trois phases sur une durée totale de 25 ans. La collaboration étroite de la population a donc permis de développer par étapes un projet taillé sur mesure et bénéficiant d'un large consensus.