

Schönes Flanieren braucht gutes Sanieren Fachtagung von Fussverkehr Schweiz in Schlieren

In der Stadt- und Verkehrsplanung sollen Fussgängerinnen und Fussgänger nicht nur in historischen Zentren eine höhere Priorität erhalten. Dies war der Grundtenor an der Fachtagung von Fussverkehr Schweiz am 28. Juni 2012 in Schlieren. Die Stadt Schlieren hat die Fehler der autoorientierten Planung aus den 60er und 70er Jahren erkannt und will gemeinsam mit den privaten Investoren dafür sorgen, dass zu Fuss gehen wieder attraktiv wird. Stadtingenieur Manuel Peer stellte die Entwicklungsplanung vor, mit der Schlieren zum Vorbild für andere Agglomerationsgemeinden werden will. Die Umgestaltung des Stadtzentrums inkl. der für 2020 geplanten Eröffnung der Limmattalbahn sowie die neuen Quartiere gelten dabei als Leuchtturm-Projekte. Die ZHdK Zürcher Hochschule der Künste begleitet diese ambitionierte Planung mit einer fotografischen Langzeitbeobachtung. Bereits am Vorabend erhielten die Tagungsteilnehmer bei einer Besichtigungstour durch die neu gestalteten Räume im Entwicklungsgebiet Zürich-West einen Vorgeschmack auf die zukünftige Gestaltung in Schlieren. (Sprachen: de, fr)

Weitere Informationen:

Fussverkehr Schweiz

www.fussverkehr.ch

Fachtagung

www.fussverkehr.ch/unsere-themen/fachtagungen-fussverkehr/fachtagung-2012/

Flâneur d'Or 2008 (Schlieren)

www.flaneurdor.ch/home/page.aspx?page_id=1811&archive_id=2201

Flânerie en périphérie Journée d'étude de Mobilité piétonne à Schlieren

En matière de planification des transports, la marche ne devrait pas seulement être une priorité dans les centres historiques. C'est ce qu'a souligné la journée d'étude de Mobilité piétonne, l'association suisse des piétons, qui s'est déroulée le 28 juin 2012 à Schlieren (ZH) dans l'ouest zurichois. Héritant d'un développement orienté sur l'automobile dans les années 60 et 70, la ville de Schlieren a opéré un virage dans sa politique et sa planification et veut désormais privilégier la marche, en collaboration avec les investisseurs privés. L'ingénieur de ville Manuel Peer a présenté le concept de développement qui fera de Schlieren un exemple pour les autres communes d'agglomération. La requalification du centre-ville, qui sera parachevée avec l'arrivée du Limmattalbahn, et le développement de nouveaux quartiers en sont les projets phares. La Haute école d'arts zurichoise (ZHDK) fait le suivi de cette planification ambitieuse avec une observation photographique à long terme. En préambule de la journée, une visite des dernières réalisations de l'ouest zurichois permettait de prendre encore mieux le pouls «urbain» de cette région en pleine croissance. Le bulletin Rue de l'Avenir 3/2012 propose un compte-rendu complet de la journée d'étude. (langues: français, allemand)

Pour plus d'informations:

Mobilité piétonne

www.fussverkehr.ch/fr/

Journée d'étude

www.fussverkehr.ch/fr/nos-themes/journees-detude-mobilite-pietonne/2012/

Flâneur d'Or 2008 (Schlieren)

www.flaneurdor.ch/home/page.aspx?page_id=1811&archive_id=2201

Rue de l'Avenir (bulletin disponible sur abonnement uniquement)

www.rue-avenir.ch/bulletin

03.09.2012



Mobilité piétonne

Association suisse des piétons

Mobilità pedonale

Associazione svizzera dei pedoni

Medienmitteilung

Zürich, den 28.06.2012

Fachtagung von «Fussverkehr Schweiz» zum Thema:

Schönes Flanieren braucht gutes Sanieren Wege zu attraktiven öffentlichen Räumen in Wachstumsgebieten

Wer zu Fuss geht, soll in der Verkehrsplanung nicht nur in historischen Zentren eine höhere Priorität erhalten. Dies war der Grundtenor an der Fachveranstaltung von «Fussverkehr Schweiz», dem Fachverband der Fussgängerinnen und Fussgänger, welche am 28.6.2012 in Schlieren ZH stattfand.

Strassenräume dienen nicht nur dem rollenden Verkehr, sie sind auch soziale Lebensräume für Leute, welche zu Fuss unterwegs sind. Deshalb forderte Barbara Zibell, Professorin für Planungs- und Architektursoziologie, dass mit einer bewussten Gestaltung der öffentlichen Räume ein funktionierendes Zusammenleben von verschiedenen Altersgruppen und kulturellen Identitäten aktiv gefördert wird.

Erwin Wieland, Vizedirektor des Bundesamtes für Strassen ASTRA, orientierte über die Agglomerationsprogramme, der Bund unterstützt diese in den nächsten 4 Jahren mit 1.5 Milliarden investiert, wobei ein Drittel davon die Attraktivität und Sicherheit des öffentlichen Raumes erhöhen soll. Etwa 10% des Rahmenkredites sind für den Fuss- und Veloverkehr im engeren Sinne vorgesehen.

Die Stadt Schlieren hat die Fehler der autoorientierten Planung aus den 60er und 70er Jahren erkannt und will gemeinsam mit den privaten Investoren dafür sorgen, dass zu Fuss gehen wieder attraktiv wird. Die Firma Halter plant alleine auf dem Geistlich- und Färberei-Areal eine Überbauung im Wert von 360 Millionen Franken, die urbane Qualitäten mit optimierter Fussläufigkeit erzielen wird, wie Gianfranco Basso von der Firma Halter ausführte.

Mit der für 2020 geplanten Eröffnung der Limmattalbahn beginnt auch für die Fussgänger in Schlieren eine neue Ära, betonte Stadtrat Jean Claude Perrin. Stadtingenieur Manuel Peer stellte die Entwicklungsplanung über das gesamte Gemeindegebiet vor, mit der Schlieren zum Vorbild für andere Agglomerationsgemeinden werden will. Die Zürcher Hochschule der Künste begleitet diese ambitionöse Planung mit einer fotografischen Langzeitbeobachtung.

Köbi Gantenbein, Chefredaktor von «Hochparterre» brachte es in seinem Schlussfazit auf den Punkt: In der Agglo liegt unsere Zukunft. Hier müssen wir bei der Planung die Bedürfnisse der Fussgänger ebenso sorgfältig bedenken wie in den historischen Altstädten.

Für weitere Auskünfte: «Fussverkehr Schweiz», Thomas Schweizer, 079 434 36 23

Fussverkehr Schweiz
Klosbachstr. 48
8032 Zürich

Tel. 043 488 40 30
Fax 043 488 40 39
www.fussverkehr.ch
info@fussverkehr.ch



Fachtagung *Journée d'étude*

////////////////////////////////////
Schönes Flanieren braucht gutes Sanieren

Wege zu attraktiven öffentlichen Räumen in Wachstumsgebieten

Flânerie en périphérie...

Qualité des espaces piétons - aussi dans les zones de développement

////////////////////////////////////
Donnerstag, 28. Juni 2012, Schlieren ZH

Jeudi 28 juin 2012, Schlieren ZH



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Strassen ASTRA
Office fédéral des routes OFROU



Mobilità pedonale
Associazione svizzera dei pedoni

Mobilité piétonne
Association suisse des piétons

Tagungsprogramm 28. Juni / Programme de la journée 28 juin Traduction simultanée : Sulpice Piller

ab / dès	Empfang / Accueil	
08.30	Registrierung; Abgabe Tagungsunterlagen / <i>Enregistrement; remise des documents de la journée</i>	
	Moderation: Thomas Schweizer, Fussverkehr Schweiz / <i>Mobilité piétonne</i>	
09.10	Begrüssung / Mot de bienvenue	
	Jean-Claude Perrin, Stadtrat Vorsteher Bau und Planung Schlieren	
	Der öffentliche Raum als strategisches Aufgabenfeld des Bundes / <i>L'espace public en tant que tâche stratégique de la confédération</i>	Erwin Wieland, Vizedirektor ASTRA Abteilungsleiter Strassennetze / <i>Vice directeur OFROU Division Réseaux routiers</i>
	Strategie der Stadt Schlieren zur Aufwertung der Stadträume – Projekte in Schlieren / <i>Stratégie de la ville de Schlieren pour la revalorisation des espaces publics urbains</i>	Manuel Peer, Stadttingenieur Schlieren
	Der Stadtplatz den Fussgängerinnen und Fussgängern – Betriebs- und Gestaltungskonzept Stadtplatz / <i>La Stadtplatz pour les piétons – conception des transports, de l'exploitation et de l'aménagement</i>	Stephan Kuhn, Landschaftsarchitekt HTL BSLA
	Die Bedeutung des öffentlichen Raumes aus Sicht der Immobilienentwicklung – Fussläufige Erschliessung und Gestaltung als Standortfaktor / <i>L'importance de l'espace public du point de vue de la promotion immobilière – l'aménagement et l'accessibilité piétonne en tant que facteurs de localisation</i>	Gianfranco Basso, Leiter Entwicklungen Halter-Entwicklungen
10.50	Kaffeepause / pause café	
11.20	Workshop / atelier (3 deutsch, 1 français)	
WS 1	Die Strasse von den Rändern her denken! Die Optik des Fussverkehrs höher priorisieren. Wettbewerbe und Studienaufträge als mögliche Ansatzpunkte für eine fussgängerfreundliche Planung.	
WS 2	Plätze als Brennpunkte des öffentlichen Lebens. Gute Plätze sind belebt und stiften Identität. Mit welchen Prozessen können mehrheitsfähige Lösungen gefunden werden?	
WS 3	Sicherheit im öffentlichen Raum: Öffentliche Räume müssten zu jeder Tageszeit von der gesamten Bevölkerung genutzt werden können. Sicherheit bedeutet Lebensqualität.	
atelier 4	<i>Le piéton dans „l'entre-deux des villes“. Quel place pour le piéton dans le développement de ces territoires encore si peu favorables aux déplacements à pied?</i>	
12.30	Mittagessen Stehlunch / Repas (buffet)	
13.45	Walkshop Ortsbesichtigung / <i>Excursion</i> Sägestrasse / Stadtplatz / Aufwertungen im Bahnhofquartier / <i>Revalorisations dans le quartier de la gare</i>	Manuel Peer / Barbara Meyer Stadttingenieur / Projektleiterin Stadtentwicklung Schlieren
14:50	<i>Construire le vide dans l'agglomération: Le cas de Renens (VD), situé dans la périphérie lausannoise, lauréat en 2011 de plusieurs prix urbanistiques (Wakker, Flâneur d'Or, Flux) /</i> Öffentliche Räume schaffen in der Agglomeration: Renens liegt im Agglomerationsgürtels von Lausanne-West. Preisträger diverser Planungspreise (Wakkerpreis Flâneur d'Or, Flux).	Philippe de Almeida, architecte de la ville de Renens
	Öffentlicher Raum: Raum für soziales Leben (in der Agglomeration) <i>Espace public: espace de vie sociale (dans l'agglomération)</i>	Barbara Zibell, Prof. Dr. sc. techn. Leibniz Universität Hannover
	In der Agglo liegt unsere Zukunft! Tagungsfazit, Ausblick <i>Notre avenir sera dans l'agglomération!</i> <i>Retour sur la journée et perspectives d'avenir</i>	Köbi Gantenbein, Chefredaktor Hochparterre
16.15	Apéro , offeriert von der Stadt Schlieren / offert par la ville de Schlieren	

«Fussverkehr»

2/12



Liebe Leserin, lieber Leser

Unsere diesjährige Fachtagung findet am 28. Juni 2012 in Schlieren im Zürcher Limmattal statt. Das Gemeindeportrait auf den Seiten 2–3 stellt uns diese Stadt vor den Toren Zürichs vor. Wie sie sich vom Industrie- zum Wohn-, Dienstleistungs- und Technologiestandort wandelte, zeigt der Beitrag von Barbara Meyer von der Stadtentwicklung Schlieren. Parallel zu dieser Entwicklung sind, als grosse Herausforderung für die Gemeinde, attraktive öffentliche Räume zu schaffen und gute Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr herzustellen.

Nicht zuletzt um die Sicherheit der FussgängerInnen zu verbessern, existieren im Kanton Graubünden bereits zahlreiche Tempo-30-Zonen auch an Kantonsstrassen. Der Gemeinde Sumvitg wurde genau dies zunächst verweigert. Verkehrsplaner Peter Hartmann schildert, wie es dazu kam, dass das Verwaltungsgericht des Kantons Graubünden in seinem wegweisenden Urteil diesen Entscheid umkehrte (Seiten 4–5).

Im Projekt «Zu Fuss ins hohe Alter – Sicher im Strassenverkehr» analysieren sogenannte Senior-Scouts die Bedingungen für das Zufussgehen im Umfeld von Altersheimen und -institutionen. Auf Seite 6 gibt ein Senior-Scout in einem Interview Auskunft über seine Aufgaben.

Wir wünschen Ihnen beim Lesen des Bulletins viel Vergnügen.

*Pascal Regli
Redaktion «Fussverkehr»*



Fussverkehr Schweiz

Fachverband der Fussgängerinnen und Fussgänger

Schlieren ZH: Ein Un-Ort wird zur Stadt mit Lebensqualität

von Barbara Meyer*

Der Einbruch der industriellen Produktion hinterliess in Schlieren soziale Probleme und riesige Brachen. Eine vier-spurige Kantonsstrasse zerschneidet das Zentrum. Die Gemeinde hat reagiert und einen Stadtentwicklungsprozess eingeleitet.

Der Schlieremer Stadtrat hat erkannt, dass er die Zügel in die Hand nehmen muss. Basis dafür ist das Stadtentwicklungskonzept, das Bauvorstand Jean-Claude Perrin 2004 ausarbeiten liess. Die anstehenden Veränderungen im Stadtkörper bieten die Chance, die autodominierten Siedlungsstrukturen der Nachkriegszeit besser auf den Fuss- und Veloverkehr sowie auf die Schaffung von qualitätsvollen öffentlichen Räumen auszurichten. Die Resultate eines 2005 durchgeführten, städtebaulichen Wettbewerbs für die Neugestaltung des Zentrums werden in Etappen realisiert. Gleichzeitig werden die Industriebrachen entlang der Bahnleise umgenutzt.

In der autogerechten Stadt formiert sich Widerstand

In den späten Sechzigerjahren wollte Schlieren mit der Verbreiterung der Zürcher-/Badenerstrasse den Verkehrsstau verbannen. Dieser von der Bevölkerung getragene Entscheid bedeutete jedoch das Ende des historischen Dorfkerns. In der Folge wurden die meisten Gebäude entlang des Strassenzuges abgerissen. Seit 1974 trennt eine vierspurige Durchfahrtsstrasse das Stadtzentrum vom Bahnhofquartier – die Stadt

war fortan autogerecht und die FussgängerInnen müssen seither mit einer Unterführung vorlieb nehmen.

Zeitgleich mit der Zerstörung des historischen Dorfkerns formierte sich in der Bevölkerung eine Gegenbewegung, die dem Landschaftschutz gewidmet war. Schlierens Einwohner kämpften gegen das Ansetzen von Einfamilienhausspeckgürteln am Rande des Siedlungsgebiets. 1971 forderte eine Initiative die Freihaltung des Schlierenbergs, der als Einfamilienhauszone für «Mehressere» ausgeschieden war. Für Schlieren wurde eine der ersten grossräumigen Grünplanungen in der Schweiz durchgeführt. In der Bau- und Zonenordnung von 1976 wurden alle nicht bebauten Gebiete am Schlierenberg ausgezont. Die Wahrung der intakten Landschaftsräume geniesst seither in Schlieren hohe Priorität.

Zwei Entwicklungsachsen: «Schlieren International» und «Schlieren lokal»

Den sorgsamsten Umgang mit dem Vorhandenen nimmt auch das Stadtentwicklungskonzept von Schlieren wieder auf, indem die raumplanerische Forderung einer Entwicklung nach innen konsequent angewendet wird. Das Konzept weist in der Talebene zwischen den grossen Verkehrsströmen ein Verdichtungspotential von 30 Hektaren für Arbeitsplatzgebiete und von 18 Hektaren für Mischgebiete aus. Diese Gebiete liegen in ehemaligen Industriearealen, die sich zu grossen Teilen in Bahnhofsnähe befinden.

In Ost-West-Richtung präsentiert sich Schlieren als Agglomerationsgemeinde mit Dienstleistungszentren, Verkehrsinfrastrukturen, Lagerhallen, Parkplätzen und Mehrfamilienhäusern. Wer aber von Süden nach Norden vom Schlierenberg hinunter zur Limmat wandert, durchquert Wald und Feld, begegnet behäbigen Bauernhäusern, baumbestandenen Plätzen, Kirchen, Brunnen, flanirt durch gepflegte Wohnquartiere, schreitet über das weite Erdbeerfeld, ehe er dem Uferweg entlang der Limmat folgt und per Brücke oder Fähre zum Kloster Fahr übersetzt.

Diese zwei Lesarten des Ortes werden im Stadtentwicklungskonzept von 2005 als Basis der Entwicklung aufgenommen. Der längs zum Tal verlaufende Korridor, der mit der Entwicklungsdynamik des Limmattales verbunden ist,

Titelbild:

Schlieren wächst; in den Stadtteil «Schlieren West» kehrt Leben ein. Die autofreie Parkallee, an der öffentliche Parks angegliedert sind, verbindet die einzelnen Siedlungen miteinander.

Titelbild:

Priska Ketterer



Der Masterplan «am Rietpark» mit der vom Motorfahrzeugverkehr befreiten Achse als durchgrünte Mitte.

Bild: Schweingruber Zulauf Landschaftsarchitekten

wird als «Schlieren International» bezeichnet. Dieser Korridor soll sich urban, mit hoher Dichte und gemischten Nutzungen entwickeln. Die Limmattalbahn soll die neuen Gebiete ab 2019 mit dem Zentrum von Schlieren und mit Zürich verbinden.

Die quer zum Tal verlaufende Achse zwischen Schlierenberg und Limmatbogen, an der sich die historisch und lokal bedeutsamen Orte befinden, wird als «Schlieren lokal» bezeichnet. Über diese Achse sollen die Naherholungsgebiete, die neuen Wohnquartiere, Zentrum, Parks und Plätze für Fussgänger und Velofahrer attraktiv vernetzt werden.

Ein neues Zentrum entsteht

Im Fadenkreuz der beiden Achsen entsteht das neue Zentrum. Die Fussgängerinnen und Velofahrer werden bevorzugt und bringen neues Leben in die Stadtmitte. Der Autoverkehr auf der heute vier- bis sechsspürigen Kantonsstrasse wird auf einen einspurigen Grosseisler verlegt und verlangsamt. Die Fussgängerunterführung wird dann nicht mehr benötigt und kann aufgehoben werden. Der neue Stadtplatz in der Mitte des Grosseislers dient als Umsteigeort zwischen S-Bahn, Limmattalbahn und Regionalbussen. Er soll funktional sein, mit hartem Bodenbelag und einem schwebenden Dach für die Haltestelle der Limmattalbahn. Die öffentlichen Nutzungen sollen an den Rändern in den platzbegrenzenden Gebäuden untergebracht werden. Westlich des Stadtplatzes, im Bogen der umzulegenden Kantonsstrasse, soll der Stadtpark erweitert werden und den Ausgleich zum dicht bebauten neuen Zentrum schaffen. Diese Gestaltungsvorstellungen wurden 2009 in einem partizipativen Planungsverfahren entwickelt. Unterdessen wurde das Vorprojekt erarbeitet. Die Realisierung ist 2014 vorgesehen.

Gestaltungspläne für die Entwicklungsgebiete entlang der Bahnlinie

Bevor die im Stadtentwicklungskonzept vorgesehene Wohnnutzung realisiert werden konnte, mussten zwei Probleme gelöst werden: Erstens die Lärmemissionen durch die Bahnlinie und durch die beiden Kantonsstrassen. Zweitens die Lage abseits der bestehenden Wohngebiete. Gestaltungspläne waren das geeignete Instrument, um die Projekte der verschiedenen Investoren so aufeinander abzustimmen, dass eine befriedigende Gesamtlösung entstand: Lösung des Lärmproblems, Schaffung von öffentlichem Raum, Bildung einer Gebietsidentität und optimaler Zugang zur S-Bahn.

Die Parkallee ist bereits realisiert

Die neuen Stadtteile «Schlieren West» südlich und «am Rietpark» nördlich der Bahnlinie werden durch je eine Freiraumachse in Längsrichtung mit dem Bahnhof und der quer zum Tal verlaufenden lokalen Achse verbunden. Die Wohnungen in den beiden neuen Stadtteilen werden auf eine ruhige, stark durchgrünte Mitte orientiert. Die Freiraumachsen sind Teil eines öffentlichen Raumkontinuums und schaffen Identität.



Schlieren West ist ein 18 Hektaren grosses Wohnquartier, langgestreckt zwischen Bahnlinie und Kantonsstrasse. Entlang dieser Lärmquellen soll hoch gebaut werden, während in der Gebietsmitte öffentliche Parks mit einer niedrigen Bebauung abwechseln. Die einzelnen Überbauungen mit ihren Parks werden durch die 700 Meter lange autofreie Parkallee verbunden, welche sich als Quartierstrasse bis zum Bahnhof fortsetzt. Anstelle von privaten Spiel- und Ruhebereichen werden öffentliche Parks erstellt. Diese Freiraumstruktur fördert nachbarschaftliche Begegnungen über die eigene Siedlung hinaus und bietet zudem einen autofreien Schulweg. Die Parkallee ist sieben Meter breit, damit auch Spielen und Verweilen möglich sind. Eine Baumreihe und eine 1.80 m hohe Mauer machen sie zu einem starken Rückgrat für den neuen Stadtteil. Die Parks weisen neben den üblichen Spielgeräten ein besonderes Spielerlebnis auf, das die Kinder zum Entdecken der benachbarten Parks anregt – dank der autofreien Parkallee ist dies gefahrlos möglich.

Schlieren blüht auf

Aufgrund der regen Bautätigkeit ist die Bevölkerung in den letzten 5 Jahren um einen Viertel angewachsen und zählt nun rund 17'000 EinwohnerInnen. Weitere grosse Projekte rund um den Bahnhof sind am Entstehen. Zu den Standortvorteilen von Schlieren zählt die hervorragende Erschliessung mit der S-Bahn, in 10 Minuten ist man am Hauptbahnhof Zürich. Ab 2019 soll die Limmattalbahn als schneller Feinverteiler rollen. Jetzt gilt es, diesen Umbruch zu nutzen und mit der baulichen Erneuerung auf eine nachhaltige städtische Mobilität zu setzen. Der Wille dazu ist vorhanden; sichtbares Indiz dafür ist, dass Schlieren die «Charta für eine nachhaltige städtische Mobilität» des Städteverbandes mitunterzeichnet hat.

* Barbara Meyer studierte Architektur an der ETH Zürich und Szenografie an der Zürcher Hochschule der Künste. Seit 2006 ist sie Projektleiterin Stadtentwicklung in Schlieren.

Die Parkallee soll zum Entdecken der Nachbarschaft einladen.

Bild: Priska Ketterer

Fachtagung 2011: «Schönes Flanieren braucht gutes Sanieren – Wege zu attraktiven öffentlichen Räumen in Wachstumsgebieten».

Die Dynamik der Siedlungsentwicklung findet hauptsächlich im Agglomerationsgürtel statt. Verbunden mit dieser Entwicklung streben viele Gemeinden einen Wandel vom Industrie- zum Wohn-, Dienstleistungs- und Technologiestandort an. Hier attraktive öffentliche Räume zu schaffen ist aber eine grosse Herausforderung, da nicht auf eine historische Gebäudekulisse abgestützt werden kann, sondern das Erbe der autoorientierten, städtebaulichen Entwicklung der 1960er und 1970er Jahre weitergedacht werden muss. Im Sinne einer integralen Ortsentwicklung sollen den öffentlichen Strassenräumen nicht nur verkehrliche Funktionen zukommen, sondern sie sollen eine Bedeutung als Aufenthalts- und Flanierorte und Identifikationspunkte übernehmen. Die Diskussion um Verkehrsstaus, Leistungsfähigkeit der Strasseninfrastruktur und Parkplätze muss ergänzt werden, durch Diskussionen um fussgängerfreundliche Strassen, Freiräume und Aufenthaltsqualität.

Die von «Fussverkehr Schweiz» organisierte Tagung findet am 28. Juni 2012 in der Stadt Schlieren im boomenden Limmattal statt. Denn genau mit diesen Fragestellungen sehen sich die Verantwortlichen der Stadt konfrontiert. Als Vorabendprogramm wird zusätzlich am 27. Juni 2012 (16.30 bis 19.00 Uhr) eine Exkursion in Zürich-West angeboten. Die Anmeldung zur Tagung und/oder zum Vorabendprogramm ist noch für eine kurze Zeit möglich.



Den Strassenraum im Bestand sicherer und attraktiver gestalten als Herausforderung: Die neue Mittelinsel ermöglicht eine Bushaltestelle auf der Fahrbahn und die problemlose Strassenquerung. Bild: Fussverkehr Schweiz

Ministudienreise und GV 2012 in Fribourg

Die Ministudienreise und die Generalversammlung von «Fussverkehr Schweiz» führen uns am 6. September 2012, ab 14.00 Uhr nach Fribourg.

Journée Rue de l'Avenir

Am Freitag, 28. September 2012 findet in Nyon die Journée Rue de l'avenir zum Thema Schulwegpläne statt.

Regionalgruppen

Fussverkehr Region Basel

Aeschenplatz 2, 4052 Basel
basel@fussverkehr.ch

Fussverkehr Bern

Münzrain 10, 3005 Bern
Tel: 031 326 44 05
bern@fussverkehr.ch

Fussverkehr St.Gallen-Appenzell

Kräzernstr. 106, 9015 St.Gallen
st.gallen@fussverkehr.ch

Fussgängerverein Zürich (FVZ)

Lavaterstrasse 90, 8002 Zürich
fussgaengerverein-zuerich@gmx.ch

Mobilité piétonne Genève

Case postale 45, 1213 Onex
geneve@mobilitepietonne.ch

Team

Thomas Schweizer (TS), Dominik Bucheli (bd), Marlène Butz (Bz), Luci Klecak (lk), Mathieu Pochon (pom), Pascal Regli (PR), Christian Thomas (cTh)

Vorstand

Marlies Bänziger (Präsidentin), Lisette Müller-Jaag (Vizepräsidentin), Matthias Gfeller, Daniel Grob, Marco Hüttenmoser, Christa Mutter, Ingrid Schmid, Eva Schmidt, Gisela Vollmer, Felix Walz, Konrad Willi

Beirat

Klaus Aerni, Hugo Bachmann, Martin Boesch, Charlotte Braun Fahrländer, Hans Ehrismann, Michael Koch, Liliane Maury Pasquier, Ruedi Ott, Pierre-Alain Rumley, Marco Sailer, Christoph Schaub, Martin Schwarze, Ulrich Seewer, Emil Steinberger, Ursula Ulrich-Vögtlin, Klaus Zweibrücken

Impressum

«Fussverkehr» ist das Publikationsorgan des Vereins «Fussverkehr Schweiz», ehemals ARF, Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger. «Fussverkehr» erscheint viermal jährlich und ist im Mitgliederbeitrag inbegriffen.

Nichtmitglieder bezahlen 25 Franken für das Jahresabonnement.

Fussverkehr Schweiz

Fachverband für Fussgängerinnen und Fussgänger
Klosbachstr. 48, 8032 Zürich

Haltestelle «Englischviertelstrasse» (Tram 15)

Tel. 043 488 40 30, Fax 043 488 40 39

www.fussverkehr.ch; info@fussverkehr.ch

Redaktion: Pascal Regli, Marlène Butz

Mitarbeit: Luci Klecak, David Strohm

Gestaltung: Andreas Rothacher

Druck: Lenggenhager Druck, Zürich

Gedruckt auf 100% Recycling Papier

Ausgabe 2/12 Mai 2012

«Fussverkehr»

3/12



Liebe Leserin, lieber Leser

Am 6. September 2012 finden die Studienreise und die Jahresversammlung von «Fussverkehr Schweiz» in Freiburg statt. Kennzeichnend für die Stadt ist die Lage an der Kulturgrenze zwischen deutscher und französischer Schweiz. Freiburg besitzt eine der am besten erhaltenen und grössten zusammenhängenden Altstädte der Schweiz. Sie thront auf einem schmalen Felsporn über dem Tal der Saane. Gemeinderat Thierry Steiert und Fachleute der Verwaltung werden uns willkommen heissen und uns auf einer Stadtvisite die Qualität des öffentlichen Raums für FussgängerInnen zeigen und verschiedene Projekte vorstellen.

Corinne Margalhan-Ferrat, Geschäftsleiterin von «Agglo Freiburg», portraitiert die Agglomeration Freiburg auf den Seiten 2–3 und erläutert uns die im Rahmen des Agglomerationsprogramms entwickelte Strategie für den Fuss- und Veloverkehr. Programm und Anmeldung für Studienreise und Jahresversammlung finden Sie auf den Seiten 7 und 8.

«Schönes Flanieren braucht gutes Sanieren – Wege zu attraktiven öffentlichen Räumen in Wachstumsgebieten» lautete der Titel einer Tagung von «Fussverkehr Schweiz», die am 28. Juni 2012 in Schlieren stattfand. Rund 100 TeilnehmerInnen diskutierten über die Bedeutung von gut gestalteten öffentlichen Räumen und über Ansätze, wie insbesondere in Agglomerationsräumen mehr für den Fussverkehr getan werden kann. Thomas Schweizer und Köbi Gantenbein ziehen in zwei Artikeln (Seiten 4–6) ein Resümee der Tagung.

Wir wünschen Ihnen beim Lesen des Bulletins viel Vergnügen und freuen uns, Sie an der Studienreise im September begrüessen zu dürfen.

Pascal Regli
Redaktion «Fussverkehr»



Fussverkehr Schweiz

Fachverband der Fussgängerinnen und Fussgänger

Schönes Flanieren braucht gutes Sanieren: Wege zu attraktiven öffentlichen Räumen in Wachstumsgebieten

Von Thomas Schweizer

Wer zu Fuss geht, soll nicht nur in historischen Zentren eine hohe Priorität erhalten, sondern auch in der Agglomeration. Dies war der Grundtenor an der Fachveranstaltung von «Fussverkehr Schweiz», welche im Juni in Schlieren ZH stattfand.



Der Stadtplatz soll dem Zentrum Schlieren dereinst ein neues Gesicht geben.
Bild: Stadt Schlieren

Strassenräume dienen nicht nur dem rollenden Verkehr, sie sind auch soziale Lebensräume für Leute, die zu Fuss unterwegs sind. Deshalb forderte Barbara Zibell, Professorin für Planungs- und Architektursoziologie, dass mit einer bewussten Gestaltung der öffentlichen Räume ein funktionierendes Zusammenleben von verschiedenen Altersgruppen und kulturellen Identitäten aktiv gefördert wird. Die Grundlage für eine Theorie der Agglomeration sei noch ungenügend und müsse weiterentwickelt werden.

Erwin Wieland, Vizedirektor des Bundesamtes für Strassen ASTRA, orientierte über die Rolle des Bundes bei der Stärkung des Fussverkehrs in den Agglomerationen. Dazu bestehen zwei Ansätze: Mit den Agglomerationsprogrammen des Bundes werden in den nächsten 4 Jahren Infrastrukturanlagen in den Agglomerationsräumen mit 1.5 Milliarden unterstützt. Ein Drittel der Fördergelder soll die Attraktivität und Sicherheit des öffentlichen Raumes erhöhen und etwa 10% des Rahmenkredites sind für den Fuss- und Veloverkehr im engeren Sinne vorgesehen. Das nach wie vor grosse Wachstum des motorisierten Verkehrs wird durch Verkehrsmanagement, Netzergänzungen und neue Anschlüsse auf das Nationalstrassennetz umgelagert. Dadurch konnte in den letzten Jahren die Belastung der Ortsdurchfahrten insgesamt stabilisiert und teilweise auch reduziert werden.

Schlieren: Vom «Unort» zum Vorbild

2004 wurde in einer Fernsehsendung Schlieren unzweifelhaft mit dem Prädikat «Unort des Landes» bedacht. Lange kämpfte die Stadt mit dieser kritischen Aussenwahrnehmung, welche auch die Folge der autoorientierten Planung der 1960er und 1970er Jahre war. Die Reaktion der Stadt war eine umfassende Neuplanung. Manuel Peer, Stadtgenieur von Schlieren, zeigte in seinem Referat die Schritte auf, die nötig waren und weiterhin nötig sind, um Schlieren langfristig zu einem urbanen Flair zu verhelfen. Die Maxime der staufreien Bewältigung des Durchgangsverkehrs gehört in die Mottenkiste des letzten Jahrhunderts. Die Unterführung für die Fussgänger wird durch attraktive und sichere Querungen oberirdisch ersetzt. Sollte sich in der Konsequenz bei hohem Fussgängeraufkommen der rollende Verkehr in den Spitzenstunden etwas stauen, so ist das durchaus akzeptabel. Es fördert die Verlagerung auf die vorgesehenen Routen und die Limmattalbahn, welche ab 2019 die Stadt Zürich mit Schlieren verbinden wird.

Kernstück der geplanten Entwicklung bildet der neue Stadtplatz, welcher 2014 gebaut werden soll. In einem Wettbewerbsverfahren wurde eine innovative Lösung gefunden. Durch den mutigen Entscheid, die Badenerstrasse nach Norden zu verlegen, entsteht eine neue urbane Mitte mit Stadtplatz und erweitertem Stadtpark. Die Brache inmitten der Stadt wird künftig auch zum Umsteigeort der neuen Limmattalbahn. Durch ein markantes Dach wird dieser Platz inszeniert, wie der Landschaftsarchitekt und Projektverfasser Stephan Kuhn ausführte.

Enge Zusammenarbeit mit Investoren

Dass sich Siedlung und Verkehr Hand in Hand entwickeln sollten, zeigt sich in Schlieren exemplarisch. Die neue Blockrandbebauung «Parkside» zwischen Bahnhof und neuem Stadtplatz ist bereits erstellt und erfüllt seine städtebauliche Funktion gestalterisch und mit seinen Einkaufsnutzungen auch als neuer Zielpunkt für die FussgängerInnen.

Die Entwicklung der ehemaligen Industriegebiete beidseits der Bahngleise mit Wohn- und Dienstleistungsfunktionen wurde in einem intensiven Prozess zusammen mit den Grundeigentümern und den Projektentwicklern vorangetrieben. Dass sich fussgängerfreundliche Gestaltung auch ökonomisch auszahlt, führte Gianfranco Basso von der Firma Halter aus. Auf dem ehemaligen Geistlich- und Färberei-Areal und dem künftigen «Rietpark» sind Investitionen von gegen einer Milliarde Franken vorgesehen. Die Firma Halter übernimmt in diesem Gebiet mittels Vorinvestitionen einen Grossteil der Verantwortung. Auf einem Rundgang durch diese neuen Quartiere waren die Teilnehmenden beeindruckt von der Dynamik der Entwicklung, aber auch von den konzeptionellen Überlegungen, welche weit über Einzelösungen auf Parzellen hinausreichen.

Grosszügige Fussgängerachsen führen durch die Quartiere. Alleen und Pocketparks sind abschnittsweise bereits erstellt. Da Schlieren nicht mit einem Seeanstoss brillieren kann, sollen die Grünräume mit ausserordentlichen Qualitäten diese Mängel kompensieren. Nur so können die Wohnungen, welche hier in Miete und auch in Eigentum angeboten werden, in Wert gesetzt werden.

Dokumentation der Veränderung

Die Zürcher Hochschule der Künste begleitet diese ambitionöse Planung mit einer fotografischen Langzeitbeobachtung. Alle zwei Jahre wird an 63 Standorten mit identischem Blickwinkel der Ist-Zustand festgehalten. Zurzeit sind vier Beobachtungsperioden dokumentiert und geben interessante Einblicke in die Veränderung und die Dynamik der Umnutzung.

Renens

Renens ist eine Gemeinde mit ähnlichen Problemen wie Schlieren, in der Agglomeration von Lausanne-West gelegen. Philippe de Almeida, Architekt und Stadtplaner, zeigte, wie aus städtebaulich schwierigen Situationen durch eine geschickte planerische Entwicklung mit Wettbewerben und Studienaufträgen Schritt für Schritt Urbanität geschaffen werden kann. Als zentraler Platz und neuer Identifikationsort ist der «Place du Marché» bereits erstellt. Auch hier galt es, Fussgänger aus dem Untergrund zu holen und ebenerdig zu führen. Nach der Realisierung einer oberirdischen Querung wurde die Fussgängerunterführung praktisch nicht mehr benutzt und soll bald zurückgebaut werden. Die grosse Durchgangsachse «Avenue du 14-Avril» wird basierend auf einem Betriebs- und Gestaltungskonzept fussgängerfreundlich umgebaut.

Mit guten Prozessen eine nachhaltige Entwicklung erreichen

Die Fachtagung zeigte das Potenzial, aber auch den grossen Handlungsbedarf auf, welcher in den boomenden Agglomerationsgemeinden zurzeit planerisch bewältigt werden muss. In den Workshops wurden Strategien diskutiert, um dem Fussverkehr mehr Gewicht zu geben. Die Sensibilisierung der Verantwortlichen in den Gemeinden und den beauftragten Ingenieurbüros muss noch verbessert werden. Es braucht mehr ganzheitliche Planungen. Plätze müssen als solche wahrgenommen und nicht nur als Verkehrsdrehscheiben geplant werden. Strassen sind als Stadträume zu sehen. Sie müssen von den Rändern her gedacht und zusammen mit der Nutzung der Erdgeschosse konzipiert werden. Bei der Neunutzung von Industrie- und Brachflächen müssen zuerst die Fusswegverbindungen verankert werden. Aber auch bei Strassensanierungen sollte immer die Chance genutzt werden, um Verbesserungen für die Fussgänger zu erreichen.



Der sanierte und neugestaltete «Place du marché» hat deutlich an Aufenthaltsqualität gewonnen und verschafft der Bevölkerung einen Mehrwert. Bild: Paysagegestion SA

In der Agglo läuft der Fussgänger

Von Köbi Gantenbein*

Einen Tag lang über die Agglomeration und die Fussgängerinnen und Fussgänger reden und nachdenken. Am Schluss fasst der Tagungsbeobachter zusammen.



Exkursion in Schlierens Sommerhitze über Planungen in der Agglomeration.

Der baumbestandene «Pocket-Park» ist ein typisches Gestaltungselement von Schlierens neuen Siedlungen. Bilder: Fussverkehr Schweiz

Die Parkplätze beim Mietwohnungsblock, bei der Fabrik und beim Einkaufszentrum und die breite Strasse quer durch die Siedlung bestimmen als öffentliche Räume die Agglo. Schlieren ist dafür ein exemplarisches Beispiel. Meine erste Lehre des Tages: Die Agglo ist ein weites Feld, offen für Planungen, Experimente und Neugier, denn hier gibt es Probleme vom Verkehrschaos bis zur Industriebranche. Hier drücken die Verkehrsprobleme viel stärker als zum Beispiel hoch oben am Gotthard, wo in diesen Tagen viel Lärm gemacht wird um das Für und Wider einer zweiten Tunnelröhre für die Automobile.

Was am Boden liegt, kann aufgerichtet werden. Das ist in Schlieren passiert. Gepeinigt noch vor zehn Jahren als Unort der Schweiz recken heute der SP-Stadtpräsident, der SVP-Baustadtrat, die vife Stadtentwicklerin und der wache Stadt-Ingenieur stolz geschwellt ihre Brüste. Sie haben zusammen mit privaten Investoren die grossen Industriebrachen entwickelt, haben eine Reihe Projekte im öffentlichen Raum gestemmt – nicht nur auf dem Papier, sondern im Tief- und Hochbau – handfest. Und sie machen die fussläufige Qualität der erneuerten öffentlichen Räume mit Wegen, Plätzen, Netzen und Schnittflächen vorbildlich für schnell wachsende Agglomerationen.

Das ist die zweite Lehre des Tags: Hat die Agglo Zukunft, so setzt sie auf die Fussgängerei. Wo von Fussverkehr die Rede ist, heissen die Werkzeuge Tempo 30 und Begegnungszone. Der Freund solcher Werkzeuge ist der Bund, der über Agglomerationsprogramme den Gemeinden Geld für den fuss- und velofreundlichen Stadtumbau gibt – und das ist im Kern und Angel Tempo 30.

Die dritte Lehre des Tages heisst: Tempo 30 verändert die Siedlung. Denn wo nicht mehr der Automobilist der König ist, ist mehr Platz und Weg im öffentlichen Raum. Zum Gehen, zum Sitzen, zum Bleiben, zum Stehen. Tempo 30 ist mehr als ein Sicherheitswerkzeug, es ist Stadtgestaltung und Lebensform und gibt der Agglo ein schöneres Gesicht.

Und die vierte Lehre des Tages lautet: Wo es Gewinner gibt, gibt es auch Verlierer. In der neu gestalteten Fussgänger-Agglo sind dies die 6-spurige Durchgangsstrasse samt Fussgängerunterführung mit den schön geschmückten Schaufenstern, der Parkplatz überall und massenhaft, der Mehr-als-Tempo-30-Fahrer, die Restfläche und der Auto-Occasions-Handelsplatz. Und es gibt Gewinner, natürlich: In Schlieren den Baum. Überall wo die Stadt plant, zurück- und aufbaut, werden Bäume gepflanzt – als Solitäre, als Alleen, als Parkzierde und als Schattenspender für die Fussgängerinnen und Fussgänger.

* Köbi Gantenbein ist Chefredaktor der Zeitschrift «Hochparterre». Er hat kein Auto; er ist dafür Fussgänger, Zug-, Bus-, Taxi- und Schiffpassagier und Mitglied von Fussverkehr Schweiz.



Exkursion in Schlieren Sommerhitze anlässlich der Tagung von Fussverkehr Schweiz über Planungen in der Agglomeration. Manuel Peer, der Stadttingenieur, mit skeptischem Blick in Weiss und Mathieu Pochon, übersetzt das Schlieremer Programm auf Französisch.

Planung & Städtebau

SANIEREN ZUM FLANIEREN

Text: Köbi Gantenbein / 29.06.2012 17:34

Wer zu Fuss geht, dem soll die Verkehrsplanung nicht nur in historischen Zentren Vorzug geben. Dies war der Tenor einer Tagung von Fussverkehr Schweiz in Schlieren. Und diese Stadt im Limmattal war dafür ein guter Ort, denn sie wurde in den Sechziger und Siebziger Jahren des letzten Jahrhundert autogerecht eingerichtet. Nun sind die Strassen eine grosse Last und die Industrie ist auch nicht mehr da, so dass eine Aggolplanung beispielhaft eingefädelt worden ist. Manuel Peer, der Stadttingenieur, und Barbara Meyer, die Architektin der Stadtentwicklung, führten der Versammlung das eindruckliche Schlieremer Programm vor und man besichtigte es in der Sommerhitze: Weiträumige Planungen für Wohnbauten, weiträumige Planungen für den Umbau der Strassen und Plätze. Im bunten Reigen von Referaten und Workshops waren die Morgenworte von Erwin Wieland provokativ. Der Vizedirektor des Bundesamtes für Strassen ASTRA, dessen Hautberuf das Hüten der Nationalstrasse ist, lobte wie diese als Umfahrungen verkehrsberuhigte Städte und Dörfer erst ermöglichen. Und führte dazu das Beispiel Bern vor. Auch die Stadt Wetzikon hätte gerne diese These probiert, nun hindert sie halt das Bundesgericht daran. Die These hat auf den ersten Blick etwas, der zweite aber besinnt sich: Jede neue Strasse, ob Umfahrung oder Durchfahrt, schafft in erster Linie mehr Verkehr. Und wenn die Nationalstrasse Dorf- und Stadtprobleme lindert, so heisst die Frage nun: Welches Dorf und welche Stadt wird von der zweiten Röhre durch den Gotthard gerettet?

[Zu Schlieren hat Hochparterre eine Stadtmonografie herausgegeben. Bestellen Sie hier.](#)



KOMMENTARE

Für weitere Informationen klicken Sie hier drauf.
Sie werden auf unsere Webseite www.allcare.ch weitergeleitet.

SCHLIEREN Aktualisiert am 29.06.12, um 14:01

Schweizer Städtebauer pilgern ins Limmattal



Projektleiterin Stadtentwicklung, Barbara Meyer (Mitte), erklärt den Teilnehmern des Stadtrundgangs das Wohnkonzept am Rietpark.

Quelle: fni

An der Tagung des Fachverbands Fussverkehr Schweiz in Schlieren wurde das Stadtzentrum als Vorreiterprojekt präsentiert. Als Anschauungsbeispiel eignet sich Schlieren besonders.

ÄHNLICHE THEMEN

[Kommentare](#)



Parlament genehmigt Rechnung einstimmig

Aktualisiert am 26.06.12, um 08:59 von Florian Niedermann



Kanton will Unterführung bei der Zürcherstrasse erst 2016 ersetzen

Aktualisiert am 25.06.12, um 06:00 von Florian Niedermann



Die Schlieremer IG Spitalquartier feierte ein Info-Fest

Aktualisiert am 19.06.12, um 09:03 von Florian Niedermann

Schlieren wird immer mehr zum Vorzeigebispiel für Stadtentwicklung in Agglomerationsräumen. Dies zeigte sich auch am Donnerstag, als im Salmensaal eine Tagung des Fachverbands Fussverkehr zum Thema «Schönes Flanieren braucht gutes Sanieren» stattfand. Rund 90 Vertreterinnen und Vertreter von Verkehrs-, Raumplanungs- und Architekturbüros sowie Baubehördenmitglieder aus der ganzen Schweiz pilgerten ins Limmattal. Anhand mehrerer Referate und eines Stadtrundgangs erfuhren sie, wie Stadtentwicklung in Agglomerationsräumen künftig aussehen könnte.

Thomas Schweizer, der Geschäftsleiter der Zürcher Geschäftsstelle des Fachverbands erklärte, warum gerade Schlieren als Tagungsort ihrer Jahresveranstaltung ausgewählt wurde. In Agglomerationsräumen ohne historisch gewachsenes Zentrum sei es enorm schwierig, eine hohe Fussgängerqualität zu erreichen. «Schlieren hat es sich zum Ziel gesetzt, genau das zu erreichen. Diesbezüglich ist die Stadt eine der wenigen Vorreiterinnen in der Schweiz», so Schweizer. Als Anschauungsbeispiel eigne sich Schlieren besonders, weil hier bereits erste Bausteine des Stadtentwicklungskonzepts realisiert worden seien, und diesen Umsetzungen ein sehr gutes Zeugnis ausgestellt werden könne.

Den angereisten Teilnehmerinnen und Teilnehmern präsentierte Stadtingenieur Manuel Peer zunächst die Hauptlinien, entlang derer die Stadt umgestaltet werden soll: Die Verlagerung des Durchgangsverkehrs aus dem Stadtzentrum, die siedlungsorientierte Umgestaltung der Strassen innerorts, die Errichtung eines Stadtplatzes, auf dem der Fussverkehr Priorität hat, und die Überwindung der

Bahngleise zur Verbindung der Quartiere nördlich und südlich davon wurden kurz und prägnant beschrieben.

Anhand einer Bilderstrecke erklärte er bereits umgesetzte Umgestaltungsprojekte im öffentlichen Raum, wie etwa die erste Schlieremer Begegnungszone an der Sägestrasse oder die Verkehrsberuhigung der Schulstrasse. Weiter stellte er bereits umgesetzte Neubau-Siedlungen der Liegenschafts- und Bauunternehmung Halter vor, die unter Einbezug des Stadtentwicklungskonzepts entstanden sind.

Auf das Stadtplatzprojekt ging Stephan Kuhn als Vertreter des Siegerteams im Wettbewerb um die Neugestaltung des Schlieremer Zentrums ein. Die Realisierung der öffentlichen Räume am Stadtplatz brauche seine Zeit, da sie dem politischen Prozess unterworfen sei, erklärte Kuhn: «Das in der Bevölkerung Widerstände und Zweifel erwachsen, ist verständlich.» Jedoch sei der Stadtplatz sehr wichtig für die Stadt, weil im Zentrum ein öffentliches Leben stattfinden können müsse.

Der Vizedirektor des Bundesamtes für Strassen Erwin Wieland beschrieb die Bedeutung, die Autobahnen für die Schaffung öffentlicher Räume haben. Seit 1990 sei der Verkehr auf dem Strassennetz abseits der Autobahnen relativ konstant geblieben. Den Zuwachs an Verkehr habe deshalb vor allem das Autobahnnetz schlucken müssen, erklärte Wieland. Dies biete eine grosse Chance für das Siedlungsgebiet, das so vom Mehrverkehr frei gehalten werden könne. «Durch die Instandhaltung und Weiterentwicklung der Autobahnen schafft der Bund den Rahmen, in dem öffentliche Räume erschaffen werden können», sagte er.

Austausch mit anderen Städten

Barbara Anja Meyer, die Projektleiterin Stadtentwicklung in Schlieren, freute sich, dass Schlieren bei dieser Fachtagung Gastgeberin sein konnte: «Es ist wichtig, dass die Bevölkerung sieht, dass unser Entwicklungskonzept für Schlieren im Rest der Schweiz hoch angesehen ist.» Für Bauvorstand Jean-Claude Perrin (SVP) bietet der Anlass auch die Gelegenheit von anderen Agglomerationsgemeinden zu lernen: «Hier können wir uns mit Vertretern anderer Städte austauschen, und so bei eigenen Projekten von ihren Erfahrungen profitieren.»

(az Limmattaler Zeitung)