

Schlieren: Dynamik für Stadtreparaturen nutzen



Toni Brühlmann-Jecklin,
Stadtpräsident

Was bedeutet der kantonale Richtplan für die Stadt Schlieren?

Der wichtigste Punkt ist sicher, dass Schlieren darin als Zentrumsgebiet definiert worden ist. Dies und der Bau der Limmattalbahn werden grosse Impulse und Dynamik auslösen, die wir umsetzen müssen. Diese Einordnung von übergeordneter Seite als Zentrumsgebiet unterstützt uns in unseren Bemühungen.

Ein zweiter Aspekt ist die Entwicklung nach innen. Aus ehemaligen Industriearealen werden gemischte Gewerbe-Wohnzonen mit sehr hohem Wohnanteil (z. B. Färb- und Geistlich-Areal). Hier bewegen wir uns jedoch schon seit mehreren Jahren auf dem richtigen Weg.

Ausserdem wurde bei der letzten Richtplan-Revision die Reservezone «Schlierenberg» gestrichen. Aber auch dies deckt sich mit unseren eigenen Bemühungen, unserer Bevölkerung die Naherholungsgebiete zu bewahren.

Wie kann man die «Wachstumsdynamik der Stadtlandschaft Schlieren» bewältigen?

Das Problem ist, wir haben auf die Entwicklungsdynamik des gesamten Limmattals nur wenig Einfluss. Sie ist der Ausdruck der sozialen, wirtschaftlichen und politischen Entwicklung des Metropolraumes Zürich.

Von dieser Dynamik wollen wir uns aber nicht überrollen lassen, wir wollen sie aktiv nutzen, um an Schwächen zu arbeiten, im Sinne einer Stadtreparatur. Zum Beispiel, um einen besseren Umgang zu finden mit der breiten Zürcher bzw. Badenerstrasse, die mitten durch Schlieren führt und so die Stadt zerschneidet. 2005 haben wir nach intensiven Vorbereitungen unser Stadtentwicklungskonzept festgesetzt. Dieses wollen wir weiter umsetzen. Die Entwicklung ist in den letzten Jahren auch tatsächlich ins Rollen gekommen, Schlieren wird von Investoren als interessanter Ort entdeckt.

Wie entwickelt man ein Zentrumsgebiet von kantonalen Bedeutung?

Wir sind die Planung mit Hilfe des Stadtentwicklungskonzeptes sehr umfassend angegangen. Einerseits geht es dabei um die Entwicklung im Zentrum, andererseits um die Entwicklung in Industriebrachen mit Gestaltungsplänen. Dazu kommen die Frage des Verkehrs sowie die Frage, wie wir in Zukunft mit dem noch vorhandenen Grünraum umgehen wollen. Unser Rezept dabei: Die Gesamtschau. Zwar kann man nicht alles auf Mal realisieren, aber kontinuierlich zusammen mit Investoren weiterentwickeln. Das Stadtentwicklungskonzept dient dabei als eine Art Kom-

pass, in welche Richtung es gehen soll. Dafür hat es intensive Gespräche gebraucht, im Rahmen von Gestaltungsplänen und intensiver Auseinandersetzung, was möglich ist und was nicht.

Als öffentliche Hand sind wir meist nicht Grundeigentümer und können nicht bauen, was wir wollen. Aber wir haben Instrumente wie beispielsweise den Arealbonus, mit denen wir steuernd Einfluss nehmen. Das ist uns insgesamt gut gelungen.

Was bleibt raumplanerisch eine Herausforderung?

Unser Verkehrsnetz ist am Punkt der Überlastung angelangt. Beim Verkehr gibt es natürlich sehr unterschiedliche Interessen zu berücksichtigen. Siedlungsangepasste Verkehrsführung bedeutet für die einen, möglichst viel Langsamverkehr. Die Bedürfnisse von Wirtschaftskreisen nach motorisiertem Verkehr müssen aber auch berücksichtigt werden. Dies ist eine komplexe Aufgabe, die Lösung muss man gemeinsam erarbeiten.

Den Mehrverkehr als Folge der Bevölkerungszunahme werden wir über den ÖV bewältigen müssen, wobei die Limmattalbahn als grösstes Projekt im Vordergrund steht. Ausserdem wollen wir den Langsamverkehr begünstigen durch ein durchgehendes Netz an Velowegen, da gibt es noch Nachholbedarf im Limmattal insgesamt.



Im Gebiet um den Parkweg wurde ein attraktives neues Quartier gestaltet.

Quelle: Priska Ketterer