

Geographisches Institut der Universität Zürich

Abteilung Wirtschaftsgeographie

Winterthurerstrasse 190

8057 Zürich

Geo 511 Masterarbeit

Raumentwicklung im Limmattal

Die Ziele in den Limmattaler Gemeinden Dietikon
und Schlieren und der Beitrag von städte-
baulichen Grossprojekten

von:

Roman Beer

08-742-363

Giessackerstrasse 39

8951 Fahrweid

roman.beer@uzh.ch

Betreut durch: Dr. Marco Pütz

Eidg. Forschungsanstalt WSL

Regionalökonomie und -entwicklung

Zürcherstrasse 111

8903 Birmensdorf

marco.puetz@wsl.ch

Eingereicht bei: Prof. Dr. Christian Berndt

Zürich, 30. September 2014

Danksagung

An dieser Stelle möchte ich einigen Personen danken, die zum Gelingen dieser Arbeit beigetragen haben.

Meinem Betreuer Dr. Marco Pütz für seine sehr wertvollen Anregungen, seine konstruktive Kritik während des gesamten Arbeitsprozesses und dass er mir mit Rat und Geduld zur Seite stand.

Prof. Dr. Christian Berndt, der mir bei der Themenwahl sehr geholfen hat und im Verlauf der Arbeit interessante Inputs einbrachte.

Allen InterviewpartnerInnen, die sich trotz vollen Terminkalendern für meine Fragen Zeit genommen haben. Mit ihren informativen Gesprächen haben sie entscheidend zum Inhalt dieser Arbeit beigetragen.

Meiner Freundin Corinne Späni, die in zahlreichen Stunden Korrektur gelesen hat, als Fachfremde mir aufzeigen konnte, wo noch Erklärungsbedarf bestand und mir während der gesamten Dauer der Arbeit aufmunternd und unterstützend zur Seite stand.

Meinen Eltern Marlies und René Beer, die mich während meines Studiums nicht nur finanziell, sondern vor allem auch emotional immer unterstützt haben. Dank Ihnen konnte ich mein Studium erst realisieren.

Meinen Mitstudenten Davide Anderegg und Silvan Haug für ihre wertvollen Ratschläge und motivierenden Worte.

Abkürzungen

ARE: Bundesamt für Raumentwicklung

ARE ZH: Amt für Raumentwicklung des Kantons Zürich

BEP: Baugenossenschaft des eidgenössischen Personals Zürich

BFS: Bundesamt für Statistik

Dinks: double income, no kids

EKZ: Elektrizitätswerke des Kantons Zürich

FDP: FDP.Die Liberalen. Freisinnig-Demokratische Partei der Schweiz

LTB: Limmattalbahn

MIV: Motorisierter Individualverkehr

NEST: Die ökologisch ethische Pensionskasse. NEST Sammelstiftung

ÖV: Öffentlicher Verkehr

PAZ: Plattform Aargau Zürich

PeRL: Ideenkonkurrenz Perspektive Raumentwicklung Limmattal

ROK: Raumentwicklungskonzept

RZU: Regionalplanung Zürich und Umgebung

SECO: Staatssekretariat für Wirtschaft

SLS: Gebiet Silbern, Lerzen, Stierenmatt Dietikon

SP: Sozialdemokratische Partei der Schweiz

SVP: Schweizerische Volkspartei

Wagi: ehem. Schweizerische Wagons- und Aufzügefabrik AG, Schlieren-Zürich

Yuppie: young urban professional

ZPL: Zürcher Planungsgruppe Limmattal

Zusammenfassung

„Wie durch ein Wunder kommt plötzlich ein 31-er Bus und holt mich da wieder raus“, so schliesst ein Stadtzürcher die Schilderung über sein unangenehmes Erlebnis, worauf seine Freundin erleichtert antwortet: „Du weist aber, dass es Leute gibt, die nie mehr aus der Agglo zurückgekehrt sind.“ – was im Comic Zürich by Mike (2014) dargestellt wird, galt für viele Nicht-Limmattaler bis vor einigen Jahren durchaus als Horrorgeschichte. Agglomerationsstädte gelten als Orte, die man wenn dann höchstens vom Durchfahren kennen will, aber auf keinen Fall vom Arbeiten, geschweige denn vom dort Wohnen. Was für Dietikon und Schlieren bis vor kurzem nicht anders war, ist sich heute je länger je mehr am ändern. Heute liest man: „Schlieren blüht auf“, „Dietikon: Eine Stadt schafft sich ihr Profil“ und „Das Limmattal ist aus dem Dornröschenschlaf erwacht“ (Hochparterre 2008; Hochparterre 2010; Attika 2009: 21). Aufgrund des in den vergangenen Jahren einsetzenden Reurbanisierungsprozesses und dem damit steigenden Druck auf die Stadt Zürich (Koll-Schretzenmayr & Kramp 2010: 62f), sind urbane Randgebiete, wie das Limmattal, einer neuen Dynamik ausgesetzt. Viele Leute sehen sich im Limmattal für eine Wohnung um, da in der Kernstadt aufgrund der übersteigerten Nachfrage die Wohnungspreise in die Höhe schnellten. In Dietikon und Schlieren ist der Leerwohnungsbestand leicht höher, die Mieten tiefer und die Verkehrsverbindungen in die Kernstadt hervorragend. Aus diesen Gründen sehen sich die angesprochenen Gemeinden mit einer gewaltigen Wachstumsdynamik konfrontiert, die sie nicht wie zu Zeiten der Suburbanisierungswelle unkontrolliert über sich einbrechen lassen wollen. Sowohl die Stadt Dietikon wie die Stadt Schlieren und das gesamte Limmattal möchten ihre Räume qualitativ entwickeln. In den verschiedenen Planungsgremien wurden diverse Ziele zur zukünftigen Raumentwicklung ausgearbeitet.

In der vorliegenden Arbeit wurden in einem ersten Schritt die wichtigsten aktuellen Ziele zur Raumentwicklung der Region Limmattal und im Speziellen der Gemeinden Dietikon und Schlieren aufgezeigt und die Unterschiede zwischen den verschiedenen Planungsgremien, Verwaltungsebenen, den Gemeinden Dietikon und Schlieren sowie den interviewten ExpertInnen festgestellt. In einem zweiten Schritt wurde analysiert, inwiefern aktuelle städtebauliche Grossprojekte in Dietikon und Schlieren die aufgezeigten Ziele stützen und welche Gründe für den Grad der Stützung ausgemacht werden können. Die Ergebnisse basieren auf einer Analyse der wichtigsten für den Betrachtungsraum vorhandenen Planungsdokumente der verschiedenen Gremien und Verwaltungsebenen und auf Aussagen aus mit Gemeindevertretern und FachexpertInnen geführten ExpertInneninterviews. Als zu bewertende städtebauliche Grossprojekte wurde die geplante Limmattalbahn, sowie die Immobilienentwicklungen Gartenstadt in Schlieren und Limmatfeld in Dietikon gewählt. Sowohl die fertiggestellte Gartenstadt wie auch das sich teilweise noch im Bau oder sogar noch in der Planung befindende Limmatfeld weisen nebst einem Grossteil Wohnen weitere Nutzungen wie Dienstleistungsbetriebe, Gewerbe, oder Alterswohnangebote auf.

Aus dem erhobenen und analysierten Datenmaterial wurden nebst den Leitideen und Oberzielen aller 13 analysierten Planungsdokumente acht Hauptziele zur Raumentwicklung benannt. Die wichtigsten vier davon sind, ein qualitatives urbanes Wachstum fördern, das Angebot an attraktivem Wohnraum erhöhen, die Aufwertung der Stadtzentren anstreben und den Verkehrszuwachs mittels ÖV und Fuss- und Veloverkehr bewältigen. Allen acht Hauptzielen wurden die wichtigsten, in den Planungsdokumenten und den Experteninterviews genannten Ziele zugeordnet und anschliessend diskutiert. Bezüglich den Unterschieden zwischen den verschiedenen Akteuren konnte festgestellt werden, dass Ziele, die den Handlungsspielraum der Gemeinde einschränken könnten, in den Planungsdokumenten auf der kommunalen und regionalen Stufe nicht erwähnt werden. Umgekehrt machen sich die Gemeinden besonders für Ziele stark, die ihnen eine erfolgreiche finanzielle Zukunft versprechen. Die Gemeinden Dietikon und Schlieren weisen bis auf wenige Ausnahmen sehr ähnliche Ziele zur zukünftigen Raumentwicklung auf.

Die Beurteilung der ausgewählten Grossprojekte erfolgte anhand der Aussagen der Projektentwickler, der Einschätzungen der zuständigen Gemeindevertreter und FachexpertInnen sowie anhand der offiziellen Projektinformationen. In der Beurteilung ist zu erkennen, dass die drei Grossprojekte nur sehr wenigen, der zuvor als wichtig eruierten Ziele zur Raumentwicklung widersprechen. Gemäss der vorgenommenen Beurteilung werden durch die drei städtebaulichen Grossprojekte vor allem die Ziele der kommunalen und regionalen Planungsgremien sehr deutlich gestützt. Die Ziele, denen ein Projekt widerspricht, sind vorwiegend solche, die in kantonalen oder nationalen Planungsdokumenten erwähnt werden. Die Gründe, die zur mehrheitlichen Stützung der Ziele durch die betrachteten Grossprojekte genannt werden können, sind sehr vielfältig. Grundlegend kann mit dem Ergebnis aber gezeigt werden, dass entweder a) die Projektentwickler mehrheitlich im Sinne der vorhandenen Ziele planen und sich vor allem den Bedürfnissen der Gemeinden bewusst sind und diese auch unterstützen. b) die Ziele, zur Raumentwicklung mit den marktwirtschaftlichen Bedürfnissen der Projektentwickler und Investoren mehrheitlich vereinbar sind. c) die Städte ihre Bedürfnisse klar kommunizieren und in den Verhandlungen um einen Mehrwert für die öffentliche Hand mehrheitlich erfolgreich sind. d) die Bedürfnisse, spezifisch im Projekt der Limmattalbahn, über die verschiedenen Verwaltungsebenen hinweg mehrheitlich dieselben sind und so zusammengearbeitet wird, dass das geplante Projekt in Zukunft zur Erreichung der Ziele beitragen kann.

Inhalt

DANKSAGUNG	I
ABKÜRZUNGEN	II
ZUSAMMENFASSUNG	III
INHALT	V
ABBILDUNGEN	VIII
TABELLEN	I
1 EINLEITUNG	1
2 DIE RAUMENTWICKLUNG IM LIMMATTAL	4
2.1 FOKUS AUF DIE AGGLOMERATIONSGEMEINDEN DIETIKON UND SCHLIEREN	6
2.1.1 <i>Rückblick</i>	6
2.1.2 <i>Zwischen Stadt und Land</i>	8
2.1.3 <i>Weckruf und Zielbilder</i>	10
2.2 AKTUELLE PLANUNGSDOKUMENTE.....	14
2.3 AUSGEWÄHLTE GROSSPROJEKTE	16
2.3.1 <i>Die Limmattalbahn</i>	16
2.3.2 <i>Die Gartenstadt in Schlieren</i>	21
2.3.3 <i>Das Limmatfeld in Dietikon</i>	25
3 THEORETISCHER ZUGANG	30
3.1 RÄUMLICHE PROZESSE	30
3.1.1 <i>Urbanisierung</i>	30
3.1.2 <i>Suburbanisierung</i>	32
3.1.3 <i>Reurbanisierung</i>	33
3.1.4 <i>Gentrifizierung</i>	35
3.2 RAUMBEZOGENE BEGRIFFE	36
3.2.1 <i>Stadt</i>	36
3.2.2 <i>Städtebau und Stadtplanung</i>	38
3.2.3 <i>Agglomeration</i>	39
3.3 STÄDTEBAULICHE KONZEPTE UND THEORIEN	41
3.3.1 <i>Die Zwischenstadt</i>	41
3.3.2 <i>Die Bandstadt</i>	42
3.3.3 <i>Die Edge City</i>	43
4 ZIELE UND METHODIK	46
4.1 ZIELE UND FORSCHUNGSFRAGEN	46

4.2	DATENBESCHAFFUNG UND -ERHEBUNG.....	47
4.2.1	<i>Planungsdokumente.....</i>	47
4.2.2	<i>ExpertInneninterviews.....</i>	49
4.2.3	<i>Grossprojekte.....</i>	53
4.3	DATENBEARBEITUNG UND -AUSWERTUNG	55
4.3.1	<i>Planungsdokumente.....</i>	55
4.3.2	<i>ExpertInneninterviews.....</i>	56
4.3.3	<i>Grossprojekte.....</i>	57
4.4	REFLEXION ZUM METHODISCHEN VORGEHEN	58
5	ERGEBNISSE	61
5.1	ZIELE DER 13 ANALYSIERTEN PLANUNGSDOKUMENTE.....	61
5.1.1	<i>Raumkonzept Schweiz</i>	61
5.1.2	<i>Agglomerationsprogramm Limmattal.....</i>	62
5.1.3	<i>Raumordnungskonzept Kanton Zürich</i>	63
5.1.4	<i>Vision Metropolitanraum Zürich.....</i>	64
5.1.5	<i>Regionales Raumordnungskonzept</i>	64
5.1.6	<i>RZU – Charta 08.....</i>	65
5.1.7	<i>Vision und Manifest des RZU-Vorstands</i>	66
5.1.8	<i>Perspektive Raumentwicklung Limmattal</i>	67
5.1.9	<i>Leitbild Zürcher Planungsgruppe Limmattal.....</i>	67
5.1.10	<i>Agglomerationspark Limmattal.....</i>	68
5.1.11	<i>Leitbild und Regierungsrichtlinien der Stadt Schlieren 2010 – 2014.....</i>	69
5.1.12	<i>Stadtentwicklungskonzept Schlieren.....</i>	69
5.1.13	<i>Leitbild und Regierungsrichtlinien der Stadt Dietikon.....</i>	70
5.2	HAUPTZIELE GEMÄSS DEN PLANUNGSDOKUMENTEN UND EXPERTINNEN	71
5.2.1	<i>Qualitatives urbanes Wachstum fördern</i>	75
5.2.2	<i>Angebot an attraktivem Wohnraum erhöhen</i>	81
5.2.3	<i>Aufwertung der Stadtzentren anstreben.....</i>	84
5.2.4	<i>Verkehrszuwachs mittels ÖV und Fuss- und Veloverkehr bewältigen.....</i>	87
5.2.5	<i>Bestehende Natur- und Erholungsräume erhalten und aufwerten</i>	89
5.2.6	<i>Wissens- und wertschöpfungsintensive Unternehmen anziehen</i>	92
5.2.7	<i>Kulturell vielfältiges Klima und sozioökonomische Durchmischung fördern.....</i>	93
5.2.8	<i>Fach- und grenzüberschreitende Planung und Entwicklung verstärken.....</i>	94
5.3	STÜTZUNG DER ZIELE DURCH DIE DREI STÄDTEBAULICHEN GROSSPROJEKTE	97
5.3.1	<i>Qualitatives urbanes Wachstum fördern</i>	100
5.3.2	<i>Angebot an attraktivem Wohnraum erhöhen</i>	101
5.3.3	<i>Aufwertung der Stadtzentren anstreben.....</i>	108

5.3.4	<i>Verkehrszuwachs mittels ÖV und Fuss- und Veloverkehr bewältigen</i>	111
5.3.5	<i>Bestehende Natur- und Erholungsräume erhalten und aufwerten</i>	113
5.3.6	<i>Wissens- und wertschöpfungsintensive Unternehmen anziehen</i>	115
5.3.7	<i>Kulturell vielfältiges Klima und sozioökonomische Durchmischung fördern</i>	116
5.3.8	<i>Fach- und grenzüberschreitende Planung und Entwicklung verstärken</i>	116
6	DISKUSSION	118
6.1	DER SCHMALE GRAT DES ENTWICKLUNGSPFADES	118
6.2	IHR BESSERVERDIENENDEN KOMMET!	121
6.3	STATT IN „DIE STADT“	125
6.4	DIE EMANZIPATION VOM AUTO	127
6.5	ÜBERGREIFEND PLANEN UND ENTWICKELN	128
6.6	DIETIKON UND SCHLIEREN ALS	131
6.6.1	<i>... Teil einer Bandstadt?</i>	132
6.6.2	<i>... Edge Cities und Teile der Limmatstadt?</i>	133
6.6.3	<i>... Zwischenstädte?</i>	135
7	SCHLUSSFOLGERUNGEN	138
7.1	ZIELE ZUR RAUMENTWICKLUNG	138
7.2	STÜTZUNG DER ZIELE DURCH STÄDTEBAULICHE GROSSPROJEKTE	142
7.3	AUSBlick UND WEITERFÜHRENDE FORSCHUNGEN	146
8	LITERATUR	147
9	ANHANG	I
10	PERSÖNLICHE ERKLÄRUNG	IV

Abbildungen

ABBILDUNG 1: KARTENAUSSCHNITT MIT DEM LIMMATTAL.....	5
ABBILDUNG 2: STADTPLATZ DIETIKON; TENNISPLATZ ZWISCHEN INDUSTRIE UND SCHREBERGÄRTEN; ENTWICKLUNG GOLDSCHLÄGI, SCHLIEREN; ORTSGÜTERANLAGE DIETIKON	12
ABBILDUNG 3: GÜTERBAHNHOF DIETIKON/SPREITENBACH; SIEDLUNG „LIMMATBLICK“, DIETIKON; BLICK RICHTUNG DIETIKON MIT HOCHHÄUSER GLANZENBERG, AUTOBAHNBRÜCKE, KIESWERK, KEHRICHTVERBRENNUNGSANLAGE, WEIDWALD UND KRÄNE IM LIMMATFELD; GOLFPLATZ UND KIESWERK IM HINTERGRUND.....	13
ABBILDUNG 4: KARTE ZUR GEPLANTEN LINIENFÜHRUNG DER LIMMATTALBAHN.....	17
ABBILDUNG 5: VISUALISIERUNG DES MÖGLICHEN ZUKÜNFTIGEN STADTPLATZES IN SCHLIEREN MIT DEM „FLÜGEL“	20
ABBILDUNG 6: GROSSPROJEKT „GARTENSTADT SCHLIEREN“, IM BILD LINKS OBEN SIEHT MAN DIE GARTENSTADT IM SIEDLUNGSGEFÜGE SCHLIERENS, GUT ZU ERKENNEN IST DER RIEGELBAU ENTLANG DER BADENERSTRASSE	22
ABBILDUNG 7: FOTOGRAFISCHE LANGZEITBEOBACHTUNG DER KREUZUNG NASSACKER - BADENERSTRASSE MIT BLICK RICHTUNG NORDEN	24
ABBILDUNG 8: GROSSPROJEKT „LIMMATFELD“, DIETIKON; LINKS OBEN: DER SICH IM BAU BEFINDENDE LIMMAT TOWER ..	26
ABBILDUNG 9: NETTOAUFWAND SOZIALE WOHLFAHRT 2010	121
ABBILDUNG 10: ENTWICKLUNG VON SCHLIERENS STEUEREINNAHMEN PRO NATÜRLICHE PERSON ZWISCHEN DEN JAHREN 2005 UND 2011	123
ABBILDUNG 11: VERÄNDERUNG DES NETTOAUFWANDS DER SOZIALEN WOHLFAHRT VON 2005 ZU 2010.....	124

Tabellen

TABELLE 1: DIE 13 AUSGEWÄHLTEN UND ANALYSIERTEN PLANUNGSDOKUMENTE.....	48
TABELLE 2: SAMPLING DER INTERVIEWPARTNERINNEN, MARKIERT NACH ZUGEHÖRIGER INTERVIEWRUNDE	51
TABELLE 3: ZIELE DES RAUMKONZEPTS SCHWEIZ	61
TABELLE 4: ZIELE DES AGGLOMERATIONSPROGRAMMS LIMMATTAL	62
TABELLE 5: ZIELE DES RAUMORDNUNGSKONZEPTS DES KANTONS ZÜRICH	63
TABELLE 6: ZIELE DER METROPOLITANKONFERENZ ZÜRICH.....	64
TABELLE 7: ZIELE DES REGIONALEN RAUMORDNUNGSKONZEPTS	65
TABELLE 8: ZIELE DER RZU CHARTA 08.....	65
TABELLE 9: ZIELE DES RZU-VORSTANDS	66
TABELLE 10: ZIELE DER PERSPEKTIVE RAUMENTWICKLUNG LIMMATTAL	67
TABELLE 11: ZIELE DER ZÜRCHER PLANUNGSGRUPPE LIMMATTAL.....	68
TABELLE 12: ZIELE DES PROJEKTS AGGLOMERATIONSPARK LIMMATTAL.....	68
TABELLE 13: ZIELE DES LEITBILDS DER STADT SCHLIEREN 2010 - 2014.....	69
TABELLE 14: ZIELE DES STADTENTWICKLUNGSKONZEPTS SCHLIEREN.....	69
TABELLE 15: ZIELE DES DIETIKER STADTRATES FÜR "DIETIKON 2020"	70
TABELLE 16: DIE ACHT HAUPTZIELE ZUR RAUMENTWICKLUNG IM LIMMATTAL	74
TABELLE 17: BEURTEILUNG DER DREI GROSSPROJEKTE HINSICHTLICH DER ZIELE ZUR RAUMENTWICKLUNG.....	99

1 Einleitung

Zürich – Bern – Zürich. Viele Leute fahren täglich mit dem Zug durchs Limmattal, einige von ihnen wahrscheinlich bereits seit vielen Jahren. Die einen denken, dass der Blick aus dem Zugfenster nicht mehr viel Neues zeige und Agglomerationsstädte ja ohnehin keine ästhetischen Meisterleistungen darstellen. In jüngster Zeit lohnt es sich aber vor allem in Dietikon und in Schlieren ungemein, die Sonnenblenden hochzufahren und einen Blick auf den sichtbaren Entwicklungsprozess der beiden Städte zu werfen. Die neuen Wohnhäuser säumen mit urbanen Kuben die Bahngleise und wie einst beim Prime Tower in der Zürcher Hardbrücke staunt der Zugpendler fast täglich, wie sich der Limmat Tower empor türmt. Wenn man die Dynamik im Limmattal betrachtet und den FachexpertInnen glaubt, so hat das Limmattal, die Region zwischen Zürich und Baden, aus Sicht der Raumentwicklung eine spannende Zukunft vor sich.

Die ursprünglichen Bauerndörfer links und rechts des Limmatlaufes sind bereits seit Beginn der Industrialisierung stark dem Siedlungsdruck ausgesetzt. Durch die verkehrstechnische Erschliessung mit Eisen- und Autobahn wurde die Region durch industrielle Produktion stark geprägt und der folgende Verstädterungsprozess dominierte das Tal von da an (Cost C10 2004: 5f). Die Zeiten der dominierenden Industrieareale, wie die Waggonfabrik in Schlieren oder das Rapid Fabrikationsgelände in Dietikon, die viele Arbeiterfamilien ins Limmattal lockten, sind heute zwar vorbei, doch die Städte wachsen in Bezug auf die Bevölkerungszahlen stetig weiter. Sie dienen als eine Art Puffer der Stadt Zürich und bieten vielen Wohnungssuchenden eine Alternative mit guter Erreichbarkeit der Kernstadt, in welcher der Leerwohnungsbestand weiterhin sehr klein ist (Statistisches Amt des Kantons Zürich: 2012). Nebst dem bestehenden Bevölkerungsdruck streben die Gemeinden auch selbst eine dynamische Entwicklung an, wie sich beispielsweise am aktuellen Slogan der Stadt Schlieren zeigt: „Schlieren – wo Zürich Zukunft hat“.

Probleme und Herausforderungen denen sich die Gemeinden im Limmattal seit langem stellen müssen, ergeben sich vorwiegend durch die hohe Verkehrsmenge, dessen negative Auswirkungen, die soziale Segregation, darauffolgende Imageprobleme sowie die Siedlungsausbreitung und den damit steigenden Druck auf die Landwirtschaft und die Umwelt. Den ehemaligen Dorfcharakter haben Gemeinden wie Schlieren und Dietikon bereits vor Jahrzehnten verloren. Vielmehr werden sie als Agglomerationsstädte Zürichs wahrgenommen. Doch als charakterloses suburbanes Gebiet wollen sie nicht gelten - durch diverse Projekte will man sich emanzipieren und als eigenständiger städtischer Raum wahrgenommen werden (Schärer 2008: 5). Die Gemeinden sind gemäss Huber (2008: 18; 2010b: 4) bemüht, ihre Zentren aufzuwerten und durch urbane Neubauten sich den Entwicklungen und dem Erscheinungsbild von Zürich (West) anzugleichen. Viele der grossen Industrieareale, die durch die Siedlungsausbreitung inzwischen an zentralen Orten liegen, sind nicht mehr in Betrieb und es bietet sich die Chance, neue Stadtteile zu entwickeln. In

Schlieren wird durch die Besiedlung des ehemaligen Industriegürtels, der die Stadt in einen nördlichen und südlichen Teil getrennt hat, ein neues Ortsbild angestrebt (Hochparterre 2010: 18). Die Gemeinden erhoffen sich von der geplanten Urbanität einen positiven Effekt im gesamten Standortmarketing. Die Ansiedlung von Kleingewerbe und innovativer Firmen, florierende Cafés, Bars und Restaurants, kulturelle Angebote, Ausgeh- und Shoppingmöglichkeiten und vor allem BewohnerInnen mit einem überdurchschnittlichen sozioökonomischen Status, um die Steuererträge zu steigern und die Gemeindekassen zu entlasten (Marti 2010: 16). Durch die Realisierung der Limmattalbahn und weiterer flankierender Massnahmen wollen Dietikon und Schlieren weg vom Image der autogerechten Agglomerationsstadt und hin zum Bild der modernen, vom ÖV und Fuss- und Veloverkehr geprägten Stadt mit hoher Lebensqualität (Hornung 2010: 8f).

Eine Wiederbelebung ehemaliger Industrieflächen, wie im Rapid Areal in Dietikon mit ungefähr 87'000 Quadratmetern und zukünftig bis zu 3'000 EinwohnerInnen und 1'000 Arbeitsplätzen (Stadt Dietikon 2014), hat Auswirkungen auf die Raumentwicklung einer ganzen Region. Damit solche Veränderungen und das prognostizierte Bevölkerungswachstum des Limmattals einigermaßen geplant und gesteuert werden können, gibt es von den verschiedenen Verwaltungsebenen, den zuständigen PlanerInnen oder von unabhängigen Gremien und FachexpertInnen diverse Planungsdokumente die das Limmattal und im Spezifischen die Städte Dietikon und Schlieren betreffen.

Mit dem ersten von zwei Forschungszielen dieser Masterarbeit sollen diesbezüglich die aktuellen Ziele zur Raumentwicklung der Region Limmattal und im Speziellen der Gemeinden Dietikon und Schlieren aufgezeigt werden. Dabei sollen zudem die Unterschiede in der Nennung und der Gewichtung der Ziele zwischen den verschiedenen Planungsgremien, Verwaltungsebenen, den Gemeinden Dietikon und Schlieren sowie den interviewten ExpertInnen festgestellt werden. Um dieses Forschungsziel zu erreichen, werden die wichtigsten Planungsdokumente der verschiedenen Planungsgremien und Verwaltungsebenen analysiert und Interviews mit ExpertInnen – Gemeindevertretern und FachexpertInnen – geführt.

Die betrachteten Planungsdokumente sind teilweise behördenverbindlich, in keinem Fall aber grundeigentümergebunden. Eine grosse Arealentwicklung wie das Limmatfeld muss sich nicht zwingend an diesen Zielen orientieren, sondern hat sich im Baubewilligungsverfahren an die Vorgaben des kantonalen Baurechts und der kommunalen Bau- und Nutzungsordnung zu halten. Durch Quartier- und Gestaltungsplanverfahren sowie weitere grundeigentümergebundene Vorgaben, wie beispielsweise durch Verfügungen von Stadtbaukommissionen, werden bei grossen Projektentwicklungen meist weitere Auflagen gemacht. In der Phase der Entwicklung und Vermarktung wird von Seiten der ProjektentwicklerInnen direkt oder indirekt gesteuert, welche ökonomischen, ökologischen und gesellschaftlichen Ziele das Projekt verfolgt und wie sich das Projekt auf die Raumentwicklung der Region auswirkt. Wie stark die als wichtig erachteten Ziele gestützt werden, kann

trotz der gemachten Auflagen dennoch von Projekt zu Projekt variieren. Während auf der Seite der ProjektentwicklerInnen gemäss Dziomba & Matuschewski (2007: 5) die finanziellen Belange bei der Entwicklung hohe Wichtigkeit haben, wollen die Behörden und Planungsverantwortlichen mit den Projekten die gewünschten Zukunftsvisionen erzeugen, um weitere Investitions- und Wachstumspotentiale in der Gemeinde zu generieren.

Mit dem zweiten Forschungsziel dieser Arbeit soll deshalb aufgezeigt werden, inwiefern aktuelle städtebauliche Grossprojekte in Dietikon und Schlieren die Ziele stützen, die von den Planungsdokumenten und von FachexpertInnen hinsichtlich der Raumentwicklung im Limmattal und in den Gemeinden Dietikon und Schlieren als wichtig erachtet werden und welche Gründe für den Grad der Stützung ausgemacht werden können. Um dieses Forschungsziel zu erreichen, werden weitere ExpertInneninterviews durchgeführt, in denen die Projektentwickler drei ausgewählter städtebaulicher Grossprojekte aus den Gemeinden Dietikon und Schlieren über die Ziele sprechen, die in den Entwicklungsprozess einfließen. Mit der „Gartenstadt“ in Schlieren, dem „Limmatfeld“ in Dietikon und der projektierten Limmattalbahn werden zwei Immobilienprojekte sowie ein Verkehrsinfrastrukturprojekt als städtebauliche Grossprojekte ausgewählt. Die beiden Immobilienentwicklungen weisen nebst den dominierenden Wohnnutzungen auch Dienstleistungsangebote und Gewerbeflächen auf. Der Limmattalbahn wird gemäss ExpertInnenaussagen nebst ihrem Charakter als Verkehrsprojekt auch städtebauliches Potential zugeschrieben (Meyer, Peer zit. in: Hornung 2010: 9f). Die Beurteilung, inwiefern die drei betrachteten Grossprojekte die vorhandenen Ziele stützen, erfolgt anhand der Aussagen der Projektentwickler, der Einschätzungen der zuständigen Gemeindevertreter und FachexpertInnen sowie anhand der offiziellen Projektinformationen. Aus diesen Daten sind ebenso die Gründe ersichtlich, wieso ein Ziel durch ein betrachtetes Grossprojekt gestützt wird oder nicht.

Die vorliegende Arbeit beginnt mit einem Portrait des Limmattals und der beiden Limmattaler Gemeinden Dietikon und Schlieren. Dabei wird ein kurzer Rückblick auf die Entwicklung der Region und der beiden Städte gegeben, bevor die Herausforderungen der Raumentwicklung in den letzten Jahrzehnten und das zunehmende Bevölkerungswachstum sowie die dynamische Siedlungsentwicklung der letzten Jahre thematisiert wird. Danach folgen die Beschreibungen zu den drei Grossprojekten. In Kapitel 3 werden die räumlichen Siedlungsprozesse wie Urbanisierung, Suburbanisierung und Gentrifizierung beschrieben, die bis anhin das Siedlungsgefüge des Limmattals prägten und dies weiter tun werden. Städtebauliche Konzepte wie das der Zwischenstadt, der Edge City oder der Bandstadt werden ebenfalls in diesem Kapitel erläutert und in den Kontext des Limmattals und der Städte Dietikon und Schlieren gestellt. Nach dem Kapitel zu den Zielen und der Methodik dieser Arbeit folgen die Ergebnisse und die Diskussion. Dazu werden die Planungsdokumente und die Aussagen aus den leitfadengestützten ExpertInneninterviews kodiert und anschliessend mittels qualitativer Inhaltsanalyse nach Mayring (2010) ausgewertet. Die Schlussfolgerungen, die Handlungsempfehlungen und weiterführende Forschungsthemen zu dieser Arbeit beinhalten, sind im Kapitel 7 zu finden.

2 Die Raumentwicklung im Limmattal

Eingebettet zwischen den Hügeln Heiters- und Altberg, erstreckt sich von der Stadt Zürich bis zum Wasserschloss in der Nähe von Brugg, wo die Limmat in die Aare mündet, ein seit langer Zeit sehr dynamischer Siedlungsraum - das Limmattal. Mit heute über 200'000 EinwohnerInnen ist das Tal einer der dicht besiedeltesten Räume der Schweiz und durch die vielen wichtigen Infrastrukturen kommt ihm heute und wohl auch in Zukunft eine grosse regionale bis internationale Bedeutung zu (PeRL 2014). Die Autoren des PeRL-Schlussberichts (PeRL 2014: 4) rechnen bis im Jahr 2050 mit einem Bevölkerungszuwachs um mindestens ein Drittel.

Bereits im 12. und 13. Jahrhundert wurden mit der Burg Schönenwerd und dem Städtchen Glanzenberg auf dem heutigen Gemeindegebiet Dietikons zwei Siedlungen an der Limmat gegründet. Die Lage zwischen den florierenden Städten Zürich und Baden betrachtete man aufgrund des Handelsverkehrs auf der Limmat bereits damals als strategisch wertvoll (Historisches Lexikon der Schweiz 2006: 1, Drack 1984: 3). Noch weiter zurück reicht die Gründung des Kloster Fahr im Jahr 1130. Das Kloster, welches auf dem Grundbesitz eines Freiherrn aus Regensberg durch das Kloster Einsiedeln errichtet wurde, gehörte zum Kanton Aargau. Ab dem Jahr 1803, bei der Gründung des Kantons Aargau und der Errichtung der Kantonsgrenze zu Zürich, wäre das Kloster neu auf Zürcher Boden gestanden und ist seither eine aargauische Exklave, umgeben von der Zürcher Gemeinde Unterengstringen (Kloster Fahr 2014). Schwierigkeiten, die eine Kantonsgrenze mit sich bringen kann, waren nicht nur damals vorhanden, sondern sind in der Raumentwicklung des Limmattals auch heute noch eine Herausforderung.

Von den 20 Gemeinden und Städten, die zum Limmattal gezählt werden können, gehören neun zum Kanton Zürich (Stadt Zürich, Oberengstringen, Unterengstringen, Schlieren, Weiningen, Urdorf, Dietikon, Geroldswil, Oetwil a.d.L.) und elf zum Kanton Aargau (Bergdietikon, Spreitenbach, Killwangen, Würenlos, Neuenhof, Wettingen, Baden, Ennetbaden, Obersiggenthal, Untersiggenthal, Turgi). Zwischen den beiden Polen Zürich und Baden befinden sich charakteristisch ganz unterschiedliche Gemeinden. Abgesehen von Wettingen liegen die grösseren und durch die stärkere mediale Betrachtung national bekannten Gemeinden Schlieren, Dietikon und Spreitenbach auf der linken Limmattalseite. Auf der rechten Limmattalseite und an den Süd (-West) Hängen der nördlichen Höhenzüge befinden sich die einwohnermässig kleineren Gemeinden wie Ober- und Unterengstringen, Weiningen, Geroldswil, Oetwil a.d.L., Ober- und Untersiggenthal. Die lange stark landwirtschaftlich geprägten Dörfer wie Weiningen und Oetwil a.d.L. haben ihren Dorfcharakter grösstenteils bis heute erhalten und weisen eine ganz andere Siedlungsstruktur auf als beispielsweise Schlieren oder Dietikon.

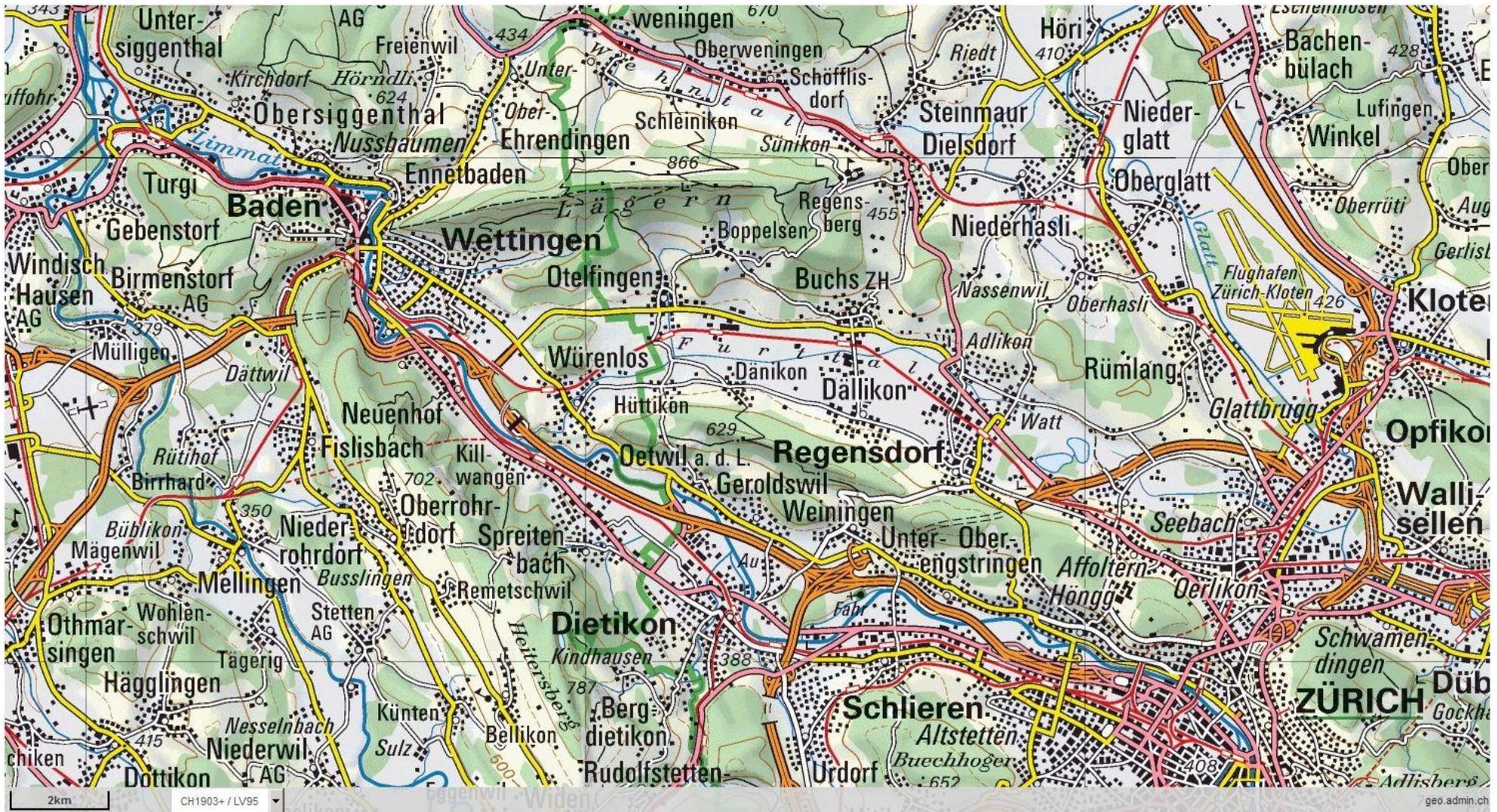


Abbildung 1: Kartenausschnitt mit dem Limmattal (Quelle: Bundesamt für Landestopografie 2014)

2.1 Fokus auf die Agglomerationsgemeinden Dietikon und Schlieren

In der vorliegenden Arbeit wird vor allem auf die Zürcher Gemeinden des Limmattals und im Speziellen auf die Agglomerationsstädte Schlieren und Dietikon eingegangen. Bevor die Herausforderungen der Raumentwicklung im Limmattal und in den beiden Gemeinden thematisiert werden, soll die Entwicklung seit dem 19. Jahrhundert betrachtet werden. Dies soll helfen, die heutige Situation besser zu verstehen. Die raumrelevanten Prozesse liefen in Dietikon und Schlieren in den groben Zügen sehr ähnlich ab. Schlieren war aufgrund seiner Lage und den Verkehrsverbindungen stets etwas mehr in Richtung Stadt Zürich orientiert als Dietikon, das seit 1989 auch Hauptort des damals neu geschaffenen Bezirks Dietikon ist. Davor gehörten die elf Gemeinden zum Bezirk Zürich.

2.1.1 Rückblick

Vor der industriellen Revolution wies keine Schweizer Stadt mehr als 30'000 EinwohnerInnen auf. Die damals grössten Städte waren dieselben wie heute: Zürich, Basel, Bern und Genf. Die Standorte der grösseren Zentren sind in der Schweiz also sehr beständig, wie auch die Tatsache, dass die Schweiz aufgrund der früheren Herrschaftsstrukturen seit langer Zeit ein sehr dichtes und dezentrales Netz von Kleinstädten aufweist (Elsasser et al. 2011: 191). Erst der Beginn der Industrialisierung führte nebst vielen anderen Regionen auch im Limmattal innerhalb einer kurzen Zeitspanne zu einer grossen Wachstumsdynamik.

Als vor 200 Jahren die kantonale Brandassekuranz sämtliche existierenden Bauten katalogisierte, wies Schlieren 45 Bauernhäuser auf. In den folgenden Jahrzehnten wurde noch wenig gebaut, so dass zehn Neubauten pro Jahrzehnt bereits als Spitze genannt werden. Die erste grössere Industriebaute in Schlieren war die Leimfabrik Geistlich, die 1868 errichtet wurde. Zur Jahrhundertwende um 1900 wurde Schlieren als Industriestandort entdeckt und der folgende Bauboom verwandelte das Bauerndorf mit der Zeit in eine Industriestadt. Die Wagenbaufirma Geissberger, später Schweizerische Wagons- und Aufzügefabrik Schlieren „Wagi“ genannt, das Gaswerk „Gasi“ der Stadt Zürich sowie die Baufirmen Walo Bertschinger und Züblin nahmen grosse Flächen in Anspruch und schufen viele Arbeitsplätze, die wiederum Arbeitnehmer anzogen (Fortuna 1996: 2 – 7). Ähnlich verlief die Entwicklung auch in Dietikon. Durch die Ansiedlung und Gründung neuer Industriebetriebe um das Jahr 1900 wurde das Bauerndorf grösser und die allgemein zunehmende Arbeitsteilung sowie die Vergrösserung der Betriebseinheiten zur Erreichung von Skaleneffekten in der Produktion liessen die Nachfrage nach Arbeitskräften an verkehrstechnisch günstigen Produktionsstandorten wie Dietikon ansteigen. Wegen mangelnder Anzahl Arbeitnehmer wurden diese fortan auch im Ausland rekrutiert (Schärer 2008: 4; Trutmann 2003: 5f).

Die Aufbruchstimmung die damals im Tal herrschte sieht man auch an folgenden Bestrebungen. Nachdem sich die damals noch private Schweizerische Nordostbahn von einem Grossprojekt im Gebiet zwischen Dietikon und Spreitenbach zurückgezogen hatte, strebte man die Ansiedlung des Militärflughafens (anstelle Dübendorf), einer Infanteriekaserne und danach eines Montagewerkes von General Motors an (Schärer 2008: 4f; Trutmann 2003: 5f). Doch sämtliche Ideen platzten und erst Ende der Sechzigerjahre wurde auf dem Gebiet gebaut und der Rangierbahnhof Limmattal der SBB realisiert.

Ein Grund für das Wachstum im Limmattal ab Mitte des 19. Jahrhunderts war die zunehmende Mobilität. Durch den Bau der sogenannten Spanisch-Brötli-Bahn, der ersten Bahnverbindung zwischen Zürich und Baden, die 1847 eröffnet wurde, erhielten Schlieren und Dietikon als eine der ersten Schweizer Gemeinden überhaupt einen Zugsanschluss. Die Bahnstrecke ging später ins Netz der Nordostbahn über, die dann wiederum von den Schweizerischen Bundesbahnen SBB übernommen wurde (Heer 2012, Loderer 2008: 27). Nebst der Eisenbahnerschliessung gab es ab 1900 auch eine Tramverbindung im Limmattal. Das „Lisbethli“, wie die Limmattal-Strassenbahn genannt wurde, bediente die Strecke Zürich Letzigraben – Dietikon sowie einen Abzweiger von Schlieren über Unterengstringen nach Weiningen (Limmattalbahnhof AG 2014; Weiningen 2014).

Solche Orte mit guter Erreichbarkeit durch Eisen- oder Strassenbahnen wurden für die Neugründung von Produktionsstandorten bevorzugt und Agglomerationsvorteile durch Clusterbildungen von ähnlichen Betrieben oder Betrieben in derselben Produktionskette wurden erkannt. Im Vergleich zu anderen europäischen Ländern gab es in der Schweiz viele verschiedene wachsende Regionen und Städte, wobei sich der Raum Zürich aber dennoch als Zentrum der Textil- und Maschinenindustrie durchsetzte und den Vorsprung gegenüber anderen Standorten kontinuierlich ausbaute (Odermatt & Wachter 2004: 198). In Fussgängerdistanz zur Fabrik wurden Wohnbauten und Unterkünfte für die Arbeiter und deren Familien erstellt und die Ansiedlung dieser führte zu weiteren Einrichtungen wie Schulen, Einkaufsmöglichkeiten oder Restaurants (Odermatt & Wachter 2004: 198). So wurde beispielsweise für die Arbeiter des Gaswerks in Schlieren eine Wohnkolonie mit 24 Mehrfamilienhäusern gebaut. Von dieser Zeit um 1900 an, wurde in Schlieren die Anzahl Wohnhäuser und Haushalte von Jahrzehnt zu Jahrzehnt übertroffen (Fortuna 1996: 2 – 7) und auch in Dietikon verdoppelte sich zwischen 1890 und 1910 die Einwohnerzahl auf über 4'000, wovon bereits ein Viertel aus dem Ausland stammten (Schärer 2008: 4).

Der grösste Schub an zusätzlichen EinwohnerInnen wurde in Schlieren in den 50er-Jahren verzeichnet, als die Bevölkerung innerhalb von 10 Jahren um ca. 4'000 EinwohnerInnen zunahm und erstmals die Grenze von 10'000 übertraf (Fortuna 1996: 2 – 7). Dietikon erreichte im Wachstumsboom nach dem Zweiten Weltkrieg im Jahr 1955 die Grenze von 10'000 EinwohnerInnen und keine zehn Jahre später wurde bereits ein Blumenstraus an den 20'000. Einwohner Dietikons überreicht (Schärer 2008: 5). In diesem Bereich pendelte sich die Einwohnerzahl Dietikons in den folgenden Jahrzehnten ein, bevor in den letzten

Jahren aufgrund neuer Bautätigkeit die Einwohnerzahl wieder stieg und im Jahr 2013 die Marke von 25'000 überschritt (Rudolf 2013: 1). Auch in Schlieren nahm das Bevölkerungswachstum nach dem Boom der 50er-Jahre wieder ab und stieg erst in den letzten zehn Jahren wieder markant an, sodass Schlieren laut dem „Immo-Monitoring“ von Wüest und Partner (2013: 100f) zwischen 2008 und 2012 die Stadt mit dem prozentual höchsten Bevölkerungswachstum der Schweiz darstellt und ab dem Jahr 2007 im Durchschnitt einen jährlichen Zuwachs an 200 Wohnungen verzeichnet. Durch den Zuwachs von über 20% seit 2008 wies Schlieren im Jahr 2012 17'199 EinwohnerInnen auf.

Die stark ansteigende Bevölkerungsentwicklung in den 1950er und 1960er Jahre ist einerseits auf den sogenannten Babyboom, andererseits wie erwähnt auf die Zuwanderung ausländischer Arbeitskräfte aufgrund des wirtschaftlichen Aufschwungs sowie die weiterhin zunehmende Mobilität zurückzuführen (Elsasser et al. 2011: 196).

Im Jahr 1930 ging die Limmattal-Strassenbahn AG zwar in Liquidation und alle Strecken wurden von da an mit Bussen befahren. Schlieren hatte durch das Tram Nr. 2 aber weiterhin Anschluss ans Tramschienenetz der Stadt Zürich, wobei ab 1956 auch das Teilstück ab Farbhof Zürich bis Schlieren nun mehr mit Trolleybussen abgedeckt wurde (Limmattalbahnhof AG 2014; Weiningen 2014). Gleichzeitig mit dem Rückgang der Strassenbahnen nahm im Limmattal aber die Bedeutung des Automobilverkehrs stark zu. Im Tram sah man vermehrt ein Hindernis für den Autoverkehr und die Gunst lag deutlich beim Ausbau von Strassen. Um 1970 mussten in Schlierens Zentrum gleich neun Häuser für die Verbreiterung der Fahrbahn weichen und durch die Eröffnung der Autobahn A1 erhoffte man sich Entlastungen für die Dorfzentren (Huber 2010b: 7). Das Limmattal war durch die Eisen- und Autobahn fortan die Hauptverkehrsachse zwischen der (Nord-) Westschweiz und Zürich.

Der nach dem zweiten Weltkrieg in der Schweiz deutlich sichtbare Anstieg an Landverbrauch kann, wie ihn Odermatt & Wachter (2004: 198) beschreiben, auch im Limmattal den (zu) guten Transportmöglichkeiten und den dadurch erfolgten Suburbanisierungsprozessen zugeschrieben werden. Die gute Verkehrserschliessung liess Logistikunternehmen, Dienstleistungs- und Gewerbebetriebe wie Pilze aus dem Boden schießen und Spreitenbach rückte sich mit dem schweizweit ersten und grössten Einkaufszentrum in den öffentlichen Fokus. Nebst den raumplanerischen Herausforderungen darf gemäss Loderer (2008: 27) und Koch et al. (2003: 270) auch nicht vergessen werden, dass das Limmattal diverse Niederlassungen weltbekannter Firmen und Marken beherbergt: IKEA, Shell, Nestle, DaimlerChrysler, Johnson & Johnson, Migros und Coop sind nur einige davon.

2.1.2 Zwischen Stadt und Land

„Leben im „Abfallkübel“ des Kantons“ – so hiess die Überschrift eines Artikels des Tagesanzeigers im Oktober 2003. Die schonungslose Betitelung spielte auf das negative Image

an, das die Stadt Schlieren in dieser Zeit in gewissen Bereichen besass. Aufgegriffen wurde im Artikel das Bild einer Stadt mit einem inexistenten Zentrum, belasteten Durchgangsstrassen, riesigen Arealen von Auto-Occasionshändlern, einem hohen Ausländeranteil, Emissionen der Industriebetriebe und dem nicht sehr sprühenden Charme von diversen Kebabbuden (Arnet 2003). Nicht viel anders hört es sich an, wenn Werner Huber (2008: 3) im Sonderheft des Hochparterre über sein Bild von Dietikon spricht, das er sich bei den Durchreisen gemacht hat: Breite Strassen durchs Zentrum, ein riesiges Gleisfeld beim Rangierbahnhof und einen überdurchschnittlich hohen Ausländeranteil. Aussenstehende Betrachter haben ihre Meinung zum Limmattal also meist gemacht und Vorurteile gegenüber diesen Vororten im Zürcher „Abendland“ müssen dabei oftmals nicht lange gesucht werden. „Agglo ist ugly“, so ein gängiger Tenor und das Limmattal wird dabei eher als Versorgungs- und Transitraum Zürichs angesehen (Koch et al. 2003: 239). Viele sind froh, schnell mit dem Zug oder dem Auto durchs Limmattal nach Zürich oder von ihm weg zu gelangen, schätzen das Einkaufsangebot des Shoppi Tivoli Spreitenbach, der IKEA, der Fachmärkte oder dass der Anteil an Sozialhilfebezügern in Schlieren oder Dietikon so hoch ist und glücklicherweise nicht in ihrer Wohngemeinde. Koch et al. (2003: 239f) schreiben davon, dass das Limmattal seit jeher „Ausdehnungsraum“ und „Experimentierfeld“ für Zürich war und als urbaner Prototyp des schweizerischen Mittellandes gesehen werden kann.

Das Limmattal ist schwierig zu fassen und kaum nach den gängigen Stereotypen zu klassieren. Es existieren keine Worte und Bilder für solche Stadt-Landschaften. Wer die Definition von Stadt mit Elementen einer kompakten und durchmischten europäischen Stadt verknüpft, wird im Limmattal also weder einen urbanen, noch einen ländlichen Raum vorfinden. Durch die zunehmende Mobilität verwachsen die Dörfer immer mehr miteinander und das Limmattal ist zu einer Mixtur der verschiedenen städtebaulichen Konzepte worden. Die von Armin Meili 1932 propagierte „dezentralisierte Grossstadt Schweiz“, die ähnlich wie die „broadacre city“ nach Frank Lloyd Wright zu verstehen ist, findet man im Limmattal genauso wie Konzept der Gartenstadt nach Ebenezer Howard als Alternative zur dicht bebauten, steinernen Stadt (Koch et al. 2003: 243). Manche sprechen auch von einem Limmattal als Bandstadt (Loderer 2008: 23) oder dem Limmattal als eine Edge City (Hermann 2013: 62). Der Raum wie man ihn im Limmattal findet, kann nach verschiedenen Gesichtspunkten betrachtet, mit unterschiedlichen Konzepten verglichen werden, doch hundertprozentig passt es eben doch zu keinem. Nebst den oben genannten wird im Zusammenhang mit dem Limmattal das Konzept der Zwischenstadt, nach Thomas Sieverts häufig erwähnt. Koch et al. (2003: 243) sprechen davon, dass die Siedlungslandschaft, die um die Kernstädte herum zu finden sind, neu ausgekundschaftet werden müssen und man sich zu überlegen hat, wie man die „Zwischenstädte“ wie Schlieren oder Dietikon weiterentwickeln und gestalten will.

2.1.3 Weckruf und Zielbilder

Den Anfangs erwähnten Zeitungsbericht nennt Huber (2010a: 2) den K.-o.-Schlag, der den Druck auf eine Imageverbesserung soweit erhöhte, dass Schlieren in der Folge mit einem Leitbild und einem Stadtentwicklungskonzept möglichst rasch Gegensteuer geben wollte und man sich intensiv Gedanken machte, wohin der Weg führen soll. So auch in Dietikon, wo Huber (2008: 3) bei genauerer Betrachtung festgestellt hat, dass es bereits heute von mehr als nur von Autobahnen und Ausländern zu berichten gibt, viel Potential aber noch brach liegt und auf eine Entwicklung wartet.

Die Herausforderungen von Dietikon und Schlieren sind ziemlich ähnlicher Natur. Das Wachstumspotential, welches durch die nahe Stadt Zürich gross ist und auch in Zukunft, so rechnet man, Bestand haben wird, soll mit weitsichtiger Planung zu qualitativ hochstehenden Entwicklungen führen und so auch das Image des Limmattals nachhaltig verbessern. Alte Industriearale will man umnutzen und zu attraktiven Wohn-, Dienstleistungs- und emissionsfreien Gewerbegebieten umfunktionieren. Die Stadtzentren sollen teilweise vom erdrückenden Autoverkehr befreit, aufgewertet und belebt werden und der Mobilitätswachstum soll möglichst mit einem gut funktionierenden öffentlichen Verkehr und einem optimalen Fuss- und Veloverkehrsnetz aufgefangen werden. Durch das vielseitige Angebot und das verbesserte Image erhofft man sich durch NeuzuzügerInnen Änderungen an der Sozialstruktur der Bevölkerung, um so ein höheres Steuersubstrat für bessere Gemeindefinanzen zu generieren (Hochparterre 2008; Hochparterre 2010; Dietikon 2010: 4f).

Koellreuter (2010: 34) hält fest, dass Schlierens Bevölkerung noch immer von der industriellen Vergangenheit des Ortes geprägt ist. Es herrscht heute noch eine relativ tiefe Kaufkraft, ein mittleres Bildungsniveau und ein im Vergleich zur Stadt Zürich hoher Ausländeranteil. Nebst den „konsumorientierten Arbeitern“ mit verhältnismässig tiefen Einkommen, machen die sogenannten „modernen Performer“ einen Grossteil der Bevölkerung aus. Diese Bevölkerungsgruppe ist meist ledig und weist mittlere bis höhere Bildungsniveaus auf oder befindet sich noch in Ausbildung. Sie ziehen wegen günstigen Wohnungen und der Nähe und guten Erreichbarkeit von Zürich und dessen Infrastruktur nach Schlieren. Zahlungskräftige Singles und junge Paare sollen in Schlieren nun beispielsweise durch die Überbauung „Gartenstadt“ angezogen werden, in Dietikon sind es unter anderen die neuen Wohnhäuser im Limmatfeld (Hornung & Huber 2010: 38f; Dietikon 2010: 4, 8).

Im städtebaulichen Portrait der Schweiz, das im Jahre 2006 von Diener et al. (2006a, 2006b) veröffentlicht wurde, wird dem Limmattal im Vergleich zum intensiv thematisierten Gebiet Zürich Nord im Glattal, bei der Betrachtung des Metropolitanraumes Zürich noch kaum Beachtung geschenkt. Es war noch die Zeit, in der man sich der nationalen Bedeutung und dem Potential des Limmattals noch nicht bewusst war und Berichterstattungen meist negativ ausfielen.

Heute liest man Überschriften wie „Dietikon: Eine Stadt schafft sich ihr Profil“, „Schlieren blüht auf“ und „Die Agglomeration ist nicht gebaut“ (Hochparterre 2008; Hochparterre 2010; Loderer 2014: 7). Es sind Voten, die, anders als im „Tagi“ vor 10 Jahren, auf die positiven Entwicklungen blicken und das vorhandene Potential der vermeintlichen „Zwischenstädte“ Schlieren und Dietikon hinweisen. Im Limmattal herrscht Aufbruchstimmung – das hässliche Entlein an der Limmat will zum stolzen Schwan werden und viele trauen es ihm zu. In Schlieren mit dem Projekt „Gartenstadt“ oder in Dietikon im „Limmatfeld“ wird beispielsweise kräftig investiert und es entstehen hunderte neue Wohnungen und grosse Dienstleistungsflächen. Durch die räumliche Nähe zu Zürichs Hochschulen konnte Schlieren mit dem Biotech-Cluster auf dem ehemaligen Wagi-Areal eine bereits heute und zukünftig bedeutende Wirtschaftsbranche ansiedeln (Koellreuter 2010: 35). Die selbe Autorin, die Schlieren 2003 das Prädikat „Abfallkübel“ verliehen hat, schreibt, dass vor allem in Dietikon und Schlieren ein Sinneswandel stattgefunden hat. Die Orte werden nicht länger als „gesichtslos verstädert“, sondern als „selbstbewusst modern“ verstanden (Arnet 2010: 17) und Schlieren ist von der grauen Agglogemeinde zur bevorzugten Wohnlage mutiert. Die Wohnungsnot der Stadt Zürich hat sich bereits auf Schlieren ausgedehnt und zeigt sich, indem die Nachfrage in Schlieren, trotz hunderten neuen Wohnungen jährlich kaum gedeckt werden kann. Die Preise für Neubauwohnungen liegen auf demselben Niveau wie in Stadtzürcher Aussenquartieren und gewisse PolitikerInnen und ExpertInnen sehen dieser Entwicklung aus sozialer Sicht nicht ganz sorgenfrei zu. Laut Manuela Stiefel, Ressortvorsteherin Finanzen und Liegenschaften der Stadt Schlieren, ist man denn auch bemüht, den Anteil an Genossenschaftswohnungen, der 2012 bei 18 Prozent lag, zu erhöhen und vielfältigen Wohnraum anzubieten (Arnet 2012: 23).

Die Herausforderungen, die sich nach wie vor an die Raumentwicklung im Limmattal stellen, sind sehr vielfältig und gerade weil es ein so dynamischer Raum von nationaler Bedeutung ist, existieren viele Studien und Planungsdokumente. Die wichtigsten Ziele aller Verwaltungsebenen, Planungsgremien und ausgewählter ExpertInnen sollen in dieser Arbeit aufgezeigt werden, um dann zu analysieren, inwiefern sie von drei aktuellen Grossprojekten berücksichtigt und gestützt werden.

Die Raumentwicklung im Limmattal



Abbildung 2: Stadtplatz Dietikon; Tennisplatz zwischen Industrie und Schrebergärten; Entwicklung Goldschlägi, Schlieren; Ortsgüteranlage Dietikon (im Uhrzeigersinn von links oben, Quelle: eigene Fotos)

Die Raumentwicklung im Limmattal

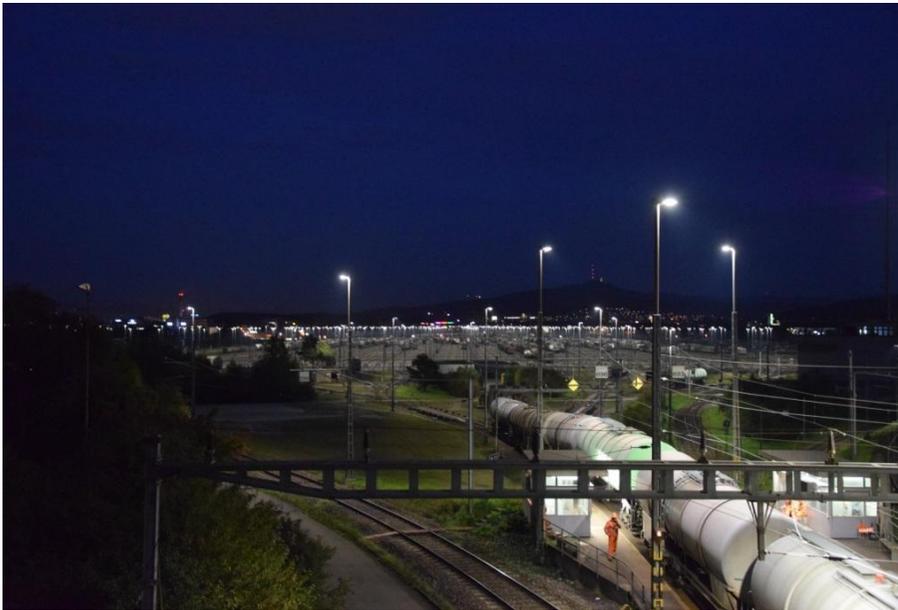


Abbildung 3: Güterbahnhof Dietikon/Spreitenbach; Siedlung „Limmatblick“, Dietikon; Blick Richtung Dietikon mit Hochhäuser Glanzenberg, Autobahnbrücke, Kieswerk, Kehrichtverbrennungsanlage, Weidwald und Kräne im Limmattfeld; Golfplatz und Kieswerk im Hintergrund (im Uhrzeigersinn von links oben, Quelle: eigene Fotos)

2.2 Aktuelle Planungsdokumente

In diesem Kapitel sollen die Planungsdokumente, die zur Raumentwicklung im Limmattal und in den beiden Gemeinden Dietikon und Schlieren bestehen und für die Untersuchungen in dieser Arbeit ausgewählt wurden, kurz vorgestellt werden.

Mit einem Fokus auf die gesamte Schweiz haben die Exekutiven der drei staatlichen Ebenen das **Raumkonzept Schweiz** erarbeitet. Darin legen der Bundesrat, die Konferenzen der Kantonsregierungen sowie der schweizerischen Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren, der Städte- wie auch der Gemeindeverband die Strategien für eine nachhaltige räumliche Entwicklung der Schweiz fest. Das Raumkonzept Schweiz ist aber kein verbindliches Instrument, sondern soll als Orientierungs- und Entscheidungshilfe fungieren. Das Limmattal wird im Kontext der Ziel und Stossrichtungen zum Metropolitanraum Zürich behandelt (Schweizerischer Bundesrat et al. 2012).

Das **Agglomerationsprogramm Limmattal** hat seine Betrachtung zwar spezifisch auf die Region gerichtet und wurde durch verschiedene Köperschaften ausgearbeitet, wird aber durch die Kantone Aargau und Zürich getragen und ist auf nationaler Stufe bewilligt worden. Im Rahmen der Agglomerationspolitik spricht der Bund unter gewissen Bedingungen finanzielle Mittel für Verbesserungen im Verkehrsbereich und der Abstimmung mit der Siedlung. Ziel des Agglomerationsprogramms ist es, als Planungs- und Führungsinstrument entsprechend den Grundsätzen der Nachhaltigkeit einen Beitrag zur koordinierten, wirksamen und effizienten Herangehensweise in den Bereichen Verkehr, Siedlung und Landschaft zu leisten. Das Agglomerationsprogramm umfasst 12 der 20 Limmattaler Gemeinden. Abgesehen von der Stadt Zürich umfasst es alle Zürcher Gemeinden des Tals und zusätzlich die Aargauer Gemeinden Bergdietikon, Spreitenbach, Killwangen und Würenlos (Amt für Verkehr AfV et al. 2012).

Zürichs Metropolitanraum umfasst rund 250 Gemeinden und Städte in acht Schweizer Kantonen. Der Verein Metropolitanraum Zürich setzt sich aus Vertretern von ca. 140 Mitgliedergemeinden und -städten sowie der Kantonsvertreter zusammen und bildet die Trägerschaft für die Metropolitankonferenz Zürich, die sich für einen starken und attraktiven Wirtschafts- und Lebensraum einsetzt. Im Auftrag der Metropolitankonferenz wurde an der Gründungsversammlung des Vereins vom Juli 2009 die **Vision für den Metropolitanraum Zürich** verabschiedet. Mit dem Verein und der Konferenz als Plattform wollen die Mitglieder die zukünftigen Herausforderungen effizienter angehen und sich ein klares Profil schaffen. Von den 20 Limmattaler Gemeinden sind sieben Gemeinden Mitglied des Vereins Metropolitanraum Zürich. Auf Zürcher Boden sind dies nur die Stadt Zürich selbst sowie die Stadt Schlieren. Dietikon ist kein Mitglied des Vereins (Verein Metropolitanraum Zürich 2009).

Die kantonale wie auch die regionale Richtplanung soll die räumlichen Voraussetzungen für Besiedlung des Raumes durch den Menschen und die Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen sichern. Chancen und Potentiale wie auch Herausforderungen sollen frühzeitig erkannt werden. Der kantonale Richtplan hat einen verbindlichen Charakter für die Behörden aller Stufen, ist aber weder parzellenscharf noch grundeigentümergebunden. Das **Raumordnungskonzept des Kantonalen Richtplans Zürich** entwirft den strategischen Orientierungsrahmen der künftigen räumlichen Ordnung im Kanton. Das **Raumordnungskonzept des Regionalen Richtplans** präzisiert und interpretiert das kantonale Raumordnungskonzept hinsichtlich regionaler Belange. Es koordiniert alle raumwirksamen Tätigkeiten in der Region und mit den Nachbarsregionen (Amt für Raumentwicklung, Kanton Zürich 2014; Zürcher Planungsgruppe Limmattal (2013a).

Die Regionalplanung Zürich und Umgebung RZU ist der Planungsdachverband, der aus der Stadt Zürich, den sechs angrenzenden Planungsregionen sowie dem Kanton Zürich zusammengesetzt ist. Die Regionalplanung Zürich und Umgebung besteht seit mehr als 55 Jahren als politisch unabhängiger Verein und setzt sich für die Raumentwicklung in der Agglomeration Zürich ein. Mit der **Vision und dem Manifest des RZU-Vorstands** wird deren Sicht zur zukünftigen raumpolitischen Zukunft des Gebiets und den raumpolitischen Absichten dargelegt, auf denen die zukünftigen strategischen Festlegungen basieren sollen. Mit der **Charta 08** werden zudem die langfristigen normativen Grundsätze festgelegt, an denen sich der RZU-Vorstand zu orientieren hat. Die Zürcher Planungsgruppe Limmattal ist eine der im Dachverband RZU zusammengeschlossenen regionalen Planungsgremien. Sie dient als gemeindeübergreifende Arbeitsgruppe, die die Interessen der Region vertritt und eine geordnete räumliche Entwicklung im Verbandsgebiet zum Ziel hat. Wie der Name besagt, beschränkt sich die ZPL auf die Gemeinden des Zürcher Limmattals, von der jede mindestens zwei Delegierte stellt. Mit dem **Leitbild 2025** stellt die ZPL ihre zukünftigen Ziele vor (Regionalplanung Zürich und Umgebung 2013a/2013b; Zürcher Planungsgruppe Limmattal 2013b).

In der Ideenkonkurrenz Perspektive Raumentwicklung Limmattal PeRL haben die Gemeinden, die beiden Kantone Aargau und Zürich und der Bund unter Federführung der ETH Zürich ein Planungsverfahren gestartet, dessen Ziel es ist, die langfristige Vorstellung zur räumlichen Entwicklung in der Region Limmattal bis zum Jahre 2050 zu erarbeiten. Vier namhafte Entwurfsteams entwickelten für den Betrachtungsraum in der Folge eine räumliche Gesamtvorstellung, die Möglichkeiten zu einer fachlich hochstehenden, schrittweisen Entwicklung des Tals aufzeigt. Der Prozess wurde von einem Gremium mit unabhängigen FachexpertInnen begleitet und fand im **Abschlussbericht Ideenkonkurrenz Perspektive Raumentwicklung Limmattal** einen Abschluss der ersten Etappe. Der Modus der Zusammenarbeit soll aber weitergeführt werden (Perspektive Raumentwicklung Limmattal PeRL 2014).

Die **Vision 2025 des Agglomerationsparks Limmattal** soll den Gemeinden des Limmattals als Leitidee für die zukünftige gemeinsame Strategie zur Freiraumentwicklung dienen. Der Agglopark Limmattal hat die Absicht mit Kantons- und Gemeindegrenzen übergreifenden Projekten den Natur- und Erholungsraum zu schützen und zu fördern. Ein wichtiges Ziel dabei ist die Verbesserung des Fuss- und Velowegnetzes (Agglopark Limmattal 2014).

Mit den **Leitbildern und Regierungsrichtlinien der Legislaturperioden 2010 bis 2014** weisen die beiden Städte Schlieren und Dietikon strategische Positionspapiere zu den verschiedenen Abteilungen in der Verwaltung auf. Speziell zu betrachten gilt es hinsichtlich der Raumentwicklung jeweils die Präsidualabteilung sowie die Abteilung Bau und Planung/Hochbauabteilung. Dietikon weist zusätzlich eine Vision des Stadtrates für „Dietikon 2020“ auf, in der Ziele zu verschiedenen Themen erörtert werden. Schlieren hingegen geht mit dem **Stadtentwicklungskonzept Schlieren**, welches momentan evaluiert und überarbeitet wird, seit der Veröffentlichung im Jahr 2005 einen sehr fortschrittlichen Weg in Sachen Raumentwicklung (Metron & Stadt Schlieren 2005; Stadt Schlieren 2014; Stadt Dietikon 2010).

2.3 Ausgewählte Grossprojekte

2.3.1 Die Limmattalbahn

Projektbeschreibung

Die Projektentwicklung der Limmattalbahn zeigt den momentanen Paradigmenwechsel in der Verkehrsplanung. Beginn man vor knapp 50 Jahren in den Strassenbahnen vermehrt ein Verkehrshindernis zu sehen, so will man heute mit der Limmattalbahn den öffentlichen Verkehr fördern, um damit mindestens die Hälfte des Mehrverkehr aufnehmen zu können, der aufgrund des prognostizierten Wachstums der Region erwartet wird. Gemäss der Limmattalbahn AG stösst das Netz des öffentlichen Verkehrs in den Hauptverkehrszeiten bereits heute an seine Kapazitätsgrenzen und viele Strassen, vorwiegend in den Ortszentren, sind zeitweise überlastet. Mit der Limmattalbahn will man die Mobilität auch in Zukunft gewährleisten, um so das Entwicklungspotential des Limmattals mit seiner zunehmenden Anzahl an Wohnbevölkerung und an Arbeitsplätzen auszuschöpfen (Limmattalbahn 2013). Die Limmattalbahn wird durch die Limmattalbahn AG, die 2010 von den Kantonen Aargau und Zürich gegründet wurde, geplant und gebaut. Die Organisation arbeitet eng mit diversen Planungsbüros, mit den Behörden, Kantonen, Standortgemeinden und Interessensgemeinschaften zusammen, um so eine möglichst umfassende und übergreifende Planung sicherzustellen.

Ziel und Massnahmen

Die Bahn, die von den beiden Kantonen und dem Agglomerationsprogramm des Bundes finanziert wird, soll ab dem Jahr 2020 als schneller Feinverteiler von Zürich-Altstetten bis nach Spreitenbach-Killwangen fahren. Die Strecke mit einer Länge von 13.5 km weist gesamthaft 27 Haltestellen auf, wobei acht davon in Schlieren und sieben in Dietikon liegen. Die Limmattalbahn wird auf 92 % der Strecke auf einem Eigentrassee verkehren und einen durchschnittlichen Haltestellenabstand von ca. 500 m haben (Limmattalbahn AG 2013).

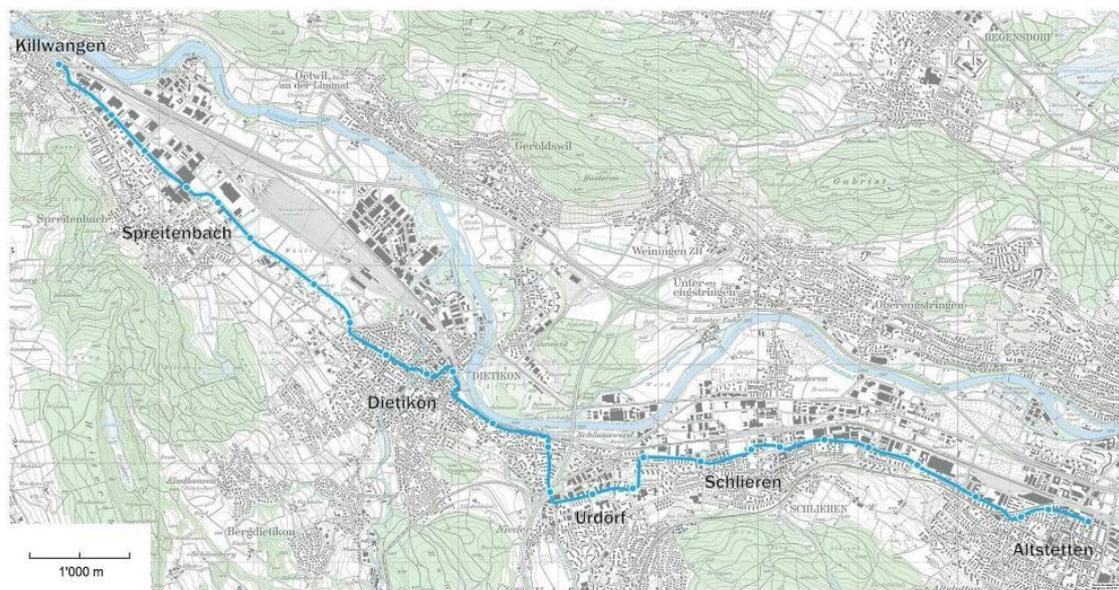


Abbildung 4: Karte zur geplanten Linienführung der Limmattalbahn (Quelle: Limmattalbahn AG 2014c)

Die Limmattalbahn soll das Limmattal gemäss Limmattalbahn (2012) in „eine starke, einheitliche Stadtlandschaft mit hoher Lebensqualität verwandeln“. Nebst der Anbindung an die Bahnhöfe und die verbesserten Verbindungen zwischen den Gemeinden des linken Limmattals, soll die Bahn der Region weiteren Aufschwung geben, indem sie die Standortattraktivität erhöht und somit Investitionen fördert.

Die Bahn soll durch die mehrheitlich geplante Mittellage prominent in Erscheinung treten und dem Raum gemäss der Limmattalbahn AG (2013) so eine zusätzliche Identität geben. Zwischen den Zentren ist ein grünes Trasse mit Schotterrasen vorgesehen, in den Ortskernen soll das Trasse mit einem Hartbelag zum urbanen Erscheinungsbild beitragen. Entlang der Linie wird die Bahn von Baumalleen gesäumt, die zusätzlich zu einem städtischen Charakter führen sollen. In Schlieren hat man sich zum Ziel gesetzt, gemeinsam mit dem Bauprojekt der Limmattalbahn, den Stadtplatz im Innern des Grosskreisels aufzuwerten.

Im Rahmen des Ziels, den Gesamtverkehr zu verbessern, werden einerseits flankierende Massnahmen für den motorisierten Individualverkehr getroffen, andererseits soll auch der Velo- und Fussverkehr gefördert werden. Durch die vermehrte Verlagerung des MIV auf das übergeordnete Strassennetz sowie gezielten Anpassungen an diesem will man die An-

zahl an Ortsdurchfahrten verhindern, die nicht zum Ziel- oder Quellverkehr gezählt werden können. Die Zentren und gewisse Strassen sollen entlastet und für FussgängerInnen und VelofahrerInnen beliebter werden und gleichzeitig gilt es den Strassenverkehr funktionsfähig zu halten. Im Zuge der Strassenbauten, die durch den Trasseebau anfallen, werden neue Velostreifen geplant und Kreuzungen für den Velo- und Fussverkehr freundlicher ausgestaltet. An ausgewählten Haltestellen und Umsteigeknoten sind Abstellplätze für Velos geplant (Limmattalbahn AG 2013).

Politischer Prozess und Zustimmung der Bevölkerung

Im Rahmen der öffentlichen Auflage Ende 2013 sind 196 Einsprachen gegen das Projekt eingegangen. Es kann allerdings davon ausgegangen werden, dass die meisten dieser Einsprachen rasch geklärt und bereinigt werden können. Zwei bedeutende Punkte in den Gemeinden Schlieren und Dietikon werden aber auch in den Medien intensiv diskutiert. Es sind dies die Anliegen der BewohnerInnen des Spitalquartiers in Schlieren die sich im Verein „Limmattalbahn, so nicht!“ organisieren sowie die Diskussion zur Linienführung am Bahnhof Dietikon (Zimmerli 2014a).

Diskussion um Linienführung im Schlieremer Spitalquartier

Der Verein „Limmattalbahn, so nicht!“ ist der Meinung, dass es eine Limmattalbahn grundsätzlich nicht braucht, da der öffentliche Verkehr bereits genügend ausgebaut sei. Grund zur Ablehnung des Projekts ist die Linienführung in der Spitalstrasse, die nahe an den Wohnhäusern der Vereinsmitglieder durchführt und gemäss Aussagen von „Limmattalbahn, so nicht!“ zu zusätzlichen Emissionen gegenüber heute führen würde (Verein „Limmattalbahn, so nicht“ 2014). Der Verein fordert deshalb, die Bahn anschliessend an den geplanten Färberhüslitunnel weiter unterirdisch unter dem Quartier hindurch zu führen oder die Linienführung komplett zu überdenken. Die Limmattalbahn wie auch der Schlieremer Stadtrat lehnten diese Forderungen ab, doch das Parlament stellte sich hinter die Forderung des Vereins und dessen Präsident, der als Gemeinderat eine Motion an den Stadtrat einreichte. Der Bezirksrat entschied schlussendlich, einen runden Tisch einzuberufen und der Stadtrat von Schlieren erhob Einsprache gegen das Projekt der Limmattalbahn, um demzufolge eine mögliche Lösung mit allen Beteiligten zu suchen (Hamilton-Irvine 2014).

Diskussion um Anbindung an den Bahnhof Dietikon

Ebenfalls auf Druck des Parlaments hat die Stadt Dietikon gegen das Projekt der Limmattalbahn Einsprache erhoben. In dieser Angelegenheit wird diskutiert, ob die geplante Linienführung, die am Bahnhof Dietikon vorbeiführt und anschliessend den Kirchplatz quert sinnvoll ist. Das Parlament möchte aufgrund der engen Platzverhältnisse auf der Zürcherstrasse durchs Zentrum fahren und den Bahnhof nicht direkt bedienen. Die Befürworter der ursprünglich ausgearbeiteten Linienführung die beim Bahnhof durchführt, sind der Meinung, dass mit einer Haltestelle in der Nähe des Hotel Sommerau anstatt beim Bahn-

hof, die Umsteigebeziehungen unnötig erschwert werden. Die gute Anbindung an den Bahnhof sei aber gerade für die Limmattalbahn extrem wichtig, da sie sonst aufgrund der längeren Fusswege für die Nutzer weniger attraktiv sei und es Schwierigkeiten bei den zeitlich knappen Umsteigezeiten geben könnte (Hamilton-Irvine 2014). Mit einem Masterplanverfahren unter externer Leitung versucht man nun innert einem Jahr zwischen der Stadt Dietikon und der Limmattalbahn AG zu einer Einigung zu kommen. Die Einsprachen sollen ausseramtlich bereinigt werden und durch moderierte Workshops versucht man die aufgrund von möglichen zukünftigen Stadtentwicklungen optimale Linienführungsvarianten auszuarbeiten. Otto Müller streicht in einem Artikel der Limmattaler Zeitung (Zimmerli 2014b) denn auch hervor, dass die Limmattalbahn nicht nur als ein öV-Projekt angesehen werden könne, sondern ein Stadtentwicklungsprojekt sei und so auf mögliche Veränderungen im Zentrum in den nächsten Jahrzehnten Rücksicht nehmen müsse.

Geringe Ablehnung der Limmattalbahn

Gemäss einer repräsentativen Umfrage die das Marktforschungsinstitut Isopublic im Auftrag der Limmattalbahn AG im Herbst 2013 durchgeführt hat, weist das Projekt in den Standortgemeinden eine Zustimmung von 61 % auf. 33 % der Befragten haben sich noch keine Meinung gebildet und lediglich 6 % sprachen sich zum Zeitpunkt der Befragung gegen das Projekt der Limmattalbahn aus. Betrachtet man die Kantone Aargau und Zürich ist in beiden Kantonen die Zustimmung etwas geringer, um ca. 50 %, wobei aber der Anteil an Personen, die das Projekt ablehnen mit 7 % im Kanton Zürich und mit lediglich 4 % im Kanton Aargau etwa gleich gross ist, wie in den Standortgemeinden. In den Kantonen ist im Gegensatz zu den Standortgemeinden der Anteil an Unentschlossenen grösser. Für die Umfrage wurden je 1'000 Personen im Kanton Zürich und im Kanton Aargau befragt (Limmattalbahn 2014b).

Projekte die direkt oder indirekt mit der Limmattalbahn angestossen werden

Mit dem Projekt der Limmattalbahn werden durch flankierende Massnahmen, wie oben erwähnt, viele weitere Projekte finanziert und vorangetrieben, die einen Einfluss auf den Gesamtverkehr haben. Einerseits sind dies Massnahmen, mit denen der MIV zielgerichteter gesteuert und weiterhin möglichst flüssig gehalten werden kann. Andererseits wird von Massnahmen gesprochen, die eine Attraktivitätssteigerung des Fuss- und Veloverkehrs in der Region zur Folge haben sollen.

Aufwertung des Fuss- und Velowegnetzes

Verkehrsplaner Marc Schneiter und Raumplaner Beat Suter haben sich bereits 2009 in einem Interview der Limmattaler Zeitung sehr positiv zur möglichen Verkehrsentwicklung durch die Limmattalbahn geäussert und festgehalten, dass momentan der Fuss- und Veloverkehr im Limmattal noch zu wenig zu einer städtischen Mobilitätsstruktur beiträgt. Gemäss Marc Schneiter müssen die Fuss- und VelofahrerInnen vermehrt in die Überlegungen der Verkehrsplaner miteinbezogen werden. Beispielsweise muss das Vorhandensein von

Veloabstellplätzen oder durchgehenden Radrouten ohne grosse Hindernisse verbessert werden. Suter sieht im Projekt der Limmattalbahn die Möglichkeit, diese Schwachstellen im Zuge einer gesamtheitlichen Entwicklung zu verbessern (Krebs 2009). Die Ziele, die von Schneiter und Suter sowie von vielen Planungsdokumenten erwähnt und nun durch das Projekt Limmattalbahn aufgegriffen und möglicherweise angestossen werden, sind auch im Projekt Agglopark Limmattal zu finden. Als Kantons- und Gemeindegrenzen überschreitendes Projekt rückt er den Natur- und Erholungsraum in den Fokus und hat unter anderem das Ziel das Netz an durchgehenden und sicheren Fuss- und Velowegen auszubauen.

Aufwertung des Zentrums Schlieren

Ein Vorhaben das nicht durch das Bahnprojekt mitfinanziert wird, aber gleichzeitig entwickelt werden soll und somit indirekt mit dem Bau der Limmattalbahn angestossen wird, ist die Zentrumsgestaltung in Schlieren. Unter dem Namen „Destination Schlieren“ entwarf die Firma Halter gemeinsam mit einem Event-Veranstalter ein Konzept für das Stadtzentrum Schlieren, das einst zusätzlich mit der Limmattalbahn erschlossen werden soll. Am neu zu gestaltenden Stadtplatz, an dem sich zukünftig die Haltestelle der Stadtbahn befinden soll, wurde eine Event- und Kongresshalle mit 3`000 Sitz- oder 6`000 Stehplätzen sowie eine Tiefgarage und ein Hochhaus mit einem Hotel geplant. Das im Mai 2013 präsentierte Projekt wurde in der Bevölkerung aber nicht nur freudig aufgenommen und viele an den organisierten Workshops teilnehmenden Personen sprachen sich für alternative Möglichkeiten wie einen Stadtpark, einen Sport- und Wellnessbetrieb oder eine kleinere Halle aus. Die Stadt stellte das Projekt zurück und will mit einer eigens eingesetzten Arbeitsgruppe die Zentrumsentwicklung neu diskutieren (Rudolf 2014; Niedermann 2014b).

Das andere Teilstück des neu zu gestaltenden Stadtzentrums ist die Realisierung eines Grosskreisels der einen teilweise begrüntem Platz, ein Wasserspiel und die Haltestellen der Limmattalbahn sowie des zukünftig wieder wie einst bis Schlieren verlängerten 2er-Trams aufweisen soll. Im Zentrum dieser Planung steht die Diskussion um den sogenannten „Flügel“. Die Haltestelle der Limmattalbahn soll demnach nicht wie eine gewöhnliche Haltestelle aussehen, sondern mit einer speziellen Dachkonstruktion zu einem optischen Wahrzeichen der Stadt werden. Dadurch möchte man mit Hilfe der Limmattalbahn das Zentrum aufhübschen und das angestrebte urbane Flair erzeugen. Die Kosten die mit dem Projekt für die Stadt Schlieren anfallen sind aber Gegenstand einer intensiven politischen Diskussion, die noch nicht zu Ende geführt ist (Niedermann 2014c; Niedermann 2014d).



Abbildung 5: Visualisierung des möglichen zukünftigen Stadtplatzes in Schlieren mit dem „Flügel“ (Quelle: Limmattalbahn 2014c)

2.3.2 Die Gartenstadt in Schlieren

Projektbeschreibung

Auf dem früher genannten Areal „Geissweid“, das ein renoviertes Bauernhaus und Kulturlandnutzung aufwies, entstand durch die Alfred Müller AG zwischen 2009 und 2013 in mehreren Etappen die Überbauung Gartenstadt. Im gehobenen Standard umfasst das Projekt 98 Eigentums- und 36 Mietwohnungen sowie sechs Ateliers und drei Geschäftsräume. Hinzu kommen 31 Alterswohnungen und eine Pflegewohnung, die im Haus an der Bachstrasse untergebracht sind und deren Räumlichkeiten von der Stadt Schlieren langfristig gemietet wurden (Stadt Schlieren 2013: 16; Kessler 2008: 1). Die Alfred Müller AG hat das Projekt in Zusammenarbeit mit dem Architekturbüro Pfister Schiess Tropeano entwickelt und nimmt die Mietobjekte auch in ihr eigenes Portfolio auf.

Die Gartenstadt bildet den Übergang vom Zentrum Schlieren in die Wohnquartiere im neuen Stadtteil „Schlieren West“. Bis vor einigen Jahren wurde das Bild dieses Gebietes durch Industrieflächen und Ausstellflächen von Autohändlern dominiert. Mit den Projekten Gartenstadt, Pfaffenwies, Storchennest und Steinwiesen wird dieses Bild langsam durch das von gefragten Wohnsiedlungen abgelöst. Mit öffentlichen Kleinparks, sogenannten Pocket-Parks und guten Fussgängerverbindungen sollen die neuen Siedlungen attraktiv und zugänglich gestaltet, sowie für FussgängerInnen mit dem Stadtpark verbunden werden. Rasenflächen und Bäume dominieren die Umgebung der Wohnbauten in der Gartenstadt und sogenannte Gartenzimmer, Erlebnis- und Begegnungsräume im Freien, die Spielplätze oder Sitzgelegenheiten aufweisen und mit mannshohen Hecken eingefasst sind, dienen als besonderes gestalterisches Element in den Pocket-Parks (Stadt Schlieren 2013: 16; Vögeli 2008: 56). Die gesamte Aussengestaltung der Wohnanlage soll den Namen Gartenstadt rechtfertigen und potentielle BewohnerInnen vom Konzept überzeugen. Der Name Gartenstadt hat somit keinerlei Anlehnung an das Konzept der Gartenstadt von Ebenezer Howard. Der Name dient als Vermarktungsinstrument und soll implizieren, dass man einerseits urban, aber doch auch im Grünen wohnt und hat sich gemäss Aussage des Projektentwicklers bezahlt gemacht.

Die Gartenstadt liegt zwischen der relativ stark befahrenen Badenerstrasse im Süden und der Güterstrasse im Norden, die wiederum einen grossen Riegelbau erschliesst, der entlang der Eisenbahnlinie angeordnet ist. Vom Eisenbahnlärm ist die Siedlung dementsprechend gut abgeschottet. Entlang der Badenerstrasse, auf der später auch die Linienführung der Limmatalbahn geplant ist, wurde selbst ebenfalls ein Riegelbau realisiert, um so die übrigen sieben fünfgeschossigen Häuser der Siedlung, die allesamt Eigentumswohnungen aufweisen, vom Lärm der Kantonsstrasse zu schützen. In diesem viergeschossigen Riegelbau sind einerseits die bereits genannten Ateliers und Geschäftsräume im Erdgeschoss sowie die Mietwohnungen in den Obergeschossen angeordnet (Gartenstadt Schlieren 2014; Arnet 2008: 19).



Abbildung 6: Grossprojekt „Gartenstadt Schlieren“, im Bild links oben sieht man die Gartenstadt im Siedlungsgefüge Schlierens, gut zu erkennen ist der Riegelbau entlang der Badenerstrasse (Quelle: eigene Fotos)

Im Haus N, an der östlich des Areals gelegenen Bachstrasse hat sich die Stadt Schlieren für mindestens 25 Jahre eingemietet, um Wohnraum für betagte Menschen zu schaffen. Dem Vorhaben wurde in einer Volksabstimmung im Februar 2011 deutlich zugestimmt. Mit dem Projekt „Wohnen und Begegnen“ können SeniorInnen mitten in Schlierens Zentrum, nahe von Bahnhof, Stadtpark und Einkaufsmöglichkeiten in 31 neuen pflegerisch-betreuten Wohnungen oder in einer Pflegewohnung mit vollständiger Betreuung und Pflege leben. Im Gegensatz zu den 31 pflegerisch-betreuten Wohnungen in den Obergeschossen wurde die Pflegewohnung, die sich im Erdgeschoss befindet, durch die Alfred Müller AG nicht schlüsselfertig ausgebaut. Der Innenausbau erfolgte durch die Stadt Schlieren, die während der Mietdauer auch für den Unterhalt des Gebäudes zuständig ist. Die Public-Private-Partnership soll sich für beide Parteien lohnen. Die Alfred Müller AG hat mit der Stadt eine langjährige Mieterin und ist sich der kontinuierlichen Einnahmen sicher und der Stadt Schlieren fielen keine Kosten für Landerwerb, Planung und Realisierung an und sie kann mit fixen Ausgaben kalkulieren (Küpfer 2010: 1; Winter 2011: 1).

Fotografische Langzeitbeobachtung Schlieren 2005 – 2020

In einem Forschungsprojekt der Zürcher Hochschule der Künste und des Institute for Contemporary Art Research wurde unter der Projektleitung von Ulrich Görlich und Meret Wandeler eine fotografische Langzeitbeobachtung der Stadt Schlieren initiiert. Dabei wird während 15 Jahren die Stadtentwicklung von Schlieren an verschiedenen Orten regelmässig durch Fotografien dokumentiert, um zu zeigen, wie sich die im Stadtentwicklungskonzept Schlieren vorgeschlagenen Massnahmen für eine qualitativ wertvolle Stadtentwicklung auswirken (Beobachtung Schlieren 2014). In diesem Zusammenhang wurde die Kreuzung Nassacker – Badenerstrasse mit Blick in Richtung Norden fotografiert, was gleichzeitig bedeutet, dass die Entstehung des Projekts Gartenstadt dokumentiert wurde. In den folgenden Abbildungen sind die dynamischen Veränderungen in der Siedlungsentwicklung Schlieren zu beobachten, zu denen die Gartenstadt massgeblich beigetragen hat.

Im Bild vom Jahr 2007 ist anhand des Krans in der linken Bildhälfte zu sehen, wie die Bauarbeiten zum Projekt „Pfaffenwies“ (hinter der Autogarage) im Gange sind. Auf dem Gebiet der zukünftigen Gartenstadt befindet sich Landwirtschaftsland. Zwei Jahre später ist die Siedlung Pfaffenwies fertiggestellt und gleichzeitig wurde in dieser Zeitspanne die Siedlung „Goldschlägi“ erstellt. Charakteristisch mit den blauen Balkonbrüstungen auf der Südseite und den roten Fassaden auf der hier abgewandten Nordseite steht die Siedlung unmittelbar entlang der Bahngleise und dient der späteren Gartenstadt als Lärmschutzriegel. Für die Gartenstadt sind bereits die Aushubarbeiten im Gang. Weitere zwei Jahre später, im Jahr 2011, sind der Rohbau eines der Gebäude der Gartenstadt sowie ennet der Gleise erste Gebäude des Projekts „amRietpark“ zu sehen. 2013 komplettiert der Riegelbau entlang der Badenerstrasse die Gartenstadt und nördlich der Eisenbahngleise ragt das Hochhaus am Goldschlägiplatz empor. Die Baukräne deuten an, dass die Entwicklung im betrachteten Gebiet noch nicht abgeschlossen ist.

Die Raumentwicklung im Limmattal



Abbildung 7: Fotografische Langzeitbeobachtung der Kreuzung Nassacker - Badenerstrasse mit Blick Richtung Norden (Quelle: Beobachtung Schlieren 2014),
Aufnahmen oben von links: 2007, 2009; Aufnahmen unten von links: 2011, 2013

2.3.3 Das Limmatfeld in Dietikon

Projektbeschreibung

Das in Dietikon liegende, früher genannte Rapid-Areal ist ein 87'000 m² grosses Gebiet, auf dem früher die Firma Rapid Landmaschinen herstellte und heute Dietikons neusten Stadtteil verkörpert. Nachdem die Rapid AG den Wunsch äusserte, das teilweise brachliegende Industriegelände besser zu nutzen und der gesamte Produktionsstandort von Dietikon nach Killwangen verlagert wurde, begann die Planung zur Umnutzung des Industriegebiets zu einer „kleinen Stadt“, die zukünftig bis zu 3'000 EinwohnerInnen und 1'000 Arbeitsplätze aufweisen wird (Minder 2009: 24; Stadt Dietikon 2014). Im Februar 2008 erfolgte mit dem Baubeginn des Erlenhofs der Startschuss zur Realisierung des neuen, urbanen Stadtteils (Halter 2008: 91).

Auf insgesamt elf Baufeldern entstehen bis 2015 elf quartierähnliche Höfe, die verschiedene Wohnnutzungen, Restaurants, Cafés, Büro- und Gewerberäume, Läden, einen Kindergarten, betreutes Wohnen sowie den 6'000 m² grossen Rapidplatz beherbergen. Momentan im Bau befindet sich unter anderem der 80 Meter hohe Limmat Tower, der als neues Wahrzeichen von Dietikon gehandelt wird (Stadt Dietikon 2014).

Das Limmatfeld liegt verkehrstechnisch an optimaler Lage. Zum Bahnhof Dietikon sind es ein paar hundert Meter und auch der Autobahnanschluss Dietikon ist durch das Gebiet Silberbühl, Lerzen, Stierenmatt (SLS) rasch zu erreichen. Bushaltestellen sind an der Heimstrasse, die das Limmatfeld durchquert sowie an der Überlandstrasse, die südlich des Areals vorbeiführt vorhanden. Westlich des Stadtteils führt die Eisenbahnlinie vorbei und östlich wird das Limmatfeld durch den Oberwasserkanal des Limmat-Wasserkraftwerks der Elektrizitätswerke des Kantons Zürich begrenzt. Die Limmat und deren Naherholungsgebiet befindet sich somit in unmittelbarer Nähe, genauso verschiedenste Sport- und Freizeitanlagen, wie die Fussballplätze Dornau oder der Golfplatz Unterengstringen.

Als Grundlage für die Revitalisierung dieses grossen ehemaligen Industrieareals in ein gemischt genutztes Quartier dient ein Gestaltungsplan, der auf Konzepten von Architekt Hans Kollhoff basiert. Der private Gestaltungsplan wurde unter der Federführung der Firmen Rapid und Halter von den Eigentümern in Auftrag gegeben und 2005 durch das Dietiker Gemeindeparlament genehmigt. Dieser Gestaltungsplan sieht sowohl klassische Blockrandbebauungen wie auch einzelne Stadthäuser vor und greift die unterschiedlichen Begebenheiten des Areals auf. So wird beispielsweise entlang der Bahnlinie und an der Überlandstrasse eine dichtere Bauweise angestrebt, als dies in Richtung des Oberwasserkanals der Fall ist (Baumgartner 2005; Vögeli 2009: 47).

Die Raumentwicklung im Limmattal



Abbildung 8: Grossprojekt „Limmattfeld“, Dietikon; links oben: der sich im Bau befindende Limmat Tower (Quelle: eigene Fotos)

Bei allen acht bisher realisierten oder sich in der Ausführung befindenden Höfen trat die Firma Halter als Projektentwicklerin auf. Grundeigentümer, Bauherren/Investoren wie auch die beteiligten Architekten variieren hingegen von Hof zu Hof. Die Firma Halter nimmt selbst keinen Hof des Limmattfelds in ein eigenes Portfolio auf und tritt somit nicht als langfristige Investorin des Projekts auf. Sie entwickelt die Projekte für andere Investoren (z.B. Credit Suisse, UBS, Swiss Life, Anlagestiftung Turidomus, etc.) und bietet dabei eine Erstvermietungsgarantie (Stadt Dietikon 2012: 5; Halter AG 2014). In diesem Punkt unterscheidet sich das von der Firma Halter praktizierte Geschäftsmodell von dem der Alfred Müller AG beim Projekt Gartenstadt in Schlieren.

Nicht von der Firma Halter werden die beiden Baufelder K und L, also der Eschen- und Esphenhof erstellt. Die Entwicklung dieses Gebiets, des ehemaligen Rüchlig-Areals, wird von der Baugenossenschaft des eidgenössischen Personals BEP und der ökologisch-ethischen Pensionskasse NEST vorgenommen. Im Jahre 2010 bewarb sich die Pensionskasse NEST für den Kauf des Grundstücks der EKZ im Gestaltungsplangebiet. BEP und NEST und beschlossen eine Arrondierung der beiden Baufelder und ein folglich gemeinsames Vorgehen. Die Baufelder K und L weisen eine Grundstücksfläche von 18'083 m² für circa 230 Wohnungen, Atelier- und Gewerbeflächen auf. Mit NEST und BEP werden diese beiden Baufelder von Akteuren entwickelt, die gleichzeitig auch die langfristigen Eigentümer der Immobilien sein werden (BEP & NEST 2013: 4f; BEP 2013: 1f).

Projekte im Zusammenhang mit dem Limmattfeld

Mit der Entwicklung des Limmattfelds ergaben sich einige zusätzliche Projekte, die auch die öffentliche Hand betreffen. Die Planung und Umsetzung solcher Projekte, gestaltet sich teilweise schwierig, da es frühzeitige Abklärungen von Seiten der öffentlichen Verwaltung und eine enge Zusammenarbeit der Stadt mit den privaten Projektentwicklern voraussetzt. Im Limmathof werden zurzeit auch eine Seniorenresidenz mit 77 Pflegeplätzen und 50 betreuten Wohnungen realisiert. Dies wird allerdings nicht von der öffentlichen Hand, sondern von Senevita, einer privaten Betreiberin, vorwärtsgetrieben (Halter AG 2014).

Schulhaus und Kindergarten im Limmattfeld

Aufgrund des Siedlungswachstums auf der nordöstlichen Seite der Bahngleise wird in der Stadt Dietikon zusätzlicher Schulraum benötigt. Wie einem Antrag des Stadtrates Dietikon (Stadt Dietikon 2012) zu entnehmen ist, kam die Beratungsfirma Wüest & Partner bereits im Jahr 2007 im Auftrag der Stadt Dietikon zum Schluss, dass bis zum Schuljahr 2017/18 gesamthaft 14 Schulzimmer und 11 Gruppenräume fehlen würden. In einer Fortführung der Studie wurden die Siedlungsentwicklungen im Limmattfeld und im Quartier Altberg einbezogen und der prognostizierte Bedarf an zusätzlichem Schulraum bestätigte sich. Im Frühjahr 2012 sprach sich sowohl die Schulpflege wie auch der Stadtrat für ein Primarschulhaus im Limmattfeld mit zwölf Klassenzimmern aus. Da die Stadt Dietikon für den Neubau eines Schulhauses im Limmattfeld kein Grundstück besitzt und das stadteigene

Areal im Gebiet Stierenmatt als nicht optimal erachtet wurde, prüfte man die Zumietung von Schulräumen. Von dieser Lösung erhoffte sich der Stadtrat auch finanzielle Vorteile. Der Stadtrat war der Ansicht, so die teure Investition in ein Schulhaus umgehen zu können und mit den Einnahmen aus der kommerziellen Nutzung des stadteigenen Grundstücks im Gebiet Stierenmatt einen Teil der Mietkosten des Schulhauses decken zu können. Im April 2012 genehmigte der Stadtrat Dietikon einen „Letter of Intent“ zwischen der Stadt und der Halter Entwicklungen AG für einen Mietvertrag im Baufeld D, Weidenhof, über eine Mietdauer von 20 Jahren mit Option auf Verlängerung (Stadt Dietikon 2012). Im Herbst 2012 verwarf das Stimmvolk diese Vorlage aber mit einem Nein-Stimmen Anteil von 68 % deutlich (Rüesch 2014: 19).

Nach der Ablehnung des Mietschulhauses gab es von Seiten der Stadt Dietikon keinen Plan B in der Schulraumplanung. Eine Arbeitsgruppe prüfte folglich nebst Varianten mit Stockwerkeigentum, den Ausbau bestehender Schulanlagen, den Neubau auf zu erwerbenden Privatgrundstücken oder trotz früherer Ablehnung einen Neubau auf der stadteigenen Parzelle im Gebiet Stierenmatt. Verhandlungen mit privaten Eigentümern im Gebiet sowie die Variante Stockwerkeigentum im Weidenhof führten bisher zu keinem Ergebnis und die nun priorisierte Lösung eines Neubaus auf der stadteigenen Parzelle im Gebiet Stierenmatt, nahe dem Limmatfeld, wird durch die ausstehende Flachmoorschutzverordnung blockiert. Der Bericht des Regierungsrates zur überfälligen Umsetzung des Moorschutzes im Gebiet Silbern, Lerzen, Stierenmatt (SLS) wird frühestens in zwei Jahren erwartet und könnte dann einem allfälligen Schulhaus-Neubau im Gebiet Limmatfeld den definitiven Todesstoss versetzen. Aus diesen Gründen sollen auf dem Schulhausareal Steinmürli bis zu Beginn des Schuljahres 2017/2018 Provisorien erstellt werden, die Kinder von anderen Schulhäusern der Stadt aufnehmen könnten, um dort wiederum Platz für Kinder des Limmatfelds zu schaffen (Rüesch 2014: 19; Hamilton-Irvine 2012: 1; Hamilton-Irvine 2013a: 17).

Besser sieht die Lage in der Planung von Kindergartenräumen aus. Obwohl das Stimmvolk ein Schulhaus im Limmatfeld nicht mieten will, zog ein Doppelkindergarten in gemietete Räumlichkeiten im Zypressenhof des Limmatfelds ein und wird auf das Schuljahr 2014/2015 eröffnet. Diese Lösung sieht Stadtpräsident Otto Müller nicht als problematisch an, da gemäss seiner Aussage viele Kindergartenräumlichkeiten in der Stadt Dietikon gemietet seien (Hamilton-Irvine 2013b: 17).

Neue Fussgänger- und Velobrücke nahe des Limmatfelds

Ziel des Projekts einer neuen Fussgänger- und Velobrücke zwischen dem EKZ Werkareal, das direkt ans Limmatfeld angrenzt, und dem Gebiet der Sportanlage Dornau ist es, die Spaziergänger attraktiv auf die rechte Limmatseite zu führen und so die Auenwälder auf der linken Limmatseite vor zu grossen Besucherströmen zu schützen. Den BewohnerInnen des neuen Stadtteils Limmatfeld würde so der Zugang zum Naherholungsgebiet auf der rechten Limmatseite besser ermöglicht und die Auenlandschaft auf der Dietiker Lim-

matseite könnte entlastet werden. Die Brücke dient dadurch als Option für ökologische Ausgleichsmassnahmen, zu denen die Elektrizitätswerke des Kantons Zürich EKZ im Rahmen der Neukonzessionierung des Wasserkraftwerks Dietikon verpflichtet sind. Als Varianten kommen einerseits eine Hängebrücke wie auch ein Steg in Frage. Ob das Projekt von der Baudirektion des Kantons Zürich als ökologische Ausgleichsmassnahme im Rahmen der Neukonzessionierung angesehen wird oder eher als ein Projekt zur Siedlungsentwicklung beurteilt wird, steht noch nicht fest. Klar ist aber, dass dies eine Auswirkung auf die Finanzierung und somit die Realisierung hätte. Sofern eine solche Brücke nicht als ökologische Ausgleichsmassnahme gebaut werden kann, scheint auch eine Finanzierung durch die EKZ fraglich. Wer dann die Realisierung vorantreiben und finanzieren würde, bleibt offen (Arnet 2011: 17; Michel 2013: 23).

3 Theoretischer Zugang

In diesem Kapitel sollen die Prozesse kurz erläutert werden, die das Limmattal zu dem geformt haben, was es nun ist. Es sollen die städtebaulichen oder planerischen Konzepte vorgestellt werden, die in Gesprächen über das Limmattal von vielen ExpertInnen herbeigezogen werden.

Eine Betrachtung des Stadtbegriffs wird für diese Arbeit ebenfalls als aufschlussreich angesehen, da die beiden betrachteten Gemeinden Schlieren und Dietikon per statistisch-administrativem Stadtbegriff als Städte gelten und sich auch in ihren funktionalen Rollen als solche sehen. Mit den Zielen die man sich in der Raumentwicklung stellt, streben beide Städte eine noch urbaner geprägte Zukunft an. Mit der geplanten Limmattalbahn und Grossprojekten im Immobiliensektor unterstreicht man diese Absichten. Gleichwohl, dass sie eigenständige Städte sind, gehören sowohl Schlieren wie auch Dietikon zur Agglomeration der Stadt Zürich und ordnen sich wiederum in einen übergeordneten funktionalen Stadt- oder in diesem Fall auch sogenannten Metropolitanraum ein.

3.1 *Räumliche Prozesse*

Die wichtigsten räumlichen Prozesse, die das Limmattal in den letzten gut 150 Jahren prägten, waren die drei in dieser Zeit klassischen Prozesse der Urbanisierung, der Suburbanisierung und der Reurbanisierung. Dabei war das Limmattal und Schlieren und Dietikon entweder direkt betroffen oder wurden durch die Nähe zur Stadt Zürich in solche Prozesse und deren Auswirkungen hineingezogen.

Wichtig bei den folgenden beschriebenen Prozessen ist, dass in einer Region oder sogar in einer Stadt nicht nur ein solcher Prozess im Gange sein kann, sondern dass sich diese Prozesse auch überlagern können und unterschiedliche Bevölkerungsgruppen mit ihren verschiedenen Bedürfnissen diese mehr oder weniger ankurbeln (Gaebe 1991: S: 15, zit. in: Heineberg 2000: 55).

3.1.1 *Urbanisierung*

Die Urbanisierung setzt definitionsgemäss als erster dieser Prozesse ein, was in Zürich und im Limmattal um 1900 der Fall war (Fortuna 1996: 2 – 7). In Analogie zum englischen Sprachgebrauch wird Urbanisierung oft mit Verstädterung gleichgesetzt. Gemäss Bähr (2011: 1) ist von einer Vermehrung, Ausdehnung oder Vergrösserung von Städten in ihrer Anzahl, ihrer Fläche oder ihrer Einwohnerzahl gemeint. Dies kann zudem absolut oder im Verhältnis zu den ländlichen Siedlungen oder EinwohnerInnen gemeint sein.

Auch Heineberg (2000: 28ff) und Lichtenberger (1998: 26f) beschreiben die unterschiedlichen Dimensionen, die der Begriff Urbanisierung mit sich bringt. So erläutern sie die demographische, physiognomische, funktionale und soziale Verstädterung. Diese Prozesse lassen sich gemäss Lichtenberger (1998: 26f) im Wandel des Stadt – Land - Gegensatzes zum allmählichen Stadt – Land – Kontinuums beobachten. Unter der physiognomischen Verstädterung wird die Ausbreitung von städtischen Wohnbauten und Infrastrukturen in den ländlichen Raum verstanden. Die funktionelle Verstädterung meint die Verflechtung des ehemals ländlichen Raumes mit städtischen Dienstleistungen, Einrichtungen, Organisationen und Kommunikations- und Informationsnetzen und die soziologische Verstädterung ist der Prozess der Angleichung und Änderungen von Werten und Normen der Bevölkerung an die städtischen Begebenheiten im betroffenen Raum. Dazu gehören beispielsweise Organisationsformen der Arbeitswelt, die Eigenschaften der Haushalte oder das Konsumverhalten. Bähr (2011: 1) führt dazu ebenfalls aus, dass die Urbanisierung zu einer Verstärkung der städtischen Lebens-, Wirtschafts- und Verhaltensweise führen kann. Es sind demnach quantitative und qualitative Auswirkungen feststellbar und es ist auch sinnvoll diese zu unterscheiden. Gerade in hochentwickelten Ländern wurden in der Vergangenheit die Grenzen zwischen städtischer und ländlicher Lebens-, Wirtschafts- und Verhaltensweise durch erhöhte Interaktionen der Stadt- und Landgebiete mehr und mehr vermischt. Urbane Aspekte greifen über die Grenzen der Stadt hinaus und Gebiete mit ländlichem Charakter können in gewisser Weise eine Urbanisierung erfahren, obwohl ihre Siedlungsstruktur nach wie vor ländlich geprägt ist.

Für das Limmattal kann gemäss Huber (2010b: 4ff) festgehalten werden, dass die Urbanisierung primär mit dem Hauptkern Zürich stattfand und Auswirkungen auf die damaligen Bauerndörfer wie Schlieren und Dietikon hatte. Die Stadt Zürich wuchs in ihrer flächen- und einwohnermässigen Grösse und die Wirtschaft wuchs deutlich. BewohnerInnen des Limmattals orientierten sich vor allem beruflich, aber auch wie oben beschrieben in soziologischer Hinsicht mehr und mehr nach der Stadt Zürich und die Interaktionen zwischen der Stadt Zürich und dem Limmattal nahmen stetig zu.

Als ein wichtiger Treiber der Zuwanderung in die Städte in den letzten Jahrhunderten nennen Strubelt (1998: 222f) und Antrop (2004: 10) das Aufkommen der Industrialisierung und die dadurch erreichte Mobilitätszunahme. Auch Henri Lefebvre (1972: XX) sieht den Prozess der Urbanisierung eng mit der Industrialisierung verbunden. Diese hatte massive Land - Stadt Migrationen zur Folge und viele Städte wuchsen rasant. Der zunehmende Bedarf an Arbeitskräften in den Städten und die Nachfrage nach Arbeit und Einkommen bei der Bevölkerung auf dem Land haben zu Wanderungswellen in die Städte geführt. Weil diese Zuwanderung aber nicht nur in der Kernstadt aufgenommen werden konnte und sich die Industriefirmen mit ihren Wohnmöglichkeiten für die Arbeiter oftmals an den städtischen Rändern, durch die Eisenbahn gut erschlossenen Lagen, niederliessen, geht die Urbanisierung nahtlos in den Prozess der Suburbanisierung über (Strubelt 1998: 222f). Durch die Verstädterung werden das Landschaftsbild und die Siedlungs-

strukturen deutlich verändert. Ehemals ländlich geprägte Gebiete werden von den umschlingenden städtischen Strukturen erfasst und erfahren in allen oder einigen der oben genannten Aspekte eine Urbanisierung (Antrop 2004: 13f). Grossstädte wachsen weiter und die Akkumulation weiterer Siedlungen am Stadtgürtel und das Zusammenwachsen der bestehenden Städte in diesem Gebiet führt zu „Vorstädten“ und grossen Verdichtungsräumen um die Grossstadt herum, was als **Metropolitanisierung** bezeichnet wird (Lichtenberger 1998: 27). Die hier beschriebene Tendenz, dass die Urbanisierung nicht nur auf dem bereits bestehenden Stadtgebiet stattfindet, sondern sich in die umliegenden Räume ausbreitet, wird im Prozess der Suburbanisierung beschrieben.

3.1.2 Suburbanisierung

Die Suburbanisierung beschreibt den Prozess, in dem Städte über ihre bisherigen Siedlungsgrenzen hinauswachsen und das Umland von der oben beschriebenen Urbanisierung noch stärker erfasst wird als die Kernstadt selbst oder die Kernstadt sogar BewohnerInnen zu Gunsten des städtischen Randgebiets verliert (Bracke 2001: 15, Antrop 2004: 14). Gebhardt et al. (2007: 637) erläutern die Suburbanisierung weiter als „intraregionale Dekonzentration von Bevölkerung, Produktion sowie Handel und Dienstleistungen in städtisch verdichteten Regionen hoch industrialisierter Länder“. Suburbanisierungsprozesse werden auch als urban sprawl, Ausuferung und Wucherung der Stadt und Zersiedelung der Landschaft, beschrieben. Die räumliche Separierung und Verteilung von verschiedenen Funktionen führen zu einer massiven Ausdehnung der täglichen Handlungsräume der BewohnerInnen. So werden Suburbanisierungsprozesse oft als ausschlaggebend für negative Tendenzen wie der Verlust von offener Landschaft, sozialem Zusammenhalt oder die Zunahme der Abhängigkeit vom Automobilverkehr gesehen (Anderson et al. 1996 und Sudjic 1993, zit. in: Bontje & Burdack 2005: 317). Wie stark die individuelle Motorisierung und das Vorhandensein eines oder mehrerer Fahrzeuge im Haushalt ist, bestimmt in gewisser Weise die Bereitschaft zu einer autoabhängigen Lebensweise im Alltag. Durch die gute Strassenerschliessung nimmt vor allem die Freizeit- und Einkaufsmobilität stark zu (Hesse 2001: 98f). Je nach der vorherrschenden Politik werden Suburbs und Aussenstädte eingemeindet und gehören neu dem politischen Gebiet der Kernstadt an oder sie bleiben trotz ihrer Verflechtung mit der Kernstadt auf politischer Ebene eigenständig (Lichtenberger 1998: 46). Zweites ist in Schlieren und Dietikon der Fall. Das Limmattal war sehr deutlich von der Suburbanisierung betroffen, die von der Kernstadt Zürich ausging. In diesem Prozess richtete sich die Entwicklung der Siedlungen wie auch der wirtschaftlichen Aktivitäten nicht mehr wie in der Urbanisierungsphase vorwiegend auf die Kernstadt Zürich, sondern vermehrt auf die städtischen Randgebiete wie das Glatttal oder eben das Limmattal (vgl. Huber 2010b: 4ff).

In Europa ist die Suburbanisierung seit der Nachkriegszeit des zweiten Weltkrieges äusserst stark zu beobachten (Lichtenberger 1998: 46; Heineberg 2000: 53; Heye & Leuthold 2012: 16). Bis dahin waren es vor allem die wohlhabenden Familien, die aus der Innen-

stadt an den Stadtrand umzogen und es sich leisten konnten, dort ein Haus oder eine komfortable Mietwohnung zu erstehen und zur Arbeit in die Innenstadt zu pendeln. Mit der zunehmenden Motorisierung einer breiten Bevölkerungsschicht wurde dieses Ziel aber für immer mehr Leute realistisch (Bähr 2007: 4; Strubelt 1998: 223; Heineberg 2000: 53). In der Folge steigerten Metropolitanregionen ihren Bevölkerungsanteil von ca. 48 % im Jahre 1940 auf 73 % im Jahre 1990. Gleichzeitig stagnierte der relative Bevölkerungsanteil in den Kernstädten nahm aber in den suburbanen Gebieten um ca. 30 % zu. Das Verhältnis zwischen EinwohnerInnen in ländlichen und städtischen Regionen verschob sich in der Zeitspanne zwischen 1940 und 1990 also extrem in Richtung der städtischen Regionen und da aber vor allem in die Suburbs und viel weniger in die Kernstädte (Lichtenberger 1998: 46). Hauptgründe für Wohnortswechsel aus der Kernstadt in die Suburbs sind gemäss Gaebe (1991, zit. in: Heineberg 2000: 53) das unbefriedigende Wohnungsangebot, eine überalterte Bausubstanz und schlechte Wohnungsumfelder in der Kernstadt sowie günstigere Wohnungen und geringere Siedlungsdichten in den suburbanen Gebieten.

Diese Tendenz der Suburbanisierung ist noch heute in vielen Industrieländern zu beobachten und die Bevölkerung nimmt in den Kernstädten nur noch sehr langsam zu oder geht sogar zurück (Bähr 2007: 4). In vielen westlichen Industriestaaten (so auch in der Schweiz) ist in der heutigen Zeit aber ein gleichzeitiges Auftreten von Suburbanisierung und Reurbanisierung zu verzeichnen (Heye & Leuthold 2012:16; Gaebe 2004: 156).

3.1.3 Reurbanisierung

Der Begriff Reurbanisierung beschreibt grob ausgedrückt den Prozess einer neu aufkommenden Nachfrage nach Wohnraum im Stadtzentrum und in den inneren Bereichen einer Stadt (Couch et al. 2009: 321; Champion 2001: 152f). Investitionen der öffentlichen Hand oder auch privater Investoren nehmen laut Gaebe (2004: 154; 1991: 9, zit. in: Heineberg 2000: 54) seit den 80er Jahren bei Erneuerungs- und Erhaltungsbauten in den Kernstädten von Industrie- und Schwellenländern zu, was zu einer höheren Attraktivität dieser Gebiete beiträgt. Innerstädtische Sanierungen an Wohn- und Gewerbehäusern, mit anschließenden Zuzügen von einkommensstärkeren Haushalten, ein allgemeiner Stadtbau und somit Veränderungen an den Bevölkerungs- und Sozialstrukturen einer Stadt können somit zu einem Gegenteil zur Suburbanisierung führen (Gaebe 2004: 154).

Siebel (2010: 106) sieht die Kräfte, die in früheren Jahren einen Wegzug aus der Kernstadt nach Suburbia angetrieben haben, schwächer werden. Lebensweisen haben sich verändert, der Wunsch nach einem Eigenheim und die fordistischen Strukturen verlieren an Bedeutung und somit schmilzt auch die Basis, die dem Suburbanisierungsprozess zu Grunde liegt. Der neue Drang in die Innenstadt geht gemäss Siebel (2010: 106) und Kabisch et al. (2012: 123) vor allem von jungen Erwachsenen in Ausbildung oder Berufseinsteigern mit geringem oder mittlerem Einkommen, Zuwanderern oder Singles aus (Informationen 2009: 4f, zit. in: Siebel 2010: 106; Gaebe 2004: 157). Die von diesen Personen nun wieder

gefragten Quartiere der Innenstadt weisen laut Kabisch et al. (2012: 122) flexibel zu gestaltende Immobilien, eine hohe Zentralität und ein grosses Angebot an kulturellen und sozialen Einrichtungen in unmittelbarer Umgebung auf. Die angesprochenen Trägergruppen der Reurbanisierung gelten zwar seit jeher als die typischen StadtbewohnerInnen, nur gibt es nach Siebel (2010: 106) aufgrund diverser Umstände mehr von diesen Leuten. Die Bedeutung des Bildungswesens führt dazu, dass mehr junge Leute in die Stadt ziehen, durch die internationale Migration werden vermehrt ZuwanderInnen verzeichnet und der Wandel um die Rolle der Frau und ändernde Haushaltsformen ergeben mehr Einpersonenhaushalte, dessen BewohnerInnen das grosse Angebot an Gütern und Dienstleistungen der Stadt schätzen (Siebel 2010: 106).

Mit der Veröffentlichung von Richard Floridas Buch „The Rise of the Creative Class“ (2003) wird der Anteil der von Florida proklamierten Kreativen Klasse an Reurbanisierungs- und Stadtentwicklungsprozessen stark diskutiert (Gerhard 2012: 61). Richard Florida (2003: 8) sieht einen Zusammenhang zwischen der durch ihn definierten Kreativen Klasse und einer ökonomisch erfolgreichen und pulsierenden Stadt. Florida geht weniger auf die jungen Erwachsenen in Ausbildung, Armen oder die MigrantInnen ein, sondern erläutert den neuen Aufschwung erfolgreicher Städte durch die Kreative Klasse, die durch aufgeschlossene, tolerante urbane Milieus angezogen wird. Die Kreative Klasse umfasst gemäss Florida (2003: 8) Wissenschaftler, Forscher, Professoren, Poeten, Künstler, Architekten, Analysten und weitere Vorreiter und Meinungsmacher. Dazu kommen die „Creative Professionals“, die in wissensintensiven Sektoren arbeiten und zusammen mit den oben genannten Personen gegen 30 Prozent der Erwerbstätigen in den USA ausmachen. Florida erwähnt auch, dass er jeden Menschen als potentiellen Teil dieser Klasse sieht, dass aber nicht jeder seine Kreativität auslebt oder dies in seinem Job tun kann. Die Kreative Klasse ist nach Florida wie bereits erwähnt der Schlüssel zur wirtschaftlichen Stärke einer Stadt oder Region und diese Leute wollen an einem Ort wohnen, der für sie als innovativ, facettenreich und tolerant erscheint. Sie ziehen weg aus den traditionellen Wohnorten und lassen sich in von Florida (2003: 8) „creative centers“ genannten Orten nieder. Florida (2003: 8) stellt aber auch klar, dass diese Leute nicht wegen den traditionellen Gründen, wie Sportstadien, guten Autobahnen, Einkaufszentren oder Entertainment-Angeboten, in die ausgewählten Städte ziehen, sondern wegen der Aufgeschlossenheit und den Möglichkeiten, sich dort als kreative Personen entfalten zu können.

Siebel (2010: 107f) wirft die Frage auf nach den Gründen der Innovationskraft der Städte und die daraus entstehende Anziehungskraft für die Kreative Klasse. Dass Städte kreativ sind, weil in ihnen kreative Menschen wohnen und weil sie Standorte kreativer Firmen, Bildungs- und Kultureinrichtungen mit neuen Ideen sind, ist ihm zu einfach und greift zu kurz. So zitiert er Georg Simmel (1993, zit. in: Siebel 2010: 8f), der die Gründe in den Merkmalen einer Grossstadt sieht: Grösse, Dichte und unterschiedliche Personen mit vielfältigen kulturellen Hintergründen, die durch ihre Migration in die Stadt neue Ideen mitbringen. Je grösser die Stadt, desto höher die Wahrscheinlichkeit, dass auch die ausgefal-

lensten kulturellen Angebote eine Nachfrage erfahren, welches in der Folge ein breiteres Publikum finden kann und das Angebot Zugang zu einer breiten Öffentlichkeit kriegt. Von der Grösse und Dichte in der Grossstadt können gerade Kreativbetriebe enorm profitieren. Sie sind oft flexiblen und prekären Arbeitsbedingungen ausgesetzt und so sind gerade in der Grossstadt in kurzer Zeit hochspezialisierte Arbeitskräfte für befristete Projekte verfügbar. Die Ausführungen von Siebel und Simmel sind also mögliche Gründe für Reurbanisierungsprozesse in gewissen Regionen.

Durch die oben beschriebenen Prozesse der neuen Attraktivität der Innenstadt und den Zuzügen der Kreativen Klasse (Florida 2003) oder Oberschichtangehörigen mit hoher Bildung wie es Kabisch et al. (2012: 123) beschreiben, kann es durch die Aufwertung und Neubelebung der Innenstädte als Folge der Reurbanisierung auch zu einer Gentrifizierung kommen.

3.1.4 Gentrifizierung

Der Prozess der Gentrifizierung ist eng mit dem der Reurbanisierung verbunden. Die Sanierung alter Bausubstanz und der Neubau von komfortablen gefragten Wohnungen sowie sonstige städtische Revitalisierungsmassnahmen wie das Pflegen von Grünräumen oder das Bereitstellen eines vielseitigen sozialen und kulturellen Angebots führen zu einer Aufwertung von Quartieren und Stadtteilen, die dann den Interessen der neuen BewohnerInnen entsprechen (Dangschat 1988: 273). Durch das neu geschaffene hochwertige Angebot wächst die Nachfrage nach Wohnraum wobei Zuzüge von Haushalten mit höherem Einkommen die Folge sind. Durch die tendenziell steigenden Preise werden MieterInnen mit niedrigem Einkommen verdrängt und es entsteht ein Invasions- und Sukzessionsprozess (Gaebe 2004: 154f; Friedrichs 1998: 57f). Teile der Trägergruppen die bei der Reurbanisierung eine wichtige Rolle spielen, werden nun im Gentrifizierungsprozess aktiv durch die privaten VermieterInnen vertrieben oder aufgrund der steigenden Kosten, die sie nicht bezahlen können, verdrängt (Atkinson 2004: 115). Zu diesen Haushalten mit niedrigem Einkommen zählen oftmals alleinerziehende Frauen, Haushalte mit Kindern, Studenten, Auszubildende oder Einwanderer. Abgelöst werden sie laut Gaebe (2004: 154) durch junge Menschen mit einer guten Ausbildung, die wegen der vielfältigen Dienstleistungs-, Kultur- und Konsumangebote in der Stadt leben wollen. Der Gentrifizierungsprozess kann bezüglich aktiv beitragenden Bevölkerungsgruppen in zwei unterschiedliche Phasen gegliedert werden. Die erste Phase der Aufwertung wird von sogenannten Pionieren in Gang gesetzt. Ihnen gehören meist junge, in Ausbildung stehende Personen an oder solche, die in der Kreativwirtschaft tätig sind und wenig finanzielle Ressourcen haben. Sie sind froh, in alten innerstädtischen Gebäuden wohnen oder arbeiten zu können und bringen neues Leben und Kreativität in die Gegend. Die zweite Phase des Aufwertungsprozesses wird von den gemäss Gaebe (2004: 156) Gentrifiern genannten Personen angekurbelt. Sie sind trendbewusst, pflegen einen urbanen Lebensstil, fühlen sich von der neuen Ausstrahlung der Innenstadt und ihres kreativen Milieus angezogen

und haben genügend Geld, um sich die steigenden Mieten der gefragten Wohnungen an diesen Standorten zu leisten. Entweder werden die Pioniere durch Erhöhung ihres Einkommens oder verändernden Familienverhältnissen selbst zu Gentrifiern (Friedrichs 1998: 62) oder andernfalls vertreiben im Laufe der Zeit aufgrund ihrer höheren Kaufkraft sogenannte Yuppies („young urban professionals“) oder Dinks (“double income, no kids“) die Pioniere.

Durch die Gentrifizierung wird in einigen Wohngebieten der vor der Phase der Reurbanisierung andauernde Prozess des Verfalls der Infrastruktur und der Bausubstanz gestoppt und sogar umgekehrt (Gaebe 2004: 155). Das Investitionsvolumen privater Unternehmer nimmt zu, da die Nachfrage vorhanden ist und durch den Zuzug einkommensstärkerer BürgerInnen nehmen auch die Steuereinnahmen der öffentlichen Hand zu, was zu neuen Investitionen in Infrastruktur und Versorgung führen kann (Friedrichs 1998: 58). Die Aufwertung solcher betroffenen Wohngebiete kann laut Friedrichs (1998: 66) und Pacione (2009: 216) als positive Folge des Prozesses angesehen werden. Andernfalls würde der Wohnraum mit der Zeit verfallen und die Einträge der Stadt aus Einkommens- und Gewerbesteuern würden weiter abnehmen. Genauso werden aber auch die negativen Folgen, wie die vermehrte Umwandlung von preiswertem Wohnraum in teure (Eigentums-) Wohnungen und die Verdrängung einkommensschwacher Haushalte aus den innerstädtischen Wohngebieten thematisiert.

3.2 *Raumbezogene Begriffe*

3.2.1 *Stadt*

Der Begriff der Stadt lässt sich nicht eindeutig definieren. Je nach Kulturraum und Entwicklungsgrad können dem Stadtbegriff verschiedene definitorische Bestimmungen zu Grunde gelegt werden. Der Übergang, wann von einer Stadt gesprochen wird, ist sehr diffus, dies auch weil gerade in den meisten Industriestaaten der Übergang von der Stadt zum Land selten klar sichtbar und meist nur durch politische und administrative Grenzen gekennzeichnet ist (Heineberg 2000: 24). Henri Lefebvre (1968, 1970, 1974; zit. in: Schmid 2006: 164f) geht soweit, dass gemäss seiner These die gesamte Welt, abgesehen von wenigen Ausnahmen, von einem umfassenden Urbanisierungsprozess erfasst wurde und somit die Kategorien Stadt und Land in gewisser Hinsicht obsolet sind. Ausgangspunkt dieser These, dass die Urbanität nicht mehr als Einheit, sondern als alles überlagerndes Gewebe mit unklaren Grenzen erfasst werden muss, ist die vollständige Urbanisierung der Gesellschaft. Die agrarische Gesellschaft hat sich im Laufe der Industrialisierung aufgelöst und lässt so eine Dominanz des Städtischen über alle ländlichen Gebiete entstehen. In gesellschaftlicher Hinsicht, also im Denken und Handeln der Bevölkerung, kann die Stadt gemäss Henri Lefebvre (1974; zit. in: Schmid 2006: 166f) also kaum mehr

von ländlichen Gebieten abgegrenzt werden. Dies würde in gewisser Weise vor allem den unten beschriebenen soziologischen Stadtbegriff entkräften. Aufgrund des hohen Urbanisierungsgrades der Schweiz dürfte somit bei Volksabstimmungen der von Lipset und Rokkan (1967; zit. in: Hermann & Leuthold 2002: 1) beschriebene Stadt-Land-Cleavage hinfällig werden. Dies ist aber nicht der Fall und es kann bei Abstimmungsergebnissen laut Hermann & Leuthold (2002: 1f, 18) sogar eine klare Differenzierung von Stadtmitte und Stadtrand festgestellt werden. Das von Lefebvre (1974; zit. in: Schmid 2006: 165f) beschriebene gesellschaftliche urbane Gewebe scheint sich also nicht überall gleich zu akzentuieren. Der Prozess der Urbanisierung soll aber gemäss Lefebvre auch nicht bedeuten, dass alle städtischen Gebiete homogen sind, sondern dass man sich fragen muss, wie sich die Stadt in der urbanen Gesellschaft definieren lässt. Im Gegensatz zu den unten beschriebenen Definitionsmöglichkeiten versucht der **Stadtbegriff von Henri Lefebvre** dies mittels drei verschiedenen Indikatoren: Mediation, Zentralität und Differenz. Unter Mediation ist die Gesellschaft als Ressource zu sehen, die dafür sorgt, dass zwischen der Ebene des Privaten, des Wohnens, des Alltags und der Ebene des Globalen und des Weltmarkts eine Mediation besteht, die diese beiden Extreme verbindet und so die Gesellschaft zusammenhält. Die Zentralität, die eine Stadt seiner Meinung nach aufweist, bedeutet Austausch, Annäherung, Versammlung und Zusammentreffen und schafft so die Grundlagen die Mediation zu ermöglichen. Die Differenz beschreibt die unterschiedlichen Räume einer Stadt, die Gegensätze, Kontraste und das Nebeneinander unterschiedlichster Wirklichkeiten, die so mehr und mehr ein Verständnis füreinander entwickeln (Lefebvre 1974; zit. in: Schmid 2006: 166f). Der Stadtbegriff von Lefebvre bedeutet für jeden Mensch etwas anderes und jede potentielle Stadt würde von verschiedenen Betrachtern anders beurteilt. So fordert Lefebvre (1974; zit. in: Schmid 2006: 168), dass jeder ein „Recht auf Stadt“ hat und in Städten, wenn diese solche sein wollen, „sich die Einheit nicht mehr gegen die Verschiedenheit stellt und das Homogene das Heterogene nicht mehr bekämpft“ (Schmid 2006: 168).

Der Stadtbegriff in statistischer Hinsicht ist sehr gebräuchlich, wird aber in vielen Ländern sehr unterschiedlich gehandhabt. Es ist zwar meist der Fall, dass ein Einwohnerschwellenwert zu Grunde liegt, doch die Höhe dieses Schwellenwertes variiert stark. In der Schweiz liegt der Schwellenwert beim **statistisch-administrativen Stadtbegriff** bei 10`000 EinwohnerInnen, in Österreich hingegen gelten Ortschaften bereits ab 5`000 EinwohnerInnen, in Deutschland sogar ab 2`000 EinwohnerInnen als Stadt, in Japan braucht es für die Bezeichnung als Stadt eine Grösse von über 50`000 EinwohnerInnen (Heineberg 2000: 24; Koch 1985: 1.1.1.; Lichtenberger 1998: 32). In dieser Arbeit wird, sofern nicht anders vermerkt, der statistisch-administrative Stadtbegriff verwendet. Der **historisch-juristische Stadtbegriff** geht auf das mittelalterliche Stadtrecht zurück, das einer Ortschaft, unabhängig der Siedlungsgrösse, Privilegien und Aufgaben zuteilte. Dazu zählen beispielsweise das Marktrecht, der Sitz der Gerichte sowie Befestigungs- und Verteidigungsaufgaben. Das Stadtrecht wurde durch Obrigkeiten (Landesherrn) verliehen und konnte nicht selbst ausgerufen werden (Koch 1985: 1.1.1.; Lichtenberger 1998: 30). Beim

soziologischen Stadtbegriff gibt es keine einheitliche Definition, sondern geht es dabei vielmehr um die Betrachtung des städtischen Raumes hinsichtlich soziologischer Fragestellungen. Dabei geht es um Fragen, inwiefern beispielsweise räumliche Begebenheiten zu bestimmten sozialen Beziehungen oder Verhaltensweisen führen und welche davon als städtisch oder ländlich angesehen werden könnten. Nebst diesen drei gebräuchlichen Stadtbegriffen gibt es noch eine Vielzahl weiterer Stadtbegriffe wie der kulturelle, der wirtschaftliche oder der administrative Stadtbegriff, die jeweils die Stärken einer Ortschaft im jeweiligen Themenbereich hervorheben (Heineberg 2000: 24; Koch 1985: 1.1.1.). Auch ein **geographischer Stadtbegriff** existiert, der sich allerdings als sehr komplex und umfassend definiert auszeichnet. So spielen bei der Beurteilung diverse Merkmale wie Zentralität, Bebauungsdichte, Einwohnerzahl, Pendlerzahlen oder Sozialstrukturen eine Rolle (Heineberg 2000: 24; Gebhardt et al. 2007: 637).

3.2.2 Städtebau und Stadtplanung

Städtebau bezeichnet „die Planung, Lenkung und Gestaltung der räumlichen und baulichen Entwicklung von Stadt und Dorf unter Berücksichtigung der historischen, architektonischen, ökonomischen und sozialen Faktoren“ (Koch 1985: 1.1.1.). Dabei wird einerseits auf die Bausubstanz, aber auch auf die Planung und Gestaltung von Freiflächen, Parkanlagen, der Versorgung und Erschliessung wertgelegt und man versucht das Planungsgebiet als Ganzes zu betrachten. Das Ausarbeiten von Konzepten und Entwicklungsplänen dient dabei als Hilfe bei der Ausarbeitung und Umsetzung der geplanten Stadterneuerung und -erhaltung. Im Vergleich zu Koch stellt Albers (1996: XX) dazu noch mehr die Bedürfnisse der BewohnerInnen ins Zentrum in dem er sagt: „Stadtplanung ist - auf der Ebene der Stadt oder Gemeinde - das Bemühen um eine den menschlichen Bedürfnissen entsprechende Ordnung des räumlichen Zusammenlebens“.

Die Begriffe Städtebau und Stadtplanung bezeichnen gemäss Koch (1985: 1.1.1.) dasselbe. Sie werden im deutschen Sprachgebrauch häufig synonym verwendet, kamen aber in verschiedenen Zeiten in Gebrauch. So wurde Städtebau bereits im 19. Jahrhundert erwähnt, wobei Stadtplanung als Begriff erstmals in den 20er Jahren des 20. Jahrhunderts verwendet wurde. Das Wort „Planung“ soll noch etwas besser eine Steuerung der Geschehnisse zu einem gewünschten Resultat signalisieren. Im Vergleich sind die Aufgaben von beispielsweise dem Stadtplanungsamt Bern und dem Amt für Städtebau Zürich grösstenteils dieselben. Im Duden wird die Bedeutung des Städtebaus mit „Planung, Projektierung, Gestaltung beim Bau, bei der Umgestaltung von Städten“ beschrieben. Es wird also auch beim Städtebau von Planung gesprochen, wenngleich es nicht Teil des Wortes ist. Stadtplanung wird im Duden als „Gesamtheit der Planungen für den Städtebau“ beschrieben, was noch etwas deutlicher die vollständige Betrachten der Planungen ins Zentrum rückt, schlussendlich aber das selbe Ziel verfolgt. Genau auf diesen Punkt geht auch Streich (2011: 34) ein. Er ist zwar ebenfalls der Meinung, dass Städtebau und Stadtplanung zwei sehr eng miteinander verwandte Begriffe sind, Stadtplanung aber noch etwas stärker auf den „all-

gemeinen Prozesse der Planung in ihrer institutionellen und organisatorischen Einbettung zielt“. Städtebau hingegen sieht Streich als Begriff eher dann verwendet, wenn es um einen konkreten Entwurf in einem Planungsprozess geht. Im Englischen findet man die Begriffe *Town Planning* (britisch), *City Planning* oder *Urban Planning*. In der vorliegenden Arbeit werden die Begriffe Städtebau und Stadtplanung, trotz der möglicherweise leichten Unterschiede bezüglich des Konkretisierungsgrades der Planung, synonym verwendet.

3.2.3 Agglomeration

Wenn in der Schweiz von der „Agglo“, also der Agglomeration gesprochen wird, sind die Diskussionen häufig auf den urbanen Raum rund um eine Kernstadt begrenzt und meist negativ konnotiert. So ist von „ugly agglo“ die Rede und die Personen haben stereotypische Bilder der Vororte mit heterogenen, wirr gewachsenen Siedlungsstrukturen im Kopf. Dass wenn man beispielsweise von der Agglomeration Zürich spricht, im statistischen, administrativen und politischen Sinn die Kernstadt aber genauso zu diesem Gebiet dazu gehört, ist den wenigsten Leuten bewusst.

Um städtische Gebiete mit institutionell unterschiedlichen Charakteristiken zu unterscheiden, wird in der Schweiz eine Agglomeration durch diverse statistische Grössen definiert. Das Bundesamt für Statistik BFS (2014) zieht in der heute noch gültigen Definition aus dem Jahr 2000 dazu Parameter wie Einwohnerzahl, die Bevölkerungsentwicklung, der bauliche Zusammenhang, das Verhältnis der Erwerbstätigen zur Wohnbevölkerung, die Wirtschaftsstruktur und die Verflechtung mit der Kernzone durch PendlerInnen zur genauen Definition hinzu. Agglomerationen sind also städtische Gebiete, die sich über mehrere Gemeinden erstrecken und mehr als 20'000 EinwohnerInnen aufweisen. Agglomerationen besitzen immer eine Kernzone, die die Kernstadt und gegebenenfalls weitere Gemeinden umfasst, die aufgrund ihrer Arbeitsplatzangebote von mehr als 2'000 Arbeitsplätzen und ihrer baulichen Verbundenheit mit der Kernstadt nicht zu den Agglomerationsgürtelgemeinden, sondern zur Kernzone, den Agglomerationskerngemeinden, gezählt werden. Nebst der Einwohneranzahl ist der Wegpendleranteil in die oben beschriebene Kernzone eines der wichtigsten Kriterien für die Zuordnung einer Gemeinde zum Agglomerationsraum. Gemäss der Beschreibung des BFS bilden die Agglomeration und die isolierten Städte (Gemeinden, die keiner Agglomeration angehören, aber mindestens 10'000 EinwohnerInnen aufweisen) den städtischen Raum, alle weiteren Gebiete werden dem ländlichen Raum zugeordnet. Gemäss der Definition des BFS vom Jahr 2000 (BFS 2014) kann man definitiv schlussfolgern, dass die Kernstädte und die Gemeinden in den Kernzonen ebenfalls zum Agglomerationsraum gehören. Lediglich die Unterscheidung zwischen Kern- und Gürtelgemeinden der Agglomeration hebt die Kernstadt vom schlechten „Speckgürtel-Image“ der Vororte ab (siehe bspw. Karte zu den städtischen und ländlichen Räumen der Schweiz, Volkszählung vom Jahr 2000). Die Auswertung der letzten Volkszählung vom Jahr 2000 ergab, dass die 50 Agglomerationen und die fünf isolierten Städte, also der gesamte städtische Raum, 73% der schweizerischen Bevölkerung umfasst. Die Agglo-

meration Zürich war aufgrund dieser Daten mit 1.1 Mio. EinwohnerInnen die weitaus grösste der Schweiz, gefolgt von Basel und Genf (BFS 2014).

Veränderungen an der Raumstruktur und ändernde Erwartungen aus den Bereichen Wirtschaft, Politik, Verwaltung und Wissenschaft haben dazu geführt, dass die Definition von Agglomeration überarbeitet wird. Dazu wurde im Jahr 2006 das Projekt AGGLOSUISSE gestartet, welches im Dezember 2013 Zwischenergebnisse präsentierte und bis Ende 2014 abgeschlossen sein soll. Wichtige Eckpunkte der im Projekt enthaltenen neuen Definition der Agglomerationsräume der Schweiz sind die Anwendbarkeit einheitlicher Kriterien für die gesamte Schweiz, die Verwendung von morphologischen und funktionalen Kriterien, eine Orientierungshilfe für die Politik, eine möglichst unempfindliche Reaktion auf Gemeindefusionen, eine grenzüberschreitende Sicht und die Nachvollziehbarkeit und Transparenz der Zuteilung von Gemeinden zu einer Agglomeration. Die neue Agglomerationsdefinition wird vermehrt auch mit Definitionen anderer Länder und Organisationen vergleichbar sein. In Anlehnung an die Definition aus Österreich, werden anhand der Dichte (Anzahl Beschäftigte und EinwohnerInnen pro Fläche) und in Kombination mit Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen Kernzonen gebildet. Im Unterschied zur heute gültigen Definition erfolgt dies rasterbasiert und folgt somit nicht mehr den administrativen Grenzen (Giffinger et al. 2006: 679f). Aus der französischen Definition wird gemäss Angaben des BFS (2014; 2007: 55ff) die Idee der Polyzentralität einer Agglomeration übernommen, was das Ausscheiden von Haupt- und Nebenkernen ermöglicht.

Durch immer weiter schreitende Prozesse der Globalisierung, Internationalisierung und Metropolitanisierung werden die Netzwerke an Akteuren und die Verflechtungen verschiedener thematischer und administrativer Ebenen immer komplexer. Den Kernstädten ist es ohne den Einbezug ihrer Agglomerationsgürtel mit den dazugehörigen funktionalen Beziehungen nicht mehr möglich sich weiter zu entwickeln und sich im internationalen Standortwettbewerb erfolgreich zu behaupten (Koll-Schretzenmayr & Schmid 2003: 5). Diese Tatsache wurde auch auf Bundesebene erkannt und der Bundesrat rief im Jahr 2001 die **Agglomerationspolitik** des Bundes ins Leben. Das Bundesamt für Raumentwicklung ARE und das Staatssekretariat für Wirtschaft SECO erhielten deshalb den Auftrag, zusammen mit den Kantonen, Städten und Gemeinden eine gesamtschweizerische Politik zu entwickeln, die den gesamten urbanen Raum umfasst. Im Jahr 2007 wurden durch das ARE die Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung eingeführt, um mit dem dazugehörigen Infrastrukturfonds eine aufeinander abgestimmte Verkehrs- und Siedlungsentwicklung umzusetzen. Im Moment wird schweizweit bei 36 Agglomerationsprogrammen (u.a. im Limmattal) durch eine Mitfinanzierung von Massnahmen durch den Bund versucht eine optimierte Abstimmung von Verkehr und Siedlung zu erreichen. Damit der Bund ein Agglomerationsprogramm finanziell unterstützt, muss dieses genau festgelegte Anforderungen erfüllen und wird auf die Wirksamkeit überprüft. Daraufhin werden Leistungsvereinbarungen zwischen Bund und Kantonen/Trägerschaften abgeschlossen und die Leistungsvereinbarungen geregelt (ARE 2010: 10 - 12).

3.3 Städtebauliche Konzepte und Theorien

3.3.1 Die Zwischenstadt

Mit dem 1997 erstmals erschienenen Buch „Zwischenstadt – zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land“ eröffnete Thomas Sieverts (2013) einen neuen Blick und eine Debatte über die Siedlungs- und Raumentwicklung in Agglomerationen. In chaotisch erscheinenden Prozessen haben sich über Jahrzehnte Industriebauten, Wohnsiedlungen aller Art, Handelszentren und Freizeiteinrichtungen in einem Flickenteppich um die Kernstädte gelegt. Zu Vororten oder Dörfern kann man die entstandenen wirtschaftlich durchaus erfolgreichen Orte nicht mehr zählen. Ihre Wirtschaftskraft kann teilweise sogar die Kernstadt überflügeln und ein Grossteil der Bevölkerung lebt in diesen Gebilden. Weil diese Gebilde sich nach Thomas Sieverts aber nicht zu neuen Städten entwickelt haben, spricht er von der Zwischenstadt (Bölling & Sieverts 2004: 4). In seinem Buch liefert Sieverts Beschreibungen, Analysen und Handlungsvorschläge „zur Stadt zwischen den alten historischen Stadtkernen und der offenen Landschaft“. Sieverts (2013: 14f) beschreibt die Zwischenstadt als eigenständiger als es der Vorort ist, wenig historisch geprägt und weist darauf hin, dass sie meist schnell gewachsen ist. Die Zwischenstadt weist landschaftliche wie auch städtische Eigenschaften auf. Die Planung erfolgte oftmals ungeachtet des funktionalen Raumes, sondern abgestützt auf kommunale Einzelentscheidungen.

Bormann et al. (2005) schreiben, dass es die Zwischenstadt erst einmal zu begreifen gelte. Der Raum der Zwischenstadt wird dafür in einzelne Elemente zerlegt und diese werden dann anhand internationaler Vergleichsregionen – auch das Limmattal gehört dazu – aufgezeigt. Die Ränder der Zwischenstadt sind gekennzeichnet durch vielfältige Formen und keine klaren Struktur. Es gibt Inseln, Ausstülpungen und viele verschiedene Teil, die das Ganze ausmachen. Die eigenwillig gewachsene Form ergibt somit unweigerlich blinde Flecken. Dies können militärische Übungsplätze, grosse Umschlagsplätze, Industrieflächen, Mülldeponien oder Kläranlagen sein. Sie sind durch schlechte Zugänglichkeit und Unterrepräsentation in der Wahrnehmung der BewohnerInnen charakterisiert. Die temporären Zentren sind ebenfalls grössere Flächen, die aber zeitweise zu Brennpunkten des Lebens in der Zwischenstadt werden. Zirkus, Jahrmarkt, Volksfeste oder Festivals werden dort beispielsweise veranstaltet, bevor sie wieder in den Dornröschenschlaf versinken. Ein weiteres Element sind die XXL-Strukturen wie Einkaufszentren, Flughäfen oder Freizeitparks. Mit ihnen stark verknüpft sind die Bänder, die Hauptinfrastruktur- oder Bewegungslinien. Das sind einerseits die Verkehrsrouten, können aber auch Fliessgewässer oder Hochspannungsleitungen sein. Die Klone sind die monokulturellen Siedlungs- und Gewerbeflächen. Sie weisen eine sehr homogene Struktur auf und erstrecken sich über weite Flächen. In ihre Kategorie fallen Grosswohnsiedlungen wie auch monotone Einfamilienhausprärien. Als letztes Element werden von Bormann et al. (2005) die Kerne genannt. Die historische Bebauung mit relativ hoher Dichte ist von den Klonen leicht zu unterscheiden und lässt eine regionale Identifizierung zu.

Nebst den Beschreibungen und Analysen ist Sieverts (2013) auch die Benennung der zentralen Instrumente einer der Zwischenstadt angepassten Regionalplanung wichtig. Die Instrumente lassen sich in drei grosse Gruppen unterteilen: Planung und Betrieb regional bedeutsamer Infrastrukturen; Sicherung, Kontrolle, Gestaltung und Entwicklung regional bedeutsamer öffentlicher Räume, Bauten und Bereiche sowie Information, Kommunikation und Partizipation. Gemeinsamer Nenner aller Massnahmen ist die symbolische Umdeutung von negativ besetzten Bildern der Zwischenstadt (Sieverts 2013: 157).

Gemäss Thomas Sieverts (2013: 29) sind zudem alle Versuche, die historische europäische Stadt zum Vorbild von Stadtentwicklungen in den Agglomerationen zu erküren zum Scheitern verurteilt. Man muss sich im Klaren sein, dass die historischen Stadtkerne nur noch ein kleiner Teil der Stadtfläche ausmachen und diese Formen aus veränderten ökonomischen, gesellschaftlichen und politischen Begebenheiten kaum mehr angestrebt werden können. Die gewünschten Lebensformen der Gesellschaft haben sich verändert, so werden die Wohnungen grösser und die Leute benötigen für ihren Lebensstil mehr Raum als dies im 19. Jahrhundert der Fall war (Sieverts 2013: 34). Sieverts (2013: 30f) vertritt deshalb die Meinung, dass die Leitbilder der Zwischenstadt nicht auf Basis romantischer Bilder der historischen Stadtkerne aufgebaut werden dürfen. Es braucht eine neue Perspektive, die eine Neuinterpretation des in der Zwischenstadt vorliegenden Raumes mit In-Wertsetzungen von Brachen oder Relikten vergangener Industriezeitalter anstrebt. Daraufhin können durch Umnutzungen, Umbauten und Modernisierungen eigene Identitäten geschaffen werden (Sieverts 2013: 96). Um diese Trendwende einer positiven Entwicklung der Zwischenstadt zu erreichen, braucht es gemäss Sieverts (2013: 96f) neue Perspektiven durch Leitbilder. Die Leitbilder sollen orientieren, koordinieren und als Motivation für neue Entwicklungen dienen.

3.3.2 Die Bandstadt

Die Bandstadt, die von Verkehrsingenieur Arturo Soria y Mata 1883 erstmals erwähnt wurde, ist ein Modell das die dezentrale Siedlungsentwicklung mit einer Verzahnung der Landschaft anstrebt. Indem die Bandstadt das hierarchische Verhältnis zwischen Stadt und Land auflöst, steht sie im Gegensatz zur Gartenstadt von Howard. Durch die Entwicklung entlang des vorhandenen Strassennetzes werden regionale Zentren miteinander verwachsen und es entsteht ein Agglomerationsband (Fürst et al. 1999: 14-17). Nach Soria y Mata (Collins & Flores 1968: 15f) ist die städtische Planung primär auf die Bereitstellung des Verkehrsnetzes ausgerichtet und entlang der Hauptschliessungsachse reihen sich die Wohnbauten aneinander und werden mit Stichstrassen unterteilt und feinerschlossen. Der Hauptverkehrsfluss und die Ver- und Entsorgung geschieht aber vorwiegend über die mittig angelegte Hauptachse. Die Bandstruktur hat gemäss Fürst et al. (1999: 14-17) einerseits das Ziel Arbeit und Wohnen zu trennen, aber andererseits die Landwirtschafts- und Naherholungsflächen in unmittelbarer Nähe zu haben. Das Konzept der Bandstadt ist nicht auf ein Stadtzentrum ausgerichtet und hat keine hierarchische Struktur, wie andere ach-

senbetonende Konzepte in der Stadtplanung. Die Idee von Arturo Soria y Mata eine lineare Struktur entlang der Verkehrsachsen zu realisieren wäre in der Realität aber sehr schwierig umzusetzen. Denn sobald standortgebundene Vor- oder Nachteile entstehen, würde es zu präferierten Gebieten kommen und die Bandstadt würde weniger und mehr florierende Abschnitte aufweisen, die wiederum zu einem Push- oder Pull-Effekt beitragen würden. Die Siedlungsentwicklung würde sich ohne sehr restriktive Massnahmen kaum wie von Soria y Mata gewünscht, entwickeln. Ohne sich dies bewusst zu sein, wurde das Konzept der Bandstadt von sowjetischen Planern zum Ziele einer deurbanisierten, linearen und nicht-hierarchischen Struktur aufgegriffen. Man erhoffte sich im Gegensatz zur hierarchischen Struktur der Radialstadt ein egalitäres Sozialsystem schaffen zu können. Doch wie oben bereits beschrieben, kann auch in einer Bandstadt eine Polarisierung durch Auf- oder Abwertungsprozesse nicht verhindert werden. In ökologischer Hinsicht bietet die Bandstadt durch ihre Struktur eine effiziente Verkehrserschliessung durch den öffentlichen Verkehr und durch eine geringe Anzahl tief frequentierter Strassen wenig unnütze Bodenversiegelung. Durch die fehlenden Querbeziehungen, sondern nur die Ausbreitung entlang einer Achse nehmen Reisedistanzen durchschnittlich zu. Im Sinne einer umweltverträglichen Stadtplanung kann die Bandstadt nicht als besonders geeignet betrachtet werden, da Erreichbarkeitspotentiale und Fahrtenlängenminimierung durch ihre lineare Ausbreitung nicht bestmöglich ausgeschöpft werden (Fürst et al. 1999: 14-17).

3.3.3 Die Edge City

Der Begriff der Edge City wurde erstmals von Joel Garreau in seinem gleichnamigen Buch, *Edge City: Life on the New Frontier* (1991), verwendet. Mit diesem Buch machte Garreau auf das Vorhandensein eines spezifischen Typs von (sub-)urbanem Raum ausserhalb der Kernstadt aufmerksam (Bontje & Burdack 2005: 317).

Edge Cities sind ehemalige suburbane Geschäftsviertel oder auch ehemalige durch das Strassennetz gut erschlossene Gebiete, die absichtlich und durchwegs geplant zu kompletten Städten, mit einem breiten Jobangebot, Wohnmöglichkeiten, Shopping-, Freizeit- und Dienstleistungsangeboten jeglicher Art entwickelt wurden (Scheer & Petkov 1998: 299).

Im Vergleich zur Edge City werden in einem traditionellen Suburbanisationsprozess wirtschaftliche Aktivitäten in einem viel weniger geplanten Prozess von der Kernstadt in den suburbanen Raum verlagert, um dank beispielsweise tieferen Mieten geringere Herstellungskosten zu erreichen. Durch den technischen Fortschritt und bessere Transportmöglichkeiten wird die Verknüpfung mit der Kernstadt aber weiterhin gewahrt und der Stadtkern behält nach wie vor die Hauptrolle im gesamten ökonomischen Prozess. Genauso wird in einem Suburbanisierungsprozess auch das Wohnen in die der Kernstadt umliegenden kleineren Städte oder Dörfer verlagert. In einem traditionellen Suburbanisierungsprozess entstehen Orte, die oft sehr homogene und einseitige Funktionen aufweisen – Arbeits- oder Wohnstädte – und demnach eine hohe Abhängigkeit von der Kernstadt

verzeichnen. Edge Cities weisen in dieser Hinsicht ganz andere Merkmale als traditionelle Suburbs auf. Edge Cities sind nicht lediglich Arbeits- oder Wohnstädte und weniger ein Produkt langsamer Dezentralisations- oder Wucherungsprozesse. Sie weisen einen viel höheren Grad an geplanter und gewollter Entwicklung auf und versuchen gemäss einer festgelegten Strategie zu wachsen. Der Ort und die Grösse einer Edge City basiert mehr auf strategischen Überlegungen, als auf historischen Strukturen (Henderson & Mitra 1996: 613f). Edge Cities in amerikanischen Metropolitanregionen werden oft in der Nähe von Shopping Centern oder Bürostandorten entwickelt und haben vor allem einen guten Anschluss an das Strassennetz. Die Initiative beim Bau liegt meist bei Investoren und privaten Entwicklern und nicht bei den Behörden. Die Entwickler erstellen ein Konzept, organisieren und realisieren das Projekt nach ihren Wünschen. Die Gebäude werden sehr genau geplant und auf die daran gestellten Bedürfnisse abgestimmt, eine Abstimmung auf den regionalen Kontext ist den Entwicklern weniger wichtig (Bontje & Burdack 2005: 318). Nach Scheer und Petkov (1998: 299) resultieren Edge Cities aus deutlich tieferen Bodenpreisen an der Peripherie, der dennoch guten Erreichbarkeit, geringen Regulationsmechanismen bezüglich Arealentwicklungen ausserhalb der Kernstadt und einem wachsenden Dienstleistungssektor. Edge Cities haben oftmals keine eigene politische Vertretung, keinen eigenen Gemeindestatus und weisen wenig öffentliche Räume und keine Verwaltungsstrukturen auf. Das Land und die Infrastruktur ist grösstenteils in Privatbesitz (Bontje & Burdack 2005: 318).

Edge Cities wurden von Garreau (1991, zit. in: Bontje & Burdack 2005: 317) und weiteren Autoren wie Scheer & Petkov (1998) und Henderson & Mitra (1996) hauptsächlich in den USA beobachtet und untersucht. Bontje und Burdack (2005: 318) sprechen davon, dass Edge Cities typische Elemente der nordamerikanischen urbanen Landschaft sind und als Resultate der spezifischen ökonomischen, sozio-kulturellen, politischen und räumlichen Bedingungen gesehen werden können, die es in europäischen Metropolitanregionen nicht gibt. Bontje und Burdack (2005: 318) gehen sogar soweit, dass sie sagen, die Bezeichnung „Edge City“ sollte nur im nordamerikanischen Kontext verwendet werden. In einer ausführlicheren Betrachtung, in der Edge Cities im Kontext von neuen polarisierenden Strukturen am Stadtrand gesehen werden, sprechen Bontje und Burdack (2005: 318) aber doch von Edge Cities in Europa. Die Suburbanisierung der Bevölkerung und der ökonomischen Aktivitäten hat in Europa zwar nicht wie in den USA gleich nach dem Zweiten Weltkrieg stattgefunden, doch mit etwas Verspätung ebenfalls um sich gegriffen. Um die kompakten europäischen Städte legte sich nach und nach ebenfalls ein suburbaner Gürtel, welcher mit der Zeit neue Zentren in den suburbanen Gebieten zur Folge hatte. So sind auch in Westeuropa Gebilde von Edge Cities zu sehen, die eine polyzentrische Struktur in den Stadtregionen zur Folge haben. Nur kann man diese nicht mit denen der USA vergleichen. Die fünf Kriterien nach Garreau (1991: 6f) sind für europäische Gebilde einer Edge City nicht beizuziehen, da der sozio-kulturelle, politische und räumliche Rahmen ein anderer ist und die Raumplanung anders betrieben wird. In europäischen Beispielen wie Schiphol bei Amsterdam mit einer Airport City oder auch der Region um Zürich Nord mit vielen Hauptquar-

tieren multinationaler Firmen ist der öffentliche Sektor in allen Bereichen der Gebietsentwicklung sehr viel mehr integriert als dies in amerikanischen Edge Cities der Fall ist. In Europa sind staatliche Interventionen, Regionalplanungen und lokale Gegebenheiten viel ausgeprägter und agieren wie im Beispiel von Public-private Partnerships auch selbst unternehmerischer (Bontje und Burdack 2005: 328). In ihrem Fazit führen Bontje und Burdack (2005: 328) weiter aus, dass die europäische Form von Edge Cities eher als „city-edge“ bezeichnet werden könnte, da sie räumlich an die Kernstadt grenzen und nicht wie ihre Artgenossen in den USA zum Teil völlig losgelöst von dieser platziert sind. Zudem sind sie nicht als Alternativen zu den Kernstädten zu betrachten, sondern vielmehr als ergänzende Strukturen um ein polyzentrisches System zu erhalten. Als Anzeichen und Treiber für europäische Edge Cities werden von Bontje und Burdack (2005: 328) dynamisches städtisches Wachstum, zunehmende Aktivitäten im Dienstleistungssektor und in der Forschung, eine Internationalisierung der wirtschaftlichen Basis und knappe Angebote auf dem Immobilienmarkt in der Innenstadt mit entsprechenden rechtlichen Rahmenbedingungen genannt.

4 Ziele und Methodik

Die vorliegende Arbeit basiert auf den Grundsätzen der empirischen Sozialforschung. Diese bedient sich bestimmter Methoden und Techniken zur korrekten wissenschaftlichen Vorgehensweise bei Untersuchungen von sozialen Phänomenen und Handlungen (Häder 2010: 20). Anhand der gewählten Techniken und beruhend auf den bestehenden Theorien werden bestimmte Ausschnitte der sozialen Welt beobachtet, um aus den Beobachtungen theoretische Schlüsse und neue Erkenntnisse über die soziale Realität zu ziehen (Gläser & Laudel 2006: 22; Häder 2010: 20). Bei den durch empirische, sozialwissenschaftliche Methoden generierten Informationen kann grob zwischen qualitativen und quantitativen Daten und Forschungsansätzen unterschieden werden (Häder 2010: 23). Die in dieser Arbeit folgenden Analysen von leitfadengestützten ExpertInneninterviews und von Planungsdokumenten mit überwiegend beschreibendem Inhalt können der qualitativen Sozialforschung zugeteilt werden. Allerdings werden durchaus auch quantifizierte Daten behandelt, die dann aber qualitativ interpretiert werden. Eine allzu strikte Trennung zwischen quantitativer und qualitativer Sozialforschung ist laut Gläser & Laudel (2006: 23) nicht vollzogen werden, da der Übergang sehr unscharf sein kann. Eine quantitative Forschungsarbeit kann genauso eine Hypothese testen oder eine qualitative Studie kann mit quantitativen Daten arbeiten und diese interpretieren. Im Vergleich zur quantitativen Forschung wird bei einer qualitativen Bearbeitung der Forscher als aktiver Bestandteil des Forschungsprozesses und nicht als möglichst gering zu haltende Störvariable betrachtet. Da die Subjektivität des Forschers oder der Forscherin einen bedeutenden Einfluss auf die Forschungsarbeit hat, ist eine Reflexion über die Methodik und die gemachten Beobachtungen sehr wichtig (Flick 2007: 29).

4.1 Ziele und Forschungsfragen

Aus der Theorie und dem aktuellen Forschungsstand wurden folgende Ziele und Forschungsfragen für die vorliegende Arbeit abgeleitet.

Ziel A:

Die aktuellen Ziele zur Raumentwicklung der Region Limmattal und im Speziellen der Gemeinden Dietikon und Schlieren aus Planungsdokumenten und ExpertInneninterviews aufzeigen und die Unterschiede zwischen den verschiedenen Planungsgremien, Verwaltungsebenen, den Gemeinden Dietikon und Schlieren sowie den interviewten ExpertInnen feststellen.

Forschungsfragen zu Ziel A:

A1. Welche Ziele zur Raumentwicklung der Region Limmattal und im Speziellen der Gemeinden Dietikon und Schlieren werden in den verschiedenen Planungsdokumenten genannt?

A2. Welche Hauptziele können aus den eruierten Zielen der verschiedenen Planungsdokumente und aus den Aussagen der interviewten ExpertInnen benannt werden?

A3. Welche Unterschiede lassen sich zwischen den verschiedenen Planungsgremien, Verwaltungsebenen, den Gemeinden Dietikon und Schlieren und den interviewten ExpertInnen betreffend deren Aussagen zu den Zielen feststellen?

Ziel B:

Aufzeigen, inwiefern aktuelle städtebauliche Grossprojekte in Dietikon und Schlieren die in Ziel A betrachteten Ziele zur Raumentwicklung der Region Limmattal und im Speziellen der Gemeinden Dietikon und Schlieren stützen und welche Gründe für den Grad der Stützung ausgemacht werden können.

Forschungsfragen zu Ziel B:

B1. Inwiefern stützen aktuelle städtebauliche Grossprojekte in Dietikon und Schlieren die in Ziel A betrachteten Ziele zur Raumentwicklung der Region Limmattal und im Speziellen der Gemeinden Dietikon und Schlieren?

B2. Welche Gründe können für den Grad der Stützung der Ziele durch aktuelle städtebauliche Grossprojekte ausgemacht werden?

4.2 Datenbeschaffung und -erhebung

4.2.1 Planungsdokumente

In einem ersten Schritt wurden die wichtigsten aktuellen Planungsdokumente beschaffen, die zum gewählten Betrachtungsraum existieren. Die Planungsdokumente sollten möglichst alle Verwaltungsebenen abdecken. Zusätzlich wurden wichtige Planungsdokumente von politisch neutralen oder unabhängigen Gremien ausgewählt. Politische Positionspapiere flossen nicht in die Arbeit ein. Dieser Schritt der Arbeit kann nicht als Datenerhebung angesehen werden, sondern vielmehr als Datenbeschaffung.

Nebst den ausgewählten Dokumenten gäbe es natürlich noch viele weitere Planungsdokumente, wie beispielsweise Quartierpläne und Masterplanungen zu bestimmten Projekten oder Arbeitshilfen zu expliziten Themenbereichen. Die Eingrenzung wurde folgendermassen vollzogen. In die Arbeit sollten die wichtigsten Planungsdokumente von den kommunalen, regionalen, kantonalen und nationalen Stellen sowie von fachübergreifenden Gremien aufgenommen werden, die sich mit der Raumentwicklung im Limmattal befassen. Die folgenden 13 betrachteten und analysierten Dokumente werden über alle Verwaltungsebenen hinweg als die wegweisendsten Dokumente erachtet und erfüllen die obigen Anforderungen, um in der Arbeit behandelt zu werden. Die Planungsdokumente wurden entweder im Internet oder bei den zuständigen Stellen direkt beschafft.

Name des Planungsdokuments	Abkürzung
Raumkonzept Schweiz	RK-CH
Agglomerationsprogramm Limmattal	Agglo-Prog.
Raumordnungskonzept Richtplan Kanton Zürich	ROK-ZH
Vision Metropolitanraum Zürich	Metro-ZH
Raumordnungskonzept Regionaler Richtplan, 1. Entwurf	ROK-Regio
Charta 08 Regionalplanung Zürich und Umgebung	Charta-RZU
Vision und Manifest des Vorstands Regionalplanung Zürich und Umgebung	Vision-RZU
Abschlussbericht Ideenkonkurrenz Perspektive Raumentwicklung Limmattal	PeRL
Leitbild 2025 Zürcher Planungsgruppe Limmattal	Leitbild-ZPL
Vision 2025 Agglomerationspark Limmattal	Agglo-Park
Stadtidee: Leitbild und Regierungsrichtlinien Stadt Schlieren 2010-2014	Leitbild-SCH
Stadtentwicklungskonzept Schlieren	Konzept-SCH
Leitbild und Regierungsrichtlinien Stadt Dietikon 2010-2014	Leitbild-DIE

Tabelle 1: Die 13 ausgewählten und analysierten Planungsdokumente

Zum Raumordnungskonzept des Regionalen Richtplans Limmattal ist zu erwähnen, dass das Dokument zum Zeitpunkt der Analyse noch keine Rechtsgültigkeit aufweist, sondern der erste Entwurf darstellt. Zur Vision des Metropolitanraums ist zu erwähnen, dass diese für die Gemeinde Dietikon nicht gilt, da die Gemeinde im Gegensatz zu Schlieren nicht Mitglied des Vereins Metropolitanraum Zürich ist. Es ist aber klar, dass die Visionen des Vereins trotz der Nicht-Mitgliedschaft Dietikons nicht an dessen Gemeindegrenze Halt machen, sondern diesen Raum indirekt genauso beeinflussen.

Nicht in die Betrachtung einbezogen wurden die Planungsdokumente, die sich vorwiegend mit der Raumentwicklung im Kanton Aargau beschäftigen. Analog zu den Dokumenten der Regionalplanung Zürich und Umgebung RZU und der Zürcher Planungsgruppe Limmattal ZPL gäbe es auch Dokumente des Planungsverbandes Baden Regio, dem unter anderen alle Aargauer Gemeinden des Limmattals angehören. Da in dieser Arbeit aber der Betrachtungsschwerpunkt auf den Zürcher Gemeinden Schlieren und Dietikon liegt, wurden keine Planungsdokumente analysiert, die nicht direkt eine dieser beiden Gemeinden betreffen.

4.2.2 *ExpertInneninterviews*

Für die Gewinnung neuen Datenmaterials wurden leitfadengestützte ExpertInneninterviews durchgeführt. Ein ExpertInneninterview zielt auf das Wissen ab, welches die im Forschungszusammenhang befragte Person zwar nicht einzig alleine aufweist, aber das nicht jedem im untersuchten Handlungsumfeld nachgesagt werden kann (Meuser & Nagel 2009: 37). ExpertInnenwissen ist gemäss Sprondel (1979: 141 zit. in Meuser & Nagel 2009: 38) ein „als notwendig erachtetes Sonderwissen“, das in einer arbeitsteilig organisierten Gesellschaft auf besondere Probleme, vorwiegend im Zusammenhang mit dem ausgeübten Beruf, bezogen ist. Die Frage, wer als ExpertIn gilt, wird von Bogner & Menz (2009: 67f) mit drei verschiedenen Expertenbegriffen beantwortet. Dieser Arbeit liegt demnach der wissenssoziologische Expertenbegriff zu Grunde, der sich mit einem Sonderwissen, welches die befragte Person aufweist, beschreiben lässt. Er deckt sich dadurch mit den Ausführungen von Sprondel (1979) sowie Meuser & Nagel (2009).

Die Datenerhebung mittels ExpertInneninterviews wurde in vier Interviewrunden unterteilt. In der ersten Interviewrunde wurden Experten interviewt, die nicht hauptberuflich in den Planungsprozess im Limmattal eingebunden sind, sondern sich als unabhängige Experten mit der Thematik befassen. Sie haben sehr wohl eine sehr gute Kenntnis vom Untersuchungsgebiet und der Thematik, gehören aber weder einer kommunalen Verwaltung an noch sind sie in der Entwicklung eines der untersuchten Grossprojekte involviert. Ziel dieser Interviews sind Meinungen von aussenstehenden Experten zu den relevanten Fragestellungen zu erhalten und neue Inputs zur Auseinandersetzung mit der Thematik zu erlangen. In der zweiten Interviewrunde wurden Interviews mit Behördenvertretern und kommunalen Stadtplanern durchgeführt, die direkt in Entscheidungen und aktuelle (politische) Prozesse in Dietikon oder in Schlieren involviert sind. In diesen Interviews ging es vorwiegend um die Diskussion der Ziele, die für das Limmattal hinsichtlich der Raumentwicklung bestehen. Das Ziel war zudem, dass sich die Interviewten wenn möglich zu den Dokumenten und aktuellen Prozessen äussern und erläutern, welche Absichten dahinter stehen. Ebenso wurde ein Blick in die Zukunft angestrebt und es sollte diskutiert werden, welche Beziehungen zwischen städtebaulichen Grossprojekten und den angestrebten Entwicklungen zu sehen sind. In der dritten Interviewrunde wurden Interviews mit Verantwortlichen der betrachteten Grossprojekte und der Vertreterin der Plattform Limmattal.ch durchgeführt. Dabei konnten die spezifischen Projektentwicklungen besprochen

und Fragen zum Vorgehen und der Zusammenarbeit mit den Behörden gestellt werden. Die Interviewten wurden zudem um eine Einschätzung des Projekts bezüglich der Stützung der Ziele gebeten. Um die bis dahin erhaltenen Ergebnisse und weitere offene Fragen zu diskutieren und zusätzliche Einschätzungen zu erhalten, wurden in der vierten Interviewrunde Gespräche mit Personen geführt, die ähnlich wie die Experten der ersten Runde beschrieben werden können. Die Interviewpartner der vierten Runde unterschieden sich aber dadurch, dass sie momentan auch weder an einem Grossprojekt beteiligt sind noch als Gemeindevertreter gelten, in ihrer momentanen Funktion aber intensiv mit der Raumentwicklung im Limmattal zu tun haben oder in früheren Jahren als langjährige Gemeindevertreter tätig waren. Dank ihrem sehr raumspezifischen Fachwissen konnten sie komplexe Fragen beantworten, die der Analyse des gesamten Datenmaterials und dem Erkennen der Zusammenhänge sehr dienlich war.

Sampling

Die Wahl der InterviewpartnerInnen war ein längerer Prozess, bei dem nicht gleich zu Beginn der Arbeit feststand, welche Personen ich als GesprächspartnerInnen wünschte. Bei einer qualitativen Forschung erfolgt die Auswahl nicht nach statistischen Gesichtspunkten, sondern gemäss der Entscheidungsgrundlage, die teilweise erst während des Arbeitsprozesses geschärft wird (Brüsemeister 2008: 21). Die Terminierung des Interviews mit Herrn Hermann war etwas schwierig und musste um einige Zeit verschoben werden. Das Interview erfolgte somit erst zum Zeitpunkt, als bereits die Interviews der zweiten Runde geführt wurden. Dies war für den Ablauf der Arbeit aber kein Problem. Die ausgewählten Personen wurden meist per E-Mail, selten per Telefon kontaktiert und waren ausnahmslos gerne bereit, sich die Zeit für ein Interview zu nehmen.

Die Auswahl der Interviewten erfolgte aufgrund von bereits bekannten ExpertInnen, Recherchen im Internet, durch Hinweise auf verantwortliche Personen in Zeitungs- und Internetartikeln oder Projektbeschreibungen oder durch Inputs aus Gesprächen mit Fachleuten oder meinen Betreuern. Bei den Interviewpartnern der ersten Runde wurde darauf geachtet, dass auch Fachpersonen mit kritischen und progressiven Ansichten zur Raumentwicklung und Immobilienwirtschaft interviewt wurden. Dadurch sollte das Spektrum an Meinungen ausgeweitet werden, um so unterschiedliche Ansätze für die folgende Diskussion zu bekommen. Die Experten der zweiten Runde waren relativ einfach zu bestimmen, da sie Gemeinde- und Planungsvertreter von Dietikon oder Schlieren sein mussten. Wichtig dabei war, dass die in Frage kommenden Personen für ein Interview einwilligten und auch offen Auskunft über die kommunalen Absichten und Ziele gaben. Sowohl in Dietikon wie auch in Schlieren war dies der Fall. Die Auswahl der ExpertInnen für die dritte Interviewrunde geschah im Laufe der Arbeit und nach Auswahl der Grossprojekte. Auch diese InterviewpartnerInnen waren sehr gerne bereit Auskunft über ihre Ansichten zu geben. Die Interviewpartner der letzten Runde wurden ausgewählt, da ich im ganzen Arbeitsprozess immer wieder auf ihre Namen stiess und sie als kompetente Experten mit einem für die Thematik dieser Arbeit sehr spezifischen Wissen erwähnt wurden.

	Name	Momentane Funktion	Bemerkungen	Interview-datum
1	Philipp Klaus	Gründer und Inhaber INURA Zürich Institut	Lehrauftrag am Geographischen Institut UZH	29.01.2014
1	Andreas Loepfe	Partner und CEO INREIM AG	Fachexperte PeRL, Managing Director CUREM	06.02.2014
1	Joris van Wezemaël	Portfoliomanager Pensimo Management AG	ehem. Leiter ETH Wohnforum	24.02.2014
1	Walter Ulmann	Stadtplaner Uster	Mitglied Stadtbildkommission Uster	10.03.2014
2	Jürg Bösch	Leiter Stadtplanungsamt, Dietikon	Mitwirkender PeRL, Mitglied Baukommission	13.03.2014
2	Jean-Claude Perrin	ehem. langjähriger Stadtrat und Ressortvorsteher Bau und Planung Schlieren, Vorsitz Stadtbaukommission	Mitwirkender PeRL, ehem. Mitglied Standortförderung, ehem. Delegierter ZPL, RZU, Initiant Stadtentwicklungskonzept Schlieren	25.03.2014
2	Hans-Ueli Hohl	Abteilungsleiter Bau und Planung, Schlieren	Mitwirkender PeRL	25.03.2014
1	Michael Hermann	Leiter Forschungsstelle sotomo	Lehrauftrag am Geographischen Institut UZH	25.03.2014
2	Otto Müller	Stadtpräsident Dietikon	Präsident ZPL, Präsident Vorwärts Limmattal, Mitglied FDP Dietikon	11.04.2014
3	Daniel Issler	Gesamtprojektleiter Limmattalbahn	Geschäftsführer Limmattalbahn AG	02.06.2014
3	Andreas Hänsenberger	Konzeptentwickler (u.a. Limmatfeld Dietikon) Halter AG Entwicklungen	ehem. Projektleiter Karl Steiner AG, Projektentwicklung	07.07.2014
3	Jasmina Ritz	Geschäftsführerin Limmatstadt AG	ehem. Leiterin der Standortförderung Dietikon	07.07.2014
3	Beat Stocker	Leiter Projektentwicklung (u.a. Gartenstadt Schlieren) und Generalunternehmung Alfred Müller AG	Mitglied der Geschäftsleitung	14.07.2014
4	Manuel Peer	Sektionsleiter Siedlungs- und Freiraumentwicklung, Kanton Aargau	Mitwirkender PeRL, SP-Gemeinderat Dietikon, ehem. Abteilungsleiter Bau und Planung, Schlieren	16.07.2014
4	Stephan Corsten	Leiter Arealentwicklung / Städtebau SWR Infra AG	ehem. Projektleiter und Leiter a.i. Hochbauabteilung, Dietikon	06.08.2014
4	Heinz Schröder	Regionalplaner SWR Infra AG	Fachberater ZPL, Mitwirkender PeRL	20.08.2014

Tabelle 2: Sampling der InterviewpartnerInnen, markiert nach zugehöriger Interviewrunde

Interviewleitfaden

Mit der Verwendung eines Leitfadens ergibt sich ein nichtstandardisiertes ExpertInneninterview, bei dem der Interviewer mittels einer zuvor erstellten Liste offener Fragen im Gespräch die gewünschten Themenbereiche anspricht. Gläser & Laudel (2006: 107) empfehlen ein solches Vorgehen vor allem bei Interviews, in denen mehrere unterschiedliche Themen behandelt werden müssen, die durch das Ziel der Forschungsarbeit bestimmt sind und nicht durch die Antworten des oder der Interviewten generiert werden. Dies und auch der zweite Aspekt, dass vorgängig bestimmte Informationen erhoben werden sollen (Gläser & Laudel 2006: 107), ist in dieser Arbeit der Fall.

Einen Interviewleitfaden zu erstellen, verschafft dem Interviewer gemäss Meuser & Nagel (2009:52) die thematische Kompetenz, die für ein ertragreiches Interview nötig ist. So beschreiben die Autoren weiter, dass man sich, um viel Expertenwissen zu generieren, keine Unkenntnis erlauben kann, da die Bereitschaft der interviewten Person, ihr Wissen weiterzugeben, damit tendenziell abnimmt. Auf eine Vorbereitung, die eine Ausarbeitung eines Leitfadens mit sich bringt, zu verzichten, macht aus diesem Grund keinen Sinn. Zudem ist die Gefahr grösser, dass in einem rein narrativen, nicht leitfadengestützten ExpertInneninterview nicht die Informationen beschafft werden können, die eigentlich gewünscht sind (Meuser & Nagel 2009: 52). Ein Leitfaden soll demnach nebst einer thematischen Vorbereitung dazu dienen, dass die Fragen die dem Experten oder der Expertin gestellt werden, nach dem Gespräch ausreichend und genügend spezifisch beantwortet sind (Mieg 2001: 9).

Der anfangs erstellte Interviewleitfaden wurde für jedes einzelne ExpertInneninterview von neuem auf seine Eignung überprüft und in nötigem Masse angepasst. In den Interviews der ersten Runde wurde versucht, mit relativ offen formulierten Fragen ein breites Wissen und viele verschiedene Meinungen bezüglich den relevanten Themen abzufragen. Aus den Antworten der ExpertInnen sollten so auch Inputs für die weitere Eingrenzung des Themas gewonnen werden. In den Interviews der zweiten, dritten und vierten Runde wurde der Leitfaden mit einem höheren Konkretisierungsgrad der Fragen ausgearbeitet. Nach dem Analysieren der Planungsdokumente und der ersten Interviewrunde waren die Informationen, die erhoben werden sollten, deutlicher definiert.

Durchführung

Die Interviews fanden ausnahmslos in den Büros der befragten Personen oder in Sitzungszimmern statt. Da in diesen Räumlichkeiten Ruhe herrschte und sich die Interviewten an die Umgebung gewöhnt waren, war dies ein Vorteil, um sich gut auf das Interview zu konzentrieren. Die Tonaufnahmen aller Gespräche, die nach Absprache mit den Befragten erstellt wurden, wiesen durch die ruhigen Gesprächsorte eine gute Qualität auf und waren dadurch gut zu transkribieren. Die Dauer der Interviews war sehr unterschiedlich und

reichte von einer halben Stunde bis zu eineinhalb Stunden, wobei Letzteres mit zwei Experten gleichzeitig durchgeführt wurde. Der Interviewtermin war mit einer Person abgemacht, da aber ein weiterer anwesender Experte ebenfalls Interesse und Zeit hatte, nahm auch er am Gespräch teil. Die beiden Interviewpartner konnten dadurch gegenseitig ihre Aussagen ergänzen und es entwickelte sich ein sehr ergiebiges Interview.

Die Interviews wurden ausschliesslich in Schweizerdeutsch gehalten. Über den Grund und den ungefähren Inhalt des Interviews wurde jeweils bereits im Kontakt per E-Mail informiert, wobei zu Beginn des Interviews dies und auch die genaue Verwendung der Daten nochmals ausgeführt wurde und Fragen zur genauen Funktion oder dem beruflichen Werdegang der Person gestellt wurden. Auf diese Weise konnte bereits für beide Parteien eine angenehme Situation geschaffen werden. Dies erachte wurde als wichtig erachtet, um folglich basierend auf einem gewissen Vertrauensverhältnis ein ergiebiges und interessantes Interview zu führen. Der Leitfaden wurde stets als solcher benutzt, wobei zu erwähnen ist, dass je nach Interviewsituation und Antworten die Fragen angepasst, in anderer Reihenfolge abgehandelt oder genauer vertieft wurden. Gläser & Laudel (2006: 167) erwähnen diesbezüglich, dass es wichtig sei, nicht ein stures Abarbeiten des Leitfadens als Ziel zu haben, sondern die Gesprächssituation so natürlich wie möglich zu gestalten.

Mit jedem zusätzlichen Interview und der Weiterbearbeitung der gesamten Forschungsarbeit wird man als Interviewer auch kompetenter und kann wenn nötig auf Antworten der Interviewten spezifischere Rückfragen formulieren oder mittels verbessertem Leitfaden konkretere und zielführendere Fragen vorbereiten. Durch diesen Lernprozess fühlt man sich als Interviewer kompetenter, was sich gemäss Meuser & Nagel (2009:52) auch positiv auf die Bereitschaft der Interviewpartner, ihr gesamtes Wissen preis zu geben, auswirken kann.

4.2.3 Grossprojekte

Als Grossprojekte werden in dieser Arbeit städtebauliche Projekte betrachtet, die bei Immobilienentwicklungen mindestens als eine Arealüberbauung gemäss den Bauordnungen der Gemeinden Dietikon und Schlieren gelten. Die Bauparzellen müssen dabei je nach betreffender Zone eine Mindestgrösse von 3'000 m² oder 5'000 m² aufweisen (Stadt Dietikon 1987: 15; Stadt Schlieren 1996: 8). Wenn für die Immobilienentwicklung zudem eine Gestaltungsplanpflicht besteht, ist auf jeden Fall von einem Grossprojekt zu sprechen. Ansonsten, wie auch bei anderen städtebaulichen Projekten, hängt die Benennung als Grossprojekt davon ab, ob die Realisierung des Bauprojekts bedeutende Auswirkungen auf die Raumentwicklung der Gemeinde oder der gesamte Region zur Folge hat.

Die Auswahl der gewünschten zwei bis drei Grossprojekte erfolgte nicht auf einen Schlag und war ein Prozess der sich über lange Zeit entwickelte. Zu Beginn der Arbeit standen vorwiegend Wohngrossprojekte im Fokus. Im Laufe der Arbeit bemerkte ich, dass mit ex-

pliziten Wohngrossprojekten nur ein begrenztes Spektrum der breit gefächerten Ziele, die aufgrund der Planungsdokumente und der ExpertInneninterviews eruiert wurden, betrachtet werden kann. Andererseits war zu sehen, dass die momentan spannenden Grossprojekte im Limmattal nicht ausschliesslich Wohnnutzungen anbieten, sondern Mischnutzungen mit Wohnen, Dienstleistung und Gewerbe. Drittens wurde eine Analyse des momentan sehr aktuellen Projekts der Limmattalbahn als besonders spannend erachtet, da in der Region und in den Gemeinden Dietikon und Schlieren die Ziele zur Mobilität sehr hervorgehoben werden. Mit einem Einbezug eines Verkehrsinfrastrukturprojekts konnte die Beurteilung von Grossprojekten somit bezüglich der Stützung vorhandener Mobilitätsziele wie auch städtebaulicher Faktoren durch ein Verkehrsprojekt erweitert werden.

Als spannende städtebauliche Grossprojekte wurden zudem das „Limmatfeld“ in Dietikon und „amRietpark“ in Schlieren betrachtet, die beide eine sogenannte Mischnutzung aufweisen. Bereits da war aber klar, dass nicht zwei Grossprojekte analysiert werden sollen, die beide vom selben Projektentwickler begleitet wurden, was hier der Fall gewesen wäre. Es sollten Grossprojekte ausgewählt werden, die von unterschiedlichen Firmen entwickelt wurden und so tendenziell eher Differenzen in der Planung und der Umsetzung aufweisen und einen Vergleich ermöglichen. Zudem wurde angestrebt, sowohl ein Immobilienprojekt in Dietikon wie auch in Schlieren zu betrachten, so dass mögliche Unterschiede in der Zusammenarbeit der Gemeinden mit den Entwicklern ersichtlich wären. Zwischen den beiden Projekten Limmatfeld und amRietpark, die beide von der Firma Halter AG entwickelt werden, entschied ich mich provisorisch für das Limmatfeld. Es schien mir vor allem aufgrund seiner Dimensionen als sehr interessant und weist viele unterschiedliche Nutzungen auf. Wenn ich als zweites Immobilienprojekt keines in Schlieren, sondern ein weiteres in Dietikon gefunden hätte, wäre aber auch amRietpark in Frage gekommen. Das Projekt Pfaffenwies in Schlieren, nahe der Bahnlinie und des Zentrums schien für eine Beurteilung sehr spannend zu sein. Das Projekt umfasst Reiheneinfamilienhäuser und war eines der ersten Projekte, in der momentan sehr dynamischen Entwicklung im Gebiet rund um den Bahnhof Schlieren. Die Wahl dieses Projekts scheiterte aber an der äusserst geringen Bereitschaft, die der zuständige Entwickler hinsichtlich eines Experteninterviews signalisierte. Ein ergiebiges Interview mit dem Entwickler durchführen zu können, war aber ein sehr wichtiges Kriterium im Auswahlprozess. Aus diesem Grund schaute ich mich nach weiteren spannenden Grossprojekten in Schlieren um und empfand das Projekt „Gartenstadt“ für die Arbeit als sehr interessant. Da das Projekt, wie auch das der Limmattalbahn und des Limmatfelds gemäss der in dieser Arbeit festgelegten Definition als Grossprojekt gilt, wurde es für die Beurteilung ausgewählt. Die Gartenstadt wurde von der Alfred Müller AG entwickelt, deren Verantwortliche der Projektentwicklung, Herr Stocker, wie auch der Konzeptentwickler des Limmatfelds von der Firma Halter, Herr Hänsenberger, sofort zu einem Gespräch bereit war. Das Projekt Gartenstadt ist betreffend des Nutzungskonzepts dem Limmatfeld sehr ähnlich, was einen Vergleich zwischen den Projekten spannend macht.

4.3 Datenbearbeitung und -auswertung

Sowohl die Auswertung der Planungsdokumente wie auch der ExpertInneninterviews erfolgte gemäss einer qualitativen Inhaltsanalyse nach Mayring (2007: 468 – 475), deren Ziel die systematische Bearbeitung von Kommunikationsmaterial ist. In ihrer ursprünglichen Form wurde die Inhaltsanalyse mehrheitlich zur Untersuchung quantitativer Phänomene, wie beispielsweise der Häufigkeit von gewissen Textbestandteilen, verwendet. Heute ist vorwiegend die qualitative Inhaltsanalyse weit verbreitet, bei der eines der wichtigsten Merkmale die Auswertung des zu analysierenden Materials in seinem Kommunikationszusammenhang ist (Mayring 2007: 470f). Die vorgenommene Kodierung der Planungsdokumente und der ExpertInneninterviews erfolgte gemäss einer induktiven Arbeitsweise. Die Codes wurden direkt aus dem zu analysierenden Datenmaterial abgeleitet. Es wurde somit nicht wie bei einem deduktiven Vorgehen von einer vorgängig definierten Theorie auf die Empirie geschlossen, sondern ausgehend von der Empirie versucht, einen Erkenntnisgewinn zu generieren (Mayring 2007: 472f). Die induktiv gebildeten Kategorien wurden in der Folge auf das Vorhandensein in den übrigen Daten untersucht, was dann in gewisser Weise als deduktiver Vorgang beschrieben werden kann.

4.3.1 Planungsdokumente

Die Auswertung der Planungsdokumente erfolgte manuell und nicht mittels eines computergestützten Programms. Diese Variante wurde gewählt, da die zu analysierenden Dokumente in verschiedenen Formaten vorlagen. Die einen lagen in gedruckter Form vor, viele zwar in digitaler, doch nicht alle im selben Format.

Alle Dokumente wurden in einem ersten Schritt grob durchgeschaut und auf die Ziele zur Raumentwicklung im Limmattal untersucht. Aufgrund dieser Grobanalyse wurden erste Codes definiert, mit deren Hilfe eine thematische Kategorisierung der Aussagen der Dokumente zu den Zielen vorgenommen wurde. Mittels dieser Codes wurden thematisch verwandte Nennungen in einem oder mehreren Dokumenten markiert, um die Bearbeitung zu erleichtern. Die Codes wurden gemäss dem Ziel, auf das sie sich beziehen, benannt und wurden in einer Tabelle aufgelistet. Folglich wurde für jedes Planungsdokument vermerkt, ob der Code darin gefunden wurde und wenn ja, auf welcher Seite.

Die angesprochene Tabelle wurde laufend mit neu definierten Codes ergänzt, die danach in den weiteren Dokumenten ebenfalls gesucht wurden. In diesem dynamischen Prozess wurde die Tabelle laufend mit Codes und Seitenangaben zu den Nennungen derselben ergänzt, bis keine neuen als relevant betrachteten Codes gefunden wurden und alle Dokumente auf das Vorhandensein aller Codes überprüft waren.

Nach Beendigung dieses Vorgangs wurde für jedes Planungsdokument anhand der darin gefundenen Codes eine eigene Tabelle erstellt. In dieser Tabelle wurden möglichst viele

Kodes mit einigen wenigen sogenannten Oberzielen zusammengefasst. Diese Oberziele sind so formuliert, dass sie stellvertretend für möglichst alle im Dokument genannten Kodes, also den Aussagen zu den Zielen, sind. Die Oberziele und vor allem die Wichtigkeit mit der im Dokument auf gewisse Ziele hingewiesen wird, ergeben für jedes Planungsdokument eine sogenannte Leitidee. Mit der Leitidee soll in wenigen Worten die hauptsächliche Absicht des Dokuments aufgezeigt werden, die durch alle im Dokument genannten Ziele weiter aufgeschlüsselt wird.

Ergebnis dieses Prozesses war nebst der für jedes Planungsdokument erstellten Tabelle mit den von mir definierten Oberzielen und der Leitidee, eine umfassende Liste mit allen in den verschiedenen Planungsdokumenten gefundenen Kodes, die gleichbedeutend mit den angesprochenen Zielen sind. In dieser Liste ist zu jedem Kode, also jedem genannten und Ziel, ersichtlich, in welchem Planungsdokument dieser thematisiert wird.

4.3.2 *ExpertInneninterviews*

Transkription

Als erstes wurden die geführten und mittels eines Aufnahmegeräts festgehaltenen Interviews transkribiert und in Schriftsprache übersetzt. Bei der Transkription wurde auf eine möglichst wörtliche Übertragung vom Schweizerdeutschen ins Hochdeutsche geachtet. Einige Schweizerdeutsche Wörter wurden dabei mittels eines Synonyms in die Schriftsprache übertragen. Falls ein Schweizerdeutsches Wort im Hochdeutschen mit einem anderen Wort ersetzt würde, das Wort in diesem spezifischen Gespräch aber als zentrales, weil sehr betontes Element angesehen wurde, ist es im Schweizerdeutschen belassen worden. Auf die Transkription von Geräuschen oder detaillierten Angaben zu nichtverbalen Verhalten der teilnehmenden Personen wurde verzichtet.

Ein Grossteil der Interviews wurde komplett transkribiert, von nicht ganz einem Drittel der Interviews wurden nur die als wesentlich erachteten Teilstücke transkribiert. Eine komplette Transkription wurde vorwiegend bei den Interviews der ersten und der zweiten Interviewrunde vorgenommen. Bei diesen Interviews wurden die Gespräche in einem breiteren Themenbereich geführt und ich wusste zum Zeitpunkt der Transkription noch nicht, welche Passagen als Zitate zur Interpretation in die Arbeit aufgenommen würden.

Die Interviews wurden nicht anonymisiert. Da lediglich zwei Gemeinden als Untersuchungsgebiet dienen und unter anderen ein Stadtpräsident und politische Vertreter interviewt wurden, wäre eine Anonymisierung nur begrenzt möglich gewesen. Zudem wird eine angemessene Beschreibung der Funktion hinsichtlich der Interpretation der Aussagen als wichtig erachtet. Nur so kann das durch die Interviews generierte Sonderwissen der ExpertInnen richtig eingeordnet werden. Aus diesem Grund wurde im Vorfeld der Interviews bei allen InterviewpartnerInnen abgeklärt, ob ihre Namen und nicht-

anonymisierten Zitate aus dem Gespräch genannt werden dürfen. Alle GesprächspartnerInnen waren mit einer Veröffentlichung des Namens einverstanden. Gewisse nahmen aber gerne mein Angebot an, die Zitate vor Veröffentlichung der Arbeit gegenseitig zu lesen. Eine Anonymisierung von Orten oder Projekten wäre in dieser Arbeit nicht sinnvoll, da es gemäss des Untersuchungsziels namentlich um die Angesprochenen geht.

Kodierung

Nach der Transkription wurden die Interviews der ersten und zweiten Interviewrunde (mit den unabhängigen Fachexperten und den Gemeindevertretern) anhand der selben Codes ausgewertet, die bereits in der Analyse der Planungsdokumente definiert wurden. Dieser in gewisser Weise deduktive Vorgang der Kodierung ist meiner Meinung nach dennoch dem induktiven Verfahren, also dem Erkenntnisgewinn ausgehend vom empirischen Material, zuzuordnen. Die bereits aus der Analyse der Planungsdokumente bestehenden Codes wurden in diesem Prozess induktiv mit weiteren Codes, die aus den Aussagen der interviewten Experten der ersten und zweiten Interviewrunde generiert wurden, ergänzt.

Nach Abschluss der Analyse der Planungsdokumente und der ersten und zweiten Interviewrunde lag somit eine äusserst umfassende Tabelle vor. Darin wurden alle in den Planungsdokumenten und den Interviews der ersten und zweiten Runde genannten Ziele (in der Methodik bisher Codes genannt) zur Raumentwicklung im Limmattal und in den Gemeinden Dietikon und Schlieren aufgelistet. Da diese Tabelle etliche Seiten lang war und einige sehr ähnliche Zielnennungen aufwies, wurde sie in der Folge bereinigt und anhand der erachteten Wichtigkeit der Ziele komprimiert. Sehr ähnlich lautende Ziele wurden zusammengefasst und es wurde die definitive Tabelle (Tabelle Nr. 16) erstellt. Diese Tabelle stellt aufgrund der Expertenaussagen der ersten und zweiten Interviewrunde und den Nennungen in den Planungsdokumenten die als die wichtigsten erachteten Ziele zur Raumentwicklung dar. In diesem Prozess wurden zudem acht Hauptziele benannt, die stellvertretend für möglichst alle Ziele sind, die in den Planungsdokumenten und in den ersten beiden Interviewrunden genannt wurden. Die in der Tabelle dargestellten Ziele wurden den passenden Hauptzielen zugeordnet, um eine thematische Strukturierung zu erlangen. Da die behandelten Themen dieser Arbeit aber nie klar voneinander abgegrenzt werden können, sondern viele thematische Überschneidungen aufweisen, war diese Zuteilung nicht immer eindeutig.

4.3.3 Grossprojekte

Nachdem die wichtigsten Ziele zur Raumentwicklung im Limmattal und in den Gemeinden Dietikon und Schlieren eruiert wurden, konnte die Beurteilung der drei ausgewählten städtebaulichen Grossprojekte erfolgen. Die Beurteilung der Grossprojekte erfolgte dabei anhand einer Analyse der Projektunterlagen, die mir zu allen drei Grossprojekten zur Verfügung standen, sowie gemäss den Aussagen und Einschätzungen der interviewten Exper-

tInnen. Die Beurteilung der Grossprojekte erfolgte sowohl durch die ExpertInnen, wie auch durch meine Analyse der Projektunterlagen in qualitativer Form. Bei der Beurteilung wurde analysiert, ob das Projekt a) zum Erreichen des jeweiligen Ziels beiträgt oder dies zukünftig beabsichtigt. b) aufgrund der Thematik des Ziels eher irrelevant ist und gemäss seiner Charakteristik keinen grossen Einfluss auf das Ziel haben kann. c) dem Ziel widerspricht oder eine gute Chance zum Erreichen des Ziels auslöst.

Es wurde schnell klar, dass ein Grossprojekt sich in irgendeiner erdenklichen Form immer positiv oder negativ auf ein Ziel auswirkt, aber es durchaus Ziele gibt, deren Erreichung nicht in der „Macht“ eines Verkehrsinfrastruktur- oder eines Immobilienprojekts liegt. Wenn dies der Fall war, sollte um die Glaubwürdigkeit der Beurteilung zu wahren, keine Spitzfindigkeit angewandt werden und das Grossprojekt Punkt b) zugeteilt werden. Wenn ich aber der Meinung war, dass ein Grossprojekt einem Ziel zwar nicht direkt widerspricht, aber aufgrund seiner Charakteristik durchaus eine gute Möglichkeit (gehabt) hätte, zur Erreichung des Ziels beizutragen, dies aber ausliess, so wurde es Punkt c) zugeteilt.

4.4 Reflexion zum methodischen Vorgehen

Das methodische Vorgehen in dieser Arbeit ist meiner Meinung nach für die Beantwortung der gestellten Forschungsfragen richtig gewählt worden. Mit der Analyse der ausgewählten Planungsdokumente konnte über alle Verwaltungsebenen hinweg ein umfassender Blick über die aktuellen Ziele zur Raumentwicklung im gewählten Untersuchungsgebiet erhalten werden. Die Auswahl der Dokumente erachte ich ebenfalls als sinnvoll. So war es mir wichtig, nicht nur offizielle Planungsdokumente von Verwaltungen zu analysieren, sondern auch Inputs aus politisch neutralen oder unabhängigen Gremien, wie beispielsweise der Ideenkonkurrenz PeRL oder dem Verein Metropolitanraum Zürich, zu erhalten. Aus meiner Sicht sind diese Dokumente genauso spannend und prägen die Raumentwicklung des Untersuchungsraumes ebenso. Zudem denke ich, war es richtig, keine für die Raumentwicklung relevanten Positionspapiere politischer Parteien zu analysieren. Einerseits sollten die verschiedenen politischen Meinungen durch unser demokratisches politisches System und durch das jeder Bürgerin und jedem Bürger offenstehende Mitwirkungsverfahren bereits in die Planungsdokumente der Verwaltungsebenen eingeflossen sein. Andererseits hätte der Einbezug solcher politischer Positionspapiere das Ausmass des Datenmaterials massiv erweitert. Meiner Meinung nach wäre es dann auch nur wissenschaftlich korrekt gewesen, wenn möglichst alle Meinungen der aktiven Parteien im Limmattal einbezogen worden wären.

Die Vorgehensweise, dass ich in der Anfangsphase der Arbeit zuerst eine Literaturanalyse machte, alle Planungsdokumente analysierte und Interviews mit Experten geführt habe, die nicht hauptberuflich in den Planungsprozess im Limmattal eingebunden sind, sondern sich als unabhängige Experten mit der Thematik befassen, habe ich sehr geschätzt. Ich

konnte mir dadurch ein immer besseres Bild von den aktuellen Herausforderungen der Raumentwicklung im Limmattal machen und hatte, als ich die Interviews mit den Gemeindevertretern und später den Projektverantwortlichen führte, bereits eine sehr gute Wissensbasis, um die Gespräche möglichst zielführend und für meine Arbeit informativ zu gestalten. Es kann diesbezüglich von einem äusserst iterativen Forschungsprozess gesprochen werden. Das Sampling der Interviews scheint mir zur Generierung der Daten, die ich für die Beantwortung der Forschungsfragen benötigte ebenfalls richtig gewählt zu sein. So konnte ich mit ausgewiesenen ExpertInnen der Raumentwicklung und Immobilienbranche sprechen und konnte sowohl in Dietikon wie in Schlieren, mit den Gemeindevertretern sprechen, die mit der Thematik der Raumentwicklung in ihrer Gemeinde am besten vertraut sind. Genauso wichtig war für die Arbeit, dass ich hinsichtlich jedem Grossprojekt mit dem zuständigen Projekt-, Konzeptentwickler oder Gesamtprojektleiter sprechen konnte. Die für die Interviews jeweils individuell angepassten Leitfäden zahlten sich vor allem in den ersten Interviews aus, da ich dadurch Sicherheit in der Gesprächsführung gewann und keine wichtigen Aspekte anzusprechen vergass.

Die aus den Interviews erhobenen Daten stellten sich in der Folge als sehr ausführlich und informativ dar und ich hatte zusammen mit der Analyse der Planungsdokumente einen sehr umfassenden Datensatz, aus dem ich folgend die Hauptziele benennen und die wichtigsten zugehörigen Ziele definieren konnte. Spannend zu reflektieren ist die Vorgehensweise bei der Transkription der Interviews. Im Nachhinein habe ich darüber nachgedacht, ob das gewählte Vorgehen, die ersten neun Interviews vollständig und die restlichen Interviews lediglich passagenweise zu transkribieren, richtig war. Ich war froh, dass ich die ersten Interviews vollständig transkribiert habe. Die Durchführung dieser Interviews lag zum Zeitpunkt der Auswertung bereits einige Monate zurück und es war dadurch von Vorteil, ein vollständiges Transkript zu besitzen, welches man bei Bedarf erneut durchblättern konnte, um keine wichtige Aussage zu übersehen. Es ist durchaus so, dass man zum Zeitpunkt der Auswertung andere Schwerpunkte legt, als man dies zum Zeitpunkt der Transkription vielleicht gedacht hat und diese bei einer passagenweisen Transkription eventuell verloren gegangen wären. Dass ich aber die gegen Ende der Arbeit durchgeführten Interviews nicht mehr vollständig, sondern nur passagenweise transkribierte, erscheint mir nun ebenfalls als sinnvoll. Da die passagenweise durchgeführte Transkription und die Auswertung der Aussagen dabei zeitlich unmittelbar aufeinander folgten, bestand kein Risiko, dass aufgrund des iterativen Prozesses während einer solchen Arbeit die falschen Passagen ausgewählt wurden.

Genauso wie es für mich lohnenswert erscheint, dass ich zu Beginn der Arbeit Interviews mit Experten geführt habe, die nicht hauptberuflich in den Planungsprozess im Limmattal eingebunden sind, sondern sich als unabhängige Experten mit der Thematik befassen, denke ich, war es eine gute Entscheidung, die letzten Interviews mit einer ähnlichen Gruppe von Experten zu führen. Dies war zu Beginn der Arbeit nicht so geplant, doch ich merkte, dass es für eine optimale Verarbeitung des erhobenen Datenmaterials enorm wertvoll

sein könnte. In diesen Interviews der vierten Runde konnte ich die Experten auf die von mir gezogenen Schlüsse ansprechen und nach ihrer Meinung fragen, was meiner abschliessenden Datenverarbeitung, vor allem im Hinblick auf die Beurteilung der Grossprojekte, nochmals letzte, sehr interessante Inputs einbrachte.

Die angewandte Methodik zur Beurteilung der Grossprojekte erachte ich als sinnvoll. Zuerst habe ich gedacht, eine Abstufung – beispielsweise in der Art sehr gut, gut, keine Beurteilung möglich, schlecht, sehr schlecht – anzuwenden. Dies hätte meiner Meinung nach aber eine höhere Präzision der Beurteilung vorgegaukelt, die es nicht gewesen wäre. Denn ich musste feststellen, dass die Beurteilung aufgrund der ExpertInnenaussagen und der Projektunterlagen zwar durchaus objektiv gemacht werden kann, aber man teilweise die genauen Details zu wenig kennt, um eine solch präzise Beurteilung vornehmen zu können. Ich denke, die vorliegende Matrix widerspiegelt den Präzisionsgrad der durchgeführten Beurteilung und zeigt auch ehrlich auf, wo aufgrund dünner Informationen oder nicht möglicher Prognosen keine genauere Beurteilung erfolgen kann. Zudem war es mir wichtig, aufzuzeigen, dass nicht jedes Projekt hinsichtlich jedem Ziel positiv oder negativ beurteilt werden kann.

5 Ergebnisse

Die Forschungsfrage A1 wird im ersten Teilkapitel beantwortet. Die Forschungsfragen A2 und A3 werden im zweiten Teilkapitel, die Forschungsfragen B1 und B2 im dritten Teilkapitel beantwortet. Die Ergebnisse zu allen Forschungsfragen werden zudem in der Diskussion, die diesem Kapitel folgt, analysiert.

5.1 Ziele der 13 analysierten Planungsdokumente

Folgend werden die aktuellen Ziele der 13 analysierten Planungsdokumente der verschiedenen Planungsgremien und Verwaltungsebenen aufgezeigt. Die Ziele, die für das Limmattal als relevant betrachtet wurden, sind dabei, wie in der Methodik genauer erläutert, zu Leitideen und Oberzielen zusammengefasst worden. Die Oberziele sind so formuliert, dass sie stellvertretend für möglichst alle im Dokument genannten Ziele betrachtet werden können. Die Oberziele und vor allem die Wichtigkeit, mit der im Dokument auf gewisse Ziele hingewiesen wird, ergeben für jedes Planungsdokument eine sogenannte Leitidee. Mit der Leitidee soll in wenigen Worten die hauptsächliche Absicht des Dokuments umschrieben werden.

5.1.1 Raumkonzept Schweiz

Leitidee	Vielfalt, Solidarität und Wettbewerbsfähigkeit erhalten
Oberziele	Siedlungsqualität und regionale Vielfalt fördern
	Natürliche Ressourcen sichern
	Mobilität steuern
	Wettbewerbsfähigkeit stärken

Tabelle 3: Ziele des Raumkonzepts Schweiz

Leitidee:

Die Leitidee des Raumkonzept Schweiz ist einerseits die Erhaltung der geographischen, landschaftlichen, ökologischen, politischen, kulturellen und wirtschaftlichen Vielfalt der Schweiz, die ihr durch den Einbezug aller Landesteile Stabilität und Attraktivität verleihen soll. Andererseits gilt es, die unterschiedlichen gesellschaftlichen Interessen solidarisch zu wahren und die Beziehungen und den Ausgleich von Ressourcen und Lasten unter den verschiedenen Regionen zu sichern. Um die internationale Wettbewerbsfähigkeit zu

gewährleisten sind hochwertige Infrastrukturen und Dienstleistungen zur Verfügung zu stellen, die Innovation, Forschung und Bildung fördern.

Oberziele:

Um die Siedlungsqualität und die regionale Vielfalt zu fördern gilt es, nebst dem Streben nach einer qualitativ hochwertigen baulichen und räumlichen Verdichtung, Identität stiftende, naturnahe und urbane Landschaften zu gestalten und kulturhistorische Bauten zu erhalten. Natürliche Ressourcen sollen gesichert werden indem anstatt der Erschliessung und Bebauung unbebauter Räume eine Siedlungsentwicklung nach innen angestrebt wird. Kurze Wege zwischen Arbeit, Wohnen und Freizeit sollen durch die Abstimmung der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung erreicht werden. Um die Konkurrenzfähigkeit mittels einer vielfältigen Wirtschaft zu gewährleisten, sind die spezifischen Stärken der Lebens- und Wirtschaftsräume zu erkennen und zu fördern.

5.1.2 Agglomerationsprogramm Limmattal

Leitidee	Verkehr, Siedlung und Landschaft entsprechend den Grundsätzen der Nachhaltigkeit optimal aufeinander abstimmen
Oberziele	Limmat als „Blaues Band“ ins Zentrum rücken
	Siedlungsgliederung und Vernetzung der Hügelzüge fördern
	Urbane „Spannungsbogen“ zwischen Schlieren und Spreitenbach mit einem Hauptzentrum in Dietikon anstreben
	ÖV zur Bewältigung des Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstums stärken

Tabelle 4: Ziele des Agglomerationsprogramms Limmattal

Leitidee:

Das Hauptziel des Agglomerationsprogramms Limmattal ist es, die Anliegen der Teilbereiche Siedlung, Verkehr und Landschaft optimal zu koordinieren und gemäss den Grundsätzen der Nachhaltigkeit aufeinander abzustimmen.

Oberziele:

Die vier wichtigsten Ziele, im Agglomerationsprogramm Kernelemente oder Leitideen genannt, rücken einerseits stark die Limmat ins Zentrum, die als „Blaues Band“ das Tal prägen soll und die Talgemeinden wie eine Perlenschnur miteinander verbinden. Angestrebte Siedlungsgliederungen und die Vernetzung der Hügelzüge will man mit quer zum Tal verlaufenden Landschafts- und Freiräumen erreichen und das Limmattal soll einen „Spannungsbogen“ zwischen Schlieren und Spreitenbach aufweisen, der das Siedlungswachstum aufnimmt und das urbane Limmattal bildet. Dietikon wird als Hauptzentrum dieses Raumes gesehen. Als weiteres Kernelement wird der öffentliche Verkehr betrachtet, der das Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum siedlungs- und umweltverträglich bewältigen

soll. Die S-Bahn und das Fernverkehrsangebot gilt dabei als Rückgrat, die Limmattalbahn (LTB) und die BDWM (Bremgarten – Dietikon – Wohlen – Meisterschwanden – Bahn) als schnelle schienengebundene ÖV-Feinverteiler.

5.1.3 Raumordnungskonzept Kanton Zürich

Das hier betrachtete Raumordnungskonzept des Kantons Zürich (ROK-ZH) ist Teil des überarbeiteten Kantonalen Richtplans des Kantons Zürich mit Beschluss des Kantonsrates vom 24. März 2014.

Leitidee	Kanton Zürich als weiterhin attraktiver Standort für Bevölkerung und Wirtschaft positionieren
Oberziele	Ressourcenschonende Siedlungsqualität steigern
	Siedlungsstruktur auf ÖV ausrichten
	Naturnahe Räume schonen und Lebensräume aufwerten
	Grenzüberschreitende Zusammenarbeit intensivieren
	Nachhaltigkeit in allen räumlichen Entwicklungen fördern

Tabelle 5: Ziele des Raumordnungskonzepts des Kantons Zürich

Leitidee:

Für die Zukunft gilt es den Kanton Zürich als attraktiven Standort für die Bevölkerung und die Wirtschaft zu erhalten und die Standortvorteile weiter zu fördern. Dabei sollen explizit auch Handlungsspielräume für die künftigen Generationen gesichert werden.

Oberziele:

Beim Anstreben einer zukunftstauglichen Siedlungsstruktur gilt es eine Steigerung der Qualität zu erlangen und gleichzeitig Ressourcen zu schonen. Dies gilt insbesondere für den sparsamen Umgang mit dem Boden, wobei folglich eine Entwicklung nach innen angestrebt wird. Der öffentliche Verkehr soll mindestens die Hälfte des zukünftigen Verkehrszuwachses übernehmen, der nicht mit dem Fuss- und Veloverkehr aufgefangen werden kann. Grenzüberschreitende Zusammenarbeiten sollen vor allem bei Dimensionierungen und Ausgestaltungen von Bau-, Freihalte- und Erholungszonen intensiviert werden.

5.1.4 Vision Metropolitanraum Zürich

Leitidee	Strategische Zusammenarbeit im Metropolitanraum Zürich verstärken
Oberziele	Ideale Standortvoraussetzungen für die Wissensökonomie schaffen
	Hohe Lebensqualität garantieren
	Optimal funktionierendes Verkehrssystem bereitstellen
	Vielfalt im Metropolitanraum nutzen und pflegen

Tabelle 6: Ziele der Metropolitankonferenz Zürich

Leitidee:

Mit den dynamischen Entwicklungen in Wirtschaft, Bevölkerung und Verkehr zeichnen sich Veränderungen ab, deren Auswirkungen den gesamten Metropolitanraum Zürich betreffen und somit nach einer strategischen Zusammenarbeit in den Bereichen Wirtschaft, Lebensraum, Verkehr und Gesellschaft verlangen.

Oberziele:

Als wirtschaftliches Hauptaugenmerk wird die Stärkung der Wissensökonomie erwähnt und folgend werden die wirtschaftlichen Handlungsfelder darauf abgestimmt. Dabei gilt es unter anderem den Bildungsstandort und den Arbeitsmarkt für hochqualifizierte Arbeitnehmer attraktiv zu gestalten und weiterzuentwickeln. Unter das Ziel der hohen Lebensqualität fallen Handlungsfelder wie die Koordination von Siedlung und Verkehr, der häusliche Umgang mit dem Boden oder das Sichern und die Vernetzung von Landschafts- und Naherholungsräumen. Das Verkehrssystem soll zuverlässige und leistungsfähige Verbindungen zwischen den schweizerischen Metropolitanräumen sowie die internationale Erreichbarkeit gewährleisten. Durch eine Konzentration in der Nutzungsdichte an gut erschlossenen und zentralen Lagen soll eine flächenschonende Siedlungsentwicklung ermöglicht werden.

5.1.5 Regionales Raumordnungskonzept

Das hier betrachtete Regionale Raumordnungskonzept (ROK-Regio) ist Teil des Entwurfs zum neu überarbeiteten Regionalen Richtplan Limmattal mit Stand September 2013.

Leitidee	Lebensqualität verbessern; Identität, Zusammenarbeit und Funktion der Region stärken
-----------------	---

Oberziele	Wachstum und Siedlungserneuerung an durch ÖV gut erschlossenen Lagen fördern
	Bevölkerungsstruktur verbessern
	Industriebrachen umnutzen
	Durch Limmattalbahn neue Entwicklungsimpulse setzen

Tabelle 7: Ziele des Regionalen Raumordnungskonzepts

Leitidee:

Als Grundsätze der Gesamtstrategie gilt es gemäss ROK-Regio die Lebensqualität zu erhalten und zu steigern, die Identität und die Zusammenarbeit zu stärken sowie die Funktion, die die Region hat, anzunehmen und zu stärken. Diese drei Bereiche gehen nahtlos in die Entwicklungsziele der Region über.

Oberziele:

Die Hauptentwicklung ist primär auf die Umstrukturierungsgebiete, auf die innere Verdichtung und auf unbebaute Bauzonen zu richten. So soll auch nach 2030 keine Siedlungsbietserweiterung angestrebt werden. Der neu induzierte Verkehr ist mehrheitlich mit dem öffentlichen Verkehr und dem Fuss- und Veloverkehr zu bewältigen, ansonsten soll das Entwicklungstempo reduziert werden. Die Wohnqualität ist zu steigern und mittels vielfältigem Wohnangebot für alle Einkommensklassen soll eine ausgeglichene Bevölkerungsstruktur erreicht werden. Die vorhandenen Natur- und Landschaftsräume sind zu bewahren und aufzuwerten. Die Identität und der Zusammenhalt gilt es in der Planung von raumbezogenen Projekten zu stärken und Vorhaben sollen aus funktionaler Sicht und nicht anhand der administrativen Grenzen beurteilt werden. Eine Zusammenarbeit in neuen Trägerschaften wird allerdings nicht angestrebt.

5.1.6 RZU – Charta 08

Leitidee	Koordination Siedlung und Verkehr intensivieren
Oberziele	Siedlungsverdichtung anstreben und auf ÖV abstimmen
	Ökologische Vernetzung und Aufwertung fördern
	Anteil ÖV und Fuss- und Veloverkehr am Modalsplit steigern

Tabelle 8: Ziele der RZU Charta 08

Leitidee:

Eine Erweiterung des Siedlungsgebiets im Verdichtungsraum, zu dem das Limmattal gezählt wird, ist anzustreben, aber nur sofern die vorhandenen Verkehrskapazitäten dies erlauben oder zusätzliche Verkehrsträger des ÖV geplant sind.

Oberziele:

Die zukünftige Siedlungsentwicklung soll sich vorwiegend nach innen richten und auf Haltestellen des öffentlichen Verkehrs ausgelegt sein, der gleichzeitig zusammen mit dem Fuss- und Veloverkehr seinen Anteil ausbauen soll. Weiter wird eine Durchmischung von Wohnen, Arbeiten und Erholen mit gleichzeitig gestärkten Orts- und Quartierzentren angestrebt, was zu kurzen Wegen und einer verbesserten Identifikation mit dem Wohnumfeld beiträgt. Die ökologische Vernetzung gilt als wichtiges Ziel und mit ihr auch die Erhaltung und Pflege der Kulturlandschaft sowie der Gewässerräume und der Wälder.

5.1.7 Vision und Manifest des RZU-Vorstands

Leitidee	Urbane kulturverbundene Gesellschaft anstreben, weltoffene Wirtschaft mit massvollem Wachstum fördern
Oberziele	Optimale räumliche Voraussetzungen für die Wirtschaft schaffen
	Respektvolles Zusammenleben mit sozioökonomischer Durchmischung fördern
	Bauliche Verdichtung anstreben, unterschiedliche Wohnformen anbieten
	ÖV, MIV und Fuss- und Veloverkehr koordiniert ausbauen

Tabelle 9: Ziele des RZU-Vorstands

Leitidee:

Die Regionalplanung Zürich und Umgebung will sich als Region für urbane Gesellschaften mit grosszügigen Geisteshaltungen und Toleranz gegenüber unterschiedlichen Meinungen und Lebenshaltungen auszeichnen. Das Gebiet soll eine weltverbundene Wirtschaft mit einem massvollen Wachstum aufweisen und Nachhaltigkeit und Kulturverbundenheit sollen zu den Grundwerten gehören.

Oberziele:

Ein wichtiges Ziel der RZU ist es, für die bedeutenden wirtschaftlichen Zweige wie Wissensindustrie, Tourismus und Spitzenmedizin optimale räumliche Voraussetzungen zu schaffen. Weiter ist es ein Ziel der RZU ein respektvolles Zusammenleben mit sozioökonomischer Durchmischung zu fördern und so Segregationen entgegenzuwirken. Die RZU will unterschiedliche Wohnformen ermöglichen und bauliche Verdichtungen differenziert betrachten sowie die zunehmende Mobilität mit dem Ausbau aller Verkehrsträger und einer optimalen Koordination bewältigen.

5.1.8 Perspektive Raumentwicklung Limmattal

Leitidee	Langfristige, gewünschte Raumentwicklung durch grenzüberschreitende Zusammenarbeit sicherstellen
Oberziele	Eigenheiten der unterschiedlichen räumlichen Bereiche stärken
	Landschafts- und Freiraumentwicklungen vorantreiben
	Einbezug aller Verkehrsträger in die räumliche Entwicklung intensivieren

Tabelle 10: Ziele der Perspektive Raumentwicklung Limmattal

Leitidee:

Das Limmattal wird als Raum von nationaler Bedeutung betrachtet und bis 2050 wird mit einem Bevölkerungszuwachs um mindestens einen Drittel gerechnet. Aus diesem Grunde will das PeRL einen Orientierungsrahmen für die langfristige räumliche Entwicklung erarbeiten, der durch regelmässigen Austausch aller Verwaltungsebenen und Akteure realisiert und stetig neu diskutiert werden soll.

Oberziele:

Das PeRL sieht den Raum Limmattal in drei verschiedenen Räumen (Zürich-Altstetten – Schlieren, Dietikon – Spreitenbach/Killwangen und Baden/Wettingen) die alle unterschiedliche Anforderungen und Potentiale aufweisen. Ziel ist es, die Eigenheiten dieser Räume zu erkennen und zu stärken. Der Raum Dietikon – Spreitenbach/Killwangen soll dabei prioritär behandelt werden. Im ganzen Limmattal soll der Flussraum als Rückgrat der Siedlungen gesehen werden und Landschafts- und Freiraumentwicklungen sollen zusammen mit den Bereichen Siedlung und Mobilität abgestimmt werden. Ein klares Ziel ist es, den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr zu stärken und zu fördern – beispielsweise mit autoarmen Wohnkonzepten. Daneben ist das Begleit-Gremium aber der Meinung, dass auch der motorisierte Individualverkehr in die Entwicklung eines verbesserten Mobilitätskonzepts einbezogen werden muss.

5.1.9 Leitbild Zürcher Planungsgruppe Limmattal

Leitidee	Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum fördern und steuern
Oberziele	Hohe Baudichten an mit dem ÖV gut erschlossenen Lagen anstreben
	Individuelle Wohnformen (bspw. EFH) ermöglichen
	Flussraum und Höhenzüge als Naturschutz- und Naherholungsgebiet erhalten und fördern

	ÖV-Angebot mit Limmattalbahn ausbauen und gesamthaft optimieren
	Ortszentren vom MIV entlasten

Tabelle 11: Ziele der Zürcher Planungsgruppe Limmattal

Leitidee:

Ein konkretes übergeordnetes Ziel oder eine Leitidee wird im Leitbild der ZPL nicht genannt. Doch als erste Ziele, welche sich auch stark auf die nachfolgenden auswirken, werden das Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum in der Region genannt. Wobei es gemäss ZPL vor allem auch darum geht, ein ausgewogenes Verhältnis zwischen diesen beiden Bereichen zu erhalten.

Oberziele:

Im Leitbild der ZPL werden viele unterschiedliche und teils sehr detaillierte Ziele genannt. Die oben aufgelisteten wurden als die wichtigsten und umfassendsten erachtet.

5.1.10 Agglomerationspark Limmattal

Leitidee	Attraktives Naherholungsgebiet im Limmattal schaffen
Oberziele	Naherholungsangebot bewahren und ergänzen
	Landschaftliche Vielfalt akzentuieren
	Das „Blaue Band“ als Kulturraum stärken
	Attraktives Fuss- und Veloverkehrsnetz schaffen

Tabelle 12: Ziele des Projekts Agglomerationspark Limmattal

Leitidee:

Das Potential der Region soll gemeindeübergreifend gepflegt und gestärkt werden. So werden Projekte mit überkommunaler Ausstrahlung gemeinsam vorwärtsgetrieben und die Gemeinden sollen ihre lokalen Identifikationspunkte stärken.

Oberziele:

Die Limmat soll als Rückgrat des Agglomerationsraums zusammen mit den Hügelzügen eine entscheidende Rolle in der Bereitstellung von attraktiven Naherholungs- und Naturräumen spielen. Die Siedlungsränder sollen bewusst gestaltet werden und eine gute Anbindung der Grünräume an Wohngebiete gewährleisten. Fussgängerwege und Radrouten sollen die Siedlungen besser mit den Naturräumen verbinden. Dabei ist auf die Durchgängigkeit und das Schliessen von Verbindungslücken zu achten. Lokale Aktivitäten zum

Kunstraum sind zu fördern und die gemeinsame Entwicklungsgeschichte des Limmattals soll besser thematisiert und gepflegt werden.

5.1.11 Leitbild und Regierungsrichtlinien der Stadt Schlieren 2010 – 2014

Leitidee	Wandel zur modernen Wohn- und Arbeitsstadt vorantreiben
Oberziele	Attraktivität des Stadtzentrums erhöhen
	ÖV und Fuss- und Veloverkehr fördern
	Angebot an qualitativem und attraktivem Wohnraum steigern
	Ansiedlung emissionsarmer Betriebe mit hoher Wertschöpfung begünstigen

Tabelle 13: Ziele des Leitbilds der Stadt Schlieren 2010 - 2014

Leitidee:

Schlieren will sich als eigenständige Gemeinde, an der Grenze zu Zürich gelegen, vom Industriestandort zur modernen Wohn- und Arbeitsstadt weiterentwickeln.

Oberziele:

Mit einer neuen Verkehrsführung im Zentrum, einem grosszügigen Stadtpark und dem Grossprojekt Limmattalbahn soll eine Attraktivitätssteigerung erreicht werden. Das Stadtzentrum soll mit einem neuen Platz und der Verringerung des Durchgangsverkehrs aufgewertet werden. Schlieren will attraktiven Wohnraum schaffen und seine Standortqualitäten weiter verbessern, um innovative Unternehmen anzusiedeln und ein starkes Gewerbe mit hoher Wertschöpfung zu haben.

5.1.12 Stadtentwicklungskonzept Schlieren

Leitidee	Lebensräume und Lebensqualität aufwerten
Oberziele	Attraktives Stadtzentrum und öffentliche Grünflächen schaffen
	Modernisierung des Wohnungsbestandes vorantreiben
	Umstrukturierung von unattraktiv genutzten Arbeitsplatzgebieten fördern
	Durchgangsverkehr verringern, ÖV und Fuss- und Veloverkehr ausbauen

Tabelle 14: Ziele des Stadtentwicklungskonzepts Schlieren

Leitidee:

Die Leitidee des Stadtentwicklungskonzepts Schlieren ist die Verbesserung der Wohn-, Arbeits- und Lebensverhältnisse. Dabei wird eine Transformation von der Industrie- zur Dienstleistungsstadt angestrebt, die mit der Steigerung der Wohn- und Lebensqualität eine Verbesserung des Images ermöglichen soll.

Oberziele:

Ein neuer Stadtplatz soll das Zentrum Schlierens neu beleben und aufwerten, dazu sind auch weitere öffentliche Räume und Grünflächen geplant, die zusammen mit Verkehrsberuhigungsmassnahmen in den Wohnquartieren zu einer höheren Lebensqualität beitragen sollen. Ziel der Stadt Schlieren ist es, die Modernisierung älterer Siedlungen anzustreben und dafür Anreize für die Eigentümer oder Investoren zu schaffen. Areale mit unattraktiven Nutzungen (wie der Autohandel) will man möglichst umstrukturieren und sollen eine hohe städtebauliche Qualität und gute Nutzungskonzepte aufweisen. Die Zentrumsbereiche sollen vom Durchgangsverkehr entlastet werden und der Stadtplatz die Funktion einer Drehscheibe für den öffentlichen Verkehr wahrnehmen. Den Fuss- und Veloverkehr will die Stadt Schlieren fördern und hindernisfreier gestalten.

5.1.13 Leitbild und Regierungsrichtlinien der Stadt Dietikon

Das Leitbild und die Regierungsrichtlinien gelten für die Legislaturperiode 2010 bis 2014 und beinhalten die Visionen des Stadtrates für „Dietikon 2020“.

Leitidee	Angebot an zeitgemäsem Wohnraum mit Erholungsgebieten und gut ausgebautem ÖV fördern
Oberziele	Qualitative Verbesserung des Wohnangebots anstreben
	Dietikon als bevorzugter Wirtschaftsstandort im Limmattal positionieren
	Stadtzentrum vom Durchgangsverkehr entlasten
	Mit Limmattalbahn neue Kundschaft ins Zentrum bringen

Tabelle 15: Ziele des Dietiker Stadtrates für "Dietikon 2020"

Leitidee:

Die Stadt Dietikon will kulturelles und wirtschaftliches Zentrum mit gehobenen Arbeitsplätzen sein und zeitgemässe Wohn- und Lebensräume, intakte Naherholungsgebiete sowie einen gut ausgebauten öffentlichen Verkehr bieten.

Oberziele:

Die Qualität des Wohnangebots soll gesteigert werden. Im Niderfeld soll ein moderner Stadtteil mit Modellcharakter entstehen. Ziel von Dietikon ist es, der bevorzugte Wirt-

schaftsstandort im Limmattal zu sein und wertschöpfungsintensive Betriebe anzusiedeln. Das Stadtzentrum soll vom Durchgangsverkehr entlastet werden und neue Begegnungszonen erhalten. Die Limmattalbahn ist fester Bestandteil des ÖV-Systems und bringt Kunden ins Zentrum und schafft neue Verbindungen. Die Limmat- und Reppischufer sollen zusammen mit dem Guggenbühlwald als Natur-, Erholungs- und Erlebnisräume dienen. Dietikon soll ein Flussbad erhalten sowie eine Brücke, die das Limmatfeld mit dem Gebiet Dornau verbindet.

5.2 Hauptziele gemäss den Planungsdokumenten und ExpertInnen

Folgend werden die acht sogenannten Hauptziele der Region Limmattal benannt. Diese acht Hauptziele können als Synthese aus den eruierten Zielen der verschiedenen Planungsgremien und Verwaltungsebenen sowie aus den Aussagen der interviewten ExpertInnen der ersten und zweiten Interviewrunde betrachtet werden. Den acht Hauptzielen werden die als wichtig erachteten, detaillierteren Ziele zugeordnet, die in den Dokumenten oder den ExpertInneninterviews der ersten und zweiten Interviewrunde genannt wurden.

Um eine gute Übersicht zu schaffen, wird zu Beginn des Kapitels eine tabellarische Auflistung vorgestellt. Sie zeigt alle Hauptziele mit den zugewiesenen Zielen. Aus dieser Tabelle kann herausgelesen werden, welches Planungsdokument zu welchem Ziel Stellung nimmt und auf welcher Seite die Aussage zu finden ist.

Anschliessend an die tabellarische Auflistung folgt eine ausführliche Aufzeichnung der wichtigsten Aussagen, die in den Planungsdokumenten und allen ExpertInneninterviews zu den verschiedenen eruierten Zielen gemacht wurden. Dabei ist auch die Forschungsfrage A3 von Interesse. So sollen die Unterschiede zwischen den verschiedenen Planungsgremien, Verwaltungsebenen, den Gemeinden Dietikon und Schlieren und den interviewten ExpertInnen betreffend deren Aussagen zu den Zielen festgestellt werden.

Ergebnisse

<u>Planungsdokumente</u> (Angabe der Seitenzahl, auf der ein Ziel erwähnt wird)	RK-CH	Agglo-Prog.	ROK-ZH	Metro-ZH	ROK-Regio	Charta-RZU	Vision-RZU	PeRL	Leitbild-ZPL	Agglo-Park	Leitbild-SCH	Konzept-SCH	Leitbild-DIE
<u>Wichtigste genannte Ziele aus den Planungsdocumenten und den ExpertInneninterviews der ersten und zweiten Interviewrunde</u>													
Hauptziel (1/8): Qualitatives urbanes Wachstum fördern													
Urbaner Spannungsbogen Schlieren – Dietikon – Spreitenbach mit polyzentrischer Struktur anstreben		77 82			17				2				4
Raum als Limmatstadt weiterentwickeln											3		
Landwirtschaftsgebiete mit ihrer Bodenfruchtbarkeit erhalten	44 68		3-5		38 52	27				25 30			
Sparsamer Umgang mit den Ressourcen , insbesondere dem Boden, fördern	45		1-6 2-5 3-5	12									
Revitalisierung und Verdichtung von erneuerungsbedürftigen und unternutzten Gebieten fördern	49	82ff	1-9		17	15			2			4	8
Hauptziel (2/8): Angebot an attraktivem Wohnraum erhöhen													
Entwicklung energiesparender Siedlungen fördern	59												
Wohnqualität (durch Ersatzneubauten) steigern		83	1-6 1-9 2-5		17						3 4	19	3 4
Aktive Bodenpolitik der Behörden fördern	43							14					
Durchmischung von Wohnen, Arbeiten und Erholen erhalten und fördern				12		19 23						14 19	
Gezielte Einflussnahme der Raumentwicklung auf die Demographie vertiefen							16						
Zusammenarbeit der Städte mit Akteuren des Wohnungsmarktes verstärken												19	4

Ergebnisse

Hauptziel (3/8): Aufwertung der Stadtzentren anstreben													
Belastungen der Ortskerne durch den MIV vermindern		88			58	21 39			2		3 8	4 23	4
Wichtigkeit von Grünräumen beachten	45		3-5	13		15	19	10		30	8	17	9
Kreativwirtschaft und den Kulturraum fördern										26			5
Zentrumsgebiete mit hoher Siedlungsqualität und publikumsintensiven Einrichtungen fördern			2-5 2-12	15	20f	21					8	17	4 8
Hauptziel (4/8): Verkehrszuwachs mittels ÖV und Fuss- und Veloverkehr bewältigen													
Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs erhöhen	54		1-10 4-5 4-16	12 15		37		5, 11			8	27	9
Fuss- und Veloverkehr fördern und Anreize zu erhöhter Nutzung schaffen		87f	4-16 4-23	17	58 65 70ff			5 10 12	2	26	8	26	9
Siedlungsentwicklung auf den ÖV ausrichten	43 59	83	1-6 1-9 2-5 4-5	12		17 21			2			19	
Limmattalbahn als Mittel-/Feinverteiler realisieren , urbane Hotspots schaffen		87f	2-13 2-14 4-18		64			2	2		3	27	4 9
Autoarme Wohnkonzepte und das Parkraummanagement fördern								5					
Hauptziel (5/8): Bestehende Natur- und Erholungsräume erhalten und aufwerten													
Limmat zum prägenden „Blauen Band“ machen, das die Talgemeinden verbindet und die landschaftliche Vernetzung fördert		76	3-16		39 41	31		5 10		20, 25			5, 9
Landschafts- und Freiräume zur Gliederung des Siedlungsgebiets und Vernetzung der Hügelzüge (dauerhaft) erhalten		81	3-27 3-32 3-37	(13)	39 52			5 10 30		20			
Verzahnung der Siedlung mit der Limmat und der Reppisch optimieren							17		2	25			

Ergebnisse

Hauptziel (6/8): Wissens- und wertschöpfungsintensive Unternehmen anziehen													
Funktionale Brennpunkte mit vielfältigen Nutzungen fördern		82ff			20				2				
Clusterbildung fördern		84			101		13					21	
Hauptziel (7/8): Kulturell vielfältiges Klima und sozioökonomische Durchmischung fördern													
Kulturelle Vielfalt, lokale Aktivitäten und Identifikation mit dem Ort fördern, regionale Traditionen zelebrieren				18		19	14			26	4		5 7
Sozioökonomische Durchmischung beibehalten oder fördern	67						14						
Hauptziel (8/8): Fach- und grenzüberschreitende Planung und Entwicklung verstärken													
Fach- und grenzüberschreitende Zusammenarbeit bei Raumentwicklung vertiefen	35 66		1-6 6-5					6 15		22			

Tabelle 16: Die acht Hauptziele zur Raumentwicklung im Limmattal

5.2.1 *Qualitatives urbanes Wachstum fördern*

Die Aussage, dass im Limmattal mit einem Wachstum hinsichtlich der Bevölkerung, aber auch hinsichtlich Arbeitsplätzen zu rechnen ist, wird in allen Planungsdokumenten, die explizit auf diesen Raum eingehen und Prognosen vollziehen, gemacht.

Der Abschlussbericht des PeRL nennt das Limmattal einen Raum von nationaler Bedeutung und prognostiziert bis ins Jahr 2050 ein Bevölkerungswachstum um mindestens einen Drittel der heute gut 200'000 EinwohnerInnen. Die anschliessend an die Zukunftsbilder genannten Ziele werden in den Planungsdokumenten so formuliert, dass das Wachstum aber in gewissen Bahnen und nach beschriebenen Grundsätzen erfolgen soll – ein sogenannt qualitatives Wachstum.

Die Prognose des Wachstums im Limmattal wird von allen Gesprächspartnern gestützt. Stephan Corsten nennt das Limmattal „eine der Boom-Regionen der Schweiz“. Viele InterviewpartnerInnen, unter anderen Andreas Loepfe und Walter Ulmann greifen in diesem Zusammenhang die schwindende räumliche Weiterentwicklung oder die fehlende Bereitschaft zu einer solchen in der Stadt Zürich auf:

Loepfe: „Die Kernstadt Zürich ist so reich und hat so viele Privilegien, die verteidigt werden, sodass in der Kernstadt räumlich nicht mehr viel Innovation stattfinden wird. Dies wird folglich nicht mehr auf Stadtgebiet, sondern in Opfikon oder Schlieren geschehen. Deshalb glaube ich, dass Schlieren tatsächlich enorm viel Potential hat.“

Ulmann: „Ich sage nicht, dass die Stadt Zürich gebaut ist, aber die grossen Entwicklungen passieren nicht mehr in der Stadt, die passieren im Limmattal oder im Glattal, da hat es noch Reserven und das passiert, ob wir etwas machen oder nicht, das passiert einfach.“

Quantitative Aussagen zum Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum, wie sie in einigen Dokumenten gemacht werden, sind schwer miteinander zu vergleichen, da sie je nach Planungsdokument unterschiedliche Zeithorizonte berücksichtigen und ihnen je nach Gremium ein anderer Perimeter zu Grunde liegt (bspw. kantonsübergreifend oder nicht). Wachstum wird allerdings in keinem Dokument als eigentliches Ziel formuliert, sondern, wie im obigen Zitat von Walter Ulmann, in naher Zukunft als feste Tatsache gesehen. So kann sich Otto Müller, Stadtpräsident Dietikons, durchaus vorstellen, dass die Bevölkerung in den nächsten zehn Jahren in seiner Gemeinde nochmals um 10'000 EinwohnerInnen ansteigen wird. Eine genaue Prognose sei aber sehr schwierig zu machen.

Revitalisierung und Verdichtung von erneuerungsbedürftigen und unternutzten Gebieten fördern

Das Raumkonzept Schweiz gibt als Ziel klar vor, dass die Kantone, Städte und Gemeinden für eine qualitativ hochwertige bauliche und räumliche Verdichtung im Siedlungsgebiet zu sorgen haben und natürliche Ressourcen schonen. Raumplanerische Entscheide müssen einen haushälterischen Umgang mit dem Boden garantieren und eine Siedlungsentwicklung nach innen anzustreben. Die Siedlungen sollen sich nicht weiter in die Landschaft ausdehnen. Um dies zu erreichen, sollen nebst der Innenentwicklung Umnutzungen von Industriebrachen gefördert werden. Im Raumordnungskonzept des Kantonalen Richtplans Zürich wird dies ebenfalls aufgegriffen. So sollen die Potentiale in Umstrukturierungsgebieten und in Bahnhofsnähe aktiviert werden. Auf kommunaler Ebene gehen das Leitbild der ZPL und das Stadtentwicklungskonzept der Stadt Schlieren auf diesen Punkt ein und fordern eine Umstrukturierung von heute extensiv und unattraktiv genutzten Arealen. Hohe Baudichten sollen angestrebt werden, solange eine gute Wohnqualität sichergestellt ist.

Jürg Bösch sagt klar, dass Verdichtung in der Gemeinde Dietikon thematisiert wird und ein politisches Postulat sei, das vom Gemeinderat so kommuniziert werde. Bezüglich der Revitalisierung des ehemaligen Rapid-Areals in den neuen Stadtteil Limmatfeld spricht Bösch von einer Quartierentwicklung, mit der ein neuer Stadtteil entsteht, der in Dietikon hinsichtlich Siedlungstypologie und -dichte einen neuen Massstab setzt.

Nebst der Revitalisierung und Verdichtung von unternutzten Gebieten will das Raumkonzept Schweiz die Siedlungsentwicklung nach innen zusätzlich fördern, indem überdimensionierte Bauzonen verkleinert oder schlecht gelegene umgelagert werden. Diese Aussage wird allerdings nicht spezifisch zur Region Limmattal oder dem Metropolitanraum Zürich gemacht, sondern ist gesamtschweizerisch gemeint. Anders als beim Ziel der Revitalisierung und Verdichtung wird diesem Aspekt der Siedlungsentwicklung nach innen in keinem weiteren analysierten Planungsdokument Rechnung getragen. Betrachtet man die beiden Gemeinden Schlieren und Dietikon, so stellt man fest, dass vor allem Dietikon mit dem neueingezonten Gebiet Niderfeld über sehr grosse Baulandreserven verfügt. Die interviewten ExpertInnen sind sich aber über dessen grosses Potential für zukünftige Entwicklungen einig und das Gebiet befinde sich verkehrstechnisch am richtigen Ort. In den Interviews wurde das Verkleinern von Bauzonen im Limmattal und gerade in den stark wachsenden Gemeinden Schlieren und Dietikon nicht als relevant betrachtet.

Urbaner Spannungsbogen mit polyzentrischer Struktur anstreben

Darüber wie sich der Raum im Limmattal und vor allem die Gemeinden auf der linken Limmatseite zukünftig entwickeln sollen, gibt es unterschiedliche Ansätze. Die zwei wichtigsten sind einerseits das Anstreben einer Limmatstadt oder andererseits das Fördern des urbanen Spannungsbogens mit drei Teilräumen als Schwerpunkte, was eine so ge-

nannte Perlenschnur mit verschiedenen Zentren ergeben würde. Ob es sich bei diesen Begriffen allerdings tatsächlich um zwei verschiedene Ansätze handelt oder ob dieselbe Entwicklung lediglich mit einem anderen Begriff beschrieben wird, soll im Diskussionskapitel näher betrachtet werden.

Das Agglomerationsprogramm Limmattal spricht von einem urbanen Spannungsbogen der sich von Schlieren über Dietikon bis nach Spreitenbach/Killwangen ausdehnt und sein Hauptzentrum in Dietikon hat. Dietikon soll gemäss dem Agglomerationsprogramm die Funktion als Hauptzentrum aufgrund seiner Grösse und hervorragenden Erschliessung einnehmen, während Spreitenbach und Schlieren als partnerschaftliche Nebenzentren fungieren sollen. Die weiteren Gemeinden im Limmattal unterstützen und ergänzen dabei das Haupt- und die beiden Nebenzentren mit ihren Angeboten für Wohnen, Arbeiten und Freizeit. Im Regionalen Raumordnungskonzept wird eine sehr ähnliche Aussage gemacht. Weil sich das Dokument aber nur auf das Zürcher Limmattal beschränkt, enthält es keine Aussagen über Spreitenbach. Dietikon sei aus den bereits oben genannten Gründen und seiner zentralörtlichen Einrichtungen in der Bildung, der Verwaltung und teilweise der Unterhaltung und der Kultur, den Einkaufsmöglichkeiten für den täglichen Bedarf und der starken baulichen Entwicklung nach wie vor das Zentrum der Region. Schlieren wird im Regionalen Raumordnungskonzept als ebenfalls stark entwickelt bezeichnet, gilt aber nebst Dietikon als Subzentrum der Region. Im Leitbild der ZPL werden die Zentren Dietikon und Schlieren hingegen nicht weiter gewichtet und es wird von keinem Hauptzentrum gesprochen.

Die Stadt Dietikon sieht sich durchaus in der Lage als Bezirkshauptort eine Zentrumsfunktion in diesem urbanen Spannungsbogen wahrzunehmen. Jürg Bösch sieht Dietikons Position vor allem in administrativen Belangen gestärkt.

Otto Müller erklärte im Interview, dass man die USP's (unique selling propositions) auf realistischer Basis stärken möchte. Vor allem in der Verwaltung sieht Müller Potential, da man für solche Dienstleistungen auch im digitalen Zeitalter den Ort oftmals noch aufsuchen muss und dies nicht von Zuhause aus tätigen kann. Im Bereich Einkaufen schätzt er sowohl Dietikons wie auch Schlierens Potential nicht sehr hoch ein. Laut Müller fehlen die baulichen Voraussetzungen, wie beispielsweise eine attraktive Altstadt. Zudem weist man auch das falsche Angebot auf, was man gemäss Müller allerdings gezielt zu ändern versucht.

Gemäss des PeRL Abschlussberichts kann Schlieren gegenüber Dietikon in Zukunft einfacher urbanes Flair entwickeln, da sich der Teilraum Zürich-Altstetten-Schlieren automatisch zur Kernstadt Zürich hin orientiert. Die Raumsequenz Dietikon-Spreitenbach schein ihre Positionierung in der momentanen Entwicklung noch nicht ganz gefunden zu haben. Das PeRL rät demnach diesen Raum prioritär zu behandeln, sodass sich eine Stadtfigur mit lesbarer Zeichenhaftigkeit entwickeln kann. Ganz allgemein kann der Ansatz des PeRL der

Förderung eines urbanen Spannungsbogens zugeschrieben werden. Das PeRL teilt im Vergleich zum Agglomerationsprogramm oder dem Kantonalen Raumordnungskonzept aber die Teilräume des Spannungsbogens anders ein. Anstatt Schlieren, Dietikon, (Spreitenbach), werden die drei Teilräume Zürich-Altstetten-Schlieren, Dietikon-Spreitenbach-Killwangen und Baden-Wettingen-umliegende Gemeinden definiert. Man denkt im PeRL Prozess räumlich noch etwas weiter – involviert den ganzen Raum zwischen der Stadt bis zur Stadt Baden in die Planung.

Michael Hermann sieht dies anders und plädiert für eine Region von Zürich bis Baden, die sich nicht in verschiedene Teilräume gliedert, sondern als Gesamtheit auftritt und sich eine eigene, den ganzen Raum umfassende Identität schafft. Die Meinung, dass Dietikon in Zukunft als regionales Hauptzentrum auftreten kann, teilt er nicht:

Hermann: „Die Vorstellung, dass Dietikon ein regionales Zentrum im klassischen, traditionellen Sinn sein kann, ist illusorisch. [...]. Diese Rolle gibt es heutzutage nicht mehr. Das Limmattal ist zu gut in alle Richtungen erschlossen, als dass es noch ein grosses Zentrum mit solchen Funktionen braucht. [...]. Man versucht etwas zu sein, das man nicht mehr ist.“

Raum als Limmattstadt weiterentwickeln

Nebst dem Fördern eines urbanen Spannungsbogens mit polyzentrischer Struktur wurde in den Interviews häufig das Anstreben einer Limmattstadt thematisiert. Die Betrachtung des Limmattal als eine Limmattstadt vorwiegend davon ab, wie sich der Begriff Limmattstadt definiert, wie sich das Tal entwickeln müsste, um eine Limmattstadt zu werden oder ob es bereits eine solche ist. Michael Hermann beschreibt seine Vision einer Limmattstadt folgendermassen:

Hermann: „Die Limmattstadt beginnt nicht in Schlieren und hört in Neuenhof auf. Die Limmattstadt beginnt am Bellevue und reicht bis Turgi. [...]. Die Chance dieser Region ist die Nähe zur Stadt Zürich und zu einem gewissen Grad zur Stadt Baden sowie die Tatsache, dass es viele Leute gibt, die urban und zentrumsnah leben wollen, sich es in der Kernstadt aber nicht leisten können.“

Angesprochen auf die im Juni 2014 aufgeschaltete Internetplattform Limmattstadt.ch, halten Daniel Issler und Stephan Corsten fest, dass damit wohl nicht eine durchgehend dichte Bandstadt im morphologischen, wie auch politisch-administrativen Sinn angestrebt wird, sondern durch eine solche Benennung des Raums eine verbesserte und positivere Wahrnehmung des Limmattal erreicht werden soll. Die vielen urbanen Facetten und der funktionale Raum könnten besser erkannt und geschätzt werden, so Issler und Corsten.

Jasmina Ritz, Geschäftsführerin der Limmattstadt AG, beschreibt die Ziele der Plattform folgendermassen und merkt an, dass die Vermarktung der Region durch die Standortför-

derung Limmattal bislang eher konservativ geschehe und man mit der neuen Plattform versuche, das Potential der Region besser zu nutzen:

Ritz: „Wir möchten das Bewusstsein für den Gesamttraum fördern, in Form von Themen und Anlässen, von Publikationen, von Projekten, die bestehen oder wir selber initiieren. Der Vernetzungsgedanke steht im Vordergrund. [...]. Halter verfolgt mit dieser Idee auch eine ideelle Komponente, weil die Region wirklich ein belastetes Image hat, das in der Vermarktung insbesondere von Dienstleistungsflächen spürbar ist. [...] Wir versuchen mit dem Auftritt und der Webpage dem Ganzen einfach einmal ein frischeres, ein neues Gesicht zu geben, um die Wahrnehmung von aussen zu verbessern.“

In den ExpertInneninterviews mit den Gemeindevertretern wird der Begriff Limmatstadt wenig begrüsst. Die Gemeindevertreter wollen kein Bild eines durchgehenden städtischen Raumes entstehen lassen und sprechen nicht gerne über ein Zusammenfassen der verschiedenen Gemeinden unter dem Namen Limmatstadt. Die politischen Vertreter betonen, ihre eigene Identität wahren zu wollen und sehen dies im Zusammenhang mit dem Begriff Limmatstadt gefährdet.

Müller: „Mir gefällt der Begriff Limmatstadt eigentlich nicht. Ich glaube, es gibt Konzentrationen, dass sich Schlieren eher stärker gegen Zürich orientiert, fast an Zürich angegliedert ist. Dann aber Dietikon, Urdorf, Spreitenbach wieder einen eigenen Kern bilden. Es gibt nicht eine Limmattalstadt. Da fehlt die Geschichte und die Vergangenheit. [...]. Es wird sicher urbaner werden, ohne Zweifel; urbaner und verdichteter. [...]. Es wird nie ein städtisches Gebilde sein, das man als einheitliche Stadt erlebt.“

Bösch: „Nein, es ist sicher nicht die Meinung, dass es ein durchgehendes Siedlungsband gibt. Mit der Weiterführung des 2er Trams bis Schlieren gibt es eine funktionale Erweiterung der Stadt Zürich. Und dann kommt der Raum Dietikon/Spreitenbach-Killwangen, der ein Bereich für sich ist und ein eigenes Gesicht haben muss [...]. Es wird kein Band geben, wo man sagen kann, das ist nun Limmatstadt [...].“

Jasmina Ritz ist einerseits sehr froh über diese Reaktionen der PolitikerInnen. Die Stimmen, auch wenn sie kritisch sind, bezeugen Ritz, dass es sich um ein wichtiges Thema handelt, welches diskutiert werden muss. Andererseits zeigt es Ritz aber auch, dass Sie gefordert ist, besser zu beschreiben, was für ihre Trägerschaft der Begriff Limmatstadt primär bedeutet. Denn Jasmina Ritz sagt, dass schlussendlich alle vom selben sprechen, ob man nun eine sogenannte Perlenreihe im Kopf hat oder man, wie sie, von der Limmatstadt spricht.

Ritz: „Bloss weil man von einer Stadt spricht, heisst dies noch lange nicht, dass das Limmattal zu einer Stadt werden soll. Weder verfolgen wir eine Fusionsidee, noch sind wir der Meinung, dass es ein Einheitsbrei werden soll und alles verdichtet sein muss [...]. Vielmehr geht es um das Gesamtverständnis. Die Perlenkette, wie sie vom PeRL der ETH definiert wird, ist auch genau unsere Stossrichtung, wir benennen es einfach anders. Es wird vermutlich nie eine Stadt werden, aber ich finde, der Namen provoziert [...] und ist ein Statement.“

Ein Szenario in dem verschiedene Gemeinden im Limmattal in politisch-administrativer Hinsicht zu einer Stadt fusionieren, kann sich Ritz in ferner Zukunft durchaus vorstellen und wäre dazu wohl auch positiv eingestellt. In der momentanen Vision der Limmatstadt ist dies aber absolut keine Stossrichtung, betont Ritz.

Sparsamer Umgang mit den Ressourcen, insbesondere dem Boden, fördern

Ziele und Leitlinien um die Ausdehnung des Siedlungsgebiets zu begrenzen werden vorwiegend in den übergeordneten Planungsdokumenten auf Stufe Bund, Kanton und in überregionalen Gremien wie der Metropolitankonferenz Zürich erwähnt. Das Regionale Raumordnungskonzept des Kantons Zürich erwähnt die Eindämmung der Zersiedlung und die verbesserte Gestaltung der Übergänge von der Siedlung zur offenen Landschaft. Die Vision der Metropolitankonferenz Zürich will die Zersiedelung eindämmen, indem man einen haushälterischen Umgang mit dem Boden pflegt. Die Charta 08 der RZU geht hingegen weniger auf die Eindämmung des Siedlungsgebiets, sondern mehr auf die gute Eingliederung dessen in die Landschaft ein.

In den Planungsdokumenten der Gemeinden wird zur Begrenzung der Siedlungsausdehnung keine deutliche Aussage gemacht. Im Leitbild der ZPL heisst es etwas weniger strikt, als in den übergeordneten Planungsdokumenten, dass eine Ausdehnung des Siedlungsgebiets im Ausnahmefall und unter bestimmten im RZU-Leitbild genannten Voraussetzungen möglich sei. Basierend auf dem Potential, welches in Brachflächen oder in noch sehr locker bebauten Arealen steckt, ist Daniel Issler denn auch der Meinung, dass im Limmattal keine zusätzliche Erweiterung des Siedlungsgebiets nötig ist:

Issler: „Es ist nicht so, dass es zwingend mehr Raum braucht. Es geht mehr darum diesen sinnvoll zu verdichten, vielleicht auch anders zu nutzen.“

Zum Ziel die Ausdehnung des Siedlungsgebiets zu begrenzen gehört gleichzeitig auch die Bestrebung eines sparsamen Umgangs mit dem Boden. Dazu schreibt das Raumkonzept Schweiz, dass der Bodenverbrauch einzudämmen ist und die bauliche Entwicklung auf die bestehenden Siedlungskerne konzentriert werden soll. Abgesehen vom Kantonalen Raumordnungskonzept und der Vision der Metropolitankonferenz Zürich, welche die Thematik kurz erwähnen, geht kein weiteres, weder regionales noch kommunales Planungsdokument auf dieses Ziel ein.

5.2.2 Angebot an attraktivem Wohnraum erhöhen

Wohnqualität (durch Ersatzneubauten) steigern

Die Steigerung der Wohnqualität und ein verbessertes Angebot an attraktivem Wohnraum ist ein Ziel, das vor allem in den kommunalen Planungsdokumenten betont geäussert wird. Im Leitbild der Stadt Dietikon wird von Sanierungsförderungen mit Anreizsystemen für die Eigentümer gesprochen, die zu einer verbesserten Qualität des Wohnangebots führen sollen. Gemäss dem Leitbild der Stadt Schlieren soll dem Bedarf nach attraktivem und grosszügigem Wohnraum bei Neu- und Umbauten Rechnung getragen werden. Im Stadtentwicklungskonzept wird zudem präzisiert, dass vor allem in gut erschlossenen Gebieten der Neubau von qualitätsvollen Wohnungen Priorität haben soll und so die Erweiterung und Verbesserung des Wohnungsangebots angestrebt wird.

Die Vertreter von Dietikon, Jürg Bösch und Otto Müller, sprechen in diesem Zusammenhang davon, dass die Siedlungserneuerung ein sehr wichtiges Ziel der Stadt ist. Dabei präferieren sie Ersatzneubauten gegenüber Sanierungsprojekten.

Bösch: „Ein weiteres grosses Thema ist die Siedlungserneuerung. Wir haben relativ viel Bausubstanz aus den 50er-, 60er-Jahren. Da war ein richtiger Boom, [...] und diese Gebäude oder Liegenschaften sind nun in einer Phase, in der sie nicht mehr ganz den heutigen Bedürfnissen entsprechen, [...].“

Müller: „Das Beste ist natürlich, wenn diese Liegenschaften ersetzt werden. Weniger ideal ist, [...], wenn sie einfach sanft saniert werden. Dann ist es zementiert für die nächsten 30 bis 40 Jahre.“

Gezielte Einflussnahme der Raumentwicklung auf die Demographie vertiefen

Die gezielte Einflussnahme der Raumentwicklung auf die Demographie wird in der Vision und dem Manifest des RZU Vorstands gefordert, aber nicht genauer präzisiert. Auf nationaler oder kantonaler Stufe wird dieses Ziel überhaupt nicht thematisiert. Dass das Ziel der Steigerung der Wohnqualität und des Angebotes an attraktivem Wohnraum auf kommunaler Ebene durchaus als Massnahme zur Veränderung der Bevölkerungsstruktur fungiert, stellen Otto Müller, Jürg Bösch und Manuel Peer keineswegs in Abrede. Auch Stephan Corsten betrachtet dieses Ziel als legitim und sieht in der Stadtplanung durchaus ein Instrument, um dieses Ziel erreichen zu können. Die Interviewten erklären unter anderem, dass ohne einen kantonalen Soziallastenausgleich die Gemeinden gezwungen sind, durch den Standortwettbewerb eine andere Klientel anzuziehen:

Müller: „Das Hauptproblem in Dietikon ist die Finanzsituation. Wir tragen in Dietikon enorm hohe Kosten im Sozialbereich [...]. Es ist ein absolutes Topziel der Stadtstrategie, eine Stadterneuerung, eine Stadtaufwertung zu erreichen,

die sich dann auf die demografische Zusammensetzung auswirkt. [...] wir wollen dort, wo Neubauten entstehen, das Angebot für Leute schaffen, die ein bisschen mehr verdienen, [...], die auch etwas mehr versteuern.“

Peer: „Man hatte [*in Schlieren*] einen hohen Anteil schwieriger BürgerInnen und hat diesen Anteil durch die NeuzuzügerInnen prozentual verkleinern können und das ist auch ganz klar das Ziel vom Stadtrat. Wer neu zuzieht, soll fiskalisch und ausbildungsmässig besser sein, als der Durchschnitt, der hier ist.“

Otto Müller gibt aber dennoch zu bedenken, dass auch diesem Prozess irgendwo Grenzen gesetzt sind und man realistisch sein muss – man könne beispielsweise nicht mit einer Gemeinde am Zürichsee konkurrenzieren.

Zusammenarbeit der Städte mit Akteuren des Wohnungsmarktes verstärken

Was auf den übergeordneten Verwaltungsebenen und den überkommunalen Planungsgremien nicht thematisiert wird, beschreiben Dietikon und Schlieren in ihren Planungsdokumenten deutlich. Im Stadtentwicklungskonzept schreibt Schlieren, dass eine stärkere Zusammenarbeit der Stadt mit den Akteuren des Wohnungsmarktes angestrebt wird. Als Akteure werden Eigentümer, Immobiliengesellschaften und Genossenschaften genannt. Dietikon erwähnt in der Vision des Stadtrates im Leitbild und den Regierungsrichtlinien eine ähnliche Absicht. Durch Anreize und den Dialog mit den Eigentümern und die Förderung einer qualitativen Bautätigkeit durch den Stadtrat will man innovative Projekte realisieren und die Qualität des Wohnangebots verbessern. Sowohl Jean-Claude Perrin als Vertreter der Stadt Schlieren, wie auch Jürg Bösch, als Vertreter der Stadt Dietikon, erläutern im Interview, dass die Behörden die Zukunft aktiv gestalten möchten. Sie wollen agieren und nicht reagieren:

Perrin: „[...] bei der Ausarbeitung von Gestaltungsplänen müssen wir von der Stadt versuchen, Einfluss zu nehmen auf den Investor oder auf den Planer, indem wir fordern, dass sie jemanden von der Stadt ins Gremium nehmen. [...]. Gewisse Projekte müssen bei uns zwingend durch eine Stadtbaukommission begutachtet werden, die aus extern beigezogenen „Edelfachkräften“ zusammengesetzt ist [...].“

Bösch: „[...] da sitzt man mit den Grundeigentümern zusammen und [...] dann gibt es natürlich die ganze Palette von möglichen Anreizen. Sei das Mehrausnutzung, dass man ihnen gewisse Planungskosten vorschiesst bis sie realisieren und so weiter [...]. Aber auf jeden Fall muss das ein kooperativer Prozess sein, bei dem man die Grundeigentümer im Boot hat und mit Ihnen zusammen eine mögliche Entwicklung skizziert.“

Heinz Schröder hebt die Siedlungserneuerung ebenfalls als ein sehr wichtiges Ziel in der Raumentwicklung im Limmattal hervor. Gerade im Zusammenhang mit der geplanten Limmattalbahn sieht Schröder ein grosses Potential, um in deren Einzugsgebiet dieses Ziel voranzutreiben. Gleichzeitig betont er aber, dass für seinen Geschmack diese Siedlungserneuerung von den Gemeinden zu wenig aktiv vorangetrieben wird, sondern eher passiv auf Leistungen von aussen gehofft wird:

Schröder: „Man akzeptiert diese Zielsetzungen zwar, aber man steht noch nicht völlig dahinter. Es sind im Moment noch leere Worthülsen. Man kann sich das noch zu wenig vorstellen und darum packt man dies noch nicht mit Elan an. Natürlich auch weil es Geld kostet. Ich bin der Meinung, dass man nicht warten kann, bis ein Grundeigentümer oder ein Investor dies selbst an die Hand nimmt. Vor allem dort, wo man disperse, kleinparzelliertes Grundeigentum hat, muss das Gemeindewesen vorausgehen. Die Stadt muss beginnen, Ideen zu entwickeln, um die Grundeigentümer davon zu überzeugen.“

Stephan Corsten spricht bezüglich des Ziels einer verstärkten Zusammenarbeit der Stadt mit Akteuren des Wohnungsmarktes über die Möglichkeiten, die eine Gemeinde bei den Verhandlungen einer Arealentwicklung hat. Die öffentliche Hand kann im Prozess einer Arealentwicklung einen Mehrwert abschöpfen. Gemäss Corsten sollte darüber nachgedacht werden, ob die Gemeinden den Investoren nicht mehr anbieten könnten, so dass sie einen noch attraktiveren Mehrwert generieren können. Bisher wird dem Investor meist eine etwas höhere Ausnutzung zugesprochen. Corsten ist aber der Meinung, dass die Gemeinden zu wenig Handlungsspielraum haben, den Investoren so weit entgegenzukommen, dass damit eine wirklich gute Qualität eingefordert werden kann. Denn nur, wer genügend bietet, könne auch viel verlangen. Corsten nennt als Beispiel eine Arealentwicklung in Dietikon, in der man mit intensiven Verhandlungen eine sehr hohe Qualität erlangt hätte. Die kantonalen Behörden hätten die verhandelten Ausnahmegenehmigungen für den Investor aufgrund einer anderen Interpretation der Gesetze aber nicht gutheissen können, obwohl sie von der Lösung selbst überzeugt gewesen wären.

Corsten: „Viele wollen Qualität fördern. Aber der Investor sagt „nicht um jeden Preis“. [...]. Wieso arbeitet man nicht gemeinsam daran. Die Stadt bekommt Qualität und der Investor bekommt ein bisschen mehr Rendite, da ihn die Qualität auch etwas mehr kosten wird. [...] man spricht von verbesserter Zusammenarbeit, [...] man spricht von Städtebau als ganzheitliches Konstrukt - folglich sollte man auch darüber nachdenken, welche neuen Instrumente man ausarbeiten und anwenden könnte.“

Corsten betont, dass mit einem grösseren Handlungsspielraum und verbesserten Instrumenten für die öffentliche Hand, Qualität stärker gefördert werden kann. Gleichzeitig müsste laut Corsten beispielsweise durch ein neutrales Gremium sichergestellt werden,

dass nicht plötzlich der Stadtarchitekt zum König würde, der die Qualität nach seinem eigenen Gutdünken beurteilen könnte.

Aktive Bodenpolitik der Behörden fördern

Ein ähnliches Ziel wie die verstärkte Zusammenarbeit der Stadt mit Akteuren des Wohnungsmarktes ist die Förderung einer aktiven Bodenpolitik der Gemeinden. Dieses Ziel wird in den Planungsdokumenten allerdings nicht wie das der verbesserten Zusammenarbeit vorwiegend in den kommunalen Dokumenten erwähnt, sondern vorwiegend auf nationaler Stufe, im Raumordnungskonzept Schweiz und auf regionaler Stufe im Abschlussbericht des PeRL. Das Raumkonzept wird allerdings wenig konkret und spricht lediglich davon, dass gleichzeitig zur städtischen Entwicklung mit Innenverdichtung, Freiräume, Grünflächen und öffentliche Plätze zu erhalten und realisieren sind. Im PeRL Prozess wird man diesbezüglich konkreter und spricht von einer frühzeitigen Sicherung von Flächen für eine sinnvolle zukünftige Nutzung. Dazu werden Flächen für allfällige zukünftige Schulen, Kindergärten oder Gemeinschaftszentren gezählt. Auch wäre dafür ein Handlungsraum zur Steuerung des Wohnungsangebots, zum Beispiel durch die Realisierung gemeinnützigen Wohnungsbaus, gewährleistet. Gemäss PeRL kann eine aktive Bodenpolitik beispielsweise durch Mehrwertabschöpfungen in Form von Landabtretungen für Freiraumstruktur und Quartierinfrastruktur realisiert werden. Walter Ulmann beschreibt eine aktive Bodenpolitik der Gemeinden folgendermassen:

Ulmann: „Die Frage ist, wie gut die Gemeinde verhandelt, ob sie Mehrwert schaffen kann. Unter Mehrwert verstehe ich nicht, dass sie [*die Investoren*] Geld abgeben, sondern dass man einen Park bereitstellen kann oder Infrastrukturanlagen, [...], dass es danach einen Mehrwert für die Bevölkerung gibt [...].“

Jean-Claude Perrin sieht dies ähnlich, sprach im Interview aber vor allem die Problematik an, dass man im vornherein nicht genau weiss, wie viel Schulraum man beispielsweise neu bereitzustellen hat.

5.2.3 Aufwertung der Stadtzentren anstreben

Daniel Issler, Gesamtprojektleiter der Limmattalbahn, spricht die Wichtigkeit der Aufwertung der Zentrumsgebiete an. Er ist der Meinung, dass gleichzeitig mit der Realisierung einer Stadtbahn die Gemeinden mit eigenen Projekten den Stadtraum zusätzlich aufwerten müssen. Wie Hermann im Interview beschreibt, fehlt Schlieren ein städtisches Zentrum und Issler sagt dazu, dass man mit der Neugestaltung des Grosskreisels einen neuen Stadtplatz mit Zentrumsfunktion und urbaner Ausstrahlung schaffen könnte. Mit der aussergewöhnlichen Gestaltung der Bahnhaltestelle durch den sogenannten „Flügel“ ist Issler der Ansicht, dass dem Zentrum Schlieren das momentan fehlende Gesicht gegeben werden

könnte. Issler sagt aber auch, dass gerade solche Projekte, politisch oftmals einen schweren Stand haben und gerne bekämpft werden:

Issler: „Es wäre schade, wenn man dort nicht überzeugend sagen kann, wieso Schlieren dies braucht. [...], „zwei Millionen für ein Tramdach“, das ist in der Abstimmung dann die SVP-Plakatkampagne. Dann fällt es vermutlich durch.“

Belastung der Ortskerne durch den MIV vermindern

Die Verminderung der Belastung durch den motorisierten Individualverkehr wird in den Planungsdokumenten wie auch in den ExpertInneninterviews als wichtiges Ziel zur Attraktivitätssteigerung der Stadtzentren gesehen. Die Dokumente von kommunaler bis kantonaler Stufe gehen spezifisch auf dieses Ziel ein und auch in den Interviews sind sich die ExpertInnen über die Wichtigkeit des Ziels einig. Die Mobilität soll einerseits vermehrt durch den öffentlichen Verkehr gewährleistet werden und andererseits ist man in der Region und in beiden Städten bestrebt flankierende Massnahmen für den MIV zu treffen, um unnötige Ortsdurchfahrten zu verhindern. Daniel Issler gibt zu bedenken, dass ein Grossteil der Fahrten im Zentrumsgebiet nicht zum Ziel- und Quellverkehr gezählt werden können:

Issler: „[...] es ist erstaunlich, dass der heutige Verkehr in Schlieren und Dietikon noch immer rund 30 % Durchgangsverkehr aufweist. Also [...] nicht Ziel- und Quellverkehr, das sind [...] vor allem AargauerInnen, oder DietikerInnen die durch Schlieren fahren [...].“

Um diese nicht zwingenden Ortsdurchfahrten zu vermindern, soll das übergeordnete Strassennetz verbessert werden, so dass der Anreiz dieses zu benutzen vergrössert werden kann. Das Agglomerationsprogramm schreibt dazu, dass sowohl die Autobahnen wie auch die Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen zentrale Elemente in diesen Überlegungen sind. Genauere Ziele werden nicht definiert. Im Regionalen Raumordnungskonzept wird diesbezüglich von einer Optimierung der Verkehrssteuerung und des Verkehrsmanagements gesprochen und zugleich will man die Ortsdurchfahrten aufwerten. Dieser Ausdruck wirkt allerdings etwas seltsam oder ist auf jeden Fall etwas schwierig zu interpretieren. Es ist nicht davon auszugehen, dass die Ortsdurchfahrten bezüglich einer verbesserten Durchfahrt aufgewertet werden sollen. Denn man will den Verkehr, wenn möglich um die Zentren herumleiten. Es ist also anzunehmen, dass gemeint ist, den Strassenraum aufzuwerten und so siedlungsverträglicher zu gestalten. In Dietikons Leitbild und Schlierens Stadtentwicklungskonzept wird die Entlastung des Stadtkerns vom Durchgangsverkehr als Ziel erwähnt. Schlieren will dazu die Badener- und Zürcherstrasse in Etappen umgestalten. In Dietikon spricht Jürg Bösch nebst einer gewünschten Südumfahrung der Stadt die Möglichkeit von Pfortneranlagen an.

Zentrumsgebiete mit hoher Siedlungsqualität und publikumsintensiven Einrichtungen fördern

Im überregionalen Kontext spricht die RZU in der Charta 08 von Orts- und Quartierzentren die in ihrer Funktion als „Orte der Begegnung und Identifikation“ gestärkt werden sollen. Dazu sollen publikumsintensive Einrichtungen und Dienstleistungen für den täglichen Bedarf angesiedelt werden. Das Regionale Raumordnungskonzept greift dieses Ziel identisch auf. Das Kantonale Raumordnungskonzept hingegen geht weniger auf die Ansiedlung publikumsintensiver Einrichtungen ein, als mehr auf die Erhaltung und Steigerung der Siedlungsqualität in dichten Zentrumsgebieten. Es sollen Mischnutzungen angestrebt werden und die Nutzungs- und Dichtevorgaben sowie die Freiraumgestaltung soll bedarfsgerecht umgesetzt werden. Als konkretes Ziel wird im Leitbild und den Regierungsrichtlinien Dietikons ein breites und vielseitiges Angebot im Zentrum von Dietikon angestrebt. In Dietikon ist man sich aber gleichzeitig auch der Schwierigkeit bewusst, ein breites und für die ganze Bevölkerung attraktives Angebot bereitstellen zu können. Laut Otto Müller haben es die Subzentren vor allem auch wegen der guten Erreichbarkeit der Stadt Zürich schwer.

Kreativwirtschaft und den Kulturraum fördern

Der Kultur und der Kreativwirtschaft zur Förderung attraktiver Stadtzentren wird in den Planungsdokumenten wenig Beachtung geschenkt. Lediglich im Projekt Agglomerationspark Limmattal und im Leitbild und den Regierungsrichtlinien der Stadt Dietikon wird auf kulturelle Entwicklungen eingegangen. Michael Hermann hebt diesen Aspekt aber besonders hervor:

Hermann: „Wenn man schaut, wie kernstädtische Qualität entsteht, ist dies häufig nicht eine Frage der direkten Stadtplanung, sondern passiert dort, wo verdrängte Pioniere Nischen finden. Die Limmattaler Gemeinden müssten probieren, Nischen zur Verfügung zu stellen, wo kreative Gewerbetreibende einen Arbeitsplatz finden [...] dann vielleicht eine öffentliche Kantine eröffnet und noch eine Bar entsteht. [...]. Es braucht diese Pioniere [...]. Und dass man teilweise auf eine Rendite verzichtet, um dies in Gang zu bringen.“

Weder Schlieren noch Dietikon erwähnen in ihren Planungsdokumenten eine Förderung von solchen Nischen, die durch die Kreativwirtschaft besetzt und entwickelt werden könnten. In den Interviews zeigen sich aber die Vertreter beider Städte sehr offen und interessiert gegenüber solchen Ideen und Projekten. Otto Müller spricht im Interview davon, dass sich die Stadt Dietikon des Potentials dieses Sektors für die Stadtentwicklung durchaus bewusst ist und spricht von sogenannten Coworking Spaces, die man im Vergleich zu den Retailflächen im Limmatfeld günstiger vermieten könnte:

Müller: „Kreativwirtschaft ist sehr interessant. [...]. Angrenzend an den Bahnhof hat es eine leere Liegenschaft, das Atelier 23 - eine ehemalige Farbfabrik, ein riesiges Gebäude. [...]. Wir wären sehr interessiert, dass man dies der Kreativwirtschaft zur Verfügung stellt. [...]. Die Liegenschaft gehört der Stadt und somit könnte man die Räume recht günstig zur Verfügung stellen. Die Liegenschaften im Limmattal haben einen ganz anderen Quadratmeterpreis. Dies kann sich jemand, der experimentell arbeitet, nicht leisten.“

Manuel Peer erwähnt Flächen in den Bauten des Gaswerkareals in Schlieren, die von der Kreativwirtschaft oder für Zwischennutzungen gebraucht werden können. Er spricht allerdings nicht davon, diese aktiv anzubieten, sondern bei Anfragen unterstützend zu vermitteln und als Stadt den Interessierten gegenüber offen zu sein.

5.2.4 Verkehrszuwachs mittels ÖV und Fuss- und Veloverkehr bewältigen

Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs erhöhen

Das Raumkonzept Schweiz gibt für die Agglomerationsgebiete in der Schweiz als Ziel vor, den Anteil des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs zu erhöhen. Im Kantonalen Raumordnungskonzept wird festgehalten, dass kantonal mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachs, der nicht auf den Fuss- und Veloverkehr fällt, mit dem öffentlichen Verkehr bewältigt werden soll. In den Stadtlandschaften zu denen auch das Limmattal gehört, soll der Anteil des ÖVs besonders hoch sein. Der Abschlussbericht des PeRL stützt die Aussage zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs, macht aber keine quantitative Aussage. Nebst dem Betrieb der Limmattalbahn, der als gegeben erachtet wird, müsste das Busnetz gemäss PeRL für zusätzliche Querverbindungen im Tal beispielsweise mit einer vermehrten Eigentrassierung weiterentwickelt werden. In den kommunalen Planungsdokumenten wird das Ziel der Förderung der Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs wie auf allen anderen Verwaltungsebenen ebenfalls erwähnt. Im Leitbild und den Regierungsrichtlinien der Stadt Dietikon werden in den detaillierten Beschreibungen auch eine Betriebsstudie S-Bahn Station Silberstein und ein dazugehöriger Richtplaneintrag als Massnahmen des Zieles der ÖV-Förderung festgesetzt. Zudem wird ein Busangebotsausbau auf dem Gemeindegebiet angestrebt.

Fuss- und Veloverkehr fördern und Anreize zu erhöhter Nutzung schaffen

Stephan Corsten sieht im Limmattal ein grosses Potential den Fuss- und Veloverkehr noch weiter zu fördern und dieses Ziel wird auch in den meisten Planungsdokumenten, von kommunaler bis kantonaler Stufe, erwähnt. Das Agglomerationsprogramm Limmattal, das Regionale Raumordnungskonzept sowie die ZPL wollen ein dichtes Fuss- und Veloverkehrsnetz anstreben, das sichere Fuss- und Velowege gewährleistet und mit beispielsweise Bike & Ride-Anlagen gut auf das ÖV-Netz abgestimmt sein soll und die Zentren sowie die Erholungs- und Freizeiträume gut erschliesst. Entlang der Talachse wird eine so-

nannte Veloschnellroute angedacht, die auch vom PeRL-Abschlussbericht aufgegriffen wird. Eine solche könnte entlang der Limmat wie auch parallel zur Eisenbahnlinie realisiert werden. Jürg Bösch begrüsst die Idee und ist gespannt, wie ein solcher Vorschlag, den er von den kantonalen und regionalen Stellen erwartet, aussehen wird:

Bösch: „Das Problem ist, dass man bei einer Veloschnellroute möglichst keine Querungen will. Das ist in einem gewachsenen Siedlungskörper aber natürlich relativ schwierig.“

Heinz Schröder begrüsst einen weiteren Netzausbau für den Fuss- und Veloverkehr ebenfalls. Er ist aber auch der Meinung, dass es bereits heute sehr gute Voraussetzungen gebe, die Leute, aber noch zu wenig auf den Geschmack des Velofahrens gekommen sind. Verbesserungspotential sieht er vor allem bei Hindernissen wie Strassenkreuzungen, die für VelofahrerInnen sehr mühsam sind, da die Ampeln meist auf den Verkehrsfluss der AutofahrerInnen ausgerichtet sind. Gemäss Schröder ist man zur Erreichung dieses Zieles gut unterwegs, nun müsse sich aber noch die Einstellung der Leute ändern.

Im Kantonalen Raumordnungskonzept wird wie in anderen Dokumenten darauf hingewiesen, dass die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs zu Fuss und mit dem Velo gut erreichbar sein müssen. Dietikon schreibt im Leitbild und den Regierungsrichtlinien, dass die Verkehrssicherheit und der Fuss- und Veloverkehr verbessert werden müssen und will dazu Tempo 30 Konzepte prüfen und Veloabstellplätze aufwerten.

Siedlungsentwicklung auf den ÖV ausrichten

Kantone, Städte und Gemeinden hätten dafür zu sorgen, dass die Siedlungsentwicklung optimal mit dem Verkehr koordiniert wird, so das Raumkonzept Schweiz. Siedlungsschwerpunkte müssen mit dem öffentlichen Verkehr optimal erschlossen sein. Das Kantonale Raumordnungskonzept und die Vision der Metropolitankonferenz Zürich greifen diese Vorlage auf und definieren das Ziel, die Entwicklung der Siedlungsstruktur schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr auszurichten. Dabei soll die S-Bahn das Rückgrat der Entwicklung bilden. Die RZU Charta 08 erwähnt dieses Ziel genauso und ergänzt, dass Siedlungs- und Bauentwicklungsgebiete auf die Einzugsbereiche der Haltestellen des Schienenverkehrs sowie der Busachsen der Güteklassen A und B auszurichten sind. Es wird klar gefordert, dass ausserhalb dieser beschriebenen Gebiete keine neuen Bauzonen auszuscheiden sind und Siedlungs- und Bauentwicklungsgebiete reduziert werden. Zudem sollen publikumsintensive Einrichtungen dort angeordnet werden, wo die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr genügend gewährleistet ist.

Das quantifizierte Ziel der Erschliessungsqualität gemäss ÖV-Güteklasse A und B, wie es in der RZU Charta 08 und im Agglomerationsprogramm festgehalten wird, ist sehr ehrgeizig, wie ein Blick auf die Karte der ÖV-Güteklassen im Limmattal verrät. Einige in den letzten Jahren in Schlieren oder Dietikon neu erbauten Wohnhäuser oder Siedlungen liegen knapp

ausserhalb der ÖV-Güteklasse B oder sogar in der Güteklasse D, die eine Distanz von einigen hundert Metern zur nächsten ÖV-Haltestelle aufweist. Auch die vielen Dienstleistungsflächen sowie Fach- und Supermärkte im Gebiet Silbern in Dietikon oder im Gebiet Reitmen in Schlieren, die als publikumsintensiv taxiert werden können, weisen bis heute lediglich eine ÖV-Güteklasse C auf. In den beiden Gemeinden ist man sich dieser Herausforderung aber durchaus bewusst und unterstützt dieses Ziel genauso intensiv wie es in den Planungsdokumenten der verschiedenen Planungsgremien und übergeordneten Verwaltungsebenen getan wird.

Jürg Bösch erläutert im Interview, dass es im Gebiet Silbern darum gehe, mit einer möglichen neuen S-Bahnstation Silbern das ÖV-Angebot für die bestehende Siedlungsstruktur zu verbessern und das Autobahnnetz zu entlasten. Bei Neubauten wollen sich die interviewten Gemeindevertreter aber am geplanten ÖV-Netz orientieren. Ein Beispiel dazu ist die Limmattalbahn. Die Bahn würde gemäss vieler ExpertInnenmeinungen die Erschliessungsqualität in Schlieren und Dietikon massiv steigern, was einerseits dem existierenden Siedlungskörper zu Gute kommt und andererseits neue Hotspots mit hoher Erreichbarkeit schafft, die in der Folge Räume für weitere Siedlungsentwicklungen definieren.

Müller: „Wir werden sicher unsere Bau- und Zonenordnung anpassen, um so entlang dem Trasse der Limmattalbahn die Möglichkeiten einer Ausnutzungserhöhung zu schaffen. Dass man höher und verdichteter bauen kann.“

Das Stadtentwicklungskonzept Schlieren streicht seinerseits als Ziel den Neubau von qualitativ wertvollen Wohnungen an sehr gut erschlossenen Lagen entlang der ÖV-Achsen hervor. In diesen Gebieten soll es zu einer inneren Verdichtung durch eine Erhöhung der Ausnutzungsziffer im Zonenplan kommen.

5.2.5 Bestehende Natur- und Erholungsräume erhalten und aufwerten

Limmat zum prägenden „Blauen Band“ machen

Die Limmat mehr ins Zentrum zu rücken und als Erholungsraum, Verbindungselement und Lebensader des Tals mehr zu fördern, ist ein Ziel, das man in den Planungsdokumenten sehr oft liest. Das Agglomerationsprogramm, das Regionale Raumordnungskonzept und das Projekt Agglomerationspark Limmattal gehen sehr deutlich auf dieses Ziel ein. Die Limmat soll einerseits in gesellschaftlichen Belangen wichtig sein, als gemeinsames verbindendes Element im Tal und als Ort der Erholung und Freizeitgestaltung. Andererseits bekräftigt beispielsweise das regionale ROK auch die Wichtigkeit der ökologischen Ausgleichsfunktion und der Vernetzung von Naturräumen. Auch in der RZU Charta 08 wird die Erhöhung der Natürlichkeit der Gewässer als Ziel erwähnt. Die Vision 2025 des Projekts Agglomerationspark Limmattal will die Limmat zur erlebnisreichen Flaniermeile, zum ruhigen Rückzugsort, zur naturnahen Flussbadi und einem Lebensraum wildlebender

Pflanzen und Tiere machen und so verschiedene Facetten dieses „Blauen Bandes“ fördern. Der Abschlussbericht des PeRL hebt zusätzlich hervor, welches Potential beispielsweise in Gebieten mit dem möglichen Prädikat „Wohnen am Wasser“ stecke und diskutiert allfällige Ufergestaltungen mit Übergängen zu Parklandschaften oder Stadtufer, die urbane Elemente mit der Natur zusammenbringen.

Ganz allgemein wird dafür plädiert, die Zugänglichkeit zur Limmat zu verbessern. Die Gemeinde Dietikon greift diesen Punkt in ihrem Leitbild und den Regierungsrichtlinien ebenfalls auf und spricht unter Visionen beispielsweise von einer Fussgängerbrücke zwischen dem Limmatfeld und dem Gebiet Dornau. Weiter will mal eine Flussbadestelle an der Limmat schaffen und den Limmat- und Reppischraum lokal aufwerten und die allgemeine Zugänglichkeit verbessern. In den Planungsdokumenten Schlierens ist wenig zum „Ins-Zentrum-rücken-der-Limmat“ zu finden. Im Leitbild und den Regierungsrichtlinien werden die oben erwähnten Themen nicht besprochen oder als Ziel definiert. Im Stadtentwicklungskonzept wird von einem Sport- und Erholungspark gesprochen, der im Limmatbogen angesiedelt werden soll. Genauer wird der Park, der in Beziehung zu den landschaftlich geprägten Wiesen und Feldern um das Kloster Fahr stehen soll, aber nicht beschrieben.

In Dietikon werden die regional angestrebten Ziele zum Limmatraum in gleichem Masse auch auf kommunaler Stufe gewichtet und auch Dietikons zweitem Gewässerraum, der Reppisch, wird gemäss der Aussage von Jürg Bösch eine hohe Aufmerksamkeit geschenkt:

Bösch: „Wir sind gerade an einer Gestaltungs- und Aufwertungsstudie entlang der Reppisch, wo es darum geht, das Erholungspotential besser nutzen zu können und sowohl den Hochwasserschutz wie auch die ökologische Aufwertung zu thematisieren [...].“

Landschafts- und Freiräume zur Gliederung des Siedlungsgebiets und Vernetzung der Hügelzüge (dauerhaft) erhalten

Im kantonalen ROK werden Freihaltegebiete ausgeschieden, die als Flächen gelten, die grundsätzlich dauernd von Bauten und Anlagen freizuhalten sind. Diese Flächen sollen Funktionen wie die Gliederung und Trennung des Siedlungsgebiets, den Erhalt von unbauten Geländekammern und bedeutenden Vernetzungskorridoren oder Freihaltfunktionen im Naherholungsraum sicherstellen. Das bekannteste Beispiel im betrachteten Raum ist diesbezüglich das Freihaltegebiet Müsli zwischen Dietikon und Spreitenbach, das im kantonalen ROK mit der Funktion der Siedlungstrennung begründet wird. Im Agglomerationsprogramm wird das Gebiet als siedlungsorientierter Freiraum ausgeschieden und nordöstlich mit einem ökologischen Vernetzungskorridor erweitert, der über die Gleise des Rangierbahnhofs reicht, bevor er auf dessen nördlicher Seite die Bahnlinie, die Autobahn und dann die Limmat quert. Andere Absichten haben diesbezüglich die PeRL-Planungsteams. Sie schlagen bereits heute vor, diesen Raum zwischen Dietikon und Sprei-

tenbach künftig zu überbauen. Dies könnte einerseits zu einem verstärkten urbanen Spannungsbogen Schlieren – Dietikon – Spreitenbach führen, würde aber dem Aufrechterhalten eines Siedlungstrenngürtels, dem Ziel zur Siedlungsgebietsbegrenzung, der Erhaltung von Landwirtschaftsflächen sowie der Aufrechterhaltung von ökologischen Vernetzungskorridoren entgegenwirken.

Die Frage, was mit dem Gebiet Müsli in Zukunft geschehen soll, wird von den Planungsdokumenten und den Interviewpartnern unterschiedlich beantwortet. Klar ist, dass der Aargauer Teil des Gebiets teilweise bereits heute durch Gewerbe- und Logistikbetriebe bebaut ist und die Limmattalbahn das Gebiet dereinst mittig durchqueren wird. Ob nach der Realisierung der Limmattalbahn und einer zukünftigen Entwicklung des Niderfelds in Dietikon ein so gut erschlossenes Gebiet dem anhaltenden Siedlungsdruck standhalten wird oder dereinst ebenfalls bebaut wird, kann auch Jürg Bösch nicht beantworten und überlässt die Frage gerne den Planern der nächsten Generation.

Auch Otto Müller erwähnt im Interview die Grünsperre und deren Funktion, relativiert in gewissem Masse aber auch Sinn und Wichtigkeit derselben:

Müller: „Ziel ist, dass die Grünsperre die beiden grünen Hügelzüge links und rechts des Tals verbindet. Wobei wir natürlich den Rangierbahnhof in der Mitte haben – das ist eben eine Illusion. Aber ich glaube, das Grün haben wir ja vor allem rund um die Limmat und an den Hängen. Die Spange unterstützt dies sehr. Aber sie wird wahrscheinlich kleiner sein, als sie heute zum Teil bereits ist.“

Bezüglich eines ökologischen Vernetzungskorridors, wie ihn das Agglomerationsprogramm Limmattal im Zukunftsbild 2030 aufweist, wird im PeRL-Prozess diskutiert, ob ein solcher in der vorliegenden Form und am besagten Standort überhaupt sinnvoll und zweckmässig ist. Es ist zwar wegen des heutigen Freihaltegebiets einer der wenigen Standorte im Limmattal, an denen die in Planungsdokumenten teilweise erwähnte Vernetzung der beiden Hügelzüge Altberg und Heitersberg einigermaßen erfolgen kann. Doch bei genauerer Betrachtung erkennt man, was Otto Müller in seiner Aussage bereits teilweise anspricht. Tiere und Pflanzen müssen nebst der Überwindung der natürlichen Barriere der Limmat ebenfalls das Gelände des Rangierbahnhofs, die Eisenbahnstrecke und die Autobahn überwinden, um auf die andere Talseite zu gelangen. Manuel Peer ist aber der Meinung, dass eine Grünsperre, wie sie heute besteht, sehr wichtig ist und die Überquerung der bestehenden Hindernisse für die meisten Tierarten kein Problem darstellt. Eine Grünsperre sollte gemäss Peer nicht nur wegen der natürlichen Vernetzung, sondern auch aus Gründen der Naherholung unbedingt Bestand haben.

5.2.6 Wissens- und wertschöpfungsintensive Unternehmen anziehen

Auf das Ziel einer hohen wirtschaftlichen Standortattraktivität gehen die Gemeinden Schlieren und Dietikon in ihren Planungsdokumenten nicht sehr ausführlich ein. Es können allgemein aber zwei Tendenzen betrachtet werden. Schlieren spricht wenn dann eher von Clusterbildungen in der Wissensökonomie und in der Forschung, Dietikon geht nicht genauer auf bevorzugte Branchen ein, sondern will grundsätzlich einfach Branchen mit hoher Wertschöpfung erhalten und stärken. Dieses Ziel wird auch von der ZPL vertreten, die zusätzlich anfügt, dass die Logistikbranche nur soweit gefördert werden soll, wie es die Verkehrsverhältnisse zulassen.

Im Agglomerationsprogramm wird auf die besonderen wirtschaftlichen Hotspots im Limmattal, die es zu erhalten und weiter zu fördern gilt, hingewiesen. So konnte sich beispielsweise auf dem Wagi-Areal in Schlieren in den letzten Jahrzehnten ein Zentrum für Human Life Science mit vielen Spin-offs der ETH Zürich etablieren und sich einen guten internationalen Ruf schaffen. Das regionale ROK und die Vision des RZU Vorstands gehen ebenfalls auf dieses Ziel ein und wollen gerade den angesprochenen Bio-Technopark und ähnliche Wissenscluster noch weiter ausbauen. Schlieren gibt in seinem Stadtentwicklungskonzept die Ansiedlung von zukunftsorientierten Organisationen als Ziel an. Mit einer solchen Clusterbildung wird ein Anstieg des Steueraufkommens erwartet, was gemäss Stadtentwicklungskonzept ein Hauptanliegen der Stadt Schlieren darstellt.

Manuel Peer pflichtet der Wichtigkeit und dem Potential von Clusterbildungen bei und erwähnt den belebenden Charakter, den eine solche Ansiedlung von kommunikationswilligen Firmen und Arbeitnehmern hat. Manuel Peer ist beispielsweise sehr froh darüber, dass die Firmen im Wagi-Areal in Schlieren auf ein Restaurant im Erdgeschoss bestanden haben, um sich dort mit Partnern oder Konkurrenten zu treffen und den Austausch zu fördern. Ein Cluster braucht gemäss Peer öffentliche Plätze und das Quartier wird dadurch gleichzeitig auch für die übrige Bevölkerung attraktiv gestaltet. Der Stadt Dietikon stellt Peer bezüglich dem Arbeitsplatzgebiet Silbern, Lerzen, Stierenmatt (SLS) kein gutes Zeugnis aus. Peer würde sich wünschen, dass die Stadt Dietikon das Ziel der Clusterbildung ähnlich stark tragen würde, wie dies in Schlieren der Fall ist. Er ist der Meinung, dass man als Gemeinde einen Standort mitentwickeln kann, so dass er attraktive Arbeitsplätze aufweist und sich daraus innovative und wertschöpfungsintensive Cluster ergeben können.

Peer: „Dank dem Cluster kommen die Leute [*im Wagi-Areal*] auch zum Haus hinaus und wenn ich das mit dem SLS [*Silbern, Lerzen, Stierenmatt*], dem Industriegebiet in Dietikon vergleiche, wo der öffentliche Raum nichts anbietet um sich zu treffen –ausser ein paar Bratwurst- oder Kebabstände – wo überhaupt eine Firma finden würde, da gehen wir hin, weil es für unsere Mitarbeiter auch über den Mittag attraktiv ist. [...] die Firmen mit einer hohen Wertschöpfung gehen heute an Orte, an denen es ihnen passt. [...]. Und das kann man als Stadt mitsteuern.“

5.2.7 Kulturell vielfältiges Klima und sozioökonomische Durchmischung fördern

Gesellschaftliche und kulturelle Ziele werden vor allem in den kommunalen Planungsdokumenten und der Vision zum Metropolitanraum Zürich geäussert. Die Leitbilder beider Städte wollen die kulturelle Vielfalt an das Angebot an Anlässen zur Identifikation mit dem Ort fördern. Auch die Vision des Metropolitanraums Zürich und die RZU greift in ihren beiden Dokumenten dieses Ziel auf und will vorhandene Traditionen stärken. Mit dem Projekt Agglomerationspark Limmattal will man beispielsweise mit einem beschilderten Limmatauferweg den Naturraum vermehrt in Szene setzen. Die geplanten Informationstafeln sollen der Bevölkerung die Geschichte des Limmattal näherbringen und so auch zur Identifikation mit dem Wohnort beitragen.

In der Vision des RZU spricht sich der Vorstand dafür aus, dass sich die Politik aktiv für eine sozioökonomische Durchmischung einsetzt, um so einer Segregation entgegenzuwirken. Auch das Raumkonzept Schweiz spricht als strategische Stossrichtung davon, beispielsweise ein Wohnangebot für unterschiedliche Bedürfnisse anzubieten, um die soziale Durchmischung der Bevölkerung beibehalten zu können. Die gestellten Ziele der Vision der RZU und des Raumkonzepts Schweiz betreffend der sozioökonomischen Durchmischung gilt es genauer zu betrachten. Denn das Raumkonzept Schweiz geht gemäss seiner Formulierung davon aus, dass eine sozioökonomische Durchmischung vorhanden ist und man diese beibehalten soll. Bei so vielen Neubauten und Wohnhaussanierungen, die danach in einem höheren Preissegment liegen, als die zuvor bestehenden Wohnungen denkt man daran, dass das Gleichgewicht, wie es gemäss Raumkonzept Schweiz als gegeben betrachtet wird, in Schlieren und Dietikon gefährdet ist. Denn, wie Klaus es im Interview erwähnte, könnte es sein, dass einige der momentan in diesen Gemeinden wohnhaften Personen und Familien sich eine sanierte oder neuerstellte und damit teurere Wohnung nicht mehr leisten können und mangels alternativen Angeboten wegziehen müssen. Die bestehende sozioökonomische Durchmischung würde nicht aufrechterhalten und die Politik und die Raumplanung hätten bezüglich des gestellten Ziels versagt. Doch bevor man diesen Schluss zieht, muss die Prämisse des Raumkonzepts Schweiz überprüft werden. Ist momentan eine optimale sozioökonomische Durchmischung vorhanden oder nicht? Folglich weiss man, ob das Ziel lautet, diese zu wahren oder ob sie zuerst erreicht werden muss, um sie anschliessend wahren zu können.

Wie dies gemessen werden soll und was als optimale sozioökonomische Durchmischung gilt, wird von den Planungsdokumente nicht beantwortet. Wie die folgenden Aussagen von Herrn Müller und Herrn Peer zeigen, ist eine gute sozioökonomische Durchmischung aber durchaus ein wichtiges Ziel der Regierungen Dietikons und Schlierens. Und zwar ist man sowohl in Dietikon gemäss Otto Müller wie auch in Schlieren gemäss Manuel Peer der Meinung, dass man entgegen der Prämisse des Raumkonzepts Schweiz eine zu einseitige Bevölkerungsstruktur aufweist und es eine bessere Durchmischung der Bevölkerung zu fördern gilt. Man will, wie die Vision der RZU schreibt, sich in der Politik aktiv für eine sozioökonomische Durchmischung einsetzen und einer Segregation entgegenwirken. Dieti-

kon legt dieses Ziel gemäss Müller und Bösch folglich so aus, dass man im Vergleich mit anderen Zürcher Gemeinden seinen viel grösseren Anteil an sozioökonomisch schwachen Personen mit statushöheren EinwohnerInnen durchmischen solle. Davon erhofft sich die Gemeinde etwas geringere Soziallasten und höhere Steuererträge. Dietikon versucht eine solche Änderung der Bevölkerungsstruktur vor allem mit einer Angebotssteigerung an qualitativ hochstehenden Neubauten für statushöhere Personen anzustreben.

Müller: „Wir wollen nicht Leute vertreiben. Aber wir wollen dort wo Neubauten entstehen, das Angebot für Leute schaffen, die ein bisschen mehr verdienen, die ein anderes Einkommen haben. [...]. Das Hauptziel ist, dass wir so Einfluss nehmen können auf die Bevölkerungsentwicklung. Aber dies ist ein strategisches Ziel, welches nicht innerhalb von fünf Jahren erreicht werden kann. Es ist ein längerer Prozess.“

Müller und Bösch sind der Meinung, dass man durch die rege Bautätigkeit und die angestrebte Ansiedlung statushöherer Personen die sozioökonomische Durchmischung verbessern kann. Ähnlich sieht das auch Manuel Peer:

Peer: „In Schlieren und in Dietikon wird sie [*die sozioökonomische Durchmischung*] besser. Die Gemeinden müssen kein schlechtes Gewissen haben, dass alles was sie neu bauen, deutlich besser ist als der Bestand, da sie im Übermass günstigen Wohnraum haben. Das Gegenphänomen hat man beispielsweise in Küsnacht, wo die Gemeindeversammlung beschlossen hat, einer Baugenossenschaft günstig Land abzutreten, damit sie genau den gleichen Effekt haben, nämlich eine bessere Durchmischung, einfach von der anderen Seite.“

5.2.8 Fach- und grenzüberschreitende Planung und Entwicklung verstärken

In den Planungsdokumenten wird das Ziel einer vertieften fach- und grenzüberschreitenden Zusammenarbeit vor allem auf den übergeordneten nationalen bis regionalen Ebenen erwähnt. Das Raumkonzept Schweiz will die Zusammenarbeit in funktionalen Räumen verstärken. Die Handlungsräume der Gesellschaft, der Wirtschaft und weiterer Lebensbereiche seien kaum mehr mit den kommunalen und kantonalen Grenzen vergleichbar und dementsprechend soll sich auch die Planung auf die diversen funktionalen Räume beziehen. Gemeinsame Strategien sollen helfen, die räumliche Entwicklung besser zu steuern. Als ein Beispiel dazu kann aus dem Raumkonzept Schweiz die Forderung nach einer gemeindeübergreifenden Wohn- und Gewerbegebietsplanung genannt werden.

Das Raumkonzept Schweiz ist hinsichtlich einer umfassenden, interdisziplinären und grenzübergreifenden Planung selbst ein gutes Beispiel. So wie die Exekutiven der drei staatlichen Ebenen das Konzept zusammen formuliert haben, so wollen sie auch die anstehende Umsetzung dieses Zukunftsbildes umsetzen. Herausgeber und Beteiligte des Konzepts sind unter anderen der Bundesrat, die Konferenz der Kantonsregierungen und

der Schweizerische Städte- sowie der Gemeindeverband. Das Limmattal wird in diesem Dokument im funktionalen Gebilde des Metropolitanraums Zürich betrachtet. So wie das Raumkonzept Schweiz eine grenzüberschreitende Entwicklung auf nationaler Ebene betrachtet, so wird dies in jedem Planungsdokument auf der jeweiligen Stufe getan – innerhalb der Agglomeration, des Kantons, des Metropolitanraums, der Region. Der Perimeter der Betrachtung hängt dabei entweder von politisch-administrativen oder zu einem bestimmten Zweck definierten Grenzen ab.

Die Vision der Metropolitankonferenz Zürich ist das einzige Planungsdokument, dass nebst dem Raumkonzept Schweiz wie oben erwähnt, eine grenzüberschreitende strategische Flächenentwicklung anstrebt. Um gegenüber anderen Metropolitanräumen attraktive Standortangebote für die Ansiedlung neuer Unternehmen bieten zu können, sollen die Akteure im Metropolitanraum gemeinsam planen und handeln. Andreas Loepfe schliesst sich dem Ziel der raumübergreifenden Entwicklungen ebenfalls an:

Loepfe: „[...] eigentlich wäre es richtig, wenn man sagt: „Wir machen Wohnen, ihr macht Gewerbe und zwischendurch fahren nette Trams.“ [...] nun versucht Opfikon an den lärmbelastetsten Lagen krampfhaft Wohnen zu implantieren und die Stadt Zürich versucht krampfhaft einen Spital mit Seesicht oder ein paar Arbeitsplätze aufrechtzuerhalten.“

Otto Müller greift diesen Aspekt der gemeindeübergreifenden Planung ebenfalls auf, zeigt aber auch klar die politischen Grenzen auf:

Müller: „Grundsätzlich haben wir die Gemeindeautonomie und jede Gemeinde muss für sich schauen. Die Gemeinden stehen in einem Wettbewerb und der Steuerfuss ist ein Kriterium. Man müsste einen ganz anderen Finanzausgleich haben, dass man sagen könnte, dies ist eine Gemeinde, in der man nur wohnt, dies ist eine Gemeinde, in der man nur arbeitet.“

Heinz Schröder bedauert, dass der Konkurrenzkampf zwischen den einzelnen Gemeinden in gewissen Bereichen noch immer sehr ausgeprägt ist. So wird in der Wirtschaftsförderung gemäss Schröder zu wenig geschaut, wo beispielsweise der beste Standort für ein Unternehmen im Limmattal ist. Stattdessen versuchen sich die Gemeinden die guten Steuerzahler gegenseitig abzujagen.

In den Leitlinien für die zukünftigen räumlichen Entwicklungen spricht sich das Kantonale Raumordnungskonzept ebenfalls für eine intensivere grenzüberschreitende Zusammenarbeit bei raumwirksamen Tätigkeiten aus. Das ROK-ZH spricht zwar nicht explizit die gemeinsame Planung von Raumnutzungen innerhalb des Siedlungsgebiet an, will aber beispielsweise die Dimensionierung und die Ausgestaltung von Bau-, Freihalte- und Erholungszonen grenzüberschreitend lösen, und zwar auf allen Verwaltungsebenen.

Die Ideenkonkurrenz PeRL trägt nebst den vielen anderen Gremien, die für die Planung und Entwicklung des Limmattaler Raumes bestehen, einen grossen Teil zu einer zukünftig möglichen intensiveren fach- und grenzüberschreitenden Raumentwicklung bei. Im Abschlussbericht heisst es denn auch, dass die räumliche Entwicklungsdynamik ein kooperatives Agieren der beteiligten Akteure und Fachbereiche auf den unterschiedlichen Ebenen verlangt. Ziel des PeRL ist es, die Zusammenarbeit aller beteiligten Akteure weiterzuführen und auszubauen sowie weitere in den Kooperationskreis aufnehmen zu können. Das Gremium versteht sich laut eigenen Aussagen als ergänzende Plattform zur Unterstützung der formalen Planungsebenen.

Jasmina Ritz und Jürg Bösch sprechen die Möglichkeit an, durch Schulterschlüsse wie durch das PeRL regionalen Anliegen mehr Gewicht zu verleihen und sich so Gehör auf oberster politischer Stufe zu verschaffen. Dazu Jürg Bösch:

Bösch: „Wenn wir als Gemeinde zum Bund gehen, sind wir ein Nobody. Wenn wir als Region Limmattal, von der Stadt Zürich bis zum Wasserschloss, kommen und sagen, im Limmattal haben wir die und die Anliegen und würden gerne mit dem Bund [...] darüber sprechen, dann haben wir ein anderes Gewicht.“

Weiter ist Jasmina Ritz der Meinung, dass ein Gremium wie das PeRL unbedingt nötig ist. Die Gemeinden, die vom momentanen Urbanisierungsprozess im Limmattal betroffen sind kommen gemäss Ritz nicht darum herum, die Zukunft gemeinsam zu planen. Jasmina Ritz erachtet es deshalb als eminent wichtig, dass ein solches überkommunales und überkantonales Gefäss gebildet wird oder der PeRL-Prozess einen Niederschlag in einem Gremium findet, dass in Zukunft nicht vorwiegend politisch, sondern planerisch aktiv ist und auch über die dafür nötigen Kompetenzen und Mittel verfügt. Den Gemeinden könnten so mögliche Handlungsfelder aufgezeigt und Anleitungen zur Umsetzung gegeben werden.

5.3 Stützung der Ziele durch die drei städtebaulichen Grossprojekte

In diesem Kapitel wird betrachtet, inwiefern die drei gewählten städtebaulichen Grossprojekte die eruierten Ziele stützen. Um eine gute Übersicht zu schaffen, wird zu Beginn des Kapitels wiederum eine tabellarische Auflistung vorgestellt. In der Tabelle wird gezeigt, inwiefern die drei Grossprojekte die einzelnen Ziele stützen. Die Beurteilung der Grossprojekte erfolgte anhand der Analyse der Unterlagen, die zu den drei Grossprojekten zur Verfügung standen und gemäss den Aussagen der interviewten ExpertInnen. Es wurde analysiert, ob das Projekt

- zum Erreichen des jeweiligen Ziels beiträgt oder dies zukünftig beabsichtigt.
- aufgrund der Thematik eher irrelevant ist und keinen grossen Einfluss auf das Ziel haben kann.
- dem Ziel widerspricht oder eine gute Chance zum Erreichen des Ziels auslöst.

Anschliessend an die tabellarische Auflistung folgt eine ausführliche Aufzeichnung der wichtigsten Aussagen, die hinsichtlich der Stützung der Ziele durch die Grossprojekte von Seiten der interviewten ExpertInnen gemacht wurden. Die Erläuterungen basieren zudem auf den Angaben aus den Projektunterlagen. Bei zusätzlichen Quellen wird explizit auf die hinzugezogene Literatur hingewiesen. Durch diese Datenanalyse soll auch die Forschungsfrage B2 beantwortet werden, wonach die Gründe für den Grad der Stützung der Ziele durch die städtebaulichen Grossprojekte ausgemacht werden sollen.

Ergebnisse

Beurteilung der Grossprojekte X = Gartenstadt, # = Limmatfeld, ◆ = Limmattalbahn	<u>Pro</u>	<u>Weder noch</u>	<u>Kontra</u>
<u>Ziele aus den Planungsdokumenten und den ExpertInneninterviews</u>	Projekt trägt zum Erreichen des Ziels bei oder hat die Absicht dies zu tun.	Projekt ist zur Erreichung des Ziels eher irrelevant und hat keinen grossen Einfluss.	Projekt widerspricht dem Ziel oder lässt eine gute Chance zum Erreichen des Ziels aus.
Hauptziel (1/8): Qualitatives urbanes Wachstum fördern			
Urbaner Spannungsbogen Schlieren – Dietikon – Spreitenbach mit polyzentrischer Struktur anstreben	X # ◆		
Raum als Limmatstadt weiterentwickeln	X # ◆		
Landwirtschaftsgebiete mit ihrer Bodenfruchtbarkeit erhalten		# ◆	X
Sparsamer Umgang mit den Ressourcen , insbesondere dem Boden, fördern	#	◆	X
Revitalisierung und Verdichtung von erneuerungsbedürftigen und unternutzten Gebieten fördern	X # ◆		
Hauptziel (2/8): Angebot an attraktivem Wohnraum erhöhen			
Entwicklung energiesparender Siedlungen fördern	X #	◆	
Wohnqualität (durch Ersatzneubauten) steigern	X #	◆	
Aktive Bodenpolitik der Behörden fördern	X	◆	#
Durchmischung von Wohnen, Arbeiten und Erholen erhalten und fördern	X #	◆	
Gezielte Einflussnahme der Raumentwicklung auf die Demographie vertiefen	X #	◆	
Zusammenarbeit der Städte mit Akteuren des Wohnungsmarktes verstärken	X #	◆	
Hauptziel (3/8): Aufwertung der Stadtzentren anstreben			
Belastungen der Ortskerne durch den MIV vermindern	◆	X #	
Wichtigkeit von Grünräumen beachten	X ◆		#
Kreativwirtschaft und den Kulturraum fördern		X # ◆	

Ergebnisse

Zentrumsgebiete mit hoher Siedlungsqualität und publikumsintensiven Einrichtungen fördern	X # ♦		(♦)
Hauptziel (4/8): Verkehrszuwachs mittels ÖV und Fuss- und Veloverkehr bewältigen			
Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs erhöhen	♦	X #	
Fuss- und Veloverkehr fördern und Anreize zu erhöhter Nutzung schaffen	♦	X #	
Siedlungsentwicklung auf den ÖV ausrichten	X # ♦		
Limmattalbahn als Mittel-/Feinverteiler realisieren, urbane Hotspots schaffen	X # ♦		
Autoarme Wohnkonzepte und das Parkraummanagement fördern		♦	X #
Hauptziel (5/8): Bestehende Natur- und Erholungsräume erhalten und aufwerten			
Limmat zum prägenden „Blauen Band“ machen, das die Talgemeinden verbindet und die landschaftliche Vernetzung fördert		X # ♦	
Landschafts- und Freiräume zur Gliederung des Siedlungsgebiets und Vernetzung der Hügelzüge (dauerhaft) erhalten	(♦)	X #	(♦)
Verzahnung der Siedlung mit der Limmat und der Reppisch optimieren	#	X ♦	
Hauptziel (6/8): Wissens- und wertschöpfungsintensive Unternehmen anziehen			
Funktionale Brennpunkte mit vielfältigen Nutzungen fördern	#	X ♦	
Clusterbildung fördern	#	X ♦	
Hauptziel (7/8): Kulturell vielfältiges Klima und sozioökonomische Durchmischung fördern			
Kulturelle Vielfalt, lokale Aktivitäten und Identifikation mit dem Ort fördern, regionale Traditionen zelebrieren		X # ♦	
Sozioökonomische Durchmischung beibehalten oder fördern	X # (♦)	(♦)	
Hauptziel (8/8): Fach- und grenzüberschreitende Planung und Entwicklung verstärken			
Fach- und grenzüberschreitende Zusammenarbeit bei Raumentwicklung vertiefen	X # ♦		

Tabelle 17: Beurteilung der drei Grossprojekte hinsichtlich der Ziele zur Raumentwicklung

5.3.1 *Qualitatives urbanes Wachstum fördern*

Alle drei Projekte tragen gemäss Einschätzungen der befragten ExpertInnen oder den analysierten Projektunterlagen direkt oder indirekt zu einem Wachstum des urbanen Spannungsbogens entlang des linken Limmatufers oder einer Weiterentwicklung des Raums zur Limmatstadt bei. Das Projekt Gartenstadt Schlieren schliesst dazu nahe des Bahnhofs eine Siedlungslücke und kann mit seiner Standortwahl auf eine periphere Erweiterung des Siedlungskörpers verzichten. Es wird eine innere Verdichtung auf einem siedlungsmässig unternutzten Gebiet realisiert und die Siedlungsentwicklung geschieht in mit dem ÖV gut erschlossener Lage. Alleine mit der Standortwahl kann somit zur Erreichung verschiedener Ziele beigetragen werden. Doch genauso muss erwähnt werden, dass das nun überbaute Gebiet zuvor als landwirtschaftliche Fruchtfolgefläche genutzt wurde und somit einerseits dem Ziel, die Landwirtschaftsgebiete zu erhalten und andererseits dem Ziel, einen sparsamen Umgang mit der Ressource Boden anzustreben, widersprochen wird.

Manuel Peer hält fest, dass trotz der Überbauung des Gebiets, das zwar Industriezone war, aber als Fruchtfolgefläche genutzt wurde, im Sinne des raumplanerischen Willens gehandelt wurde:

Peer: „Das war Fruchtfolgefläche, also bestes Ackerland. Aber da geht ganz klar vor, dichtes Siedlungsgebiet in Zentrumslagen zu überbauen. Man hat in Schlieren klar gesagt, man verdichtet innen und dafür werden die Grünflächen ausserhalb nicht angefasst. In diesem Sinne hat man das gemacht, was die Raumplanung besagt: keinen neuen Speckgürtel einzonen, sondern innenverdichten.“

Ebenfalls zu einem direkten Wachstum des urbanen Gebildes im Limmattal führt das Projekt Limmatfeld. Nahe des Bahnhofs Dietikon gelegen, revitalisiert es ein Gebiet, das durch den Rückzug der Industriebetriebe der Rapid Technic AG zu einer unternutzten Fläche an gut erschlossener Lage verkommen wäre. Indem das Projekt eine Industriebrache revitalisiert und somit nicht auf der grünen Wiese gebaut wird, kann es indirekt zum sparsamen Umgang mit der Ressource Boden beitragen. Das Projekt weist eine hohe, städtische Dichte auf. Konzeptentwickler Andreas Hänsenberger spricht diesbezüglich von einer klaren planerischen Vorgabe, hält aber auch fest, dass durchaus ein Konflikt zwischen dem raumplanerischen Willen und den gesellschaftlichen Präferenzen bestehe.

Hänsenberger: „Das vom Stimmvolk 2013 angenommene neue Raumplanungsgesetz verlangt eine Konzentration bei neuen Bauten und die Verdichtung an bereits erschlossenen Orten. Deshalb ist es schade, wenn manche nun sagen, Verdichten sei ja schon in Ordnung, nur bitte nicht gerade in ihrem Quartier. Und ob es nicht auch halb so hoch gehe – nein, eben nicht. [...]. Verdichtet bauen können wir seit langem - was wir noch lernen müssen, ist das verdichtete Wohnen.“

Die geplante Limmattalbahn hat gemäss Daniel Issler und Heinz Schröder die Absicht indirekt ebenfalls zu einem qualitativen Wachstum des urbanen Spannungsbogens beizutragen. So soll sie dem Gebiet, das sie durchfährt, also der Achse Altstetten – Schlieren – Dietikon – Spreitenbach, zu einem städtischeren Siedlungsbild verhelfen und urbanes Flair erzeugen. Schröder ist überzeugt, dass die Limmattalbahn zu einem Imagerträger wird und dem Limmattal künftig ein neues Gesicht verleiht. Gemäss Meinung vieler InterviewpartnerInnen wird durch die verbesserte ÖV-Anbindung von erneuerungsbedürftigen und unternutzten Gebieten auch die Revitalisierung und Verdichtung solcher Flächen gefördert. Ein Beispiel dazu könnten die Auto-Occasionshändler in Schlieren sein. Die Flächen, die die Händler momentan in Zwischennutzungen beanspruchen, könnten aufgrund der zukünftig verbesserten Erschliessung attraktiv für Projektentwicklungen mit Wohn- und Dienstleistungsnutzung werden.

Die Frage, ob im Limmattal ein urbaner Spannungsbogen mit verschiedenen Teilräumen, beispielsweise gemäss dem Abschlussbericht des PeRL oder den Ausführungen der ZPL, angestrebt wird oder ob der Raum im Sinne einer Limmatstadt gedacht und geplant werden soll, ist, sofern sich die beiden Konzepte überhaupt unterscheiden, für die Projektentwickler gemäss der Aussage von Herr Stocker nicht wichtig. Als zentral sieht Stocker, dass überhaupt Visionen bestehen, so dass man sich in der Entwicklung an gewissen Ideen orientieren kann und der Raum allgemein an Bedeutung gewinnt.

Stocker: „Visionen dienen dem Grundeigentümer, sich bei künftigen Entwicklungen an etwas halten zu können, um eigene Visionen in der Mikrolage zu bilden. Für uns, als Investor [...] von solchen Grundstücken, ist es immer wichtig zu wissen, dass etwas im Gang ist. [...]. Wie das dann heisst, ist nicht so entscheidend.“

5.3.2 Angebot an attraktivem Wohnraum erhöhen

Der Grossteil der relevanten Ziele die ein gesteigertes Angebot an attraktivem Wohnraum zur Folge haben sollen, werden mit den beiden Wohngrossprojekten Gartenstadt Schlieren und Limmatfeld Dietikon gestützt. Das Grossprojekt Limmattalbahn ist bei der Betrachtung dieses Hauptziels nicht sehr relevant und weist weder einen nennenswerten positiven noch negativen Einfluss auf die Erreichung der Ziele auf. Bezüglich der Limmattalbahn kann man aber davon ausgehen, dass die von den ExpertInnen durch das Projekt erwartete bessere Erschliessung gewisser Areale auch positive Auswirkungen auf die Angebotserhöhung an attraktivem Wohnraum hat.

Sowohl die Gartenstadt wie auch das Limmatfeld tragen in grossem Masse zur Steigerung der Wohnqualität bei. Zwar sind beide Projekte keine Ersatzneubauten von alter Bausubstanz im Wohnsegment – das Limmatfeld ersetzt diverse Industriegebäude und die Gartenstadt ein Bauernhaus mit Gewerbenutzung – doch das Angebot an qualitativ hochste-

hendem und gefragtem Wohnraum wird laut den befragten ExpertInnen und Gemeindevertretern in beiden Gemeinden deutlich erhöht.

Durchmischung von Wohnen, Arbeiten und Erholen erhalten und fördern

Auf die Durchmischung von Wohnen, Arbeiten und Erholen wurde in der Entwicklung beider Immobilienprojekte Wert gelegt. Beide Projekte hatten nach einer Bedarfsabklärung bei der Gemeinde in erster Linie das Ziel, vielfältigen und zeitgemässen Wohnraum zu schaffen, weisen aber auch Dienstleistungs- und Gewerbeflächen auf. Nach der Fertigstellung im Jahr 2016 soll das Limmatfeld bis zu 1`000 Personen als Arbeitsort dienen. Nebst dem Detailhandel, gibt es Gewerbeflächen, Büros, Arztpraxen und ein Senioren- und Pflegeheim. Die Gartenstadt weist im Erdgeschoss des Riegelbaus entlang der Badenerstrasse sechs Ateliers/Lofts und drei Dienstleistungsflächen auf.

Stocker: „Wir haben Dienstleistung im Erdgeschoss entlang der Badenerstrasse gemacht. Das sind kleine Läden [...] oder da kann jemand wohnen oder ein Wohnatelier machen - je nachdem, da gibt es keine Vorschrift. Als Einmannbetrieb kann man unten sein Büro haben und oben wohnen.“

Andreas Hänsenberger spricht bezüglich der Nutzungsdurchmischung die Idee des Limmatfelds an, zu dessen Projektgeschichte „Unsere kleine Stadt“ ein umfassendes Angebot an Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen und Freizeit gehört:

Hänsenberger: „Man wollte [*seitens der Stadt Dietikon*] vorwiegend Wohnraum schaffen. Aber es gehört natürlich auch zu der Geschichte von «unserer kleinen Stadt», dass es hier Kinderhort, Kindergarten, Schulhaus, Arbeitsplätze, Einkaufsmöglichkeiten, Arztpraxen und weitere Dienstleistungsangebote hat – und allenfalls eben auch ein Altersheim.“

Heinz Schröder beurteilt das bisherige Angebot sowie das weitere Potential des Limmatfelds grösstenteils positiv – bleibt aber im Bezug auf die angestrebte Anzahl an Arbeitsplätzen skeptisch. Der Markt im Büroraumsegment ist gemäss Schröder gerade in der Region Zürich wegen dem Überangebot sehr umkämpft und es gibt bereits viele Leerstände.

Aktive Bodenpolitik der Behörden fördern

Bezüglich dem Ziel der aktiven Bodenpolitik der Behörden zur Flächensicherung für Infrastrukturen weisen beide Wohnprojekte Nutzungen für die Altenbetreuung und angepasste Wohnformen für die ältere Bevölkerung auf. Wie Jean-Claude Perrin im Interview sagt, ist es wichtig, dass sich die Gemeinde frühzeitig überlegt, ob sie für die Zukunft zusätzliche Einrichtungen der öffentlichen Hand planen muss. Beim Projekt Gartenstadt konnte sich die Stadt Schlieren mit einem langjährigen Mietvertrag Räume für ein Alterszentrum sichern.

Stephan Corsten begrüsst solche Entwicklungen, die gleichzeitig mit dem Wohnungsbau auch spezifische Wohnformen für betagte Personen schaffen. Das Ziel sei, die demographischen Veränderungen der Bevölkerung aufzunehmen und mit einem vorausschauenden Städtebau optimale Möglichkeiten für das Wohnen im Alter zu planen.

Auch im Limmatfeld in Dietikon ist ein Pflegeheim und betreutes Wohnen geplant. Dies wird allerdings nicht von der öffentlichen Hand getragen, sondern von einem Privatunternehmen. Mit der Realisierung von öffentlichen Infrastrukturen – in diesem Fall ein Schulhaus – lief es im Limmatfeld bisher nicht gleich erfolgreich wie beim Projekt Gartenstadt in Schlieren. Andreas Hänsenberger spricht die Herausforderungen mit der Schulraumplanung folgendermassen an:

Hänsenberger: „Etwas salopp ausgedrückt, kommt man mit der Schulraumplanung per se immer zu spät. Im Moment, in dem es akut wird und sich konkreter Bedarf zeigt, setzt häufig erst der politische Prozess ein. [...]. Sie können davon ausgehen, dass diese Kinder konfirmiert sind, wenn das Schulhaus dann steht.“

So ähnlich wie es Andreas Hänsenberger ausdrückt, lief es in Dietikon mit der Schulhausplanung im Limmatfeld bisher ab. Hänsenberger beschreibt den Prozess, der in der Ablehnung des ausgearbeiteten Projekts durch das Dietiker Stimmvolk im November 2012 endete:

Hänsenberger: „Ein Schulhaus hätten wir gerne gehabt. [...]. In «unsere kleine Stadt» hätte ein Schule ausgezeichnet gepasst. Der Gestaltungsplan sah übrigens auch einen Bereich für öffentliche Nutzung vor. In einem eigens dazu veranstalteten Studienauftrag planten wir ein Schulhaus: Die Schulräume wären in den beiden Sockelgeschossen zu liegen gekommen und unter dem Innenhof verfügte es über eine vollwertige Turnhalle. In den oberen Geschossen hätten Familienwohnungen das Gebäude ideal ergänzt. In der Volksabstimmung wurde das Projekt dann leider verworfen. [...] letztlich scheiterte das Vorhaben an der Finanzierung.“

Das Ziel der Flächensicherung für Infrastrukturen mittels einer weitsichtigen und aktiven Bodenpolitik durch die Behörden konnte mit dem Projekt Limmatfeld hinsichtlich des Schulraumes nicht erreicht werden. Wie in der Projektbeschreibung im Kapitel 2.3.3 erläutert, stellt dies die Stadt Dietikon nun vor erhebliche Probleme. Stephan Corsten sagt, dass die Stadt durchaus frühzeitig, also im Masterplan, Flächen für eine solche Nutzung vorgesehen und eingeplant hatte. Insofern könne man der Stadt nicht vorwerfen, eine Sicherung von solchen Flächen verschlafen zu haben. Warum die Stadt in den Verhandlungen nebst dem Rapidplatz nicht auch ein eigenes Grundstück für ein Schulhaus ausbedun-

gen habe, wisse er nicht, dies könne aber durchaus auf die Verhandlungsstrategie zurückzuführen sein.

Manuel Peer, in Dietikon selbst politisch aktiv, stellt der Stadt diesbezüglich kein gutes Zeugnis aus und sagt, dass die Stadt Dietikon in diesem Falle eben keine aktive und vorausschauende Bodenpolitik betrieben und bei der Flächensicherung für öffentliche Infrastrukturen versagt habe.

Peer: „Dietikon hat sich aus meiner Sicht zu wenig darauf fokussiert, dass es der Stadt gut geht. Die sind zu wirtschaftsgläubig, dann funktioniert es weniger gut. Ein Beispiel ist das Schulhaus, wo die Stadt bei der Entwicklung [*des Limmatfelds*], als sie noch Macht gehabt hat, nicht gesagt hat, ihr müsst uns eine Parzelle für ein Schulhaus zu vernünftigen Konditionen abtreten. Wenn man das zu Beginn der Planung gekauft hätte, hätte man das für 500 – 600 Franken pro Quadratmeter bekommen und das wäre damals auch ein fairer Preis gewesen [...]. [...] die Stadt Dietikon hat das Gefühl gehabt, die [*Projektentwickler*] schauen dann schon, aber das machen die nicht. Die schauen für sich und das ist auch ..., jeder soll für sich schauen und das deklarieren.“

Zusammenarbeit der Städte mit Akteuren des Wohnungsmarktes verstärken

Trotz dieses Rückschlags mit dem geplanten Schulhaus sprechen die befragten Personen sowohl beim Projekt Limmatfeld in Dietikon wie auch beim Projekt Gartenstadt in Schlieren von einer grundsätzlich guten Zusammenarbeit zwischen der Stadt und den Akteuren des Wohnungsmarktes.

Otto Müller beschreibt die Zusammenarbeit beim Projekt Limmatfeld, wie auch Konzeptentwickler Andreas Hänsenberger, als gut. Müller stellt aber auch klar, dass die Stadt durchaus auf gewisse Dinge pochen muss, die sie als wichtig erachtet:

Müller: „Das Einvernehmen mit Halter ist sehr gut. [...]. Es gibt das strategische Gremium, bei welchem ich alle zwei bis drei Monate mit der Spitze von Halter zusammensitze. Zudem gibt es die operativen Gremien, bei denen es ums Bauen und den Unterhalt geht. [...]. Es gibt natürlich einen Dauerkonflikt zwischen der Stadt und dem Entwickler, [...] ein Dilemma zwischen Wirtschaftlichkeit und Langfristigkeit. Der Entwickler entwickelt, verkauft und dann geht er. Er hat natürlich sehr wirtschaftliche Interessen. Die Stadt hat eine andere Perspektive. Sie muss langfristig denken [...]. Hier sind wir immer wieder am Feilschen. Ein Beispiel ist die Dimensionierung des [*Rapid-*]Platzes. Wir wollten, dass man ihn mit 40 Tonnen-Lastwagen befahren kann und die Entwickler wollten nur die Hälfte, [...] so hätte man weniger Beton gebraucht. Da mussten wir uns durchsetzen, weil man ihn aus langfristiger Optik auch mit schweren Fahrzeugen befahren können muss.“

Stephan Corsten ist der Meinung, dass die Behörden im Projekt Limmatfeld überwiegend gut verhandelt haben und Dietikon einen Stadtteil bekommt, der die Stadt aufwertet.

Auch die Entwicklung des Projekts Gartenstadt Schlieren wies eine enge Zusammenarbeit zwischen der Stadt und dem Projektentwickler auf. Die Planung zeichnete gemäss Aussagen von Beat Stocker eine hohe Interaktion zwischen der Alfred Müller AG, dem von ihnen engagierten Architekten und der zuständigen Stadtbaukommission Schlierens aus. Stocker erwähnt aber, dass es durchaus zu unterschiedlichen Sichtweisen kam, die aber mittels guter Kompromisse zu einem erfreulichen Ergebnis geführt haben. In den Interviews blickt man sowohl aus Sicht der Projektentwickler wie aus Sicht der Gemeinde auf ein gelungenes Projekt zurück:

Stocker: „Die Planung haben wir zusammen mit der Stadt gemacht. Nicht was die Nutzung anbelangt, sondern betreffend der gestalterischen Komponente, im übergeordneten Kontext den Gestaltungsplan. Es war ein enger Prozess, der nicht immer zu Kopfnicken geführt hat. Auf unserer Seite sind natürlich immer Investitionen und Erträge ein Thema und die Architekturgremien schauen nur auf die ästhetischen, gestalterischen und räumlichen Aspekte - das deckt sich nicht immer [...] und braucht Auseinandersetzungen. Man hat aber immer einen Weg gefunden und konnte aus unserer Sicht ein erfreuliches Resultat erreichen.“

Peer: „Es war ein Geben und Nehmen. So hat man sich gefunden und am Schluss waren beide glücklich damit, zumindest ist das meine Einschätzung. Beat Stocker hat am Schluss einmal gesagt, wir wären ein harter Brocken gewesen, aber ihm wäre eine Gemeinde, die wisse was sie wolle und entscheide, lieber als eine, die nie entscheide.“

Gezielte Einflussnahme der Raumentwicklung auf die Demographie vertiefen

Mit beiden Wohngrossprojekten findet in gewissem Masse eine gezielte Einflussnahme auf die Demographie der beiden Gemeinden statt. Beide Städte haben das Ziel, EinwohnerInnen mit einer Steuerkraft, die höher als der momentane Durchschnitt liegt, anzuziehen. Durch die Miet- und Eigentumswohnungen, die im Limmatfeld und in der Gartenstadt angeboten werden und im mittleren bis oberen Preissegment liegen, wird gemäss Stephan Corsten zum Erreichen dieses Ziels beigetragen. Wichtig dabei sei natürlich, dass sich die Vermietung und der Verkauf der Liegenschaften sehr erfolgreich gestalten. Hänsenberger sagt, dass die Vorstellungen der Behörden über die zukünftigen BewohnerInnen meist relativ ähnlich mit denen der Projektentwickler sind. Die Entscheidung liegt gemäss Hänsenberger aber beim Entwickler und Investor.

Hänsenberger: „Letztlich gehört das Angebot an familienfreundlichem Wohnungen wohl zu den Legislaturzielen der Exekutive jeder Stadt und keine wird

ausschliesslich Dinks [*double income, no kids*] anziehen wollen. [...] allerdings steht man hier in einem Spannungsfeld zwischen Standortqualität, Sozialverträglichkeit und Steuereinkommen und eine Gemeinde äussert gegenüber der Entwicklerin schon, was sie gerne hätte und was eher nicht. [...]. Und selbstverständlich hört die Entwicklerin ihr genau zu und wird dann nicht gerade das Gegenteil machen. [...]. Wichtig ist es, bestehende und künftige Bedürfnisse zu berücksichtigen und daraus ein passendes Angebot abzuleiten. Und Bedürfnisse haben übrigens nicht nur die Behörden, sondern auch die künftigen Nutzer eines Projekts. [...]. Aus den anvisierten Zielgruppen werden die Kernwerte abgeleitet, welche mit dem Produkt verbunden sein müssen.“

Beat Stocker erklärt, dass es am sinnvollsten ist, wenn die Gemeinde ein Leitbild ausarbeitet und klare Vorstellungen davon hat, was sie wo entwickeln möchte. Daraufhin kann sich der Investor an diesen Leitlinien orientieren und schauen, ob das Gewünschte seiner Ansicht nach auf dem Markt erfolgreich ist. Schlussendlich betont Stocker, ähnlich wie Hänsenberger, dass die Entscheidung der anzusprechenden Nutzergruppe beim Projektentwickler und dem Investor liegt, da diese auch das Risiko tragen.

Stocker: „Einerseits wollen die Gemeinden immer das Steuersubstrat erhöhen [...]. Der Markt muss es aber auch aufnehmen. Es bringt nichts, wenn wir ein schönes Produkt mit Wohnungen für vier Millionen machen [...] und dann bleiben die leer. Die Stadt beteiligt sich ja nicht am Risiko, das bleibt dem Investor überlassen.“

Manuel Peer ist der Meinung, dass das Zielpublikum beim Projekt Gartenstadt richtig gewählt wurde und dem Ziel zur Änderung der Bevölkerungsstruktur beigetragen werden kann. So belegt gemäss Peer der Verkauf der Attikawohnungen, die teilweise über eine Million Franken gekostet haben, dass mit dem Projekt dem Ziel Rechnung getragen werden konnte.

Heinz Schröder geht mit der Beurteilung einig, dass durch die beiden Projekte Limmatfeld und Gartenstadt die Bevölkerungsstruktur in den Gemeinden, wie von der Politik gewünscht, verändert werden kann. Gleichzeitig warnt Schröder aber davor, dass solche grossen Arealentwicklungen (vor allem das Limmatfeld) auch langfristige Risiken aufweisen:

Schröder: „Sind das nicht auch die Problemgebiete von morgen und übermorgen? Wir haben keine Antworten darauf, ob sich diese Leute, die nun kommen und zu den Besserverdienenden gehören, assimilieren und hier bleiben oder ihre Wohnung schon bald weiterreichen und es mit dem Gebiet hinab geht, da diese Wohnformen später auch einmal nicht mehr hipp sind. [...]. Solche Mono-

kulturen sind im Gegensatz zu dispersen und vermischten Strukturen anfälliger auf gewisse Risiken.“

Es kann somit festgehalten werden, dass sich die dazu befragten ExpertInnen einig über den aktuell erfolgreichen Beitrag der zwei Wohngrossprojekte zum Ziel der Einflussnahme der Raumentwicklung auf die Demographie sind. Allerdings sollte man gemäss Schröder die langfristige Entwicklung von Wohngrossprojekten wie dem Limmatfeld aufmerksam verfolgen und sich der potentiellen Risiken für die Zukunft bewusst sein.

Entwicklung energiesparender Siedlungen fördern

Bezüglich dem Ziel energiesparende Siedlungen zu fördern werden beide Projektentwicklungen positiv beurteilt. Im Minergie-Standard konzipierten Limmatfeld wird die Abwärme aus dem Abwasser der nahegelegenen Abwasserreinigungsanlage für Heizzwecke genutzt. Mittels einer Fernleitung wird die Abwärme zur Heizanlage auf das Werkareal der EKZ transportiert, dort über eine Wärmepumpenanlage auf die nötige Heiztemperatur gebracht und weiter in die Wohnungen, Büros und Läden des Limmatfelds geleitet. Für die Versorgungssicherheit und eine Spitzenabdeckung gibt es zusätzlich eine fossile Energieerzeugung mit Gas/Öl (Limeco 2009: 1f; EKZ 2013: 2f). Ähnlich wird die Energieversorgung in der Gartenstadt Schlieren sichergestellt. Für die Raumheizung und die Warmwassererzeugung sind die Gebäude der Gartenstadt am Energieverbund Schlieren angeschlossen. Dieser gewinnt Energie aus gereinigtem Abwasser vom Klärwerk Werdhölzli zurück. Wie im Limmattfeld wird für die Spitzenabdeckung und die Versorgungssicherheit zusätzlich eine fossile Heizung betrieben. Auf dem Dach des 135 Meter langen Riegelbaus entlang der Badenerstrasse wird eine Photovoltaikanlage installiert. Die Anlage soll rund 40'000 Kilowattstunden Strom pro Jahr produzieren, der in das Netz der Elektrizitätswerke des Kantons Zürich eingespeist wird (Gartenstadt Schlieren 2014). Beat Stocker ist der Meinung, dass die Gartenstadt den Zielen auch in energetischer Hinsicht gut entspricht, sagt aber dass man immer noch mehr machen könnte. Er stellt allerdings fest, dass die Interessenten für Miet- wie auch Eigentumswohnungen nicht sonderlich auf die energetischen Charakteristiken achten und sich die Entwickler und Investoren folglich an den Vermarktungsargumenten orientieren.

Manuel Peer pflichtet der Tatsache bei, dass den Leuten ein tiefer Energieverbrauch noch zu wenig wichtig ist und es somit nicht als hartes Verkaufsargument aufgeführt werden kann. Gerade deshalb sei es wichtig, dass die Gemeinden strikte Vorgaben machen, um dieses Ziel zu erreichen:

Peer: „Schlieren macht das und Dietikon auch recht gut, dass es einfach von der Gemeinde vorgegeben wird. [...] Minergie war hier [*Projekt Gartenstadt Schlieren*] von der Stadt vorgegeben [...]. Die Leute haben noch nicht bemerkt, dass es im Moment bei der Miete zwar noch nicht so wichtig ist, aber ich behaupte, in zehn Jahren kostet die Energie doppelt so viel wie heute und dann beginnt dies

plötzlich anzuhängen. Beat Stocker hat sicher Recht, wenn er sagt, als Verkaufsargument funktioniere es nicht und darum glaube ich, ist es richtig, wenn die Gemeinden harte Vorgaben machen.“

5.3.3 Aufwertung der Stadtzentren anstreben

Belastungen der Ortskerne durch den MIV vermindern

Das Ziel der Limmattalbahn ist es gemäss Gesamtprojektleiter Daniel Issler, künftig die Belastung der Ortskerne durch den motorisierten Individualverkehr zu vermindern. Damit würde das Projekt zum Erreichen eines wichtigen Ziels der Gemeinden Dietikon und Schlieren beitragen. Daniel Issler beschreibt die Absichten der Limmattalbahn AG folgendermassen:

Issler: „Einen Teil, den wir dazu [zu attraktiven Stadtzentren] beitragen, ist, dass man mit dem Projekt gleichzeitig auch Massnahmen an der Überland- und Bernstrasse macht. In einem Umfang von über 100 Millionen und [...] das führt dazu, dass die Zentren entlastet werden. Ich glaube, da hätte niemand etwas dagegen, wenn der Durchgangsverkehr dann weg wäre.“

Daniel Issler spricht in seinem Zitat die flankierenden Massnahmen an, die gleichzeitig mit der Realisierung des Bahnprojekts geplant sind. Damit soll die hohe Zahl an Ortsdurchfahrten, die nicht zum Ziel- oder Quellverkehr zählen, vermindert werden. Die Projekte Limmatfeld in Dietikon und Gartenstadt in Schlieren können das Ziel der Verminderung der Belastungen durch den MIV im Zentrum nicht aktiv unterstützen, halten aber durch ihre gute Erreichbarkeit mit dem ÖV die Belastungen durch den MIV möglichst tief.

Wichtigkeit von Grünräumen beachten

Daniel Issler spricht im Interview zudem die Bedeutung von Grünräumen im Siedlungsgebiet an. Er erwähnt beispielsweise, dass zum Projekt Limmattalbahn auch ein Baumkonzept gehört. Es sollen entlang des Bahntrassees nicht durchgehend dieselben Bäume gepflanzt werden, sondern die Baumarten sollen je nach Situation ausgewählt werden. Issler ist der Meinung, dass im Gebiet der Limmattalbahn eine Verdichtung der Siedlung das Ziel sein muss, doch mittels Freiräumen und Parks soll dies qualitativ hochwertig gestaltet sein.

Beim Projekt Gartenstadt in Schlieren waren Vorgaben für Grünräume durch den Gestaltungsplan gegeben. Beat Stocker begrüsst solche Grünflächen auch aus wirtschaftlichen Überlegungen:

Stocker: „Die Pocketparks, solche kleinen Pärke, waren durch den Gestaltungsplan vorgegeben. Wir selbst sind Befürworter von solchen grünen Lungen und

Freiräumen, weil dies das Siedlungsbild aufwertet. Das wiederum hilft natürlich in der Vermarktung [...].“

Mit der Realisierung des Projekts Limmatfeld ist Otto Müller sehr zufrieden, sagt aber, dass man im Nachhinein immer noch etwas wüsste, was man hätte besser machen können und spricht diesbezüglich die Grünräume an:

Müller: „Heute würde man gewisse Sachen anders machen. Es ist extrem verdichtet. Man hat sehr wenige Grünräume im Limmatfeld.“

Manuel Peer ist der Meinung, dass ohne Grünräume und mit der hohen Ausnutzung im Gebiet, das Projekt ans Zürcher Seefeld gepasst hätte, nicht aber nach Dietikon. Beim Schlieremer Projekt am Rietpark, das in gewisser Weise mit dem Limmatfeld verglichen werden kann, sei die Ausnutzung zwar genauso hoch, doch wären alle Wohnbauten am grünen Park gelegen und man erlebe es deswegen nicht so dicht.

Peer: „Es ist zu dicht [*im Limmatfeld*]. [...] wenn man von Industrie auf Wohnen wechselt, muss man die Dichte herunternutzen. Die Menschen, die nun dort wohnen, haben andere Bedürfnisse als eine Maschine [...]. [...] Im Seefeld könnte man das vielleicht verkaufen, denn die haben unten das urbane Leben, [...], aber im Limmatfeld geht es noch lange, bis es auf der Erdgeschoss Ebene so urban ist, dass man oben die Dichte in Kauf nimmt, respektive, dass die dann dazugehört.“

Laut den obigen Aussagen von Herr Müller und Herr Peer wird in der Beurteilung darauf geschlossen, dass mit dem Projekt Limmatfeld dem Ziel der Wichtigkeit von Grünräumen nicht entsprochen wird. Nach Meinung von Müller und Peer hätte somit die Stadt Dietikon bei der Ausarbeitung des Gestaltungsplans eine geringere Dichte vorgeben und das Einplanen von Grünräumen verlangen müssen. Die Diskussion, ob in einem Gebiet wie dem Limmatfeld, das neben einem grossen Naherholungsgebiet an der Limmat liegt, eine zusätzliche Erstellung von Grünräumen nötig ist oder nicht, würde sicher viele unterschiedliche Meinungen aufweisen, soll hier aber nicht geführt werden.

Zentrumsgebiete mit hoher Siedlungsqualität und publikumsintensiven Einrichtungen fördern

Zur Erhöhung der Attraktivität der Stadtzentren könnte in Zukunft die Limmattalbahn in hohem Masse beitragen. Durch die Neugestaltung von Haltestellen und Platzstrukturen im Zentrum von Schlieren oder Dietikon könnte gemäss verschiedenster ExpertInnenmeinungen eine vermehrte Belebung erreicht werden. Gleichzeitig mit der erhöhten Fussläufigkeit müsse ein ausgeweitetes Angebot an attraktiven innerstädtischen Dienstleistungen angeboten werden. Wenn es um die Zentrumsbelebung Dietikons geht, ist gemäss Aussagen von Stephan Corsten die Limmattalbahn sehr wichtig. Corsten betont aber, dass er seit

Beginn der Diskussion um die Streckenführung der Limmattalbahn der Meinung ist, dass die Bahn nicht an den Bahnhof Dietikon fahren soll. Eine Haltestelle an der Zürcherstrasse würde laut Corsten einerseits verhindern, dass die Bahn den Kirchplatz durchfahren würde und könnte andererseits das Zentrumsgebiet Dietikons zwischen der Zürcherstrasse und dem Bahnhof durch die entstehende Fussläufigkeit und zusammen mit weiteren Massnahmen enorm aufwerten. Heinz Schröder hingegen findet eine direkte Anbindung der Limmattalbahn an den Bahnhof Dietikon enorm wichtig und könnte es nicht nachvollziehen, wenn man die Bahn, wie von Corsten vorgeschlagen, nicht direkt an den Bahnhof führen würde. Schröder sieht optimalste Umsteigebeziehungen als zentral für den Erfolg der Limmattalbahn. Nebst dem Potential, das die Limmattalbahn für die Zentrumsaufwertung in Dietikon oder Schlieren haben kann, sieht Schröder auch Risiken. Genauso einfach wie die BewohnerInnen umliegender Quartiere oder Gemeinden mit der Bahn in Dietikons oder Schlierens Zentrum fahren können, können sie für Dienstleistungsangebote auch nach Spreitenbach ins Shoppingcenter oder nach Zürich fahren.

Die beiden betrachteten Wohnbauprojekte Gartenstadt und Limmatfeld können teilweise ebenfalls zum Erreichen dieses Ziels beitragen. Die Gartenstadt liegt nicht unmittelbar im Zentrum, trägt aber durchaus zur Akzentuierung des urbanen Charakters Schlierens bei, indem es Erdgeschoss-Nutzungen und zugängliche Parks aufweist.

Das Limmatfeld schafft seinerseits ein neues Zentrum in Dietikons Siedlungskörper und betont diesen Charakter mit dem 6'000 Quadratmeter grossen Rapidplatz. Heinz Schröder spricht diesbezüglich die Problematik an, dass das bereits sehr unter Druck stehende eigentliche Zentrum Dietikons mit dem Limmatfeld weitere Konkurrenz bekommt. Jürg Bösch hingegen spricht im Interview die Hoffnung an, mit dem neuen Stadtteil Limmatfeld und den dort im Erdgeschoss vorhandenen Dienstleistungsflächen einen neuen Impuls für ein attraktives Dienstleistungsangebot in Dietikon geben zu können. Hinsichtlich des Potentials, das Bösch Dietikon für die nächsten 10 bis 20 Jahre attestiert, räumt er diesen Retailflächen einen hohen Stellenwert ein. Gleichzeitig erwähnte Bösch aber auch, dass es eine Herausforderung ist, diese grossen Dienstleistungsflächen zu vermieten und den Raum zu beleben. Aufgrund des städtebaulichen Konzepts und des grossen Rapidplatz brauche es aber unbedingt solche Erdgeschossnutzungen, um keine Verödung des Raumes zu riskieren. Das Abschätzen der Grösse der Dienstleistungsflächen, die für eine Belebung des Raums nötig sind, gleichzeitig aber auch vermietet werden können, sei ein grosses Spannungsfeld, so Bösch.

Jasmina Ritz greift diesen Aspekt ebenfalls auf und ist der Meinung, dass das Limmatfeld zwar ein neues Zentrum bildet, es aber deutlich zu viele Dienstleistungsflächen aufweist. Das Potential an Kaufkraft und Publikum sieht Ritz zu wenig, um, wie sie sagt, Flächen in der Grösse eines Einkaufszentrums erfolgreich zu vermieten. Das Projekt Limmatfeld hat gemäss den ExpertInnenmeinungen also durchaus das Potential zum Erreichen des Ziels

beizutragen. Ob es aber diese Hoffnungen in Zukunft, wenn das Areal fertig gebaut ist und eine erste Anlaufphase hinter sich hat, auch erfüllt, bleibt abzuwarten.

5.3.4 Verkehrszuwachs mittels ÖV und Fuss- und Veloverkehr bewältigen

Die beiden Wohngrossprojekte tragen durch ihre mit dem ÖV gut erschlossene Lage zur Erreichung dieses Ziels bei. Beide Projekte liegen in unmittelbarer Bahnhofsnähe und zu Fuss oder mit dem Velo sind innert wenigen Minuten viele Dienstleistungsangebote zu erreichen. Die Gartenstadt wird anhand der Linienführung der geplanten Limmattalbahn künftig noch besser durch den ÖV erschlossen werden. Das Hauptziel, den zukünftigen Verkehrszuwachs mittels ÖV und Fuss- und Veloverkehr zu bewältigen, wird von den drei Grossprojekten und vor allem durch das geplante Projekt Limmattalbahn gestützt.

Die Limmattalbahn fördert gemäss Heinz Schröder und Daniel Issler ein leistungsfähiges und zuverlässiges Verkehrssystem.

Schröder: „Die Limmattalbahn ist der Schlüsselfaktor um das kommende Verkehrsproblem einigermaßen bewältigen zu können.“

Die Stadtbahn wird gemäss den Projektunterlagen auf 92 % der Strecke auf einem Eigentrassee verkehren. Im Gegensatz zum heutigen Busbetrieb ermöglicht diese weitgehende Eigentrasseierung einen gegenüber Staus unabhängigeren Betrieb des öffentlichen Verkehrs.

Daniel Issler betont, dass mit der Limmattalbahn nicht nur ein reines ÖV-Projekt realisiert würde, sondern ebenfalls die Siedlungsentwicklung und den gesamten Verkehrsfluss gefördert würde. Dazu gehört die Schaffung neuer urbaner Hotspots, flankierender Massnahmen für den MIV und die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs.

Issler: „Mit diesem Projekt ist auch angedacht, dass man den [...] Durchgangsverkehr auf die Überland- und Bernstrasse zu verlagern versucht und das bedingt wiederum, dass strassenseitig gewisse Anpassungen vorgenommen werden müssen. [...]. Die Limmattalbahn ist ein grosses Gefäss, das viele Leute befördert und dadurch gibt es die Möglichkeit eine Boulevard-Achse zu machen. Der Querschnitt besteht generell aus je einer Autospur mit Velo. [...] auf diesen 13 km gibt es heute 30 % Velomassnahmen und da kommt man sich als Velofahrer zum Teil verloren vor. Mit dem Projekt können wir dies auf rund 85 % steigern. Wir können praktisch überall eine Velospur in den Strassenraum integrieren. [...] darum ist es eigentlich kein reines ÖV-Projekt – der Gesamtverkehr muss fliessen können.“

Issler bleibt aber realistisch und sagt, das Ziel der Limmattalbahn sei ganz klar, mit dem ÖV zukünftig einen Grossteil des Mehrverkehrs aufnehmen zu können. Dass dies aber zu hundert Prozent möglich ist, glaubt Issler nicht.

Issler: „Der Kanton Zürich hat das Ziel, mehr als 50 % des Mehrverkehrs mittels ÖV abzuwickeln. Aber es gibt Regionen, wo das nicht geht und im Limmattal, wenn man bereits eine solche Bahn macht, möchte man deshalb einen höheren Anteil erreichen. Deshalb geht man hier von 60 % aus. [...]. Es wäre ein Trugschluss, wenn man meint, es nimmt danach jeder den ÖV. [...]. Also irgendwo ist mehr [als 60 %] wahrscheinlich nicht realistisch.“

Beim Projekt Gartenstadt wurde von der Gemeinde die Vorgabe gemacht, dass es autofrei sein muss. Das heisst aber nicht, dass es ein autoarmes Wohnkonzept ist, sondern dass im Innern des Areals keine oberirdischen Autoabstellplätze zugelassen wurden, sondern nur in der Tiefgarage. Beim Projekt Limmatfeld wurden keine solchen Auflagen erlassen, da die Zufahrt zu den Geschäften gewährleistet sein muss. Im Limmatfeld wurde gemäss den Projektunterlagen und den Aussagen der ExpertInnen auf eine gute Zugänglichkeit des Fuss- und Veloverkehrs zur Limmat und zum Bahnhof geachtet. Beide Projekte unterstützen in einfachem Masse das Ziel der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs, weisen aber keine weitergehenden Konzepte oder Ideen dazu auf.

Autoarme Wohnkonzepte fördern

Das Ziel autoarme Wohnkonzepte zu fördern, konnte gemäss den Projektunterlagen mit den beiden Immobilienprojekten Limmatfeld und Gartenstadt nicht erfüllt werden. Diesbezüglich gibt es aber laut Expertenmeinung auch in der Politik und der Verwaltung noch Entwicklungsbedarf. Ein autoarmes Wohnkonzept zu entwickeln wird häufig von Seiten der Behörden nicht sonderlich gefördert und es gelten meist die bestehenden Normen, die eine Parkplatzanzahl anhand verschiedener Parameter wie Nutzung und Fläche der Liegenschaften ermitteln. So heisst es in den Normen etwa, dass pro Wohneinheit oder pro 80 Quadratmeter Wohnfläche ein Parkplatz erstellt werden muss. An mit dem ÖV gut erschlossenen Lagen wie dem Limmatfeld oder der Gartenstadt müssten die kommunalen und kantonalen Verwaltungen gerade für Mietwohnnutzungen die Parkplatzzahl reduzieren, um zur Erreichung dieses Ziels beizutragen.

Stocker: „Wenn eine Wohnung keinen zugehörigen Parkplatz hat, finanziert die Bank viel konservativer, beziehungsweise muss man mehr Eigenmittel bringen, da der Wiederverkaufswert tiefer eingeschätzt wird [...]. Im Mietwohnungsbau stellen wir aber fest, dass gerade an zentralen Lagen, in Bahnhofsnähe, wie [bei der Gartenstadt] in Schlieren, nicht jede Wohnung einen Parkplatz braucht. Das hat sich in den letzten zehn Jahren verändert. [...]. In der Gartenstadt haben wir Parkplätze übrig. [...]. Man hätte an diesem Standort diesbezüglich mutiger sein können.“

Ähnlich sieht dies Manuel Peer. Peer erläutert, dass vor allem Mietwohnungen, die mit dem ÖV gut erschlossen sind, mit weniger Parkplätzen auskommen. Das Zielpublikum dieser Wohnungen ist gemäss Peer weniger autofixiert und es kann diesbezüglich mutiger geplant werden.

Peer: „Die Leute kommen aus der Stadt Zürich, sind urban und haben kein Auto. In der Stadt Zürich ist das ja immer im Weg und die wollen auch überhaupt kein Auto. Ich denke, diese Zahlen sollte man in den Zentrumsgebieten hinunter setzen. Es gibt eine Siedlung in Schlieren, deren Entwickler autoarmes Wohnen wollten und das war ein ziemlicher Kampf [...], bis man das Risiko einging. Aber das funktioniert bis jetzt.“

Siedlungsentwicklung auf den ÖV ausrichten

Ein allgemein wichtiges Ziel der Raumentwicklung im Limmattal ist, die Siedlungsentwicklung auf den ÖV auszurichten. Die Grossprojekte Limmatfeld und Gartenstadt liegen beide in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs und sind zusätzlich mit Busverbindungen erschlossen. Die zukünftige Limmattalbahn wird zudem mit der Haltestelle Geissweid die Gartenstadt noch besser erschliessen. Allgemein gilt es, wie von Otto Müller in der Diskussion der Ziele erwähnt, die Gebiete entlang des Limmattalbahntrassees optimal zu entwickeln und eventuell die Verdichtung mit Zonenänderungen gezielt zu erhöhen. Das Wachstum soll dort erfolgen, wo die Erreichbarkeit mit dem ÖV optimal ist. Die Limmattalbahn soll dazu die Entwicklungsachse vorgeben.

5.3.5 Bestehende Natur- und Erholungsräume erhalten und aufwerten

Auf das Hauptziel bestehende Natur- und Erholungsräume zu erhalten und aufzuwerten haben die drei Grossprojekte im Allgemeinen keinen grossen positiven noch negativen Einfluss. Die drei Projekte müssen aber auch nicht prioritär den Anspruch haben, zum Erreichen dieser Zielsetzung beizutragen. Die Erhaltung und Aufwertung der bestehenden Natur- und Erholungsräume will man gemäss Heinz Schröder beispielsweise mit dem spezifischen Projekt Agglomerationspark Limmattal erreichen. Es ist aber sicher wünschenswert, wenn Verkehrs- und Immobilienprojekte ebenfalls ihren möglichen Teil dazu beitragen und die spezifischen Projekte so gut wie möglich unterstützen.

Verzahnung der Siedlung mit der Limmat optimieren

Mit der Arealentwicklung Limmatfeld kann womöglich die Verzahnung der Siedlung mit dem Limmatraum verstärkt werden. Die Wohnräume und Arbeitsflächen im Gebiet des ehemaligen Industrieareals liegen unweit der Limmat, die Wohnbauten des bereits bestehenden Erlenhofs sogar direkt am Oberwasserkanal, der dem Kraftwerk zugeführt wird. Zudem ist im Projekt Limmatfeld eine Fussgänger- und Velobrücke vom EKZ Areal über die Limmat ins Gebiet Dornau vorgesehen. Ob und wann diese Brücke allerdings erstellt

wird, kann momentan nicht gesagt werden. Es wäre gemäss Manuel Peer eine ausgesprochen gute Möglichkeit die Vernetzung des Siedlungsgebiets mit den Natur- und Erholungsräumen an der Limmat weiter zu verbessern und Projekte wie den Limmatuferweg des Agglomerationsparks Limmattal zu unterstützen. Manuel Peer bedauert, dass im Zuge der Arealentwicklung Limmattal von Seiten der Stadt Dietikon nicht durch Verhandlungen festgelegt wurde, dass die Entwickler und Investoren diese Brücke bauen und finanzieren müssen.

Peer: „Ich hätte die *[geplante Fussgänger- und Velobrücke beim Limmattal]* den Investoren aufs Auge gedrückt und gesagt, die müsst ihr bauen. Das ist auch legitim, denn wenn die Investoren irgendwann weg und die MieterInnen unzufrieden sind, dann bezahlt womöglich die Stadt diese Brücke. Dass es sie braucht, konnte man riechen und dann sollen sie die Verursacher bezahlen.“

Andreas Hänsenberger, Konzeptentwickler des Limmattals, würde eine Brücke ebenfalls sehr begrüssen. Einerseits würde sie gemäss Hänsenberger eine verbesserte Verknüpfung mit dem Erholungsraum bieten und zu einer erhöhten Fussläufigkeit im Gebiet führen, von der die Geschäfte im Limmattal profitieren würden.

Hänsenberger: „Der neue Fussgängersteg über die Limmat ist im Gestaltungsplan enthalten und wir zeichnen ihn auch in jedem Umgebungsplan ein, der diesen Bereich zeigt. [...]. In die Planung einer Brücke sind aber zahlreiche Ämter involviert und die Erstellung liegt nicht allein in unserer Hand, obwohl wir sie als Verknüpfung des Limmattals mit dem Naherholungsgebiet auf der anderen Seite der Limmat sehr begrüssen. Ich gehe davon aus, dass auch die Stadt daran interessiert ist und das Vorhaben vorantreibt.“

Auch Stephan Corsten ist der Meinung, dass es die geplante Brücke unbedingt braucht. Anhand der Aussagen aus den Interviews zeigt sich aber, dass momentan unklar ist, wer die Brücke nun tatsächlich baut und finanziert. Die Frage scheint vor allem dann brisant zu werden, wenn die Baudirektion des Kantons Zürich entscheidet, dass eine solche Brücke als Massnahme zur Siedlungsentwicklung betrachtet wird und nicht als ökologische Ausgleichsmassnahme im Zuge der Neukonzessionierung des Wasserkraftwerks gilt. Ob in einem solchen Fall, wie momentan geplant, die EKZ die Realisierung dennoch vorantreiben und finanzieren würde, bleibt offen.

Landschafts- und Freiräume zur Gliederung des Siedlungsgebiets und Vernetzung der Hügelzüge (dauerhaft) erhalten

Gemäss den Aussagen der interviewten ExpertInnen ist schwierig abzuschätzen, welchen Einfluss insbesondere die Limmattalbahn auf das Ziel der Erhaltung der Landschafts- und Freiräume zur Gliederung des Siedlungsgebiets und zur Vernetzung der Hügelzüge hat. Durch die Limmattalbahn wird die Grünspanne Müsli zwischen Dietikon und Spreitenbach

optimal erschlossen sein. Peer sieht dies als Chance, um für die Bevölkerung einen optimalen Zugang zu den Natur- und Erholungsräumen zu schaffen:

Peer: „Die Zugänge in die Landschaft muss man anbieten können. Es ist der planerische Wille, dass eine Grünspanne mit einer Haltestelle der Limmattalbahn ausgebildet wird. Dann kann man am Sonntag da hin und in den Hüttikerberg hinauflaufen [...]. Das braucht es.“

Entweder wird das unbebaute Land der aktuellen Grünspanne wegen ihrer zukünftig durch die Limmattalbahn hochwertigen Erschliessung eines Tages zum Siedlungsgebiet geschlagen oder man nutzt, wie Peer sagt, die gute Erschliessung, um rasch in die Erholungs- und Freiräume zu gelangen. Die Limmattalbahn kann sich hinsichtlich der Erreichung des Ziels zur Erhaltung von Landschafts- und Freiräumen als positiver wie auch als negativer Katalysator herausstellen. Die Entscheidung wird abhängig vom zukünftigen politischen und raumplanerischen Diskurs sein.

5.3.6 Wissens- und wertschöpfungsintensive Unternehmen anziehen

Gemäss ExpertInnenaussagen und den Absichten, die in den Projektunterlagen kundgetan werden, könnte vor allem das Limmatfeld in Zukunft aufgrund der Grösse seiner Dienstleistungs- und Gewerbeflächen einen Brennpunkt mit vielfältigen Nutzungen und Angeboten schaffen. Dietikon erhält durch das Limmatfeld ein zweites Zentrum. Um den Rapidplatz siedelten sich im Erdgeschoss bisher Detailhändler, Gastronomiebetriebe und Anbieter von Dienstleistungen und Produkten des täglichen Bedarfs an. In den Obergeschossen gibt es nebst dem Wohnraum Büro- und Dienstleistungsflächen, die unter anderem von einer Tageszeitung und einer Baufirma bezogen wurden.

Nebst den bereits oben genannten Firmen ist Otto Müller aufgefallen, dass sich im Limmatfeld einige Unternehmen der Gesundheitsbranche angesiedelt haben:

Müller: „Es gibt jetzt eine Konzentration von Gesundheitsdienstleistungen im Limmatfeld, so um die Limmatauen herum. Es gibt „Wohnen im Alter“, das von der Firma Senevita betrieben wird. Bei den Westhöfen hat es ein Institut für Hämatologie und Krebskrankheiten. Es gibt eine Frauenarztpraxis und es hat ein Zahnarztzentrum.“

Dass sich aus dieser wohl eher zufällig entstandenen Situation ein schlussendlich beabsichtigtes Cluster von Gesundheitsdienstleistungen ergeben könnte, wird von den InterviewpartnerInnen durchaus als realistisch eingeschätzt.

5.3.7 Kulturell vielfältiges Klima und sozioökonomische Durchmischung fördern

Alle drei Grossprojekte werden bezüglich ihres Beitrags zur Zielerreichung eines kulturell vielfältigen und respektvollen Klimas mit sozioökonomischer Durchmischung von den meisten ExpertInnen und aufgrund der analysierten Projektunterlagen als positiv beurteilt. Daniel Issler hält aber fest, dass bereits die Glattalbahn einst als unsoziales Projekt beschrieben wurde und auch die Limmattalbahn ein Treiber von Neubauten sein werde, deren Wohnungen höhere Mieten aufweisen würden und folgert deshalb:

Issler: „Entsprechend wird es natürlich automatisch in der Struktur der Bevölkerung auch Veränderungen geben.“

Wie in den Ergebnissen zu den Zielen bereits festgehalten wurde, ist aber genau dies das Ziel der PolitikerInnen der beiden Städte. Mit Otto Müller (FDP) und Manuel Peer (SP) sind sich zwei Vertreter unterschiedlicher politischer Ausrichtung einig, dass in Dietikon, wie auch in Schlieren die sozioökonomische Durchmischung weiter verbessert werden muss, und zwar mit dem Zuzug von EinwohnerInnen mit höherem sozioökonomischem Status. So gesehen tragen die Projekte Limmatfeld und Gartenstadt, deren Wohnungsmieten und -preise höher sind als der Durchschnitt von anderen flächenmässig vergleichbaren Wohnungen, zum Erreichen dieses Ziels bei. Genauso die Limmattalbahn, die gemäss Erwartungen der Immobilienexperten zu weiteren zukünftigen Neubauten und Investitionen in Dietikon und Schlieren führen wird. Philipp Klaus glaubt, wie die dazu interviewten Experten, dass mit den drei Grossprojekten eine Aufwertung der Städte Dietikon und Schlieren erfolgt. Klaus würde es aber sehr bedauern, wenn durch Neubauten oder Hausnovationen und damit steigende Wohnungsmieten ansässige Leute aufgrund ihrer begrenzten finanziellen Mittel wegziehen müssten. Denn so wäre dem Ziel, ein kulturell vielfältiges Klima und eine sozioökonomische Durchmischung zu fördern, nicht Rechnung getragen.

Andreas Hänsenberger ist deshalb der Meinung, dass man bei grossen Wohnbauprojekten wie dem Limmatfeld auf eine gute Durchmischung und ein breit gefächertes Wohnangebot achten muss. Zudem begrüsst er es, dass auf den noch zu entwickelnden Baufeldern mit der Baugenossenschaft des eidgenössischen Personals (BEP) und der NEST Sammelstiftung, die sich als ökologisch-ethische Pensionskasse beschreibt, zwei Investoren tätig sind, mit deren Projekt das Angebot an vielfältigem Wohnraum weiter gefördert wird.

5.3.8 Fach- und grenzüberschreitende Planung und Entwicklung verstärken

Die fach- und grenzüberschreitende Zusammenarbeit wird laut Daniel Issler vor allem beim Projekt der Limmattalbahn stark vorangetrieben. Weniger grenz- aber ebenfalls intensive fachüberschreitende Zusammenarbeiten konnten die Projekte Gartenstadt und Limmatfeld verzeichnen. In den Planungsverfahren wurde wie bereits besprochen, zwi-

schen den Entwicklern und der Stadt eng zusammengearbeitet und verschiedene Gremien wie beispielsweise die Stadtbaukommission in Schlieren waren involviert.

Die Limmattalbahn ist von den drei betrachteten Grossprojekten der momentan grösste Treiber für die Erreichung dieses Ziels. Mit dem Projekt der Limmattalbahn sieht Issler die Grenzen schwächer werden und man beginne gezwungenermassen überkommunal und überkantonal zu denken, zu planen und zu handeln.

Issler: „Wir haben mit der Planung überhaupt nicht auf die Kantonsgrenze geschaut. Wir haben gesagt, dass ist völlig integral und ich finde, auch von den kantonalen Raumplanungsämtern wird das als ein Raum angeschaut [...]. Wir sind nur zu viert und wir haben ganz viele Beauftragte. Der Prozess ist somit sehr interdisziplinär. Wir arbeiten mit Städtebauern, -gestaltern, Verkehrsplanern, den klassischen Ingenieuren und mit Personen vom Bahnbetrieb und der Bahntechnik zusammen. Und natürlich hat man die verschiedenen Varianten mit den Standortgemeinden und den Kantonsvertretern angeschaut.“

Joris Van Wezemael würde dem Limmattal zwar eine intensivere grenzüberschreitende Zusammenarbeit wünschen, bleibt aber trotz des verbindenden Projekts der Limmattalbahn aufgrund der beobachteten Entwicklungen im Glatttal skeptisch:

Van Wezemael: „[...] letztendlich ist der Zusammenschluss dieser Gemeinden [im Glatttal] eigentlich ein Bahnprojekt. Weil fusionieren wollen sie ja nicht und sie wollen auch ihre Industriezonen nicht miteinander abtauschen [...]. Das ist Kirchturmpolitik pur und wenn man sich dann gegenseitig auf die Schultern klopft, was man für ein Vorzeigeprodukt gemacht hat, landet man immer bei diesem Bähnchen [Glatttalbahn]. Ob das im Limmattal anders wird - ich hoffe es für das Limmattal.“

Diese Einschätzung teilt auch Stephan Corsten. Er betrachtet das Potential der Limmattalbahn ziemlich nüchtern. Infrastrukturprojekte, wie die Limmattalbahn eines ist, gibt es in der Schweiz gemäss Corsten zur Genüge und sie hätten noch nie bewiesen, dass sie die Grenzen sprengen können. Corsten ist überzeugt, dass die grenz- und fachübergreifende Zusammenarbeit in diesem Projekt gut funktionieren wird, doch glaubt er nicht, dass die Zusammenarbeit langfristig auch auf andere Bereiche und Entwicklungen übertragen werden kann:

Corsten: „Es gibt ein [Verkehrs-] Element mehr, dass die Gemeinden verbindet und die Grenzen aufbricht. Spreitenbach rückt näher zu Dietikon oder zu Schlieren. So wird es die Grenzen ein bisschen aufweichen. Aber dass die Planungsprozesse grenzübergreifender werden oder die PolitikerInnen ihre Horizonte öffnen, schafft die Limmattalbahn nicht.“

6 Diskussion

Im vorliegenden Kapitel werden bezüglich den zuvor dargestellten Ergebnissen kontroverse Ansichten und spannende Inputs aus den Planungsdokumenten oder den ExpertInneninterviews diskutiert. Wenn vorhanden werden dazu spezifische Beiträge aus wissenschaftlichen Artikeln oder den Medien hinzugezogen und die Diskussion wird mit der in dieser Arbeit eingeführten Theorie verknüpft.

6.1 *Der schmale Grat des Entwicklungspfades*

Bezüglich dem ersten definierten Hauptziel, der Förderung eines qualitativen urbanen Wachstums, scheint es so, als wenn sich die Autoren der Planungsdokumente und die interviewten ExpertInnen einig wären, dass Wachstum im Limmattal kein Ziel sein kann, da es gemäss ihrer Einschätzung so oder so passiert. Dass das Limmattal als eine momentane wie auch zukünftige Boomregion mit einem enormen Entwicklungspotential zu betrachten ist, scheint in Fachkreisen unbestritten (vgl. Marti 2010: 16f; Belart 2008: 36f). In den letzten Jahren wurde das brachliegende raumplanerische Potential dieser zeitweise verwunschenen Region wieder erkannt und so geht es laut den InterviewpartnerInnen nicht darum wie das Wachstum anzukurbeln sei, sondern wie das Wachstum qualitativ zufriedenstellend bewältigt werden kann.

Die Wachstumsprognosen der ExpertInnen beruhen auf den in der Region momentan ablaufenden räumlichen Prozessen, wobei der Kern der Entwicklung in der Reurbanisierung liegt. Diese hat gemäss Rérat (2012: 1107) im letzten Jahrzehnt grosse Schweizer Städte wie Zürich erfasst und dabei auch auf das nahe Umland gewirkt. Rérat (2012: 1121f) spricht diesbezüglich die neue Beliebtheit der Städte als Wohnorte an. Aufgrund von veränderten Bedürfnissen und Haushaltsformen wird der urbane Raum als attraktiver Lebensmittelpunkt angesehen und die BewohnerInnen verbleiben auch mit zunehmendem Alter oder nach einer Familiengründung gerne im städtischen Raum. Gemäss der in Kapitel 3.1 eingeführten Theorie kann betreffend des Limmattals von einer anhaltenden (Sub-)Urbanisierung gesprochen werden. Durch die in der Kernstadt Zürich herrschende Reurbanisierung ziehen gleichzeitig auch viele Personen in die Agglomerationsstädte wie Dietikon und Schlieren. Ein Grossteil dieser Leute aus peripheren Gebieten wollen in der Grossstadt Zürich leben, lassen sich aber beispielsweise in Dietikon und Schlieren nieder, da das Wohnangebot in Zürich sehr begrenzt und das Preisniveau sehr hoch ist. In Agglomerationsstädten ist ein grösseres Angebot an Wohnraum vorhanden, die Mieten sind vergleichsweise günstiger und dennoch ist man sowohl mit dem motorisierten Individualverkehr wie auch mit dem ÖV oder mit dem Velo schnell in der Kernstadt (Mijuk 2013: 24). Hinzu kommt, dass Agglomerationsstädte wie Dietikon und Schlieren gewollt zuneh-

mend urbaner werden und sich von der räumlichen Typologie her, den modernen Quartieren der Kernstadt immer mehr angleichen. Stephan Corsten erwartet aus diesen Gründen, wie alle Planungsdokumente und interviewten ExpertInnen, auf der linken Limmattseite eine weitergehende Urbanisierung und sieht den Wohnungsmarkt in Dietikon und Schlieren wegen des geringen Leerwohnungsstandes in der Stadt Zürich noch lange nicht gesättigt.

Aufgrund der Tatsache der dynamischen Entwicklung muss folglich ein weiterer Aspekt diskutiert werden – die Wachstumsskeptik. Stephan Corsten erwähnt sie im Zusammenhang mit den Gemeinden auf der rechten Talseite, die gemäss seiner Aussage bereits heute ganz klar auf der Bremse stehen und nicht städtischer werden, sondern den Dorfcharakter aufrechterhalten wollen.

Andreas Loepfe greift diesen Diskussionspunkt aufgrund seiner Erfahrungen, die er in der Leitbildentwicklung von Altstetten gemacht hat, ebenfalls auf und spricht von einem möglichen Umdenken der Bevölkerung bezüglich dem gewünschten Entwicklungspfad. Aufgrund von Aufwertungen und einem damit einhergehenden Anstieg der Wohn- und Lebenskosten könnten laut Loepfe Teile der ansässigen Bevölkerung und der Politik nicht nur in den Dörfern am rechten Limmattufer, sondern auch in den Agglomerationsstädten Dietikon und Schlieren der dynamischen Entwicklung je länger je kritischer gegenüberstehen:

Loepfe: „Altstetten steht bereits auf dem Bremspedal – keine Verdichtung, nicht zu viele neue Infrastrukturen, Altstetten den Altstettener, die Schweiz den Schweizern. Schlieren hat immer noch das Gefühl: „Wir sind Underdogs, wir müssen wachsen, wir müssen schöner werden, wir brauchen ein besseres Image.“ Ich bin überzeugt, dass in 10 Jahren auch die auf dem Bremspedal stehen werden.“

Gentrifizierungsprozesse sind momentan zwar vorwiegend in der Kernstadt Zürich ein Thema, doch durch die angestrebte Aufwertung des Wohnungsangebots, können Ängste vor negativen Auswirkungen, wie von Loepfe angesprochen, auch im Limmattal aktuell werden. Durch die Reurbanisierung Zürichs und die Nachfrage nach Wohnraum in Stadtnähe kommt es zu Quartieraufwertungen mit Erneuerungs- und Ersatzneubauten und damit zu steigenden Wohnungspreisen in der urbaner werdenden Agglomeration. Ob in Dietikon oder Schlieren deswegen bereits von einer aktuell oder in naher Zukunft einsetzenden Gentrifizierung gesprochen werden kann, ist mit der vorliegenden Arbeit nicht zu beantworten. Ich erachte aber den Ansatz von Andreas Loepfe, dass es zu einer Wachstumsskeptik kommen wird, als sehr spannend und möchte diesen noch etwas weiterverfolgen. Die Gemeindevertreter sind sich dieser Herausforderung denn auch bewusst und begründen durch ihre Aussagen das Ziel, dass man das Wachstum eben nach den eigenen Vorstellungen steuern sowie nur qualitäts-, wie auch massvoll fördern will.

Die Interviewten geben zu bedenken, dass man nicht in Euphorie ausbrechen soll und gegenüber dem Wachstum vorsichtig sein muss. Jean-Claude Perrin warnt, dass das Wachstum nicht ewig andauern wird und man die Entwicklung genau beobachten und auf Qualität achten muss:

Perrin: „[...] ich glaube, es gibt eine Konsolidierungsphase, [...]. Man merkt, dass man nicht mehr so ganz Willens ist, [...] man wird vorsichtiger. Man kriegt plötzlich ein bisschen Schiss, erschrickt über den eigenen Mut. [...]. Es sind so Wellen, in den 60er-Jahren hatte man Entwicklungsdrang und gerade Schlieren hatte dazumal einen Schuh voll herausgezogen. Aus dieser Erfahrung heraus habe ich, als ich nun als Stadtrat aufgehört habe, meine Nachfolgerschaft gewarnt: „Fallt nicht nochmals übereilt auf solch einen Entwicklungsboom herein. Behaltet ihn im Auge, macht ihn euch zunutze, aber steuert ihn. Seid kritisch und prüft immer wieder voll bewusst, was ihr macht.““

Müller: „Es wird sehr viel gebaut, es wird verdichtet und dies löst auch bei den Leuten Angst aus. [...] es ist eine gewisse Müdigkeit da, die viele Leute gegenüber dem Wachstum haben. Wachstum ist auch mit Veränderung verbunden, den „Teppich unter den Füßen wegziehen“, dass alles anders wird. Dem muss man Rechnung tragen, indem man sorgfältig plant und gut kommuniziert.“

Die Politik scheint sich durchaus bewusst zu sein, dass die dynamische Entwicklung einigen EinwohnerInnen zu schnell geht und sich Ängste breit machen könnten. Es kann festgehalten werden, dass sich der zu beschreitende Pfad der Entwicklung, den die Gemeindevertreter und Planungsverantwortlichen Dietikons und Schlierens gewählt haben, als veritable Gratwanderung herausstellt. Auf der einen Seite will man die Stadt aufwerten und für gutverdienende NeuzuzügerInnen attraktiv gestalten, auf der anderen Seite ist man gerade als PolitikerIn auch seiner Wählerschaft verpflichtet und die goutiert es nicht, wenn man ihr durch zu dynamisches Wachstum, wie Otto Müller sagte, den „Teppich unter den Füßen wegzieht“.

Ein aus meiner Sicht sehr interessanter und spannender Input bezüglich den Ängsten, die in der Bevölkerung während einer dynamischen Entwicklungsphase entstehen, bringt im Interview Manuel Peer ein. Peer ist der Meinung, dass die Angst vor dem Verlust der Heimat grösser ist, als die Angst vor dem Fremden. Es sei weniger relevant, welche neuen Areale entwickelt würden und wie sich die Bevölkerung zusammensetze, solange die bekannten Identifikationsobjekte nicht verloren gingen. Dies zeigt sich meiner Ansicht nach in der Bedeutungszuweisung der alten Industrieareale der „Gasi“ und der „Wagi“ in Schlieren sehr schön. So war es für viele EinwohnerInnen ein einschneidendes Erlebnis, als in den 80er-Jahren Teile davon gesprengt wurden (Huber 2010c: 30).

6.2 Ihr Besserverdienenden kommet!

Wie in den Ergebnissen dargestellt und auch von Marti (2010: 16) und Koellreuter (2010: 34f) erwähnt, wollen die Gemeindevertreter und Planungsverantwortlichen nebst dem Erfüllen der Bedürfnisse der ansässigen Bevölkerung auch für die potentiellen NeuzuzügerInnen mit einer mittleren bis hohen Steuerkraft planen. Um solche Personen, mit einem sozioökonomischen Status, der über dem momentanen Durchschnitt liegt, als neue EinwohnerInnen zu gewinnen, wollen sich die Städte Dietikon und Schlieren aufwerten und herausputzen – ihr Image aufmöbeln. Dass die Städte Dietikon und Schlieren tatsächlich hohe Ausgaben bei der sozialen Wohlfahrt haben und ihr Wunsch nach Zuzügen von sozioökonomisch höher gestellten Personen nachvollziehbar ist, zeigt die folgende Graphik.

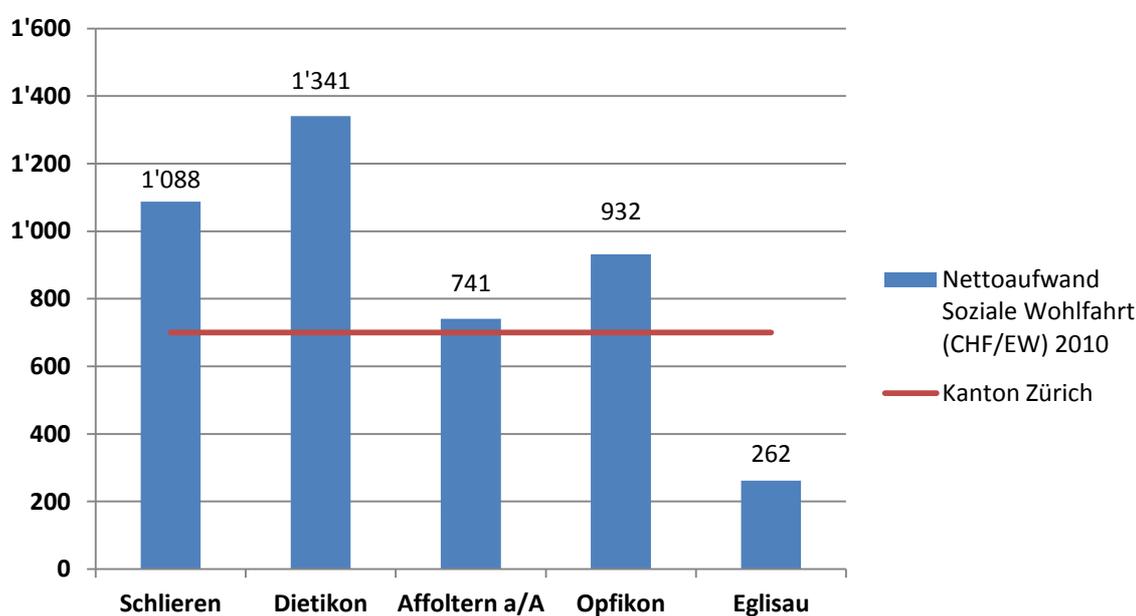


Abbildung 9: Nettoaufwand Soziale Wohlfahrt 2010 (Quelle: gemäss Manuel Peer, Stadt Schlieren)

Philipp Klaus unterstützt die aus diesem Grund angestrebte Attraktivitätssteigerung durch Neubauten durchaus, warnt aber, einen fortschrittlichen und sozialverträglichen Städtebau zu verpassen, wenn man zu sehr auf das Anlocken guter Steuerzahler aus ist:

Klaus: „Da braucht es PolitikerInnen mit Visionen, die [...] über das hinausgehen, dass gute Steuerzahler angezogen werden. Weil 40 % der EinwohnerInnen AusländerInnen sind, meinen die PolitikerInnen man müsse mit Besserverdienenden durchmischen. Aber dann gehen die Preise und Mieten hoch und niemand weiss wohin mit den Leuten, die sich das nicht leisten können. Das sind dann meistens die, die einem die Wohnung putzen oder an der Bar den Espresso servieren. Und dann müssen die weg - das ist keine Vision.“

Michael Hermann betrachtet die in den Ergebnissen dargestellten Absichten der Gemeindevertreter, mittels einer gezielten raumplanerischen Einflussnahme die Bevölkerungsentwicklung zu steuern, ebenfalls kritisch. Ein mögliches Szenario wie es Klaus im Interview skizziert oder Huber (2008: 10) in der Zeitschrift Hochparterre beschreibt, dass aufgrund von flächendeckenden höheren Wohnkosten Leute mit tiefem Sozial- und Einkommensstatus aus Dietikon oder Schlieren wegziehen müssten, weil sie sich die Mieten nicht mehr leisten können, erachtet Hermann als nicht realistisch. Hermann sieht die Gefahr der Absichten vielmehr darin, dass Wohnungen, die für hohe Einkommensklassen erstellt werden, längerfristig nicht genügend nachgefragt werden, die Preise sinken und das Steuerniveau nicht wie gewünscht gehoben werden kann:

Hermann: „Das Limmattal wird es was Grünheit oder das Angebot an Einfamilienhäuser betrifft nie mit dem Aargau aufnehmen können. Aber was die Zentralität anbelangt, kann es das Limmattal eben auch nicht mit den Kernen aufnehmen. [...] wenn man die Steuereinnahmen anschaut, hat sich das in den letzten Jahren [...] im Vergleich zu den übrigen Zürcher Regionen nicht sehr dynamisch verändert. [...] wenn man viele teurere Wohnungen macht, dann werden diese nicht voll oder man fängt an, die Preise wieder zu senken. Dann sind wieder die gleiche Art Leute dort, die sie eigentlich nicht wollten. [...]“

Hermann: „Also ich habe das Gefühl, die Behörden und Investoren steigern sich da gegenseitig hinein. Aber genau in diesem Rennen des „oben Absahnens“ wird man irgendeinmal merken, dass es gar nicht so viele von diesen Leuten hat.“

Auf die Befürchtungen, dass im Limmattal zu teure Wohnungen – bis Luxuswohnungen im Hochpreissegment über 2 Millionen Franken – entstehen, die in der Folge keinen Käufer finden, entgegnet der Geschäftsführer bei Halter Entwicklungen in einem aktuellen Zeitungsartikel (Rudolf 2014b: 19), dass im Limmattower lediglich zwei der acht zweigeschossigen Penthouses mit Dachterrasse über 2 Millionen Franken kosten. Diese dafür aber im Vergleich zu ähnlich oder noch teureren Wohnungen beispielsweise im Hardturm Park oder Mobimo Tower eine viel luxuriösere Innenausstattung und die eben erwähnte Dachterrasse aufweisen, wodurch er sie als absolut konkurrenzfähig einschätze. Der durchschnittliche Quadratmeterpreis der übrigen Wohnungen liege sowohl im Limmattower wie auch in der beispielsweise 2016 in Schlieren bezugsbereiten Überbauung Magnolia auf dem Areal am Rietpark bei moderaten 8'600 Franken (Rudolf: 2014b: 19).

Manuel Peer ist mit Michael Hermann in dem Punkt gleicher Meinung, indem er sagt, dass durch die Umzüge von Schlierener EinwohnerInnen in neue Wohnungen, alte Mietwohnungen frei werden und diese wiederum Personen anziehen, die die Soziallasten weiterhin hoch halten. Peer hält gleichzeitig auch fest, dass der Prozess der Wohnraumerneuerung auch nicht zu schnell gehen sollte, denn sonst sei, wie von Klaus erwähnt, die Gefahr da, dass aufgrund einer zu schnellen Veränderung finanziell schwachgestellte Personen

verdrängt würden. Er ist deshalb der Meinung, dass man diesen dynamischen Prozess durchaus leicht bremsen könne. Investoren gäbe es auch in Zukunft genügend. Peer ist aber anders als Hermann der Ansicht, dass es das Limmattal mit den erstellten Wohnungen durchaus mit gleich teuren Alternativen in der Stadt Zürich aufnehmen kann. Er schätzt beispielsweise, wie der Geschäftsführer von Halter Entwicklungen, die sich momentan im Bau befindenden Wohnungen im Limmattower in Dietikon durchaus als konkurrenzfähig ein.

Peer: „Ich glaube, es gibt auch Leute, die gar nicht ins Grüne raus wollen. Die Alternative ist nicht Wohnung im Limmattower oder Einfamilienhaus im Freiamt. Die Frage lautet, bin ich irgendwo in der Stadt Zürich oder im Limmattower, wo ich für das gleiche Geld aber nicht ganz irgendwo bin, sondern vielleicht im 15. Stock. Und erschliessungsmässig ist man so nahe am Bahnhof Dietikon, da ist es egal, ob man in Altstetten ist oder im Limmattower wohnt.“

Dass in der Gartenstadt in Schlieren momentan keine Wohnung leer steht (Gartenstadt Schlieren 2014) und auch im Limmatfeld gemäss den Vermietungsportalen und einer Studie von Wüest und Partner (2014: 5) nur sehr wenige Leerstände zu verzeichnen sind, zeigt, dass der Wohnungsmarkt im Limmattal noch nicht gesättigt ist und die Preise der Neubauwohnungen zumindest momentan durchaus bezahlt werden (vgl. Koellreuter 2010: 35).

Manuel Peer erläutert im Interview anhand der folgend abgebildeten zwei Graphiken, dass in den letzten zehn Jahren in Schlieren die Steuereinnahmen gehoben und die Zunahme der Soziallasten unter den kantonalen Durchschnitt gebremst werden konnten.

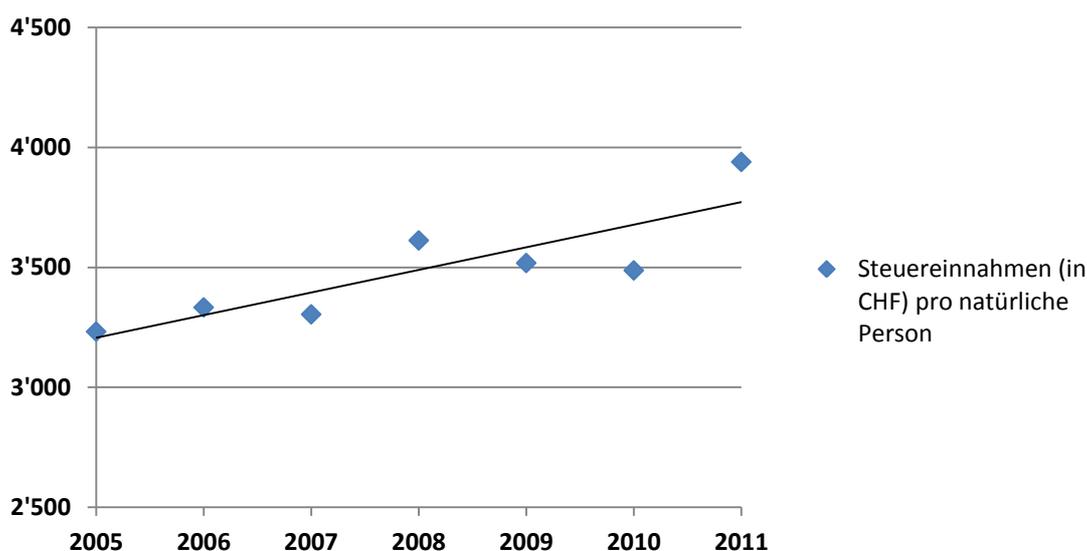


Abbildung 10: Entwicklung von Schlierens Steuereinnahmen pro natürliche Person zwischen den Jahren 2005 und 2011 (Quelle: gemäss Manuel Peer, Stadt Schlieren)

Peer: „Da sehen Sie die Entwicklung der Steuereinnahmen der natürlichen Personen in Schlieren zwischen 2005 und 2011. [...]. Der Nettoaufwand für soziale Wohlfahrt ist immer noch hoch, aber die Tendenz ist gebrochen, indem die Veränderung unter der des Kantons liegt. Daher sieht man, dass es funktioniert und es funktioniert insbesondere wegen einer Gartenstadt und Projekten amRietpark.“

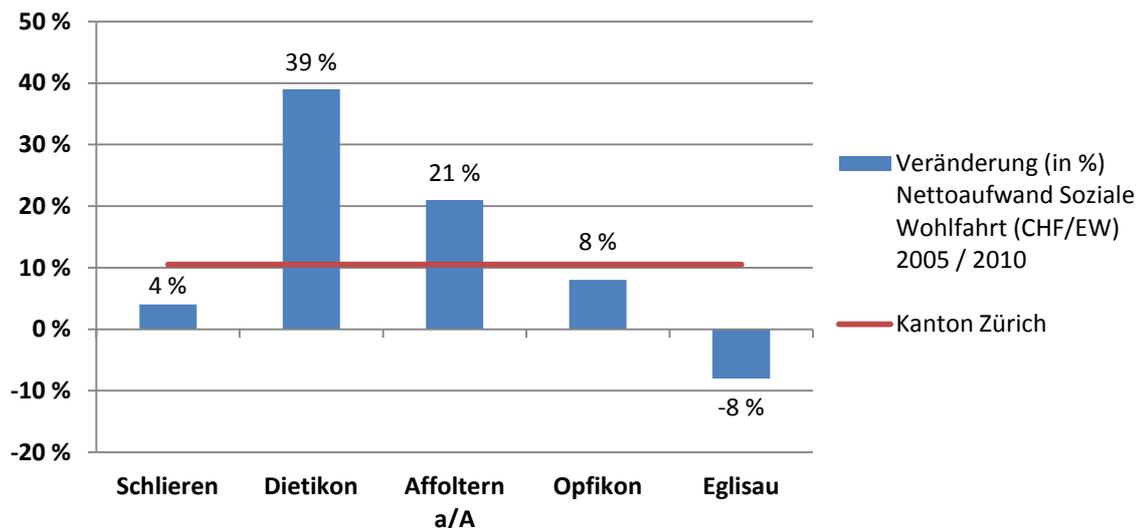


Abbildung 11: Veränderung des Nettoaufwands der Sozialen Wohlfahrt von 2005 zu 2010 (Quelle: gemäss Manuel Peer, Stadt Schlieren)

Die Graphiken zeigen, wie auch von Mijuk (2013: 25) in einer Reportage der NZZ beschrieben, dass in Schlieren in den letzten Jahren einerseits eine Erhöhung der Steuererträge sowie andererseits eine Abbremsung der Ausgabenzunahme für die soziale Wohlfahrt (beides pro EinwohnerInnen gerechnet) erreicht werden konnte. Die Ausgaben in der sozialen Wohlfahrt nehmen zwar immer noch zu, doch liegt die Zunahme unter dem kantonalen Durchschnitt. Die Daten in der Graphik reichen leider nur bis ins Jahr 2010, respektive 2011. Veränderungen die sich aus den neusten Bautätigkeiten ergaben, sind darin also noch nicht zu erkennen. So wird es sehr spannend zu verfolgen sein, wie sich die Zahlen in den nächsten Jahren entwickeln. Es ist gut vorstellbar, dass sich die Zahlen in Schlieren aufgrund des Projekts amRietpark und in Dietikon nach Fertigstellung des Limmatfelds noch einmal markant verändern. Da die teilweise bereits eingezogenen und zukünftigen BewohnerInnen des Limmatfelds einen beachtlichen Prozentsatz der Bevölkerung stellen werden, kann in Dietikon mit deutlichen Auswirkungen auf die oben dargestellten Zahlen gerechnet werden.

Durch die Graphiken kann festgehalten werden, dass das weniger von den Planungsdokumenten, denn mehr von den interviewten ExpertInnen geäusserte Ziel, der verstärkten Einflussnahme der Raumentwicklung auf die Demographie, durchaus realistisch ist und diesbezüglich, gemäss Peer vor allem in Schlieren, gewisse Erfolge erzielt werden konnten.

Diese Einschätzung teilen auch Belart (2008:37) und Koellreuter (2010: 34f). Das Grossprojekt Gartenstadt hat gemäss Peer einen wichtigen Anteil an diesem Erfolg in Schlieren und man kann davon ausgehen, dass in naher Zukunft durch das Projekt Limmatfeld ähnliche Auswirkungen in Dietikon zu sehen sind.

6.3 *Statt in „die Stadt“*

Bezüglich dem Wohnen werden die Städte Dietikon und Schlieren je länger je mehr zu gern gewählten Alternativen gegenüber der Kernstadt Zürich. Im Dienstleistungs- und Freizeitsegment gilt dies noch bei Weitem nicht. So erwähnt auch Koellreuter (2010: 34), dass viele der NeuzuzügerInnen oder auch der Ansässigen eben gerade in Dietikon oder Schlieren wohnen, weil man von da mit der S-Bahn so rasch im Zürcher Hauptbahnhof und somit am Ausgangspunkt für alle möglichen Einkaufs- und Kulturangebote ist. Im Bezug auf die Architektur und das Wohnangebot werden Dietikon und Schlieren zwar wie gewünscht urbaner, ihre Zentren geben sich aber bezüglich dem Dienstleistungsangebot noch sehr suburban. Angesagte Läden, Cafés und Bars, wie man sie von Zürich West kennt, sucht man in Dietikon und Schlieren vergebens.

Michael Hermann spricht im Fall von Schlieren die Problematik an, dass vor allem nördlich der Eisenbahngleise beachtliche neue Stadtteile entstehen, die Verbindung der neuen Quartiere zum eigentlichen Zentrum aber noch nicht hergestellt werden konnten:

Hermann: „Das Zentrum Schlieren hinkt total. Es hat keine urbane Zentrumsattraktivität. Von der Entwicklung, die auf der anderen Seite der Geleise stattgefunden hat, konnte die Südseite noch nicht profitieren. Dies führt dazu, dass alle Leute gar nie die Eisenbahngleise überqueren, sondern einfach mit der Bahn nach Zürich gehen.“

Wollen sich Dietikon und Schlieren städtisches Flair nicht nur mit ihren architektonisch modernden Wohnbauten einhauchen, sondern Stadtzentren aufweisen, die voller urbanem Leben sind, so müssen sie sie aufwerten. Die Stadtkerne müssen einladend wirken. Nur so gehen die neuen BewohnerInnen über die Geleise, um dort einen Kaffee trinken zu gehen und wenigstens die Einkäufe des täglichen Bedarfs zu tätigen. Wenn sich dann zudem weitere Geschäfte mit innovativen Geschäftsideen etablieren und eine Nische besetzen können, wäre das sehr begrüssenswert. Wenn es den Städten aber nicht gelingt, dass die Entwicklung der Stadtzentren mit dem rasanten Entwicklungstempo auf den ehemaligen Industriearealen wenigstens einigermaßen schritthalten kann, so besteht die Gefahr, dass sie aufgrund der neuen Wohn- und Büroflächen zwar viele Zu- und WegpendlerInnen verzeichnen, aber das „Leben“, abgesehen vom morgen- und abendlichen Gewusel am Bahnhof, in der Stadt nicht in gleichem Masse Einzug hält.

In einer Studie über die Wahrnehmung und Entwicklung urbaner Orte im Grossraum Zürich konnten Schalcher & Huber (2007: 41) aufzeigen, dass Zentrumsgebiete primär für die Versorgung mit Alltagsgütern und privaten Dienstleistungen im Gastronomie-, Gesundheits- und Freizeitbereich aufgesucht werden. Wenn man die Zentren Dietikons und Schlierens aufwerten möchte und diese stärker frequentiert sein sollen, sind folglich die vorhandenen Potentiale in diesen Bereichen auszuschöpfen, die meiner Meinung nach trotz der Konkurrenz zur Kernstadt als realistisch einzustufen sind. Gleichzeitig zu den gewünschten Angeboten erwähnen Schalcher & Huber (2007: 41) auch die meistgenannten verbesserungsfähigen Punkte in den betrachteten Zentrumsgebieten. Die befragten Personen geben dabei an, dass sie sich nebst Begegnungs- und Verweilmöglichkeiten sowie einer grosszügigeren Begrünung und Kleingeschäften mit spezifischen Angeboten primär ein geringeres Verkehrsaufkommen und Tempo-30- oder Fussgängerzonen wünschen.

Die Erkenntnisse von Schalcher & Huber (2007: 41) bestätigen die Wichtigkeit der aktuellen Zentrumsplanung in Schlieren. Mittels einer Änderung der Verkehrsführung will man den bestehenden Stadtpark hinter den Lärmschutzwänden hervorholen und gleichzeitig nach Norden vergrössern. Die Strasse könnte nicht völlig aus dem Zentrumsgebiet verbannt werden, doch gäbe es eine Achse weniger, die das Zentrum entzweit. Der Zentrumsplatz würde grösser und einladender. Können durch die Massnahmen zur Förderung des ÖV, Fus- und Veloverkehrs die Belastungen durch den MIV vermindert werden und kommt zudem eine höhere Fussläufigkeit durch die geplante Limmattalbahn sowie mit dem „Flügel“ ein neues optisches Identifikationsobjekt hinzu, scheint eine Attraktivitätssteigerung des Zentrums Schlieren sehr realistisch. In Dietikon tönen die Ziele, das Zentrum attraktiver zu gestalten, ähnlich. Die Stadt will, wie im Leitbild und den Regierungsrichtlinien erwähnt, das Stadtzentrum aufwerten und im Zentrum ein vielseitiges Angebot aufweisen. Ein solches Ziel erscheint für eine Stadt mit über 25'000 EinwohnerInnen logisch. Zudem kann das Ziel darauf zurückgeführt werden, dass sich Dietikon gemäss Leitbild und Regierungsrichtlinien sowie Aussagen der Gemeindevertreter sowohl heute wie auch in Zukunft als das regionale Zentrum im Limmattal sieht. Ihr Zentrum haben die DietikerInnen in der Vergangenheit mit der Eröffnung des Coop Megastore und vielen weiteren Verkaufsläden im Gebiet Silbern, das so zu einem peripheren Speckgürtel heranwuchs, selbst geschwächt. Dass mit dem Limmatfeld ein Stadtteil zum Siedlungskörper hinzukommt, der den Anspruch hat, ein eigenes Zentrum zu sein, erachten einige ExpertInnen als zusätzliche Schwierigkeit, andere als Chance, um mit dem neuen Schwung auch die Entwicklung des bestehenden Zentrums anzukurbeln. Wie sich die Situation in Dietikon entwickelt ist sehr schwierig abzuschätzen. Grundsätzlich sollte das bestehende Zentrum Dietikons genügend potentielle Kundschaft haben, um ein breites Angebot an Dienstleistungen anbieten zu können. Klar ist, dass die BewohnerInnen des Limmatfeld, die über ein eigenes Zentrum mit Lebensmittelläden, Bäckerei, Blumengeschäft etc. verfügen, schwierig, als Kunden zu gewinnen sind und die BewohnerInnen der rechten Talgemeinden, wie Geroldswil, das Limmatfeld dem bestehenden Zentrum nun ebenfalls vorziehen könnten.

Allgemein besteht für das Dietiker Zentrum, wie für das gesamte linke Limmattal, die Hoffnung, dass durch die Limmattalbahn ein neues Verständnis für den überkommunalen Stadtraum entsteht. Aufgrund der besseren Vernetzung der urbanen Teilräume bewegen sich die EinwohnerInnen in ihrer Freizeit vermehrt innerhalb des Limmattaler Spannungsbogens und pendeln weniger in die Kernstadt Zürich. Die BewohnerInnen tätigen ihre Einkäufe in Dietikon und Schlieren und nicht auf dem Nachhauseweg im Hauptbahnhof Zürich oder trinken am Abend einen Cocktail statt in „der Stadt“ in einer Lounge in Dietikon oder Schlieren. Ergebnis dieses Prozesses könnte sein, dass wenn ein Limmattaler sagt: „Ich gehe in die Stadt“, nicht die Stadt Zürich, sondern die Limmatstadt gemeint ist.

6.4 Die Emanzipation vom Auto

Sowohl in Dietikon wie auch in Schlieren ruhen die Hoffnungen hinsichtlich einer Verringerung der Belastung durch den MIV grösstenteils auf dem Projekt der Limmattalbahn und deren flankierenden Massnahmen (vgl. Aussagen in den Interviews und Planungsdokumenten; Hornung 2010: 9f). Ich bin der Meinung, dass mit der Limmattalbahn durchaus ein effektives Transportmittel zur Verfügung steht, das allerdings den Grossteil der Autofahrten, die heute durch Dietikon und Schlieren erfolgen, nicht ersetzen wird. Wer heute nicht in den Bus steigt, wird das zukünftig auch bei der Limmattalbahn nicht tun. Die Limmattalbahn kann aber der Überlastung des Busnetzes entgegenwirken und führt eine Kapazitätssteigerung im ÖV-Netz herbei. Eine Senkung der Autofahrten wird es somit kaum geben. Das Potential um die Ortsdurchfahrten zu senken, sehe ich in den flankierenden Massnahmen, die Fahrten, abgesehen vom Ziel- und Quellverkehr, auf die Strassen um die Zentren herum leiten sollen. Dass die Strasse, die durch Schlierens Zentrum führt, durch den Trasseebau der Limmattalbahn an Kapazität verliert, ist meiner Meinung nach zu begrüßen. Ansonsten soll aber der MIV, wie das auch Stephan Corsten erläutert, nicht durch künstliche Hindernisse eingeschränkt werden. Es genügt, wenn man den Ausbau des ÖV- sowie Fuss- und Velowegnetzes vorantreibt. Bei weiterem Bevölkerungswachstum und zunehmenden Blech-Tatzelwürmern, die sich zu den Stosszeiten durch das Limmattal winden, wird der ÖV oder das Velo automatisch attraktiver. Wenn die Agglomerationsgemeinde zum urbanen Lebensraum werden will, muss sie sich zwangsweise von der Autoherrschaft emanzipieren, ansonsten braucht es mehrspurige Strassen, die aber niemand sehen und hören will.

Da das Limmattal keine nennenswerten Höhenunterschiede aufweist, haben die Verkehrsplaner Marc Schneiter und Beat Suter bereits 2009 auf das brachliegende Potential des Veloverkehrs in der Bewältigung des Verkehrsaufkommens hingewiesen (Krebs 2009: 53f). Wo in anderen Regionen Europas der Anteil des Veloverkehrs am Pendlervolumen bis zu 30 % beträgt, liegt er in der Agglomeration der Stadt Zürich lediglich zwischen 5 und 10 % (Eurostat 2014; Bundesamt für Statistik 2014b). Mit Projekten wie einer Veloschnellroute, die entlang der Talachse führen wird und möglichst wenig Querungen von

Hindernissen aufweist, soll dieses Potential besser ausgeschöpft werden. Gleichzeitig zum Aufzeigen der Möglichkeiten gilt es abzuwarten, bis die EinwohnerInnen des Limmattals das Velo als clevere Alternative zu den übrigen Verkehrsmitteln entdecken.

Da das Limmattal und vor allem Dietikon und Schlieren viele Wohnlagen aufweisen, die mit dem ÖV sehr gut erschlossen sind, soll auch der Ansatz des „autoarmen“ oder sogar „autofreien“ Wohnungsbaus diskutiert werden. Otto Müller spricht im Interview beispielsweise davon, dass in Gebieten, die zukünftig nah bei einer Haltestelle der Limmattalbahn liegen, durchaus „autoarme“ Wohnkonzepte gebaut werden sollen. Heutzutage ist es aufgrund der Vorschriften schwierig, eine Siedlung „autoarm“ oder „autofrei“, also mit einer verminderten Anzahl an Abstellplätzen oder komplett ohne die Erstellung von Parkplätzen zu planen und realisieren. Auch Entwickler und Investoren beginnen sich mit dem Konzept auseinanderzusetzen. Ein prominentes Beispiel für eine Umsetzung im Kanton Zürich gibt es in Zürich Wiedikon mit der autofreien Siedlung Kalkbreite (Weidmann 2014: 27). Beat Stocker, verantwortlich für die Entwicklung der Gartenstadt in Schlieren spricht im Interview davon, dass man bezüglich der Anzahl Parkplätzen an dieser gut erschlossenen Lage, in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs, durchaus hätte mutiger sein können. Aus wirtschaftlicher Sicht würden einem Investor die Baukosten von Garagenplätzen, die in der Folge eventuell nicht vermietet werden können, erspart bleiben. Heinz Schröder sieht in solchen Konzepten ebenfalls ein Potential, gibt aber zu bedenken, dass man die Bau- und Nutzungsordnungen der Gemeinden diesbezüglich überarbeiten müsste. Heute wird anhand meiner Erfahrungen in der Bearbeitung von Baugesuchen im Kanton Aargau und im Kanton Zürich die Parkplatzanzahl noch zu starr anhand fixer Parameter und ohne den Einbezug der ÖV-Erreichbarkeit festgelegt.

6.5 Übergreifend planen und entwickeln

Dem Ziel, im Limmattal die fach- und grenzüberschreitende Zusammenarbeit zu intensivieren widerspricht weder eines der analysierten Planungsdokumente noch eine/r der interviewten ExpertInnen. Und doch gilt es, die in den Interviews geäusserten Meinungen und Absichten zur vertieften Zusammenarbeit genauer zu betrachten.

Eine vertiefte fach- und grenzüberschreitende Zusammenarbeit war in der Ideenkonkurrenz PeRL zu erkennen. PlanerInnen der verschiedenen Gemeinden, der beiden Kantone Aargau und Zürich und viele unabhängige FachexpertInnen haben sich dabei zusammengefunden, um mögliche Zukunftsszenarien für das Limmattal zu skizzieren und anschliessend über deren Wert zu diskutieren. Übergreifend über die Verwaltungsebenen und ohne den politisch – administrativen Grenzen zu viel Aufmerksamkeit zu schenken, wurde über die Herausforderungen und die besten Lösungen dazu gesprochen.

Schlierens Alt-Stadtrat Jean-Claude Perrin, der als Mitglied des PeRL Begleit-Gremiums fungierte und ein Vorwort zum Abschlussbericht verfasste, schätzte die angewandte Vorgehensweise, die gemäss seiner Aussage vielfältige Inputs einbrachte, sehr.

Perrin: „Die [Projektteams] waren frei von jeglichen Vorgaben. Sie denken einfach laut vor sich hin. Man macht eine Auslegeordnung und wirft das Hinterste und Letzte auf den Tisch, auch das, was im Moment als Blödsinn erscheint. Danach prüft man den Wert, [...] was überflüssig ist, wischt man runter, was übrig bleibt, setzt man zusammen und macht etwas Gutes daraus.“

Dietikons Stadtpräsident Otto Müller, der weniger stark als Perrin in den Prozess involviert war, spricht dagegen kritischer über die Ideenkonkurrenz.

Müller: „Das PeRL ist auf einer sehr hohen Flughöhe. Da sind wir Gemeindepräsidenten viel „bodennäher“ in den Problemstellungen. Um dies umsetzen zu können, würde es unter Umständen auch andere politische Strukturen brauchen, welche wir heute nicht haben. Es bräuchte vielleicht einen Regionalrat, welcher wirklich Kompetenzen hat. [...]. Ich hätte mir eigentlich noch progressivere Ansätze erhofft. Es ist etwas wenig visionär.“

Ich betrachte den Input von Herrn Müller als sehr wertvoll. Dass das PeRL zu wenig visionär war und progressivere Ansätze nötig gewesen wäre, denke ich nicht. Klar wäre es möglich, ein utopisches Bild des Limmattals zu zeichnen und dabei den Rangierbahnhof durch einen grossen Park oder See zu ersetzen oder die Zentren Dietikon und Schlieren mit Strassentunnels und ins Erdreich versenkten Kreiseln vom Verkehr zu entlasten. Doch je visionärer die Vorschläge, desto weniger bodennah sind sie und desto schwieriger wird es, damit Akzeptanz und einen Niederschlag in der Planung zu finden. Für eine erfolgreiche Planung braucht es meiner Meinung nach progressive und zum Teil auch utopisch erscheinende Ansätze um die Grenzen auszuloten, doch sollte der Kern auch realitätsnah und umsetzbar sein. Der Ansatz des PeRL, dass sich die Stadt Dietikon, obwohl nicht ihr Land, in Bahnhofsnähe auf die rechte Limmatseite ausdehnen könnte, um so gleichzeitig die Limmat mehr ins Zentrum zu rücken, betrachte ich beispielsweise als äusserst spannend, progressiv, aber doch realitätsnah. Mit Herrn Müller gehe ich einig, dass es für die Umsetzung solcher Ansätze ein neues Gremium braucht, dem die nötigen Kompetenzen und auch Gelder zugesprochen werden. Aus meiner Sicht sollte dies aber nicht politischer Natur, sondern sehr unabhängig sein und vor allem sollte es über politisch-administrative Grenzen hinweg agieren können. Ein solches Gremium könnte mehrere der folgenden Punkte unterstützen.

Von der hohen fachlichen Kompetenz, die Jasmina Ritz in der Region vorhanden sieht, könnte ein solches Gremium profitieren und gleichzeitig bestünde die Hoffnung, mit einem solchen neuen Rat, politisch unabhängige Charaktere zu erhalten, die sich folglich getrauen

en, Visionen und Vorhaben anzusprechen, die noch nicht allzu populär sind, die die Planung aber dringend benötigt. Dass die Planung auf Zugpferde angewiesen ist, die für eine Sache einstehen und der Bevölkerung aufzeigen, wie damit Qualität geschaffen werden kann, betonen in den Interviews sowohl Ritz wie auch Schröder. Im besten Fall könnte mit einem überzeugenden Gremium auch Ängsten vorgebeugt werden, die eine dynamische Entwicklung mit sich bringt. Auch Stephan Corsten sagt, es fehle im Limmattal momentan an den Visionären und den Zugpferden. Gleichzeitig geht er auf die Problematik ein, dass die Planung zu fest an die politischen Strukturen gebunden ist. Eine Vision entwickle man nicht in den vier Jahren, die eine politische Amtsperiode dauere. Somit kann es zu vielen Wechseln oder auch politischem Umdenken kommen. Der Stadtplaner oder die Stadtplanerin ist in unserem politischen System aber immer dem Politiker oder der Politikerin untergeordnet, was dazu führe, dass nach den Vorstellungen der PolitikerInnen gearbeitet werde. Grosse und langfristige Visionen sind unter diesen Voraussetzungen gemäss Corsten schwierig anzupacken, geschweige denn umzusetzen. Für eine politische Wiederwahl wollen die Wähler Resultate sehen und die gäbe es vor allem bei kleineren Projekten – grosse Visionen würden in der Anfangsphase nur Ausgaben bringen. Aus diesen Gründen schätzt Corsten Privatinitiativen, die laut denken und die Politik nur in einem konsultativen Rahmen einbinden, um ihr in einem späteren Schritt mögliche Entwicklungswege aufzuzeigen. Ein unabhängiges regionales Planungsgremium mit weitreichenden Kompetenzen könnte, nach meiner Ansicht, eine solch treibende Kraft darstellen, hätte aber im Vergleich mit Privatinitiativen eine höhere Akzeptanz in der Bevölkerung und der Politik zur Folge, da die Vorschläge nicht als wirtschaftliche Eigeninteressen abgestempelt werden könnten.

Stephan Corsten ist der Meinung, dass die Gemeinden Dietikon und Schlieren momentan noch nicht wie gewünscht am agieren, sondern noch zu stark am reagieren sind. Es werde zwar immer über das Agieren diskutiert, aber das was folge, sei noch immer zu defensiv.

Corsten: „Wir müssen voraus denken. Wenn wir nur, an das denken, was wir gestern schon gemacht haben, dann kommen wir nicht weiter. Man hört aber jeweils bereits an den ersten Sitzungen „das geht nicht, wir haben die Instrumente nicht dafür oder wir wissen ja, dass man so etwas nicht umsetzen kann“.“

Die Meinung, die Corsten vertritt, dass man zuerst entscheiden muss, welche Ziele man verfolgen will, um dann zu schauen, welche zusätzlichen Werkzeuge man dafür benötige, finde ich sehr spannend. Andernfalls kann man keine Visionen entwickeln. Die Werkzeuge müssen sich den Bedürfnissen anpassen und nicht umgekehrt die Visionen den vorhandenen planerischen Werkzeugen. Die kurzen politischen Intervalle und die Abhängigkeit der Stadtplanung von der Politik, machen es aber schwierig, neue Werkzeuge zu implementieren. Von einem unabhängigen Gremium könnte folglich eine längerfristige und aktivere Planung erwartet werden.

Dass es trotz den vielen Bemühungen um eine zukünftig verstärkte grenzüberschreitende Zusammenarbeit, unübersehbare Eigeninteressen der verschiedenen Gemeinden gibt, ist aus den Gesprächen und den kommunalen Planungsdokumenten deutlich herauszulesen. Im Leitbild der Stadt Dietikon spricht sich die Regierung beispielsweise klar dafür aus, der bevorzugte Wirtschaftsstandort im Limmattal sein zu wollen. Schlieren hingegen äussert in seinen Zielen und Visionen zwar keinerlei Anspruch auf eine politisch-administrative oder wirtschaftliche Vormachtstellung im Limmattal, Jean-Claude Perrin stellt im Interview aber klar fest, dass es zwischen den Gemeinden immer eine gewisse Konkurrenz geben werde:

Perrin: „Es funktioniert wie im Gewerbeverein. Alle Maler, Gipser und Hölzler tun sich im Gewerbeverein zusammen, um gemeinsam weiterzukommen. Aber jeder ist darauf bedacht, dass er die Kunden bekommt, nicht der andere.“

Die Konkurrenzsituation zwischen diesen beiden Städten ist aus den kommunalen Planungsdokumenten und den Interviewaussagen deutlich herauszuhören. Dabei kann man den Eindruck bekommen, dass sich Dietikon um seine Position als Zentrum mit regionaler Ausstrahlung Sorgen macht. In Schlieren – Perrin spricht von einer einvernehmlichen Konkurrenz – ist der Konkurrenzgedanke nicht geringer als in Dietikon, doch scheint man bezüglich seiner Rolle im urbanen Spannungsbogen des Limmattals etwas gelassener in die Zukunft zu blicken. Wie es auch im PeRL Abschlussbericht zu lesen ist, wird für Schlieren eine sich an Zürich West anlehrende urbane Entwicklung prognostiziert, die sich auch im aktuellen Slogan der Stadt „Schlieren – wo Zürich Zukunft hat“ niederschlägt.

Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit wird in Zukunft wohl durch Projekte wie das PeRL in einigen Verwaltungs- und Planungsbereichen zunehmen, doch schlussendlich bleibt der Verdacht, dass aufgrund der politischen Eigenständigkeit der beiden Städte, sie verständlicherweise primär auf die eigenen Bedürfnisse und Gemeindefinanzen schauen, bevor an den Gesamttraum Limmattal und die Nachbargemeinde gedacht wird.

6.6 Dietikon und Schlieren als ...

Über die konzeptionelle Einordnung der Limmattaler Städte Dietikon und Schlieren und darüber wie die Herausforderungen angegangen werden sollen oder wie sich die Region zukünftig zu entwickeln hat, gibt es, wie in den Ergebnissen zu sehen ist, viele unterschiedliche Meinungen. Sowohl die Autoren von Fachartikeln wie auch die interviewten ExpertInnen betrachten die Region mit unterschiedlichen Konzepten und prognostizieren vielfältige Zukunftsbilder für die Städte Dietikon und Schlieren.

6.6.1 ... Teil einer Bandstadt?

„Die grüne Wiese den Kühen, nicht den Menschen!“, sagt Loderer (2014: 7) und hält klar fest, dass man die Agglomeration zur Stadt umbauen soll, sie verdichten und verstärken muss, um sie zu verbessern. Eine Bandstadt ist gemäss Loderer zwischen Zürich und Baden durch das Zusammenklumpen der ehemaligen Bauerndörfer bereits entstanden. Es ist keine Bandstadt nach Arturo Soria y Mata, denn sie wurde nicht geplant. Die Bandstadt Limmattal ist das Ergebnis der Siedlungsausdehnung und der Topographie, bei der die Limmattal und die vielen Verkehrsachsen die Richtung vorgeben und die Hügelzüge die Schranken bildeten (Loderer 2008: 27). Diener et al. (2006b: 632) sehen wie Loderer, dass sich das Limmattal immer stärker zu einer heterogenen und fragmentierten Bandstadt verdichtet. Die politischen Vertreter in den Städten Dietikon und Schlieren wollen, wie die stellvertretende Aussage von Jean-Claude Perrin zeigt, zwischen dem Begriff der Bandstadt und dem Limmattal aber keinerlei Assoziationen fördern.

Perrin: „Es sollte keine Bandstadt entstehen, die überhaupt kein fein strukturiertes Gesicht mehr hat, sondern es sollen weiterhin einzeln erkennbare Abschnitte von Baden bis Zürich sein [...]. Meine Vision ist also keine Bandstadt, sondern eine Perlenreihe von Gemeinden und Städten, die eigene Identitäten zeigen [...]. Wir möchten nach wie vor als eigenständiges Schlieren wahrgenommen werden, da können wir doch nicht einfach in einem Einheitsbrei untergehen.“

Wenn die beschriebene historisch gewachsene Bandstadt von Loderer (2014: 7; 2008: 27), die Prognosen einer heterogenen und fragmentierten Bandstadt von Diener et al. (2006b: 632) und die von Perrin beschriebene Vision einer Perlenreihe von Gemeinden und Städten verglichen werden, so können keine Widersprüche festgestellt werden. Perrin lehnt den Terminus der Bandstadt aber ab, da er damit einen urbanen Einheitsbrei beschrieben sieht, und zwar gemäss der eigentlichen Definition und Absicht Soria y Matas zu recht. So wie Loderer (2014: 7; 2008: 27) und Diener et al. (2006b: 632) die Bandstadt definieren, kann im Limmattal durchaus von einer solchen gesprochen werden. Dieser Beschreibung könnte sich wohl auch Jean-Claude Perrin anschliessen. Denn ein heterogenes, fragmentiertes urbanes Gebilde das sich aus den Bauerndörfern zwischen den Hängen und entlang der Verkehrsachsen zusammengeklumpt hat, ist das Limmattal nun wirklich und so kann es gleichzeitig auch als Perlenreihe mit verschiedenen Städten und Gemeinden gemäss Perrin verstanden werden. Die Frage bleibt, ob es überhaupt sinnvoll ist, wie Loderer (2014: 7; 2008: 27) und Diener et al. (2006b: 632) von einer Bandstadt im Limmattal zu sprechen oder ob die Unterschiede zur definierten Bandstadt von Soria y Mata zu gross sind. Wenn an eine Bandstadt im eigentlichen Sinne gedacht wird (vgl. Kapitel 3), ist eine breite Ablehnung einer solchen Bezeichnung für das Limmattal nicht verwunderlich, da die Assoziationen nicht imagefördernd wären. Das Limmattal als eine Bandstadt zu bezeichnen, die man logischerweise mit der von Soria y Mata definierten vergleicht, scheint

den Bestrebungen im Limmattal kaum zuträglich zu sein, sondern eher der Provokation dienend. Womit aber nicht gesagt sein soll, dass es diese nicht braucht.

6.6.2 ... Edge Cities und Teile der Limmatstadt?

Der Betrachtung des Limmattals als Bandstadt folgt die Idee der „Limmatstadt“ oder der „Limmattal-Stadt“ wie sie Koch et al. (2003: 251) und Koll-Schretzenmayr & Schmid (2003: 6) nennen. Koll-Schretzenmayr & Schmid (2003: 6) sprechen in Anlehnung an die Glattal-Stadt bereits im Jahr 2003 von einer (interkantonalen) Limmattal-Stadt, die mit der Etablierung der Plattform Aargau-Zürich (PAZ), sich den überkantonalen Herausforderungen stellen will. Koch et al. (2003: 251) erklären hingegen, dass die Vision zwar bereits mehrfach aufgegriffen und erwähnt wurde, bisher aber eine Gesamtplanung fehlte und nie vorangetrieben wurde. Gründe dafür sehen Koch et al. (2003: 251) in der unterschiedlichen Entwicklung der Limmattaler Gemeinden. So findet man im Limmattal von der „konsequent umgesetzten Neustadtplanung bis zur weitläufigen Einfamilienhausprairie“ alles. Im Limmattal existieren viele Gemeindegrenzen sowie eine Kantonsgrenze. Der Raum, der seit langem zwar eine funktionale Einheit bildet, rückt in politisch-administrativer Hinsicht sowie in der Wahrnehmung der BewohnerInnen und der Nicht-Ortskundigen aber kaum näher zusammen.

Hermann (2013: 62, 64) greift die Vision einer Limmatstadt erneut auf. Er spricht von einer Region Limmattal, die im Amerikanischen als Edge City bezeichnet würde, da sie ausserhalb der Kernstadt, in der Agglomeration liegt, aber wichtige Zentrumsfunktionen wahrnimmt. Verkehrsschneisen, Lagerhallen und Grosswohnsiedlungen würden solche Städte prägen. Edge Cities tragen gemäss Hermann (2013: 62, 64) wesentliche Lasten der Urbanisierung und gelten weder als pulsierend noch als vielfältig und ziehen vorwiegend tiefe soziale Schichten an.¹ Dessemontet (1999: 32) betrachtete einen Teil des Limmattals bereits vor 15 Jahren als eine Edge City und gab ihr den Namen Schlieren-Limmattal, wobei er die Gemeinden Dietikon, Urdorf, Weiningen und Spreitenbach ebenfalls dazu zählte. Der Perimeter, der Dessemontet als Edge City bezeichnet hat, ist hinsichtlich der Nennung Weiningens überraschend. Schlieren, Urdorf, Dietikon, Spreitenbach bilden eine gewisse städtische Achse und liegen alle auf der linken, seit langem urbaner geprägten Limmatseite, doch Weiningen, das sich aus meiner Sicht als einziges erhaltenes (Wein-) Bauerndorf im Limmattal bezeichnen kann, erscheint mir in der Definition einer Edge City nicht sehr passend. Als Erklärung dafür schliesse ich lediglich auf die Tatsache, dass das Limmattaler Autobahn-Kreuz mehrheitlich auf Weininger Boden liegt.

¹ Zu Hermanns Ausführungen ist zu ergänzen, dass Regionen wie das Limmattal nicht mit nord-amerikanischen Edge Cities nach Garreau (1991) zu vergleichen sind, sondern auf die europaspezifische Definition gemäss Bontje und Burdack (2005: 328) hingewiesen werden muss. Obwohl Bontje und Burdack (2005: 328) die europäischen Formen eher als „city-edge“ beschreiben, wird in dieser Arbeit aber dennoch von Edge Cities gesprochen.

Basierend auf der als solche definierten Edge City Limmattal plädiert Hermann (2013: 62, 64) dafür, diese zukünftig mit dem, seiner Meinung nach, positiv konnotierten Begriff Limmatstadt zu positionieren. Wenn Schlieren noch näher an die Stadt Zürich rückt, wie sie es momentan auch beispielsweise mit ihrem Slogan „Schlieren – wo Zürich Zukunft hat“ tut und die Aargauer Gemeinden sich ohnehin bereits nach Baden orientieren, sieht Hermann die Chance das gesamte Limmattal als eigenen Standort zu positionieren vertan und Dietikon läge gemäss seiner Einschätzung isoliert dazwischen. So ist Hermann der Meinung, dass es ein Verständnis für einen zusammenhängenden Raum im Limmattal braucht.

Hermann: „Ich kann mir vorstellen, dass eine Fusion Schlieren, Dietikon, Urdorf ein gewisses Bewusstsein für den Raum geben könnte. Dass man sich nicht nur als Wurmfortsatz von Zürich sieht.“

Hermann weist betreffend den Bestrebungen, ein neues Verständnis für den Gesamttraum im Limmattal zu schaffen, auf die Wirkung hin, die mit der geplanten Limmattalbahn erreicht werden könnte. Die Bahn soll Identität und urbanes Flair bringen und den Raum Limmattal und die Freizeitgestaltung gegenüber der Stadt Zürich aufwerten und attraktiver gestalten. Cafés, Plätze und die Einbindung des Limmatraumes in das Stadtgefüge sollen dabei einen wichtigen Beitrag leisten (Hermann 2013: 62, 64).

Bei der Limmatstadt AG, 2014 auf Initiative der Firma Halter gegründet, verrät der Name bereits das Ziel der Trägerschaft. Die Trägerschaft, namentlich die Geschäftsführerin Jasmina Ritz, hat seit Mai 2014 einen neuen Webauftritt geschaffen und will den fortschreitenden Urbanisierungsprozess über politische Grenzen hinweg qualitativ entwickeln und so die Wahrnehmung der Region positiv verändern (Limmatstadt AG 2014). Auch Patrick Schnorf (Ritz 2014) ist der Meinung, dass es im Tal zu einem weiterführenden Urbanisierungsprozess kommt. Gleichzeitig hält er, wie dies auch Hermann und Ritz betonen, fest, dass es dabei die Eigenständigkeiten der verschiedenen Ortschaften zu berücksichtigen gebe.

Privaten Investoren oder Trägerschaften wie der Limmatstadt AG geht es nicht um politisch-administrative Dimensionen, sondern primär um eine prägnante Vermarktung des Raumes. Dies ist einfacher umsetzbar, wenn man mit dem Namen Limmatstadt für eine ganze Region positive Bilder schaffen kann, um so mehrere Gemeinden gleichzeitig zu vermarkten. Man muss die „unique selling propositions“ (USP`s) nicht für jede Gemeinde einzeln zusammensuchen. Sondern man kann Bilder der Limmatauen bei Geroldswil/Dietikon, des Klosters Fahr bei Unterengstringen, des Weinbaus in Weiningen und der Industriegeschichte in Schlieren verwenden. Die Eigenständigkeiten, die jede der einzelnen Ortschaften aufweist, sind deshalb zu pflegen, doch eben auch im Interesse der ganzen Region zu nutzen.

Im Limmattal will, wie in den Ergebnissen zu sehen ist, aber längst nicht jeder von einer zukünftigen Limmatstadt sprechen. Gerade politische Vertreter distanzieren sich von Gedanken an eine Limmatstadt. Vor allem in politisch-administrativer Hinsicht wird also kaum in einer solchen Dimension gedacht. Dass es aber eine Diskussion um einen politisch-administrativen Stadtbegriff sein muss, sagt weder Hermann noch die Limmatstadt AG. Gegen ein besseres Branding des Limmattals hätten wohl auch die PolitikerInnen keine Einwände. Die unterschiedlichen Ansichten der Akteure könnte also lediglich an der fehlenden Definition des Begriffs Limmatstadt liegen – das sich jeder einzelne etwas anderes darunter vorstellt. Wann das Limmattal eine Limmatstadt wäre oder ob sie es bereits heute ist, kann niemand abschliessend sagen. Es ist abhängig vom Blickwinkel und von persönlichen Empfindungen und ist in der momentan diskutierten Form gemäss der Theorie in Kapitel 3.2 vorwiegend ein soziologischer oder geographischer Stadtbegriff denn ein politisch-administrativer.

6.6.3 ... *Zwischenstädte*?

Das Limmattal ist Zwischenstadt. Das heisst nicht, dass das Limmattal nicht auch Edge City, Limmatstadt oder einfach nur als Agglomeration bezeichnet werden kann. Ich denke aber, dass es mit Sicherheit ein Beispiel einer Zwischenstadt darstellt. Das Limmattal ist genau die verstädterte Landschaft oder die verlandschaftete Stadt von der Thomas Sieverts (2003: 79) spricht.

Müller: „[...] das Limmattal und Dietikon insbesondere, ist eine Gegend der Kontraste. Hier in 200 Meter haben sie eine Wiese, wo die Kühe weiden, dann ist es wieder urban.“

Architekt Thomas Sieverts, der im Wesentlichen den Begriff der Zwischenstadt geprägt hat und als unabhängiger Fachexperte im Begleitgremium der Ideenkonkurrenz PeRL tätig war, spricht von Land- und Stadtstrukturen, die in den letzten Jahrzehnten entstanden sind. Sie können weder als Stadt noch als Land bezeichnet werden, passen aber auch genauso wenig zum Begriff des klassischen Vororts, da sie dafür zu eigenständig funktionieren (Sieverts 2013). Genau so zeigt sich das Limmattal und deshalb wird sie von Bormann et al. (2005: 16) als die „DNA der Zwischenstadt“ beschrieben. Zusammen mit der deutsch-französischen Region „PAMINA“ mit Karlsruhe als Oberzentrum, der Erfstadt und Mailand wird das Limmattal von Bormann et al. (2005: 16) als Beispiel gewählt, um die Zwischenstadt greifbar zu machen.

Thomas Sieverts (2003: 79) glaubt nicht, dass man die Basiskräfte, die zu diesem weitverbreiteten Zustand geführt haben, in ihrer Wirkungsrichtung ändern kann. Deshalb ist sein logischer Schluss, dass man mit den begrenzten Mitteln der Raumplanung wenigstens versuchen muss, eine „Kultivierung der Auswirkungen“ zu erreichen. Einen wichtigen Aspekt im Umgang mit der Zwischenstadt bezeichnet Sieverts (2003: 94) die Auseinandersetzung

mit der Wahrnehmung und der Ästhetik solcher Räume. Dabei soll man die Zwischenstadt bewusst betrachten und so auch sehen, was einem an ihr gefällt oder nicht. Ähnlich spricht Joris van Wezemaël im Interview diesen Punkt an und erläutert, dass wenn man sich auf den Raum einlässt, dieser sehr viel mehr zu bieten hat, als manche in einem Agglomerationsraum erwarten würden. Sowohl Sieverts (2013: 29) wie auch van Wezemaël betonen, dass dabei die Herausforderung darin bestehe, die Zwischenstadt nicht mit den Bildern einer dichten historischen Stadt zu vergleichen.

van Wezemaël: „Wenn wir mit der Kernstadt im Hinterkopf Dietikon und Schlieren betrachten, dann sehen wir immer nur, was nicht da ist. Wir vermissen die Kompaktheit, wir vermissen einen Lampugnani und träumen davon, dass wir in einer Richti-Arealisierung kleine Stücke von Mailand über dem Mittelland abwerfen können. [...]. Es herrscht ein purer Formfetischismus. Man schaut raus und sagt: „Da ist ja gar keine Stadt.“ Aber vergessen Sie einmal die Stadt und gehen Sie in die Agglomeration raus [...] da hat man eine unglaublich hohe Erlebnisdichte. Das sind Orte der Überraschung, Orte der Gegensätze.“

Gemäss Tessin (2008: 128) geht es Sieverts darum, die Agglomerationen der Ballungsräume mit einer neuen Sichtweise zu entdecken. Es muss nicht darum gehen, alles als schön wahrzunehmen, sondern als „zeitgemässen Ausdruck unserer Gesellschaft“, wie dies beispielsweise auch in der Kunst gemacht wird, in der es auch nicht nur um das „Schöne“ geht. Tessin (2008), Sieverts (2003) und van Wezemaël bezeichnen die Wahrnehmung und bewusste Auseinandersetzung mit diesen vermeintlich gesichtslosen Orten, als die Grundvoraussetzung einer erfolgreichen zukünftigen Planung und Weiterentwicklung der Zwischenstadt. Dieser Ansatz wurde in einer Tagung im Oktober 2013, veranstaltet durch die Kunsthochschulen Zürich und Berlin sowie die Stadt Schlieren, unter dem Titel „Ästhetik der Agglomeration“ aufgegriffen. Ziel des Projekts war, die neuen räumlichen Qualitäten der Stadtlandschaften darzustellen, die durch den Siedlungsdruck im suburbanen Raum in den letzten Jahrzehnten entstanden sind. Ästhetik wurde gemäss den Veranstaltern dabei als „sinnlich-emotionale und qualitative Form der Raumwahrnehmung“, verstanden, und nicht lediglich als das Schöne oder das Erhabene (von Fischer 2013). Van Wezemaël spricht im Interview genau diese Wahrnehmung des Raumes an:

van Wezemaël: „Wenn man im Limmattal die räumlichen Qualitäten betrachtet, dann sieht man die unterschiedlichsten Nutzungsarten – eine Auenlandschaft, in der Leute in der Limmat baden, etwas weiter sieht man ein Logistikzentrum, Wohnbauten, oder ein transnationaler Konzern, der sein Headquarter da eingerichtet hat, weil nämlich dahinterliegend, unsichtbar der Autobahnzubringer liegt und eine gute Verkehrsinfrastruktur vorhanden ist. Bei genauer Betrachtung findet man im Limmattal eine äusserst spannende Situation, die nicht nur als ein Aussenquartier von Zürich gesehen werden kann.“

„Wir müssen lernen, Räume in Metrozonen als unsere kulturelle Heimat zu akzeptieren, weil es die Landschaften sind, die wir durch unsere täglichen Handlungen konsumieren und auch gestalten. Solange wir es nicht können, haben wir ein neurotisches Verhältnis zu unserer Umwelt.“

Es wird als zentral betrachtet, dass, wie van Wezemaal durch die beiden obenstehenden Zitate zum Ausdruck bringt, wir uns von den starren Vorstellungen lösen, wie eine Stadt auszusehen hat. Man darf die historische europäische Stadt, mit ihren engen Gassen, den Nutzungsmischungen, charakteristischen Gebäuden und Plätzen sowie ihrem auf viele von uns wirkenden Charme durchaus bewundern. Doch soll man nicht jede Stadt auf das Vorhandensein oder das oder die Absenz dieses Bildes reduzieren, sondern sich auf die Stadtformen einlassen, die wir durch unsere Lebensformen generieren.

7 Schlussfolgerungen

7.1 Ziele zur Raumentwicklung

Das erste Ziel dieser Arbeit war, die aktuellen Ziele zur Raumentwicklung der Region Limmattal und im Speziellen der Gemeinden Dietikon und Schlieren aufzuzeigen und Unterschiede zwischen den verschiedenen Akteuren festzustellen. Da das Limmattal wegen seiner Verkehrsinfrastrukturen und bedeutenden Wirtschaftsleistungen seit vielen Jahrzehnten ein wichtiger Raum im Schweizer Mittelland darstellt und seit den Nullerjahren auch als Wohnort wieder begehrt wird (Koellreuter 2010: 34f), lassen sich viele Dokumente der unterschiedlichsten Planungsgremien finden. Die PlanerInnen und PolitikerInnen wurden sich in den letzten Jahren der Bedeutung des Limmattals wieder bewusst, welches man lange als unschöne Wucherung der Stadt Zürich zu ignorieren versucht hat. Von den kommunalen über die regionalen, kantonalen bis hin zu überkantonalen und nationalen Verwaltungen werden heute Ziele definiert, wie das Limmattal zu entwickeln sei. Zu den Planungsdokumenten der Behörden kommen weitere Planungsvorschläge und Leitbilder von Gremien wie der Ideenkonkurrenz PeRL oder dem Verein Metropolitanraum Zürich hinzu. Anschliessend an die Benennungen der Oberziele und Leitidee jedes einzelnen Dokuments (Kap. 5.1), konnten aus allen Zielen der Planungsdokumente und den Zielen der interviewten ExpertInnen, die acht folgenden Hauptziele für die Raumentwicklung definiert werden:

- Qualitatives urbanes Wachstum fördern
- Angebot an attraktivem Wohnraum erhöhen
- Aufwertung der Stadtzentren anstreben
- Verkehrszuwachs mittels ÖV und Fuss- und Veloverkehr bewältigen
- Bestehende Natur- und Erholungsräume erhalten und aufwerten
- Wissen- und wertschöpfungsintensive Unternehmen anziehen
- Kulturell vielfältiges Klima und sozioökonomische Durchmischung fördern
- Fach- und grenzüberschreitende Planung und Entwicklung verstärken

Nachdem die Forschungsfragen eins und zwei, welche Ziele in den Planungsdokumenten zur Raumentwicklung genannt werden und welche Hauptziele daraus und aus den Aussagen der interviewten ExpertInnen definiert werden können, beantwortet sind, stellt sich die dritte Forschungsfrage. Dabei wird nach den Unterschieden zwischen den verschiedenen Planungsgremien, Verwaltungsebenen, den Gemeinden Dietikon und Schlieren und den interviewten ExpertInnen betreffend deren Aussagen zu den Zielen gefragt.

Anhand der Tabelle 16 im Kapitel Ergebnisse ist zu sehen, welche Planungsdokumente sich zu welchen Ziele äussern. Daran und anhand der Aussagen der interviewten Gemeindevertretern ist zu erkennen, dass die kommunalen Planungsdokumente einen Schwerpunkt auf die Ziele zur Erhöhung des Angebots an attraktivem Wohnraum, zur Aufwertung der Stadtzentren und zur Bewältigung des Verkehrszuwachs mittels ÖV und Fuss- und Veloverkehr legen. Allgemein können an den Zielen die unterschiedlichen Interessen der verschiedenen Verwaltungsebenen und Planungsgremien erkannt werden. Ziele, die eine Gemeinde in ihrem Handlungsspielraum einschränken könnten, werden auf kommunaler und regionaler Stufe kaum erwähnt. So werden die Ziele, die eine Siedungsausdehnung verhindern und einen sparsamen Umgang mit dem Boden und Landwirtschaftsgebieten fördern sollen, vorwiegend auf übergeordneter nationaler und kantonaler Ebene gefordert und auf kommunaler Stufe nicht explizit, oder nur mit Ausnahmeklauseln, erwähnt. Umgekehrt machen sich die kommunalen und regionalen Verwaltungsebenen besonders für Ziele stark, die aus ihrem Blickwinkel für eine erfolgreiche (finanzielle) Zukunft der Gemeinde als zentral betrachtet werden. Vor allem in den Interviews mit den Gemeindevertretern wurde deutlich, dass sich die Gemeinden für eine aktive Einflussnahme der Raumentwicklung auf die Demographie zum Ziel setzen, was auch von Marti (2010: 16) festgestellt wurde. Auf nationaler und kantonaler Stufe wird ein solches Ziel nicht erwähnt. In Dietikon und Schlieren will man diesbezüglich mit einem gesteigerten Angebot an komfortablem Wohnraum und dem damit erhofften Zuzug von finanziell bessergestellten EinwohnerInnen höhere Steuereinnahmen und eine bessere sozioökonomische Durchmischung erreichen. Während das Raumkonzept Schweiz und der Abschlussbericht des PeRL darauf hinweisen, dass die Gemeinden eine aktivere Bodenpolitik zur frühzeitigen Sicherung von Flächen für öffentliche Infrastrukturen betreiben sollen, definieren die Gemeinden hingegen das Ziel, die Zusammenarbeit mit den Akteuren des Wohnungsmarktes zu verstärken. Wenn eine solche Zusammenarbeit von Seiten der Behörden erfolgreich gestaltet werden kann, ist damit durchaus auch eine aktive Bodenpolitik zu betreiben. Doch die Gemeinden müssen dabei geschickt verhandeln und darauf achten, dass sie Ihre Interessen genügend stark vertreten. Ihrer Bedürfnisse müssen sie bereits im Planungsverfahren bewusst sein, denn bevor beispielsweise ein Gestaltungsplan rechtsgültig festgesetzt ist, verfügen sie für Forderungen noch über die nötige Verhandlungsbasis wie beispielsweise eine Erhöhung der Ausnutzungsziffer. Je weiter ein Entwicklungsprozess mit privaten Investoren fortgeschritten ist, desto schwieriger wird es für die Gemeinde aktiv Einfluss nehmen zu können.

Die Gemeinden Dietikon und Schlieren weisen, vor allem wenn die Aussagen aus den Interviews betrachtet werden, sehr ähnliche Ziele zur zukünftigen Raumentwicklung auf. Dies ist sicherlich darauf zurückzuführen, dass die beiden Städte mit sehr ähnlichen Herausforderungen zu kämpfen haben, da ihre Entwicklung aus historischen Gründen und ihrer geographischen Lage viele Parallelen aufweist. Es lassen sich vorwiegend drei Themenfelder benennen, in denen zwischen den Gemeinden deutliche Unterschiede in der Gewichtung oder der Strategie zum Erreichen eines Ziels zu beobachten sind. In Dietikon

wird im Vergleich zu Schlieren dem Limmatraum als „Blaues Band“ in der Planung eine grössere Aufmerksamkeit geschenkt. Dietikon ist stolz auf die Limmatauen im Grenzgebiet zu Geroldswil und will diese wie auch die Gewässerräume der Reppisch weiter aufwerten. Zudem ist in Dietikon seit langem die Rede von einem Flussbad, wobei die Realisierung aufgrund von Sicherheitsfragen stockt. In Schlieren, dessen Stadtzentrum und hauptsächlicher Siedlungsraum im Unterschied zu Dietikon weiter von der Limmat entfernt liegt, scheinen solche Projekte nicht mit höchster Priorität verfolgt zu werden. Schlieren dagegen hat in Sachen Clusterbildung und Ansiedlung von innovativen Unternehmen, vor allem der Life Science-Branche, auf dem Wagi-Areal die Nase vorn und scheint, vor allem gemäss der Aussagen von Manuel Peer, dieses Ziel in der Vergangenheit stärker gewichtet zu haben. Wie in den Ergebnissen besprochen, muss Dietikon seinerseits eine Aufwertung des öffentlichen Raums im Gebiet Silberner-Lerzen-Stierenmatt (SLS) anstreben, um das Potential für die Ansiedlung innovativer anstatt emissionsintensiver Betriebe auszuschöpfen. Mit der Gebietsentwicklung SLS, in der ein öffentlicher Gestaltungsplan ausgearbeitet wurde, hat die Stadt Dietikon diese Herausforderung allerdings angenommen und verfolgt dieses Ziel nun ebenfalls intensiv. Der dritte Punkt, den Dietikon und Schlieren hinsichtlich ihrer Ziele unterscheidet, ist die zukünftige Positionierung im urbanen Gefüge des Limmattals. Die Gemeinden Schlieren und Dietikon scheinen beide genau zu wissen, welche Rolle sie im Limmattal spielen möchten. Schlieren sucht Anschluss an die Dynamik Zürichs und Dietikon hofft weiterhin als Zentrum des Tals auftreten zu können und als solches wahrgenommen zu werden. Die beiden Gemeinden stehen in dieser Hinsicht nicht zusammen, sondern suchen ihr Glück auf eigene Weise. Ob das gelingt oder sich Michael Hermanns Bedenken bewahrheiten, wird zukünftig spannend zu beobachten sein. Hermann befürchtet, dass sich Schlieren in Anlehnung an Zürich (West) zwar erfolgreich entwickeln wird, Dietikon aber zwischen Schlieren und dem ebenfalls nicht wachstumsmüden Spreitenbach isoliert auf der Strecke bleiben wird. Einen Kontrapunkt dazu würde die Idee einer Limmatstadt, wie sie in den Ergebnissen von Hermann und Jasmina Ritz beschrieben wurde, setzen. Das Bewusstsein für den urbanen Raum Limmattal könnte gesteigert und zur gemeinsamen Weiterentwicklung aller Gemeinden genutzt werden.

Darüber wie sich das Limmattal und die Städte Dietikon und Schlieren im Standortmarketing positionieren sollen, gibt es denn auch sehr unterschiedliche Ansichten zwischen den interviewten ExpertInnen. Interessant in der Diskussion um den Begriff Limmatstadt ist die Aussage der Dietiker Gemeindevertreter. Gemäss Aussagen von Otto Müller und Jürg Bösch wird Schlieren, auch durch die geplante Erweiterung des Tram Nr. 2, eine funktionale Erweiterung der Stadt Zürich sein und sich der Kernstadt weiter angliedern. Anhand des aktuellen Slogans der Stadt Schlieren („Schlieren – wo Zürich Zukunft hat“) ist ersichtlich, dass sich auch die SchlieremerInnen selbst nicht als zukünftigen Teil eines umfassenden Limmattaler Stadt-Konstrukts sehen, sondern sich eher Zürichs Glanz zu Nutze machen wollen. Dieses Vorgehen findet Joris van Wezemaal hinsichtlich der Vermarktung sehr nachvollziehbar, bedauert die Haltung aber deswegen, da die Agglomeration einmal mehr von der Kernstadt ausgehend gedacht wird, was ihr nicht gerecht werde.

Das in den Interviews hauptsächlich genannte Gegenargument, dass eine zukünftige Limmatstadt einen Identitätsverlust der eigenständigen Städte Dietikon und Schlieren zur Folge hätte, ist aus meiner Sicht unbegründet. Keiner der bereits einmal durch eine grössere Stadt lief, kann denken, dass jegliche räumliche und historische Individualität eines Gebiets oder Quartiers verloren geht, nur weil man sich neu als gemeinsamen städtischen Raum sieht. Sowohl am Escher-Wyss-Platz wie auf der Rentenwiese befindet man sich in der Stadt Zürich. Das heisst aber noch lange nicht, dass sich die beiden Orte nicht unterscheiden lassen und man sich sowohl da wie auch dort in einem Einheitsbrei befindet. Nein, das heisst es auf keinen Fall – aber die beiden Räume können unter dem selben Terminus „Stadt Zürich“ zusammengefasst und vermarktet werden. Ein/e BewohnerIn Schlierens kann sich genauso als LimmatstädterIn und SchlieremerIn sehen wie sich beispielsweise ein/e BewohnerIn des Kreis 3 als WiedikerIn oder StadtzürcherIn sehen kann. Und auf einer Broschüre der Wirtschaftsförderung Zürich, kann sowohl der Prime Tower als Wirtschaftssymbol, wie das Seebad Enge als Freizeitort, abgebildet sein und dies obwohl die Luftlinie zwischen den beiden die exakt selbe Distanz aufweist, wie die Luftlinie zwischen den Dietiker/Geroldswiler Limmatauen und dem Wagi Areal in Schlieren.

Es scheint, dass die Verantwortlichen Schlierens keine Notwendigkeit darin sehen, sich durch den Begriff Limmatstadt neu vermarkten zu müssen, da man sich mit der Nähe zu Zürich momentan so erfolgreich entwickelt. Weil sich gleichzeitig Dietikon noch immer als eigenständiges Zentrum sieht und diese Rolle auch in Zukunft bewahren will, rechne ich in naher Zukunft mit keiner politischen Unterstützung für das Vorhaben. Ich erachte dies als bedauernswert, da damit auch eine Möglichkeit zur engeren grenzüberschreitenden Zusammenarbeit ausgelassen wird. Die Vermarktung des Gesamtraumes bleibt bescheiden und das politische Konkurrenzdenken wird einen verstärkten „Zusammen-sind-wirtschaftsschlagkräftiger-Gedanken“ weiter hemmen.

Dazu dass sich die Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Verwaltungsebenen und vor allem zwischen den vielen Gemeinden im Limmattal trotz den politischen Fesseln langsam verstärken könnte, tragen Projekte wie die Ideenkonkurrenz PeRL bei. Zur nun abgeschlossenen Ideenkonkurrenz äusserten sich die interviewten Experten, die am Projekt beteiligt waren, mehrheitlich positiv. Als äusserst wichtig erachte ich somit, dass die Ergebnisse und der Grundgedanke der Ideenkonkurrenz durch ein unabhängiges Gremium weitergetragen werden und nicht sofort wieder in Vergessenheit geraten. Wie in der Diskussion besprochen, muss einem solchen Gremium die nötigen Kompetenzen und auch Gelder zugesprochen werden. Ziel wäre es, dass sich die darin aktiven, politisch unabhängigen Charaktere, getrauen, Visionen und Vorhaben anzusprechen. Solche müssen nicht wie in der Politik populär sein, werden in einer erfolgreichen, vorausschauenden Planung aber dringend benötigt. Das Gremium, das im Vergleich zur bestehenden Zürcher Planungsgruppe Limmattal ZPL politisch unabhängiger wäre, hätte für die fach- und grenzüberschreitende Ausarbeitung von Planungsvorschlägen zu sorgen und könnte folglich Handlungsempfehlungen für die Umsetzung in den Gemeinden ausarbeiten. Nicht zu ver-

nachlässigen ist dabei aber der Gedanke, dass im heutigen politischen System die Ideen und Entscheide schlussendlich einen Niederschlag in den kommunalen behörden- und grundeigentümergeleiteten Planungsdocumenten finden. Wenn dies nicht geschieht, versanden die Ideen und werden zu wenig konsequent weiterverfolgt und umgesetzt. Es würde also nichts nützen, wenn das oben angesprochene fach- und grenzübergreifende Planungsgremium gute Arbeit leistet, die Umsetzung auf Gemeindeebene aber nicht stattfindet, weil die Projekte im kommunalen politischen Prozess abgesägt werden. Wie Daniel Issler im Interview betont hat, hängt der Erfolg schlussendlich von den BauverwalterInnen oder StadtplanerInnen ab. Wenn ein/e BauverwalterIn oder StadtplanerIn nicht überzeugend aufzeigen kann, wieso man ein Projekt umsetzen soll, war die Planung umsonst. Isslers Aussage, dass deshalb deren Ausbildung und fachliche sowie eben auch politische Kompetenz über Erfolg oder Scheitern der meisten städtebaulichen Projekte entscheidet, unterstütze ich vollumfänglich. Die Herausforderungen, die sich den BauverwalterInnen und den StadtplanerInnen stellen, sind enorm – sie müssen das erfolgreiche Bindeglied zwischen Planung und Politik darstellen.

Ich bin der Meinung, dass man sich im Limmattal über die Installierung eines solchen Gremiums ernsthaft Gedanken machen sollte. Dabei wären verständlicherweise wichtige und schwierige Fragen zu klären. Die Folgenden wären mit Sicherheit nur eine kleine Auswahl davon. Wie sieht die personelle Zusammensetzung aus? Wer zeichnet sich für die Zusammensetzung verantwortlich? Wie kann gleichzeitig eine gewisse Kontrolle und eine politische Unabhängigkeit sichergestellt werden? Welche Kompetenzen besitzt das Gremium und wie wird es finanziert?

Ich bin mir sicher, dass eine Installierung eines unabhängigen fach- und grenzüberschreitenden Planungsgremiums eine sehr herausfordernde, aber für eine erfolgreiche zukünftige Entwicklung des Limmattals auch sehr lohnenswerte Aufgabe ist. Gleichzeitig dazu erhoffe ich mir, dass den verschiedenen Akteuren und den BewohnerInnen im Limmattal durch private Initiativen und wissenschaftliche Projekte ein Bewusstsein zur Ästhetik und möglichen Einheit des Raums vermittelt werden kann. Wenn dies geschieht und die positive Energie nach aussen projiziert wird, waren die vergangenen Jahre erst der Anfang einer erfolgreichen Entwicklung zur Erreichung der in dieser Arbeit dargestellten, von kommunal bis national festgelegten Ziele.

7.2 Stützung der Ziele durch städtebauliche Grossprojekte

Mit der ersten von zwei Forschungsfragen, die zum zweiten Ziel der Arbeit beitragen, soll aufgezeigt werden, inwiefern aktuelle städtebauliche Grossprojekte die im ersten Ziel der Arbeit betrachteten Ziele zur Raumentwicklung der Region Limmattal und im Speziellen der Gemeinden Dietikon und Schlieren stützen.

Die in dieser Arbeit betrachteten drei Grossprojekte – die geplante Limmattalbahn sowie die (Wohn-) Grossprojekte Gartenstadt in Schlieren und das sich teilweise noch im Bau befindende Limmattfeld in Dietikon – stützen die zuvor betrachteten Ziele zur Raumentwicklung anhand der in dieser Arbeit vorgenommenen Betrachtung und Beurteilung sehr gut. Die drei Grossprojekte widersprechen nur sehr wenigen, der in dieser Arbeit zuvor als wichtig eruierten Ziele zur Raumentwicklung. Am Projekt der Gartenstadt ist zudem ersichtlich, dass ein städtebauliches Projekt nebst vielen Vorteilen, auch gewisse Nachteile mit sich bringen kann. Wie in der Raumentwicklung üblich müssen Kompromisse eingegangen werden und ein Abwägen zwischen positiven und negativen Einflüssen muss aufzeigen, was aufgrund der Zukunftsvorstellung, die zum entwickelnden Raum bestehe, als sinnvoll erachtet wird. In der Entwicklung der Gartenstadt ging es diesbezüglich darum, dass das Projekt auf einer vormaligen, allerdings bereits als Industrieland eingezonten, Fruchtfolgefläche realisiert wurde. Damit wurde den Zielen zum sparsamen Umgang mit den Ressourcen, insbesondere dem Boden, und dem Erhalt von fruchtbaren Landwirtschaftsgebieten entgegengewirkt. Da sich das Land aber an innerstädtischer, mit dem ÖV sehr gut erschlossener Lage befindet, mit dem Projekt eine innere Verdichtung gefördert und einer Ausdehnung des Siedlungsgebiets entgegengewirkt werden konnte, ist es somit durchaus zielführend. Bei einigen Zielen ist zudem schwierig abzuschätzen, wie sich ein oder mehrere Grossprojekte zukünftig darauf auswirken und wiederum andere Ziele konnten bezüglich einem Grossprojekt weder positiv noch negativ bewertet werden, da das Projekt zur Erreichung des Ziels keinen relevanten Einfluss haben kann. Es kann festgestellt werden, dass gemäss der vorgenommenen Beurteilung vor allem die Ziele, die von kommunalen und regionalen Planungsgremien sowie interviewten Gemeindevertretern als sehr wichtig erachtet wurden, von den drei Grossprojekten ausschliesslich gestützt werden. Die wenigen Ziele, denen ein Projekt widerspricht oder eine gute Chance zu einem Beitrag zur Zielerreichung auslöst, sind vorwiegend solche, die in übergeordneten Planungsdokumenten erwähnt werden. Diese Ziele sind oftmals allgemeingültiger und weniger raumspezifisch genannt. Die Städte Dietikon und Schlieren, sowie die Region Limmattal können mit der Planung und bisher stattgefundenen Realisierung der drei Grossprojekte zufrieden sein. Dies geben die Gemeindevertreter auch in den Interviews zum Ausdruck.

Gemäss der zweiten Forschungsfrage, die zum zweiten Ziel der Arbeit beiträgt, sollen die Gründe für den Grad der Stützung der Ziele durch die städtebaulichen Grossprojekte ausgemacht werden. Die Gründe, die betreffend jedem der drei Grossprojekte zur Beurteilung hinsichtlich dem Grad der Stützung eines Ziels zu nennen sind, sind, wie in den Ergebnissen zu sehen, sehr vielfältig. Anhand der in dieser Arbeit vorgenommenen Beurteilung der Grossprojekte hinsichtlich der Stützung der vorhandenen Ziele zur Raumentwicklung können folgende mögliche Schlüsse gezogen werden: a) Die Projektentwickler planen und realisieren mehrheitlich im Sinne der vorhandenen Ziele zur Raumentwicklung und sind sich vor allem den Bedürfnissen der Gemeinden bewusst und unterstützen diese. b) Die Ziele zur Raumentwicklung im Limmattal und in den Städten Dietikon und Schlieren sind

mehrheitlich mit den marktwirtschaftlichen Bedürfnissen der Projektentwickler und Investoren vereinbar. c) Die Städte und die Region kommunizieren ihre Bedürfnisse gegenüber den Projektentwicklern und Investoren klar und erzielen in den Verhandlungen einen Mehrwert für die öffentliche Hand. d) Anhand des Projekts der Limmattalbahn ist zu erkennen, dass die Bedürfnisse über die verschiedenen Verwaltungsebenen hinweg mehrheitlich dieselben sind und so zusammengearbeitet wird, dass das geplante Projekt zur Erreichung der Ziele beitragen kann.

Aufgrund der Tatsache, dass erst eines der drei betrachteten Grossprojekte – die Gartenstadt in Schlieren – fertiggestellt ist, die Limmattalbahn sich erst in Planung und das Limmatfeld in Dietikon sich noch teilweise in Bau oder sogar ebenfalls noch in Planung befindet, muss die Frage gestellt werden, wie sich die Situation wohl in zehn, zwanzig oder sogar vierzig Jahren präsentieren wird. Genauso wie die Frage gestellt werden muss, muss die Antwort allerdings als Kaffeesatzlesen abgetan werden. Prognosen in der Raumentwicklung sind schwierig zu machen, da zu viele Parameter auf sie einwirken. Wichtig erscheint mir aber, sich dennoch ein paar Gedanken darüber zu machen, wie sich die heutigen (Wohn-) Grossprojekte in Zukunft verhalten könnten und welche Herausforderungen sie generieren würden. Denn aus meiner Sicht, kann man einer späteren Negativspirale am besten vorbeugen, wenn man sich bereits in der Entwicklungsphase Gedanken über die potentiellen Problemfelder macht. Heruntergekommene Siedlungen, in denen die Mittelschicht heutzutage nicht mehr wohnen will, waren in den ersten Jahren und Jahrzehnten nach ihrer Entstehung so gefragt wie die heutigen Neubauten. Die Gartenstadt und das Limmatfeld werden den Zahn der Zeit ebenfalls spüren und irgendwann nicht mehr die Ausstattung oder die Wohnungsgrundrisse bieten, die bevorzugt sind. Die Mieten werden sinken sowie auch der sozioökonomische Status ihrer BewohnerInnen. Dies muss man sich bewusst sein, genauso wie, dass alles was miteinander gebaut wurde auch miteinander altert und baufällig wird. Klar sind die Baumaterialien, deren Haltbarkeit und die äusseren Einflüsse verschieden, doch die Wahrscheinlichkeit, dass bei einem grossen Bauvolumen später vieles gleichzeitig unattraktiv wird, erhöht sich unweigerlich.

Ich erachte es deshalb als wichtig, dass viele unterschiedliche Investoren und Vermieter involviert sind. Das Vorhandensein verschiedener Eigentümer und Verwalter bedeutet, dass die Investitionszyklen variieren und ein kleineres Klumpenrisiko resultiert – der eine Eigentümer renoviert beispielsweise die Küchen seiner Liegenschaft etwas früher als der andere und ein dritter saniert überhaupt nichts, zieht dafür aber schon bald einen Ersatzneubau in Erwägung. Ein aus meiner Sicht weiterer wichtiger Punkt, um das Risiko einer zukünftigen Verödung grosser Siedlungen gering zu halten, ist eine starke Mischung aus unterschiedlichen Nutzergruppen. Essentiell in diesen Gruppen sind die Familien. Durch die spielenden Kinder im Freien wird das Quartier belebt und anders als beispielsweise berufstätige junge Erwachsene bringen sie Konstanz in die Siedlung, indem sie meist länger an einem Wohnort verbleiben. Beide Grossprojekte, sowohl die Gartenstadt, wie auch das Limmatfeld verfolgen das Ziel, eine gute Durchmischung verschiedener BewohnerIn-

nen anzustreben. Angebote wie Wohnen im Alter oder eine Kinderkrippe und ein Kindergarten wie es sie im Limmatfeld gibt, tragen dazu bei. Dass im Limmatfeld mit der Baugesellschaft des eidgenössischen Personals BEP und der ökologisch-ethischen Pensionskasse NEST zwei Bauherren hinzukommen, deren Bauprojekt eine andere strategische Ausrichtung aufweist, schätze ich ebenfalls als positiv ein. Das Projekt der BEP und der NEST soll preisgünstigen Wohnraum und einige Extras wie einen Gemeinschaftsraum für die BewohnerInnen, Gästewohnungen, zumietbare Zimmer und Wohnateliers mit privaten Innenhöfen bieten (BEP 2013). Dadurch wird das Quartier Limmatfeld noch reicher an vielfältigen BewohnerInnen und Angeboten und wird aus meiner Sicht den möglichen zukünftigen Problemfeldern so gut es eben möglich ist vorbeugen.

Nebst dem für die kommunalen Behörden wichtigen Ziel, das Angebot an attraktivem Wohnraum zu erhöhen, das sie mit Projekten wie der Gartenstadt und dem Limmatfeld erreichen sollten, schenken sowohl Dietikon wie auch Schlieren dem Ziel zur Aufwertung der Stadtzentren eine hohe Aufmerksamkeit. Um dieses Ziel zu erreichen, scheint mir anhand der Untersuchungen von Schalcher & Huber (2007: 41) wichtig, dass in der Entwicklung zukünftiger städtebaulicher Grossprojekte darauf Wert gelegt wird, dass man attraktive Plätze mit Grünflächen, Begegnungs- und Verweilmöglichkeiten wie Cafés, Restaurants oder Bars und mit angrenzenden Kleingeschäften mit spezifischen Angeboten schaffen kann. Wenn im Stadtzentrum zusätzlich ein Park mit Spielmöglichkeiten für Kinder oder publikumsintensive Einrichtungen für Kultur und Anlässe geschaffen werden können und die Erdgeschosse, der neuen Immobilien belebt sind, so ist auch Westermann (2010: 24) überzeugt, dass dies automatisch zu einer Attraktivitätssteigerung führen sollte. Eine Stadt muss deshalb offen sein für kreative Ideen in Arealen wie dem Atelier 23 nahe des Bahnhofs und hoffen, dass es zu Erfolgsgeschichten wie dem früheren SoundDock 14 in Dietikon oder aktuellen Beispielen aus Zürich West kommt. Ein weiterer wichtiger Aspekt zur Aufwertung der Stadtzentren ist die Reduktion der Emissionen, die sich aus dem MIV ergeben. Diesbezüglich bin ich der selben Meinung wie Stephan Corsten. Der MIV muss nicht künstlich verbannt werden, aber man soll, genau wie dies mit dem Projekt der Limmattalbahn und den flankierenden Massnahmen geplant ist, vorwiegend den Laufkundschaft-generierenden ÖV und Fuss- und Veloverkehr fördern. Aus diesem Grund betrachte ich das Grossprojekt Limmattalbahn als sehr wichtig, um eine Aufwertung der Stadtzentren Dietikons und Schlierens zu erreichen.

Ich bin der Meinung, dass die drei betrachteten Grossprojekte die vorhandenen Ziele zur Raumentwicklung sehr gut stützen und denke, dass sowohl die Region Limmattal wie auch die Städte Dietikon und Schlieren einer gemäss ihren Zielen erfolgreichen Zukunft entgegenblicken können. Allerdings bin ich genauso davon überzeugt, dass die Region noch erfolgreicher sein würde, wenn die Gemeinden zukünftig noch intensiver miteinander agieren würden. Denn Konkurrenzdenken ist durchaus positiv, aber besser gegenüber anderen Metropolitanregionen als innerhalb desselben funktionalen Raumes.

7.3 *Ausblick und weiterführende Forschungen*

Im Limmattal brechen weitere sehr interessante Jahre und Jahrzehnte an in denen sich bezüglich der Raumentwicklung der Region viel verändern wird. Es wird spannend zu beobachten sein, wie die Gemeinden dem Wachstumsdruck entgegen, der von der Stadt Zürich aus auf sie einwirkt. Können sowohl die Gemeinden Dietikon und Schlieren wie auch die übrigen in die Planung involvierten Verwaltungsebenen und Gremien ihre Ziele erreichen oder wo werden sie Niederlagen einstecken müssen. Wie werden sich die in dieser Arbeit betrachteten und beurteilten Grossprojekte entwickeln und wie wird ihr Beitrag zu den Zielen der Raumentwicklung in einigen Jahren und Jahrzehnten aussehen?

Ein spannender statistischer Forschungsansatz, der mit dieser Arbeit nicht genauer erforscht werden konnte, wäre die Analyse, wie sich durch das Ziel Dietikons oder Schlierens, die Demographie mit gezielter Einflussnahme durch die Raumentwicklung zu verändern, die sozioökonomische Zusammensetzung der Bevölkerung tatsächlich verändert. Dabei könnte zuerst eine Analyse zum Wohnungsmarkt im Limmattal einfließen, wobei man die Veränderungen des Wohnangebots, der Mietpreise und der Wohnungsflächen mit den Veränderungen anderer Regionen der Schweiz vergleichen könnte. Anschliessend hätte man eine Grundlage, um die Veränderungen des Wohnungsmarktes in Relation zur Steuereinnahmeerhöhung, der Ausgaben der sozialen Wohlfahrt und Zu- und Abwanderungen von sozioökonomischen Bevölkerungsschichten zu stellen.

Eine Forschung, die die Zusammenarbeit der Städte mit den Akteuren des Wohnungsmarktes weitergehend beleuchtet, würde ich ebenfalls als sehr spannend und aktuell betrachten. Für die Limmattaler Gemeinden stellt sich momentan permanent die Frage, wie sie auf die Entwicklung Einfluss nehmen können, um ein Ergebnis nach ihren Vorstellungen und Zielen zu erhalten. Die Frage lautet dabei, wie die Gemeinde verhandeln muss und wie sie eine aktive Bodenpolitik zu betreiben hat, um die geforderten und nötigen Mehrwerte für die öffentliche Hand zu generieren. Zentral in einer solchen Arbeit wäre meiner Ansicht nach, Vorschläge für weitergehende Verhandlungsansätze auszuarbeiten.

Weitere Fragen, die durch diese Arbeit nicht detailliert betrachtet werden konnten, sind die detaillierten Möglichkeiten einer Intensivierung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit in der Raumentwicklung. Gerade zwischen den Gemeinden Dietikon und Schlieren, oder auch Spreitenbach würde aus meiner Sicht eine stärkere Zusammenarbeit für die Weiterentwicklung der Region Sinn machen. In einer wissenschaftlichen Arbeit könnte erarbeitet werden, wie ein mögliches Nachfolge-Gremium der Ideenkonkurrenz PeRL funktionieren könnte, um dem Limmattal weiteren Schub zu verleihen und die Gemeinden näher zusammen zu bringen. Ergänzend dazu, wäre es interessant zu erfahren, wie sich die BewohnerInnen der einzelnen Gemeinden zu in der Raumentwicklung einheitlicher agierenden kommunalen Verwaltungen äussern würden und wie sie zum Begriff Limmatstadt in all seinen möglichen Dimensionen stehen.

8 Literatur

- Abegg, Christof; Thierstein, Alain; Meier, Andrea & Buser, Benjamin; SECO & ARE (Hrsg.) (2012): Konzeptpapier zur Stärkung der wirtschaftlichen Dimension in der Agglomerationspolitik. Zürich: Ernst Basler + Partner.
- Agglopark Limmattal (2014): Bericht Agglopark-Limmattal. <http://www.agglopark-limmattal.ch/Downloads/Agglomerationspark_Limmattal_Bericht.pdf> (Zugriff: 19.01.2014).
- Amt für Raumentwicklung, Kanton Zürich (2012): Kurzporträt. <http://www.are.zh.ch/internet/audirektion/are/de/ueber_uns/_jcr_content/contentPar/morethemes/morethemesitems/kurzportrait_amt_f_r.spooler.download.1365520445354.pdf/ARE_Kurzportrait_2010.pdf> (Zugriff: 24.04.2014).
- Amt für Raumentwicklung, Kanton Zürich (2013): Faktenblätter der Gemeinden. <<http://www.are.zh.ch/internet/audirektion/are/de/raumplanung/raumbeobachtung/indikatoren.contenttab.0.faktenblatt.html#a-content-content-internet-audirektion-are-de-raumplanung-raumbeobachtung-indikatoren-jcr-content-contentPar-contenttab>> (Zugriff: 21.10.2013).
- Amt für Raumentwicklung, Kanton Zürich (2014): Richtplan Kanton Zürich. <http://www.are.zh.ch/internet/audirektion/are/de/raumplanung/kantonaler_ri chtplan.html> (Zugriff: 05.06.2014).
- Amt für Verkehr AfV, Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich und Abteilung Raumentwicklung / Abteilung Verkehr, Departement Bau, Verkehr und Umwelt Kanton Aargau (2012): Agglomerationsprogramm Limmattal, 2. Generation. Zürich /Aarau.
- Antrop, Marc (2004): Landscape and the urbanization process in Europe. In: Landscape and Urban Planning, Jg. 67, S. 9 – 26.
- Akademie für Raumforschung und Landesplanung ARL & Schweizerische Vereinigung für Landesplanung VLP-ASPAN (2008): Deutsch-Schweizerisches Handbuch für Planungsbegriffe. Hannover – Bern: ARL & VLP-ASPAN.
- Arnet, Hélène (2003): Leben im “Abfallkübel” des Kantons. In: Tages-Anzeiger vom 10.10.2003, S. 15.
- Arnet, Hélène (2008): Neue Siedlungen für gehobene Ansprüche im Limmattal. In: Tages-Anzeiger vom 08.02.2008, S. 19.

- Arnet, Hélène (2010): Das neue Selbstbewusstsein in der Agglo. In: Tages-Anzeiger vom 16.06.2010, S. 17.
- Arnet, Hélène (2011): Neue Limmatbadi und Hängebrücke. In: Tages-Anzeiger vom 09.07.2011, S. 17.
- Arnet, Hélène (2012): Wohnungsnot zieht westwärts. In: Tages-Anzeiger vom 29.09.2012, S. 23.
- Atkinson, Rowland (2004): The evidence on the impact of gentrification: new lessons for the urban renaissance? In: International Journal of Housing Policy, Jg. 4, Nr. 1, S. 107 – 131.
- Bähr, Jürgen (2007): Entwicklung von Urbanisierung. < http://www.berlin-institut.org/fileadmin/user_upload/handbuch_texte/pdf_Baehr_Entwicklung_Urbanisierung.pdf> (Zugriff: 31.03.2014).
- Bähr, Jürgen (2011): Einführung in die Urbanisierung. < http://www.berlin-institut.org/fileadmin/user_upload/handbuch_texte/pdf_Baehr_Einfuehrung_Urbanisierung_2011.pdf> (Zugriff: 27.03.2014).
- Basten, Ludger (2006): Gestaltung in der städtischen Peripherie. In: Berichte zur deutschen Landeskunde, Band 80, Heft 4, S. 453 – 470.
- Baumgartner, Suleika (2005): Aus dem Rapid-Areal wird das Limmatfeld. In: Limmattaler Tagblatt vom 08.02.2005, S. 1.
- Belart, David (2008): Aufbruch zu neuen Ufern. In: Dietikon: Eine Stadt schafft sich ihr Profil. Beilage zu Hochparterre Nr. 8, 2008, S. 36 – 37.
- Beobachtung Schlieren (2014): Fotografische Langzeitbeobachtung Schlieren. <<http://www.beobachtung-schlieren.ch/pages/konzept/01.php>> (Zugriff: 12.09.2014).
- BEP (2013): Medienmitteilung: Im Limmatfeld erwacht ein Schneewittchen. <http://www.bep-zuerich.ch/pdf/Ruechlig_Medienmitteilung%20BEP%20vom%202014_6_2013.pdf> (Zugriff: 04.08.2014).
- BEP & NEST (2013): Projektwettbewerb Rüchlig Areal, Limmatfeld, Dietikon. <http://www.bep-zuerich.ch/pdf/130116_RUC_W_Programm.pdf> (Zugriff: 04.08.2014).

- Bogner, Alexander & Menz, Wolfgang (2009): Das theoriegenerierende Experteninterview. Erkenntnisinteresse, Wissensformen, Interaktion. In: Bogner, Alexander; Littig, Beate & Menz, Wolfgang (Hrsg.) (2009): Experteninterviews. Theorien, Methoden, Anwendungsfelder. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 61 – 98.
- Bontje, Marco & Burdack, Joachim (2005): Edge Cities, European-style: Examples from Paris and the Randstad. In: Cities, Jg. 22, Nr. 4, S. 317 – 330.
- Bormann, Oliver; Koch, Michael; Schmeing, Astrid; Schröder, Martin & Wall, Alex; Sieverts, Thomas (Hrsg.) (2005): Zwischenstadt Band 5: Zwischen Stadt entwerfen. Wuppertal: Verlag Müller + Busmann KG.
- Bölling, Lars & Sieverts, Thomas (Hrsg.) (2004): Zwischenstadt Band 1: Mitten am Rand: Auf dem Weg von der Vorstadt über die Zwischenstadt zur regionalen Stadtlandschaft. Wuppertal: Verlag Müller + Busmann KG.
- Brake, Klaus; Einacker, Ingo & Mäding, Heinrich; Sieverts, Thomas (Hrsg.) (2005): Zwischenstadt Band 3: Kräfte, Prozesse, Akteure – zur Empirie der Zwischenstadt. Wuppertal: Verlag Müller + Busmann KG.
- Brake, Klaus (2001): Neue Akzente der Suburbanisierung: Suburbaner Raum und Kernstadt: Eigene Profile und neuer Verbund. In: Brake, Klaus; Dangschat, Jens S. & Herfert, Günter (2001): Suburbanisierung in Deutschland: Aktuelle Tendenzen. Opladen: Leske + Budrich, S. 15 – 22.
- Brake, Klaus (2006): Der suburbane Raum: zwischen „Appendix“ und „Abkoppelung“? Ein Beitrag zur aktuellen Standortbestimmung. In: Berichte zur deutschen Landeskunde, Band 80, Heft 4, S. 401 – 414.
- Brügger, Lukas. (2013): „Touristen sollen dank neuer Karte in die Region pilgern“. In: Nordwestschweiz – Limmattaler Zeitung vom 05.12.2013, S. 1 – 3.
- Brüsemeister, Thomas (2008): Qualitative Forschung. Ein Überblick. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Bundesamt für Landestopographie (2014): Kartenausschnitt. <<http://map.geo.admin.ch/?X=256257.58&Y=675035.86&zoom=5&lang=de&topic=ech&bgLayer=ch.swisstopo.pixelkarte-farbe&catalogNodes=687,457,491,517,458>> (Zugriff: 26.09.2014).
- Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2009): Konzept zur Siedlungsentwicklung nach innen, Arbeitshilfe zur Erarbeitung der Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung. <<http://www.are.admin.ch/themen/agglomeration/00626/01680/index>>

html?lang=de&download=NHZLpZeg7t,lnp6I0NTU042l2Z6ln1acy4Zn4Z2qZpn02Yuq2Z6gpJCEdH93gmym162epYbg2c_JjKbNoKSn6A--> (Zugriff: 23.04.2014).

Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2010): Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation. <http://www.are.admin.ch/themen/agglomeration/00626/01680/index.html?lang=de&download=NHZLpZeg7t,lnp6I0NTU042l2Z6ln1acy4Zn4Z2qZpn02Yuq2Z6gpJCEdH96hGym162epYbg2c_JjKbNoKSn6A-->> (Zugriff: 23.04.2014).

Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2014a): Themen. <<http://www.are.admin.ch/themen/index.html?lang=de>> (Zugriff: 16.04.2014).

Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2014b): Das ARE. <<http://www.are.admin.ch/org/index.html?lang=de>> (Zugriff: 24.04.2014).

Bundesamt für Raumplanung BRP (1998): Vademecum. Raumplanung Schweiz. Bern: Eidgenössische Drucksachen- und Materialzentrale.

Bundesamt für Statistik BFS (2007): Überarbeitung der Agglomerationsdefinition. Grundlagenstudie zur Bestandesanalyse und Bedürfnisabklärung. In Zusammenarbeit mit Ernst Basler + Partner AG, Zürich. <<http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/regionen/11/pro/01.Document.105558.pdf>> (Zugriff: 22.04.2014).

Bundesamt für Statistik BFS (2014): Agglomerationen und Metropolräume. <http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/regionen/11/geo/analyse_regionen/04.html> (Zugriff: 22.04.2014).

Bundesamt für Statistik BFS (2014b): Urban Audit. <<http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/international/03/04/03/01.html>> (Zugriff: 24.09.2014).

Burdack, Joachim & Hesse, Markus (2006): Reife, Stagnation oder Wende? Perspektiven zu Suburbanisierung, Post-Suburbia und Zwischenstadt: Ein Überblick zum Stand der Forschung. In: Berichte zur deutschen Landeskunde, Band 80, Heft 4, S. 381 – 399.

COMMIN, The Baltic Spatial Conceptshare (2014): Definition Raumordnung, Raumentwicklung, Raumplanung. <<http://commin.org/en/bsr-glossaries/national-glossaries/germany/raumordnung-raumentwicklung-und-raumplanung.html>> (Zugriff: 18.04.2014).

Cost C10: Universität Freiburg – geographische Einheit; Communauté d'études pour l'aménagement du territoire; Büro Z (2004): Fallstudie Limmattal: Das obere Lim-

mattal - Zwischenstadt im Clinch: Anforderungen von aussen an den Raum, Praxis des Einzelfalles und Versuche der Kooperation.

Champion, Anthony Gerard (1989): Introduction: the counterurbanization experience. In: Champion, Anthony Gerard (1989): Counterurbanization: The Changing Pace and Nature of Population Deconcentration. New York: Edward Arnold, S. 1 – 18.

Champion, Tony (2001): Urbanization, Suburbanization, Counterurbanization and Reurbanization. In: Paddison, Ronan (2001): Handbook of Urban Studies. London: SAGE Publications Ltd, S. 143 – 161.

Collins, George R. & Flores, Carlos (1968): Arturo Soria y la ciudad lineal. Madrid: Revista de Occidente.

Couch, Chris; Fowles, Steven & Karecha, Jay (2009): Reurbanization and Housing Markets in the Central and Inner Areas of Liverpool. In: Planning, Practice & Research, Jg. 24, Nr. 3, S. 321 – 341.

Dangschat, Jens S. (1988): Gentrification: der Wandel innenstadtnaher Wohnviertel. In: Soziologische Stadtforschung. Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie, Jg. 29, S. 272 – 292.

Degen, Hans (1999): 50 Jahre Raumplanung in der Schweiz mit spezieller Betrachtung des Kantons Zürich. In: disP – The Planning Review, Jg. 139, Nr. 35, S. 49 – 56.

Dessemontet, Pierre (1999): Des Edge-Cities en Suisse? L'émergence de nouveaux pôles d'activités métropolitaines sur le territoire helvétique. In: Geographica Helvetica, Jg. 54, Nr. 1, S. 29 – 36.

Diener, Roger; Herzog, Jacques; Meili, Marcel; de Meuron, Pierre und Schmid, Christian (2006a): Die Schweiz – Ein städtebauliches Portrait. Einführung. Basel: Birkhäuser – Verlag für Architektur.

Diener, Roger; Herzog, Jacques; Meili, Marcel; de Meuron, Pierre und Schmid, Christian (2006b): Die Schweiz – Ein städtebauliches Portrait. Materialien. Basel: Birkhäuser – Verlag für Architektur.

Drack, Walter (1984): Glanzenberg: Burg und Stadt. Zürich: Selbstverlag der Stiftung für die Erforschung des Uetlibergs.

- Dziomba, Maike (2006): Grossprojekte auf innerstädtischen Bracheflächen. Revitalisierungs- und Vermarktungsprozesse und ihr Einfluss auf den Projekterfolg. In: Berichte zur deutschen Landeskunde, Band 80, Heft 1, S. 65 – 84.
- Dziomba, Maike & Matuschewski, Anke (2007): Grossprojekte in der Stadtentwicklung - Konfliktbereiche und Erfolgsfaktoren. Wie lassen sich finanzielle Erfolge, städtebauliche Qualitäten und Nutzungsmischung erreichen? In: disP – The Planning Review, Jg. 43, Nr. 171, S. 5 – 11.
- Ehrenberg, E. & Kruse, W. (2000): Soziale Stadtentwicklung durch grosse Projekte? Münster: LIT Verlag.
- Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK (2014): <<http://www.uvek.admin.ch/themen/02536/03443/index.html>> (Zugriff: 16.04.2014).
- Ein Basel (2014): Kurzargumentarium. <<http://www.einbasel.ch/argumente/kurzargumentarium>> (Zugriff: 29.04.2014).
- EKZ (2013): Energiecontracting Newsletter. Effizient erzeugte Nutzenergie nach Mass. Jg. 2013, Nr. 1.
- Elsasser, Hans; Van Wezemaal, Joris & Odermatt, André (2011): Stadt-, Agglomerations- und Siedlungsentwicklung in der Schweiz. In: Basten, Ludger (2011): Stadtzukünfte: Zwischen Basel, Bochum und Toronto. Einblicke in die Geographie postindustrieller Stadtentwicklungen. Berlin: LIT Verlag Dr. W. Hopf, S. 189 – 209.
- Eurostat (2014): Verkehr - Städte und Ballungsräume. <<http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/submitViewTableAction.do;jsessionid=9ea7d07d30d7169b2794ca104fcbace5fd15859affc4.e34MbxoSaxaSc40LbNiMbxENbxMe0>> (Zugriff: 24.09.2014).
- Ferré, Albert (2010): Total Housing. Alternatives to Urban Sprawl. Barcelona: Actar.
- Von Fischer, Sabine (2013): Tagungsbericht „Ästhetik der Agglomeration. Dispositive zur Wahrnehmung von Transformationsprozessen“: Mit den Sinnen und in vier Dimensionen. <http://wahrnehmung-agglomeration.ch/fileadmin/autoren/pdf/Tagungsbericht_Schlieren.pdf> (Zugriff: 04.08.2014).
- Flick, Uwe (2007): Qualitative Sozialforschung. Eine Einführung. Reinbek bei Hamburg: Rowohlt Taschenbuch Verlag.

- Florida, Richard (2003): Cities and the Creative Class. In: City & Community, Jg. 2, Nr. 1, S. 3 - 19.
- Fortuna, Ursula (1996): Bauen in Schlieren. Schlieren: Schweizerische Bankgesellschaft Schlieren (Hrsg.).
- Forum Architektur (1998): Immer dichter... Verdichten als Bedrohung und Versprechen. Dokumentation der Ausstellung des Forums Architektur Winterthur vom 5. Bis 27. Juni 1998. Winterthur: R+S.
- Friedrichs, Jürgen (1998): Gentrification. In: Häussermann, Hartmut (1998): Grosstadt. Soziologische Stichworte. Opladen: Leske + Budrich, S. 57 – 66.
- Fürst, Franz; Himmelbach, Ursus & Potz, Petra (1999): Leitbilder der räumlichen Stadtentwicklung im 20. Jahrhundert – Wege zur Nachhaltigkeit?. In: Berichte aus dem Institut für Raumplanung, Universität Dortmund, Institut für Raumplanung, Jg. 41, S. 1 - 90.
- Gabathuler, Christian (1996): Planungen für den Kanton Zürich im Wandel. In: DISP 127 – Dokumente und Informationen zur Schweizerischen Orts-, Regional- und Landesplanung. Themenheft: Raum- und Stadtplanung der Schweiz seit 1950 – Bilanzen und Visionen. Jg. 32, S. 48 – 53.
- Gaebe, Wolf (2004): Urbane Räume. Stuttgart: Verlag Eugen Ulmer.
- Garreau, Joel (1991): Edge City: Life on the New Frontier. New York: Doubleday.
- Gartenstadt Schlieren (2014): Leben in der Gartenstadt. <<http://gartenstadt-schlieren.ch/projekt>> (Zugriff: 12.06.2014).
- Gebhardt, Hans; Glaser, Rüdiger; Radtke, Ulrich & Reuber, Paul (2007): Geographie: Physische Geographie und Humangeographie. München: Elsevier GmbH, Spektrum Akademischer Verlag.
- Gerhard, Ulrike (2012): Reurbanisierung – städtische Aufwertungsprozesse in der Global City-Perspektive. In: Brake, Klaus & Herfert, Günter (Hrsg.) (2012): Reurbanisierung: Materialität und Diskurs in Deutschland. Wiesbaden: Springer VS, S. 52 – 68.
- Giffinger, Rudolf; Kalasek, Robert & Wonka, Erich (2006): Ein neuer Ansatz zur Abgrenzung von Stadtregionen: methodische Grundlagen und Perspektiven zur Anwendung. In: Schrenk, Manfred (2006): Sustainable Solutions for the Information Society. Proceedings. CORP 2006 & Geo Multimedia 06, S. 677 – 683.

- Gilgen, Kurt (2005): Kommunale Raumplanung in der Schweiz. Ein Lehrbuch. 2. Auflage, Zürich: vdf Hochschulverlag AG.
- Gläser, Jochen & Laudel, Grit (2006): Experteninterviews und qualitative Inhaltsanalyse. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Häder, Michael (2010): Empirische Sozialforschung. Eine Einführung. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Halter AG (2008): Komplex. Das Magazin von Halter Unternehmungen. Jg. 2008, Nr. 1.
- Halter AG (2014): Entwicklungen. Projekte in Ausführung. <<http://www.halter.ch/de/entwicklungen/projekte/in-ausfuehrung/>> (Zugriff: 04.08.2014).
- Hamilton-Irvine, Bettina (2012): Stadtrat prüfte Stockwerkeigentum nie ernsthaft. In: Limmattaler Zeitung vom 30.11.2012, S. 1.
- Hamilton-Irvine, Bettina (2013a): Für Stadt kommt nur Neubau infrage. In: Limmattaler Zeitung vom 09.08.2013, S. 17.
- Hamilton-Irvine, Bettina (2013b): Rund ein Drittel der Kindergartenräume wird gemietet. In: Limmattaler Zeitung vom 10.09.2013, S. 17.
- Hamilton-Irvine, Bettina (2013c): „Man muss nur die reife Frucht pflücken“. Sonntagsgespräch: Das Limmattal muss zur Limmatstadt werden, sagt der Zürcher Politgeograph Michael Hermann. In: Schweiz am Sonntag, Nr. 43, vom 27.10.2013, S. 57 – 58.
- Hamilton-Irvine, Bettina (2014): Jetzt wird ein Jahr lang verhandelt. In: Limmattaler Zeitung vom 23.04.2014, S. 15.
- Heer, Anton (2012): Vom Spott- zum Markennamen. In: Neue Zürcher Zeitung vom 19.11.2012, S. 60.
- Heineberg, Heinz (2000): Grundriss Allgemeine Geographie: Stadtgeographie. Paderborn: Ferdinand Schöningh.
- Henderson, Vernon & Mitra, Arindam (1996): The new urban landscape: Developers and edge cities. In: Regional Science and Urban Economics, Nr. 26, S. 613 – 643.
- Hermann, Michael & Leuthold, Heiri (2002): Stadt-Land-Cleavages einer urbanisierten Gesellschaft. Arbeitspapier zum Jahreskongress der Schweizerischen Vereinigung für Politikwissenschaft 2002 in Freiburg.

- Hermann, Michael (2013): Die Limmatstadt. Ein Plädoyer für den Stadtraum Zürich-Baden In: Komplex. Magazin der Halter-Gruppe. Nr. 6, 2013, S. 62 – 65.
- Hesse, Markus (2001): Mobilität und Verkehr im suburbanen Kontext. In: Brake, Klaus; Dangschat, Jens S. & Herfert, Günter (2001): Suburbanisierung in Deutschland: Aktuelle Tendenzen. Opladen: Leske + Budrich, S. 97 – 108.
- Heye, Corinna & Leuthold, Heiri (2012): Sozialräumlicher Wandel in der Agglomeration. Konsequenzen für Suburbanisierung und Reurbanisierung. In: disP – The Planning Review, Jg. 164, Nr. 1, S. 16 – 29.
- Historisches Lexikon der Schweiz (2006): Glanzenberg. <<http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D7822.php?topdf=1>> (Zugriff: 22.05.2014).
- Hochparterre (2008): Dietikon: Eine Stadt schafft sich ihr Profil. Beilage zu Hochparterre Nr. 8.
- Hochparterre (2010): Schlieren blüht auf. Neues Zentrum und Wohnen auf den Industriebrachen. Beilage zu Hochparterre Nr. 4.
- Hornung, René (2010): Jeder Achse ihr Verkehr. In: Schlieren blüht auf. Neues Zentrum und Wohnen auf den Industriebrachen. Beilage zu Hochparterre Nr. 4, 2010, S. 8 – 9.
- Hornung, René & Huber, Werner (2010): Image einst und heute. Ex-Stadtpräsident Peter Voser und Wirtschaftsförderer Albert Schweizer über Schlierens Wandel. In: Schlieren blüht auf. Neues Zentrum und Wohnen auf den Industriebrachen. Beilage zu Hochparterre Nr. 4, 2010, S. 38 – 39.
- Huber, Werner (2008): Auf nach Dietikon. In: Dietikon: Eine Stadt schafft sich ihr Profil. Beilage zu Hochparterre Nr. 8, 2008, S. 3.
- Huber, Werner (2010a): Editorial. Schlieren macht sich schön. In: Schlieren blüht auf. Neues Zentrum und Wohnen auf den Industriebrachen. Beilage zu Hochparterre Nr. 4, 2010, S. 2.
- Huber, Werner (2010b): Der Tiefpunkt ist der Wendepunkt. In: Schlieren blüht auf. Neues Zentrum und Wohnen auf den Industriebrachen. Beilage zu Hochparterre Nr. 4, 2010, S. 4 – 7.
- Huber, Werner (2010c): Der Ort bekannt in der Welt. In: Schlieren blüht auf. Neues Zentrum und Wohnen auf den Industriebrachen. Beilage zu Hochparterre Nr. 4, 2010, S. 28 - 31.

- Kabisch, Sigrun; Steinführer, Annett & Haase, Annegret (2012): Reurbanisierung aus sozio-demographischer Perspektive: Haushalte und Quartierswandel in der inneren Stadt. In: Brake, Klaus & Herfert, Günter (Hrsg.) (2012): Reurbanisierung: Materialität und Diskurs in Deutschland. Wiesbaden: Springer VS, S. 113 – 129.
- Kessler, Matthias (2008): Der Bauboom hält an. In: Limmattaler Tagblatt vom 08.02.2008, S. 1.
- Kloster Fahr (2014): Geschichte des Klosters Fahr. <<http://www.kloster-fahr.ch/leben-im-kloster/geschichte-des-klosters-fahr/>> (Zugriff: 22.05.2014).
- Koch, Michael; Schröder, Martin; Schumacher, Maresa & Schubarth, Christian (2003): Zürich/Limmattal: Schatten-Stadt. Urbanistische Erkundungen im Limmattal. In: Eisinger, Angelus & Schneider, Michael (Hrsg.): Stadt – Land Schweiz. Untersuchungen und Fallstudien zur räumlichen Struktur und Entwicklung der Schweiz. Basel: Birkhäuser, S. 237 – 271.
- Koch, Michael (1985): Raumplanung Städtebau: Grundlagen und Materialien für den Unterricht in Raumplanung und Städtebau. Institut für Orts-, Regional- und Landesplanung. Zürich: Eidgenössisch Technische Hochschule.
- Koellreuter, Jonathan (2010): Schlieren orientiert sich neu. Schlierens Bevölkerung besteht aus „konsumorientierten Arbeitern“ und „modernen Performern“. Jetzt sollen die „postmateriellen Intellektuellen“ zuziehen. In: Schlieren blüht auf. Neues Zentrum und Wohnen auf den Industriebrachen. Beilage zu Hochparterre Nr. 4, 2010, S. 34 - 35.
- Koll-Schretzenmayr, Martina & Schmid, Willy A. (2003): Agglomerationspolitik in der Schweiz. Einsichten und Ausblicke am Beispiel der „Glatttal-Stadt“. In: disP – The Planning Review, Jg. 152, Nr. 39, S. 4 – 14.
- Koll-Schretzenmayr, Martina & Kramp, Simon (2010): Reurbanisierung und bauliche Dynamik. Neubautätigkeiten und ihre räumlichen und sozioökonomischen Auswirkungen in der Stadt Zürich. In: disP – The Planning Review, Jg. 180, Nr. 46, S. 60 – 80.
- Krebs, Jürg (2009): Mit dem Velo aus der Krise. Sonntagsgespräch: Ein Verkehrsplaner und ein Raumplaner zeigen Chancen fürs Limmattal auf. In: Sonntag Limmattaler Zeitung, Nr. 20, vom 17.05.2009, S. 53 – 54.
- Küpfer, Sidonia (2010): Die Stadt Schlieren geht neue Wege. In: Limmattaler Tagblatt vom 16.08.2010, S. 1.

- Lendi, Martin (1996): Zur Geschichte der Raumplanung in der Schweiz. In: DISP 127 – Dokumente und Informationen zur Schweizerischen Orts-, Regional- und Landesplanung. Themenheft: Raum- und Stadtplanung der Schweiz seit 1950 – Bilanzen und Visionen. Jg. 32, S. 24 – 26.
- Lendi, Martin (1999): Raumplanung – Raumordnungspolitik. Von der Raumplanung zur Raumentwicklung. In: Raumplanung Informationshefte. Bundesamt für Raumplanung, Jg. 27, Nr. 3, S. 3 – 5.
- Lendi, Martin (2006): Zur Geschichte der schweizerischen Raumplanung. In: disP – The Planning Review, Jg. 167, Nr. 42, S. 66 – 83.
- Lichtenberger, Elisabeth (1998): Stadtgeographie. Band 1: Begriffe, Konzepte, Modelle, Prozesse. Stuttgart; Leipzig: Teubner Studienbücher der Geographie.
- Limeco (2009): Medienmitteilung: Zusammenarbeit von EKZ und KVL für die Fernwärmeversorgung. Zwei starke Partner heizen im Limmattfeld ein. <<http://www.limeco.ch/medienmitteilungen/medienmitteilung%20limmattfeld.pdf>> (Zugriff: 12.06.2014).
- Limmatstadt AG (2014): Vom Limmattal zur Limmatstadt. < <http://www.limmatstadt.ch/pages/mission-statement/>> (Zugriff: 27.05.2014).
- Limmattalbahn AG (2013): Projektportrait. < <http://www.limmattalbahn.ch/projektportrait.php>> (Zugriff: 18.12.2013).
- Limmattalbahn AG (2014a): Geschichte. <<http://www.limmattalbahn.ch/geschichte.php>> (Zugriff: 23.05.2014).
- Limmattalbahn AG (2014b): Das Limmattal ist für die Limmattalbahn. <<http://www.limmat albahn.ch/medienmitteilungen/2014/MM-UmfrageergebnisseLimmattalbahn-V1.0-08.01.2014.pdf>> (Zugriff: 08.07.2014).
- Limmattalbahn AG (2014c): Bildmaterial. <<http://www.limmattalbahn.ch/bildmaterial.php>> (Zugriff: 16.09.2014).
- Loderer, Benedikt (2008): Die Bandstadt Limmattal. In: Dietikon: Eine Stadt schafft sich ihr Profil. Beilage zu Hochparterre Nr. 8, 2008, S. 23 – 27.
- Loderer, Benedikt (2014): Die Agglomeration ist nicht gebaut. In: Collage, Jg. 2014, Nr. 1, S. 7.
- Marti, Rahel (2010): Aufbruch zur Wohnstadt. In: Schlieren blüht auf. Neues Zentrum und Wohnen auf den Industriebrachen. Beilage zu Hochparterre Nr. 4, 2010, S. 16 – 17.

- Mayring, Philipp (2007): Qualitative Inhaltsanalyse. In: Flick, Uwe; von Kardorff, Ernst & Steinke, Ines (Hrsg.) (2007): Qualitative Forschung. Ein Handbuch. Reinbek bei Hamburg: Rowohlt Taschenbuch Verlag, S. 468 – 475.
- Mayring, Philipp (2010): Qualitative Inhaltsanalyse. Grundlagen und Techniken. 11., aktualisierte und überarbeitete Auflage. Weinheim und Basel: Beltz Verlag.
- Metron, Stadt Schlieren (Hrsg.) (2005): Stadtentwicklungskonzept Schlieren. <http://www.schlieren.ch/dl.php/de/20060822153703/STEK_1_Inhalt.pdf> (Zugriff: 28.10.2013).
- Meuser, Michael & Nagel, Ulrike (2009): Experteninterviews und der Wandel der Wissensproduktion. In: Bogner, Alexander; Littig, Beate & Menz, Wolfgang (Hrsg.) (2009): Experteninterviews. Theorien, Methoden, Anwendungsfelder. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 35 – 60.
- Michel, Meret (2013): Kanton verzögert Brückenplanung. In: Limmattaler Zeitung vom 27.04.2013, S. 23.
- Mieg, H.A. & Brunner, B. (2001): Experteninterviews (MUB Working Paper 6). Professur für Mensch-Umwelt-Beziehungen, ETH Zürich.
- Mijuk, Gordana (2013): Vom Unort zur Boomstadt. In: NZZ am Sonntag vom 27.01.2013, S. 24 - 25.
- Minder, Dieter (2009): Moderne Fabrik auch dank Limmatfeld-Verkauf. In: Limmattaler Tagblatt vom 17.06.2009, S. 24.
- Niedermann, Florian (2014a): „Eventhalle in Schlieren wäre sinnvoll“. Sonntagsgespräch: Die Verbindung der beiden Ufer sei wichtig für die Urbanisierung im Limmattal, sagen zwei Experten. In: Schweiz am Sonntag, Nr. 6, vom 09.02.2014, S. 55.
- Niedermann, Florian (2014b): Die Stadt sucht nun selbst nach Ideen für das Zentrum. In: Limmattaler Zeitung vom 19.02.2014, S. 17.
- Niedermann, Florian (2014c): Der „Flügel“ gerät ins Wanken. Schlieren: Gegner kritisieren die hohen Kosten für die Ausarbeitung des Projekts – doch auch Zwiste, die nicht direkt mit der Vorlage zu tun haben, spielen eine Rolle. In: Limmattaler Zeitung vom 03.07.2014, S. 7.

- Niedermann, Florian (2014d): Stadtrat darf den „Flügel“ ausarbeiten. Schlieren: Mit hauchdünnem Entscheid lehnt das Parlament eine Reduktion des Projektierungskredits ab. In: Limmattaler Zeitung, 08.07.2014, S. 17.
- Odermatt, André & Wachter, Daniel (2004): Schweiz – eine moderne Geographie. Zürich: Verlag Neue Zürcher Zeitung.
- Pacione, Michael (2009): Urban Geography. A Global Perspective. Third Edition. New York: Routledge, Taylor & Francis Group.
- Perspektive Raumentwicklung Limmattal PeRL (2014): Abschlussbericht. ETH Zürich: Institut für Raum- und Landschaftsentwicklung (IRL), Professur für Raumentwicklung.
- Regierungsrat Kanton Zürich (2009): Kanton Zürich: Raumplanungsbericht 2009: Bericht des Regierungsrates an den Kantonsrat. <<http://www.are.zh.ch/internet/audirektion/are/de/raumplanung/veroeffentlichungen.html>> (Zugriff: 21.10.2013).
- Regionalplanung Zürich und Umgebung (2013a): Charta 08. <http://www.rzu.ch/sites/default/files/Studien-Projektberichte/Charta_08.pdf> (Zugriff: 20.10.2013).
- Regionalplanung Zürich und Umgebung (2013b): Vision und Manifest des RZU-Vorstands. <http://www.rzu.ch/sites/default/files/Studien-Projektberichte/KB_Vision_und_Manifest.pdf> (Zugriff: 20.10.2013).
- Rérat, Patrick (2012): The New Demographic Growth of Cities: The Case of Reurbanisation in Switzerland. In: Urban Studies, Jg. 49, S. 1107 – 1125.
- Ritz, Jasmina (2014): „Die Stadt findet statt – mit oder ohne Vision der Limmatstadt.“ Auf Limmatstadt AG: <<http://www.limmatstadt.ch/Die-Stadt-findet-statt/?&item=>> (Zugriff: 31.07.2014).
- Rüesch, Sophie (2014): Ein Schulhaus Limmatfeld gibt es frühestens 2022 – wenn überhaupt. In: Limmattaler Zeitung vom 18.06.2014, S. 19.
- Rudolf, Alex (2013): Ein Bayer ist der 25000. Einwohner. Dietikon: Das Bevölkerungswachstum des Bezirkshauptortes hält an. In: Nordwestschweiz, Limmattaler Zeitung, Bezirks-Anzeiger vom 17.10.2013, S. 1.
- Rudolf, Alex (2014a): Die Eventhalle ist vom Tisch. Schlieren: Halter und X-Tra ziehen sich von der Planung zurück, der Ball liege nun bei der Stadt. In: Limmattaler Zeitung vom 19.02.2014, S. 17.

- Rudolf, Alex (2014b): Wohnungen im Hochpreissegment drohen zum Ladenhüter zu werden. In: Limmattaler Zeitung vom 13.08.2014, S. 19.
- Schalcher, Hans-Rudolf & Huber, Urs Walter (2007): Wahrnehmung und Entwicklung urbaner Orte. In: disP – The Planning Review, Jg. 43, Nr. 168, S. 26 – 43.
- Schärer, Caspar (2008): Die Stadt mit einem Dorfherz. In: Dietikon: Eine Stadt schafft sich ihr Profil. Beilage zu Hochparterre Nr. 8, 2008, S. 4 – 5.
- Scheer, Brenda Case & Petkov, Mintcho (1998): Edge City Morphology: A Comparison of Commercial Centers. In: American Planning Association. Journal of the American Planning Association, Jg. 64, Nr. 3, S. 298 – 310.
- Schmid, Christian (2006): Netzwerke – Grenzen – Differenzen: Auf dem Weg zu einer Theorie des Urbanen. In: Diener, Roger; Herzog, Jacques; Meili, Marcel; de Meuron, Pierre und Schmid, Christian (2006): Die Schweiz – Ein städtebauliches Portrait. Einführung. Basel: Birkhäuser – Verlag für Architektur.
- Scholl, Bernd (2002): Anforderungen an die Raumplanung und Konsequenzen für die Ausbildung. In: disP – The Planning Review, Jg. 38, Nr. 148, S. 42 – 51.
- Schweizerischer Bundesrat, KdK, BPUK, SSV, SGV (2012): Raumkonzept Schweiz. Überarbeitete Fassung, Bern.
- Seidl, Irmi (2008): Potentiale und Grenzen ökonomischer Instrumente bei der Lenkung der Siedlungsentwicklung. In: Forum für Wissen, WSL Eidgenössische Forschungsanstalt für Wald, Schnee und Landschaft, Birmensdorf, S. 31 – 35.
- Sieverts, Thomas (2003): Sieben einfache Zugänge zum Begreifen und zum Umgang mit der Zwischenstadt. In: Oswald, Franz & Schüller, Nicola (Hrsg.) (2003): Neue Urbanität – das Verschmelzen von Stadt und Landschaft. Zürich: gta Verlag, S. 78 – 101.
- Sieverts, Thomas (2013): Zwischenstadt – zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land. Basel: Birkhäuser.
- Stadt Dietikon (1987): Bauordnung. <http://www.dietikon.ch/dl.php/de/530dc46acb092/Bauordnung_Stand01.01.14.pdf> (Zugriff: 13.09.2014).
- Stadt Dietikon (2010): Leitbild und Regierungsrichtlinien. Legislaturperiode 2010 bis 2014.

- Stadt Dietikon (2012): Antrag des Stadtrates. Sitzung vom 16. Juli 2012. <http://www.dietikon.ch/dl.php/de/5007f125ab25a/0716_Mietvertrag_Limmatfeld_Weisung.pdf> (Zugriff: 04.08.2012).
- Stadt Dietikon (2014): Stadtentwicklung. Aktuelle Projekte in Dietikon: Neuer Stadtteil Limmatfeld. <http://www.dietikon.ch/de/bauvorhaben/aktuelleprojekteindietikon/welcome.php?action=showinfo&info_id=1876> (Zugriff: 04.08.2014).
- Stadt Schlieren (1996): Bauordnung. <<http://www.schlieren.ch/dl.php/de/0d1eaq1i8o0/Bauordnung.pdf>> (Zugriff: 13.09.2014).
- Stadt Schlieren (2013): Jahrheft 2013: Mit Schwung ins neue Jahrtausend. Unterengstringen: Haderer Druck.
- Stadt Schlieren (2014): Stadtidee. Leitbild und Regierungsrichtlinien 2010 bis 2014. <https://secure.i-web.ch/gemweb/schlieren/de/verwaltung/publikationen/?amt_id=&page=&pubid=35977&action=info> (Zugriff: 03.01.2014).
- Statistisches Amt des Kantons Zürich; Statistik Stadt Zürich (2012): Medienmitteilung: Weniger leere Wohnungen im Kanton – moderater Anstieg in der Stadt. <<http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/09/22/press.html?pressID=8341>> (Zugriff: 21.10.2013).
- Steinicke, Ernst & Löffler, Roland (2003): Counterurbanisierung in der kalifornischen Sierra Nevada: Das Hochgebirge als neuer Siedlungsraum. In: Innsbrucker Bericht, Jg. 7, S. 43 – 59. <http://www.researchgate.net/publication/257986455_Counterurbanisierung_in_der_kalifornischen_Sierra_Nevada_-_Das_Hochgebirge_als_neuer_Siedlungsraum/file/60b7d5268d9ac2b41a.pdf> (Zugriff: 01.04.2014).
- Straumann, Annemarie; Lüthi, Stefan; Kellenberger, Marco und Camenzind, Reto (2012): Trends und Herausforderungen in der Raumentwicklung: Zahlen und Hintergründe zum Raumkonzept Schweiz. Informationsstelle Raumkonzept Schweiz, Bundesamt für Raumentwicklung (ARE).
- Streich, Bernd (2011): Stadtplanung in der Wissensgesellschaft. Ein Handbuch. 2. Auflage, Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Strubelt, Wendelin (1998): Stadtentwicklung. In: Häussermann, Hartmut (1998): Grosstadt. Soziologische Stichworte. Opladen: Leske + Budrich, S. 220 – 234.
- Tessin, Wulf (2008): Ästhetik des Angenehmen. Städtische Freiräume zwischen professioneller Ästhetik und Laiengeschmack. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.

- Thierstein, Alain (2002): Von der Raumordnung zur Raumentwicklung: Modeerscheinung oder Ausdruck neuer Akteure und Trends?. In: *disP – The Planning Review*, Jg. 38, Nr. 148, S. 10 – 18.
- Thoma, Matthias (2010): Dichte aktiv gestalten: Verdichtungsprozesse zwischen Markt und Staat. Strategieentwicklung zur inneren Verdichtung in Städten und Gemeinden. In: *Swiss Real Estate Journal*, Nr. 1, September 2010, S. 66 – 72.
- Tobler, Georg, Bundesamt für Raumentwicklung (2008): Agglomerationspolitik und Landschaft: Ansätze aus der Praxis. In: *Forum für Wissen, WSL Eidgenössische Forschungsanstalt für Wald, Schnee und Landschaft, Birmensdorf*, S. 37 – 42.
- Tosics, I. (2004): European urban development: Sustainability and the role of housing. In: *Journal of Housing and the Built Environment*, Jg. 19, S. 67 – 90.
- Trutmann, Hans Peter (2003): Das Flugfeld Dietikon/Spreitenbach 1917 – 1969. Aviatik im Limmattal. In: *Neujahrsblatt von Dietikon 2003*. Verkehrsverein Dietikon (Hrsg.), Jg. 56, S. 2 – 30.
- Van Kempen, R.; Dekker, K.; Hall, S. & Tosics, I. (2005): *Restructuring large housing estates in Europe*. Bristol: The Policy Press.
- Verein "Limmattalbahn, so nicht" (2014): Wir über uns. <<http://www.limmattalbahn-so-nicht.ch/index.html>> (Zugriff: 08.07.2014).
- Verein Metropolitanraum Zürich (2009): Eine Vision für den Metropolitanraum Zürich. <<http://www.metropolitanraum-zuerich.ch/dokumente.html>> (Zugriff: 06.11.2013).
- Vicenzotti, Vera (2011): *Der „Zwischenstadt“-Diskurs: Eine Analyse zwischen Wildnis, Kulturlandschaft und Stadt*. Bielefeld: transcript Verlag.
- Vögeli, Dorothee (2008): 154 neue Wohnungen in Schlieren West geplant. In: *Neue Zürcher Zeitung* vom 08.02.2008, Nr. 32, S. 56.
- Vögeli, Dorothee (2009): Transformation des Dietiker Rapid-Areals. In: *Neue Zürcher Zeitung* vom 19.06.2009, Nr. 139, S. 47.
- Weiningen (2014): „Lisbethli“, seine Geschichte. <<http://www.weiningen.ch/dl.php/de/20040715135324/Lisebethli%2C+seine+Geschichte.pdf>> (Zugriff: 23.05.2014).

- Weith, T. & Siener, M. (2004): Grossprojekte im Flächentest - Nachhaltige Siedlungsentwicklung durch Grossprojekte? Berlin: VWF Verlag für Wissenschaft und Forschung.
- Wegelin, Fritz (1996): Planung des Bundes im Wandel. In: DISP 127 – Dokumente und Informationen zur Schweizerischen Orts-, Regional- und Landesplanung. Themenheft: Raum- und Stadtplanung der Schweiz seit 1950 – Bilanzen und Visionen. Jg. 32, S. 41 - 47.
- Weidmann, Ruedi (2014): Kalkbreite: Ein Stück Stadt in Zürich – Lebensraumgenerator. In: TEC21, Nr. 26-27, S. 22 – 27.
- Westermann, Reto (2010): Die neue Stadt wächst jenseits der Geleise. In: Schlieren blüht auf. Neues Zentrum und Wohnen auf den Industriebrachen. Beilage zu Hochparterre Nr. 4, 2010, S. 24 - 25.
- Winter, Daniel (2011): Zukunftsweisend – mitten im Zentrum. In: Limmattaler Tagblatt vom 14.02.2011, S. 1.
- Wüest und Partner (2013): Immo – Monitoring 2014. Band 1, Herbstausgabe. Zürich: Wüest & Partner AG.
- Wüest und Partner (2014): Indizenzanalyse „Limmatfeld“ von Martin Hofer, Bruno Fritschi und Daniel Romer. <http://www.halter.ch/fileadmin/files/documents/HAU/Medienmitteilungen/Inzidenzanalyse_Limmatfeld_WuP_Halter_Kurzversion.pdf> (Zugriff: 22.09.2014).
- Wurzer, Rudolf (1996): Idee, Planung, Entscheidung und Verwirklichung. In: DISP 127 – Dokumente und Informationen zur Schweizerischen Orts-, Regional- und Landesplanung. Themenheft: Raum- und Stadtplanung der Schweiz seit 1950 – Bilanzen und Visionen. Jg. 32, S. 13 – 20.
- Zimmerli, Sandro (2014): Limmattalbahn: Der Gesprächsmarathon startet. In: Limmattaler Zeitung vom 02.04.2014, S. 33.
- Zuppiger, Urs (2005): Raumplanung im Zeitalter der Zwischenstadt. Erste Bilanz der Oltener Tagung vom 8. und 9. April. In: collage, Zeitschrift für Planung, Umwelt und Städtebau. Öffentlicher Raum – Lesemuster. Jg. 3, S. 22 – 23.
- Zürich by Mike (2014): Die Originale. <http://www.zuerichbymike.ch/zuerich_by_mike.html> (Zugriff: 25.09.2014).

Zürcher Planungsgruppe Limmattal (2013a): Regionaler Richtplan Limmattal, Kanton Zürich. <<http://www.zpl.ch/index.php/regio-rok.html>> (Zugriff: 20.10.2013).

Zürcher Planungsgruppe Limmattal (2013b): Leitbild 2025. <<http://www.zpl.ch/index.php/leitbild.html>> (Zugriff: 20.10.2013).

9 Anhang

A Beispiel eines Interviewleitfadens:

Interview mit Otto Müller, Stadtpräsident von Dietikon

Vorgehen mit Interviewpartner besprechen (vor Termin oder gleich zu Beginn des Interviewtermins)

- Grund und Ziel der Arbeit erläutern
- Ungefähre Dauer des Interviews angeben (ca. ½ bis 1 Stunde)
- Verwendung eines Aufnahmegerätes erwähnen, ansonsten Notizen machen, Grad der Anonymisierung klären und Transkriptionsmethode ansprechen
- Angaben zur Person (Interviewpartner) wie Beruf, Funktion, etc.
- Nach Kontakten für weitere Gesprächspartner fragen

1. Frageblock: Einstieg

Einstiegsfrage:

Welche Entwicklungen erwarten Sie im Limmattal/Dietikon in den nächsten 10 bis 20 Jahren hinsichtlich der Raumentwicklung?

Unterfragen:

Welches Sind Ihrer Meinung nach die wichtigsten Themen in den folgenden Bereichen der Raumentwicklung?

Mobilität/Verkehr:

MIV vs. ÖV vs. LV, S-Bahn-Ausbau, Fernverkehrshaltestelle, Belastung der Ortskerne, autoarme Wohnkonzepte

Landschaft/Umwelt:

Freiräume im Siedlungsgebiet, Landschaftsspanne zwischen Dietikon und Spreitenbach, ökologische Vernetzung, Aufwertung der Limmat, Landwirtschaft

Siedlung:

Entwicklung nach innen, auf ÖV ausrichten, Durchmischung von Nutzungen, Hochhäuser, Zentrumsgebiete, Segregationsprozesse

Wirtschaft:

Vielfältige Branchen, welche Anreize für Firmen, Konkurrenz von DL-Angeboten in ZH

Gesellschaft/Kultur:

lokale Identifikation, Segregation, verschiedene Bedürfnisse, Kreativwirtschaft

Öffentliche Verwaltung:

Grenzüberschreitende Zusammenarbeit, öffentliche oder private Finanzierungen

2. Frageblock: Ziele und Visionen

Hauptfrage:

Welche (auch utopische) Vision haben Sie zum Limmattal/Dietikon?

Unterfrage:

Was denken Sie über die aktuellen Visionen die zum Limmattal existieren? (z.B. die Vision einer Limmatstadt oder die Ideen des PeRL)

3. Frageblock: Konzepte

Hauptfrage:

Gibt es städtebauliche Konzepte, die Sie mit den aktuellen Entwicklungen im Limmattal verknüpfen oder von denen Sie sich inspirieren lassen? Wenn ja, welche?

Unterfragen:

Welches Image glauben Sie, hat die Stadt Dietikon und das Limmattal? Gibt es Punkte, die verändert werden müssen?

Welche Möglichkeiten/Ansätze sehen Sie, um eine Imageänderung der Agglomerationsstädte zu erreichen? (vgl. u.a. S. 124 Sieverts)

4. Frageblock: Städtebauliche Grossprojekte mit regionaler Auswirkung

Hauptfragen:

Welche Grossprojekte sehen Sie im Limmattal/in Dietikon als zentral für die angestrebte Raumentwicklung und weshalb? (Limmatfeld, Niderfeld, Limmattalbahn, weitere S-Bahnstationen, etc.)

Unterfragen:

Welche Potentiale sehen Sie in den grossen Arealentwicklungen wie dem Limmatfeld?
Welche Risiken bestehen kurz- und langfristig bei solchen Entwicklungen?

Interaktion mit dem alten Stadtzentrum? Nachfrage für Dienstleistungen im EG genügend gross um Belegung der öffentlichen Plätze zu erreichen? Änderung der Bevölkerungsstruktur durch Änderung des Mietangebots?

Was ist auf Seite der Behörden bei solche grossflächigen Entwicklungen essentiell um die Interessen der Stadt und der Raumplanung zu wahren?

Welches Potential und welche Herausforderungen sehen Sie im Projekt der Limmattalbahn?

Inwiefern stützen diese Grossprojekte (Arealentwicklungen, Limmattalbahn) die Ziele zur angestrebten zukünftigen Raumentwicklung des Limmattals? (Verbesserungsvorschläge?)

10 Persönliche Erklärung

Ich erkläre hiermit, dass ich die vorliegende Arbeit selbständig verfasst und die den verwendeten Quellen wörtlich oder inhaltlich entnommenen Stellen als solche kenntlich gemacht habe.

Zürich, den 30.09.2014