DAS ZENTRUM DER AGGLO.

DIE STÄDTEBAULICHE KONFIGURATION TRANSFORMATIVER ZENTREN IN DER AGGLOMERATION ZÜRICH.

MASTERTHESIS STADTPLANUNG SIMON GRIMM

ABKÜRZUNGEN

ARE Amt für Raumentwicklung

BfS Bundesamt für Statistik

BZO Bau- und Zonenordnung

EBL Einwohner*innen, Beschäftigte, Logiernächte

EW Einwohner*innen

HB Hauptbahnhof

MIV Motorisierter Individualverkehr

NFP Nationales Forschungsprogramm

ÖV Öffentlicher Verkehr

ROR Rat für Raumordnung

RPG Raumplanungsgesetz

SBB Schweizerische Bundesbahnen

STEK Stadtentwicklungskonzept

TOD Transit-oriented development

PU Personenunterführung

Masterthesis zur Erlangung des akademischen Grades Master of Science

Das Zentrum der Agglo.

Die städtebauliche Konfiguration transformativer Zentren in der

Agglomeration Zürich.

Coverphoto: privat

Stadtplanung

HafenCity Universität Hamburg

Simon Grimm (6063822)

simon.grimm@hcu-hamburg.de / simon_grimm@posteo.de

Erstprüferin

Prof. Dr. Monika Grubbauer (HCU Hamburg)

Zweitprüferin

Dr. Martina Koll-Schretzenmayr (ETH Zürich)

Diese Arbeit ist in schweizerischem Schriftdeutsch verfasst, was sich vor allem in der Verwendung von ss statt ß ausdrückt.

Zürich, August 2022

ABSTRACT

The present study deals with the centers of the Zurich agglomeration and their characteristics. Current transformation processes, particularly the dynamics which unfold powerfully in the centers of growing agglomeration communities, mark the starting point of the investigation. Inductive research interest is the elaboration of urban planning and socio-spatial characteristics of the centers in the Zurich agglomeration, as well as the formulation of recommended actions for a center-oriented settlement development in transformative agglomeration areas.

The first part investigates the theoretical foundation, touching on approaches of the relational theory of space, and urban planning analysis patterns for the terms center and periphery, urbanity and public space. Further, the conception of the *Zwischenstadt* and the model of transit-oriented development will be presented. This is followed by a detailed urban design analysis of the centers of the three study areas, Thalwil, Schlieren and Wallisellen, in the Zurich agglomeration.

The primary focus of this investigation is the area around the train station of the centers. The central district has moved away from the historic town centers in all three study areas. With the construction of train stations outside the former community boundaries, a new place of centrality has developed. Reasons for that are industrialization, population growth and urban sprawl over the last decades.

These processes result in the "backside" of the train station now being developed as an extended central area in all three communities. Area developments result in upgrades of public spaces. In reality, however, the underpasses and passages are functional non-spaces (Marc Augé). The concluding chapter frames an answer on possible planning approaches for how this urban development and socio-spatial deficit might be solved.

KURZFASSUNG

Die vorliegende Untersuchung befasst sich mit den Zentren der Agglomeration Zürich und ihren Merkmalen. Ausgangspunkt der Untersuchung sind gegenwärtige Transformationsprozesse, deren Dynamik sich besonders stark in den Zentren wachsender Agglomerationsgemeinden entfaltet. Anleitendes Forschungsinteresse sind das Herausarbeiten von städtebaulichen und sozialräumlichen Charakteristika der Zentren in der Agglomeration Zürich, sowie davon ausgehend die Formulierung von Handlungsempfehlungen für eine Zentren-orientierte Siedlungsentwicklung in transformativen Agglomerationsräumen.

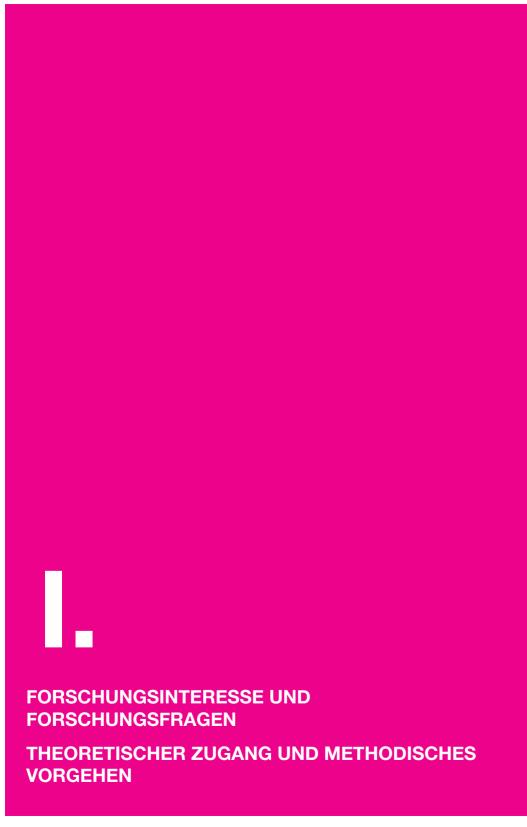
In einem ersten Teil wird das theoretische Fundament, bestehend aus Ansätzen der relationalen Raumtheorie, städtebaulicher Analyse-Raster für Zentrum und Peripherie, Urbanität und öffentlicher Raum, der Konzeption der Zwischenstadt und dem Modell des Transit-oriented Development, dargelegt. Anschliessend folgt eine detaillierte städtebauliche Analyse der Zentren der drei Untersuchungsräume Thalwil, Schlieren und Wallisellen in der Agglomeration Zürich.

Dabei verdichtet sich der Kern der Untersuchung zunehmend auf das Bahnhofsumfeld der drei Zentren. Zunächst liegt der Fokus auf deren Verortung. Diese ist mitunter nicht eindeutig. In allen drei Untersuchungsräumen hat sich das Zentrumsgebiet von den historischen Ortskernen wegbewegt. Mit dem Bau von Bahnhöfen ausserhalb des ehemaligen Ortsgebiets hat sich über die Jahrzehnte im Zusammenhang mit der Industrialisierung, des Bevölkerungswachstums und der Zersiedelung in den Agglomerationsräumen ein neuer Ort der Zentralität um das Bahnhofsumfeld herausgebildet.

Im Zuge der Transformationsprozesse wird nun in den drei Gemeinden die «Rückseite» des Bahnhofs als erweitertes Zentrumsgebiet erschlossen. Dort wurden mit Areal-Entwicklungen und freiräumlichen Aufwertungen Attraktoren geschaffen, die eine Verbindung über die Bahntrassen hinweg zur zentralen stadträumlichen Aufgabe machen. In der Realität sind die Unterführungen und Passerellen allerdings reine funktionale Nicht-Orte (Marc Augé). In einem abschliessenden Teil werden daher planerische Handlungsansätze formuliert, wie sich diesem städtebaulichen und sozialräumlichen Missstand begegnen liesse.

INHALT

| ABKÜRZUNGEN | 3 | III. EMPIRISCHE UNTERSUCHUNG | | | |
|---|----|--|-----|--|--|
| ABSTRACT | | DIE ZÜRCHER «AGGLO» | | | |
| | | SOZIOÖKONOMISCHER VERGLEICH DER | | | |
| I. EINLEITUNG | | UNTERSUCHUNGSRÄUME | 68 | | |
| FORSCHUNGSINTERESSE UND FORSCHUNGSFRAGEN | 11 | DIE VERORTUNG DES ZENTRUMS | 72 | | |
| THEORETISCHER ZUGANG UND | 13 | STRUKTURELL-RÄUMLICHE ANALYSE DES ZENTRUMS | | | |
| METHODISCHES VORGEHEN | 13 | I. THALWIL | 93 | | |
| | | II. SCHLIEREN | 107 | | |
| II. THEORETISCHE ANNÄHERUNG: | | III. WALLISELLEN | 121 | | |
| ZWISCHENSTADT UND ZENTRUM | | DIE ERWEITERUNG DES ZENTRUMS | 134 | | |
| TRANSFORMATIONSPROZESSE DER SPÄTMODERNE | 18 | «ZÄSUR IM STADTKÖRPER»: GESPRÄCH MIT SBB IMMOBILIEN ÜBER STADTRÄUMLICHE VERBINDUNGEN UND DIE ROLLE DES BAHNHOFS | 144 | | |
| DIE ZWISCHENSTADT ALS NORMALFALL DER SIEDLUNGSENTWICKLUNG | 26 | | 144 | | |
| DIE SCHWEIZ ALS ZWISCHENSTADT | 30 | «ZENTRUMS-SCHARNIER» BAHNHOF - HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN | | | |
| PERIPHERES ZENTRUM UND ZENTRALE PERIPHERIE | 35 | TIANDESNACEMI I ETIEGNAEN | 152 | | |
| NICHT-ORTE UND ORTE, RÄUME UND DIE | | IV. FAZIT | | | |
| KONFIGURATION DER STADT | 42 | IV. I AZII | | | |
| INFRASTRUKTURELLE NETZWERKE UND ÖV-ORIENTIERTE | | \\ A\\\\A\\\ | | | |
| SIEDLUNGSENTWICKLUNG | 48 | V. ANHANG | | | |
| DAS VOKABULAR DER ANALYSE | 53 | LITERATURVERZEICHNIS | 168 | | |
| | | ABBILDUNGEN | 172 | | |
| | | | | | |



I. EINLEITUNG

«What ever happened to urbanism?», fragte Rem Koolhaas 1994 und meinte damit das Ende der Stadt, das Versagen der Planungszunft, die auf die epochale Urbanisierung des 20. Jahrhunderts paradoxerweise keine Antworten finden konnte; er meinte den Siegeszug der Architektur und den Bedeutungsverlust des Städtebaus, den «point of no return, fatal moment of disconnection» als unweigerliche Abkehr von der europäischen Stadt; Koolhaas formulierte die Einsicht, dass Städte nicht mehr zu machen, zu bauen, zu planen seien, dass wir alle – die Planenden und Architekt*innen insbesondere – zu Subjekten geschrumpft seien, die der Stadtwerdung zuzuschauen haben (Koohlhaas 1994:961ff.).

Koolhaas spricht dabei die grundlegende Veränderung des globalen Urbanisierungsprozesses im 20. Jahrhundert an. Er spricht von einem neuen Siedlungstypus, der mit dem alten Konzept der Stadt nichts mehr gemein hat, und der – das haben in den 1990er Jahren neben ihm auch Thomas Sieverts, Franz Oswald und andere erkannt – im Kontext des fordistischen Wirtschaftsmodells zur dominanten Siedlungsform im Globalen Norden wurde. Dieser Typus wird von Koolhaas mit dem Label «Generic City» versehen, Sieverts konzeptualisiert ihn als «Zwischenstadt», Oswald und Baccini adaptieren ähnliche Charakteristika für den schweizerischen Kontext unter dem Namen der «Netzstadt». Weitere Konzepte, die sich mit diesem Siedlungstypus auseinandersetzen, heissen «Edge City» (Garreau) oder «Exopolis» (Soja).

Alle diese Typisierungen und Labels bezeichnen – in unterschiedlicher Prägung und im Detail abweichenden Vorstellungen – das, was «weder Stadt noch Land» (Sieverts 2001:14) ist, den Raum der Agglomeration und der Metropolitanregionen bzw., normativ formuliert, den zersiedelten Raum oder gar den Raum des «Siedlungsbreis». Die Stärke all dieser Konzeptionen liegt vor allem im Erkennen dieses neuen Raums, im Akzeptieren der Tatsache, dass er existiert, dass die «Zwischenstadt», die «Netzstadt» der prägende Siedlungstypus in den westlichen Ländern geworden ist, ein «Betriebsunfall» des Städtebaus womöglich, aber nicht mehr wegzubekommen. Dieser Siedlungstypus ist unumkehrbar und er benötigt daher ebenso neuartige städtebauliche wie planerische Ansätze.

Ebenfalls in den 1990er Jahren ist die Diskussion um eine am ÖV orientierte Siedlungsentwicklung in den Gang gekommen. Entsprechenden Modellen liegt die Annahme zugrunde, dass eine weitere Zersiedelung der Landschaft und ein steigender Flächenverbrauch mit einer Siedlungskonzentration von Wohn- und Dienstleistungsnutzungen in einem möglichst kleinen Radius um einen Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs zu verhindern sei. Nur durch die Kombination aus einer gewissen baulichen Konzentration und der Ausrichtung auf den öffentlichen Verkehr könne eine klimafreundlichere Siedlungsentwicklung gelingen. Verstärkt werden diese planerischen Ansätze in den vergangenen Jahren zunehmend durch die Auswirkungen der Megatrends Globalisierung, Individualisierung, Digitalisierung, demographischer Wandel und Klimawandel, die alle den gegenwärtigen Siedlungsraum stark prägen und verändern (Rat für Raumordnung (ROR) (Hrsg.) 2019).

Durch eine am ÖV orientierte Siedlungsentwicklung bekommt die städtebauliche Mitte des Siedlungskörpers ein besonderes Gewicht: dort befindet sich der ÖV-Knotenpunkt, dort ist die höchste bauliche und Aktivitätsdichte. Eine derart gedachte Siedlungsentwicklung hat demzufolge klare städtebauliche Zentren. In der Zwischenstadt ist das Zentrum hingegen weitgehend verlorengegangen, die funktionale und räumliche Ausdifferenzierung hat zu einer Entladung der symbolischen Mitte geführt (Sieverts 2001:38f.).

Von diesen Gedanken ausgehend, befasst sich die vorliegende Masterarbeit mit den Zentren der Agglomeration Zürich und deren städtebaulichen Konfiguration. Als empirische Untersuchungsobjekte werden hierfür die Zentren der Agglomerationsgemeinden Thalwil, Schlieren und Wallisellen analysiert.

Im Folgenden werden zunächst konkrete Forschungsfragen formuliert, der wissenschaftliche Erkenntnisstand skizziert und die methodischen Grundlagen der folgenden Untersuchung dargelegt. Daran schliesst sich der theoretische Teil dieser Arbeit an. Es folgt die empirische Betrachtung der «Agglo» Zürich und die Analyse der drei Untersuchungsräume, welche schliesslich in zentralen Herausforderungen und abgeleiteten Handlungsempfehlungen verdichtet werden.

FORSCHUNGSINTERESSE UND FORSCHUNGSFRAGEN

In meiner knapp vierjährigen Auseinandersetzung mit akademischen Fragestellungen der Stadtplanung und des Städtebaus bin ich immer wieder bei der grundsätzlichen Frage danach gelandet, was einen gut funktionierenden Siedlungsraum ausmacht. Welche sozialräumlichen und städtebaulichen Qualitäten zeichnen ihn aus? Wie dicht sollte er bebaut sein? Welche Nutzungen sind dort vorzufinden? Wer sollte dort wie wohnen?

Auch in dieser Arbeit will ich mich im weitesten Sinne diesen Fragen widmen. Mir geht es darum, herauszubekommen, was Zentrum im Kontext der urbanisierten Stadtlandschaften der Gegenwart bedeutet. Dazu gilt es zunächst einmal zu klären, wo sich das Zentrum überhaupt befindet und was es heute noch von der früheren Peripherie unterscheidet. Ich möchte verstehen, wie sich Transformationsprozesse konkret auf das Erscheinungsbild, auf die Zusammensetzung und das Wesen des Zentrums auswirken. Im Idealfall will ich darauf aufbauend auch formulieren können, welche städtebaulichen Entwicklungsstrategien für transformative Zentren adäquat sein können.

Anschaulich beschreibt Marc Augé den Ehrgeiz französischer Städte, mögen sie noch so klein sein, ein «als Monument fungierendes Zentrum», ein echtes *centre-ville*, auszubilden:

Die Kirche als Symbol der religiösen Autorität und das Rathaus, die Unterpräfektur oder, in größeren Städten, die Präfektur als Symbol der staatlichen Macht. Die Kirche steht an einem Platz, an dem sich die Straßen kreuzen, die durch die Stadt hindurchführen. Das Rathaus ist niemals weit entfernt, allerdings markiert es zuweilen einen eigenständigen Raum; dann finden wir neben dem Kirchplatz auch einen Rathausplatz. (...) Das centre-ville ist in der Tat ein Ort der Tätigkeit, in der traditionellen Konzeption der Provinzstädte und Dörfer (...) befindet sich eine Reihe von Cafés, Hotels und Geschäften, und zwar nicht weit von dem Platz, an dem der Markt abgehalten wird, sofern nicht der Kirchplatz gleichzeitig als Marktplatz dient. An bestimmten Wochentagen «belebt» sich das Zentrum, und es gehört zu den Vorwürfen, die immer wieder gegen die neuen, aus einer sowohl technizistischen wie voluntaristischen Städtebaupolitik hervorgegangenen Städte erhoben werden, dass sie kein Äquivalent für die lebendigen Orte böten, die eine ältere und langsamere Geschichte hervorgebracht hat, Orte, an denen die Wege des Einzelnen sich kreuzen und verbinden, an denen Kommunikation stattfindet und die Einsamkeit einen Augenblick vergessen wird, auf den Stufen der Kirche, an der Theke des Cafés, an der Tür der Bäckerei. (Augé 2010:70f.)

Der Autor formuliert in diesen Betrachtungen wichtige Themen dieser Arbeit: Der Wunsch einer Stadt, einer Gemeinde nach einem materiellen und symbolischen Zentrum, die städtebau-

liche *pars-pro-toto* der historischen Mitte und die Kritik an fehlenden «lebendigen Orten» in den Zentren der Gegenwart. Alle diese Punkte sind wichtige Interessensanker meiner Forschungsmotivation und daher Ausgangspunkte für die theoretische und empirische Untersuchung der Agglomerationszentren Thalwil, Schlieren und Wallisellen.

Das Zentrum eines Siedlungskörpers besteht aus der städtebaulichen Mitte und dem sozialräumlichen Kern. Während die städtebauliche Mitte das Zentrum als den Ort der grössten Zentralität definiert, werden unter dem Begriff des sozialräumlichen Kerns Nutzungs-, Interaktionsund programmatische Aspekte verstanden. Im Idealfall fällt beides zusammen. Die Masterarbeit nimmt diese Veränderungen als Auftakt zu einer Erkundung darüber, welche städtebaulichen und sozialräumlichen Charakteristika ein Zentrum auszeichnet. Das Forschungsinteresse richtet sich hierbei auf den Siedlungsraum der Agglomeration Zürich, dessen Transformation in den vergangenen Jahren besonders intensiv vorangeschritten ist. Der explorative Horizont, der sich in diesem Rahmen eröffnet, beinhaltet Fragen wie: Was hat der «Anschluss» an die Grossstadt Zürich mit dem ehemaligen Dorfzentrum gemacht? Wo befindet sich heute das Zentrum der Agglomerationsräume? Welche Qualitäten sind dort vorzufinden? Wie haben sich die Qualitätsdimensionen durch die Transformationsprozesse verändert?

Vor diesem explorativen Hintergrund sollen zur wissenschaftlich-empirischen Bearbeitung die folgenden beiden zentralen Forschungsfragen dienen:

- 1. Was sind die städtebaulichen und sozialräumlichen Charakteristika von Agglomerationszentren? Welche Herausforderungen ergeben sich vor dem Hintergrund gegenwärtiger Transformationsprozesse für die Konfiguration der Zentren von Thalwil, Schlieren und Wallisellen?
- 2. Welche Schlussfolgerungen und Handlungsempfehlungen lassen sich hieraus für eine Zentren-orientierte Siedlungsentwicklung und zukünftige Planungsansätze ziehen?

THEORETISCHER ZUGANG UND METHODISCHES VORGEHEN

Der theoretische erste Teil dieser Arbeit ist literatur-basiert, dem empirischen zweiten Teil dieser Arbeit liegen mehrere methodische Ansätze zugrunde.

Die Basis für die Betrachtung der grössten Transformationstreiber für die Raum- und Siedlungsentwicklung der Schweiz ist ein entsprechender Bericht des Rats für Raumentwicklung (ROR). Im thematischen Einzelfall werden weitere Autoren zu Rate gezogen (Thomas Pohl, Andreas Reckwitz, das Zukunftsinstitut, Walter Siebel).

Thomas Sieverts hat mit der Veröffentlichung von «Zwischenstadt. Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land» (1997) im deutschsprachigen Raum eine wichtige Debatte über die Siedungsentwicklung in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts ausgelöst. Zusammen mit den Betrachtungen zum globalen Urbanisierungsprozess (Henri Lefebvre, Roger Keil, Ute Lehrer, Neil Brenner und Christian Schmid) wird die Raumstruktur der Agglomeration theoretisch erschlossen. Im spezifischen Kontext der Schweiz bildet die «Netzstadt» (1998, 2003) von Franz Oswald und Peter Baccini ein zentrales Konzept. Für die historischen Grundlagen der schweizerischen Siedlungsentwicklung bediene ich mich bei Christian Schmid, Sonja Hildebrand und Angelus Eisinger.

Für die städtebauliche Frage nach der Konfiguration des Zentrums werfe ich Blicke in die klassischen Texte von Aldo Rossi, Kevin Lynch und Jane Jacobs. Die Diskussion um Urbanität, Dichte und öffentlicher Raum wird durch Argumentationen von Georg Simmel, Tim Rieniets, Vittorio Magnago Lampugnani und Hartmut Häußermann bereichert. Die Autor*innen des Nationalen Forschungsprogramms (NFP) 65 der ETH Zürich liefern mit ihrem Analyse-Raster von «Urbanen Qualitäten» eine weitere wichtige methodische Grundlage, die sowohl in der theoretischen Konzeption als auch in der empirischen Untersuchung zur Geltung kommt.

Bei den Betrachtungen zur Raumtheorie leisteten Marc Augé, Martina Löw, Bruno Latour, Christian Salewski, Simon Kretz und erneut Christian Schmid massgebliche Hilfe. Die Ausführungen zum infrastrukturellen Netzwerkraum gehen auf Stephen Graham und Simon Marvin zurück, diejenigen zum transit-oriented development (TOD) auf Peter Calthorpe und Mahdokht Soltaniehha.

Im empirischen Teil dieser Arbeit, der Untersuchung der Agglomerationszentren Thalwil, Schlieren und Wallisellen, werden verschiedene methodische Ansätze angewendet und miteinander verschränkt. Der zentralen Forschungsfrage nach der städtebaulichen Konfiguration der untersuchten Zentren nähere ich mich mittels einer stadträumlichen Analyse. Diese umfasst

sowohl morphologische als auch phänomenologische Aspekte. Der Fokus liegt hierbei auf den Nutzungen und Funktionen der Baukörper, den städtebaulichen Typologien, der Einordnung im übergeordneten Raumgefüge der Agglomeration und dem Herausarbeiten von Verbindungen, Netzen und Barrieren im städtebaulich-morphologischen Gefüge. Diese Untersuchungen dienen neben der Kontextualisierung und Strukturierung des Raums auch der klaren Abgrenzung des jeweiligen Zentrums.

Handwerklich erfolgt diese Analyse mittels mehrfachen Ortsbegehungen, der fotografischen Dokumentation, der vertieften Betrachtung der planrechtlichen und entwicklungsstrategischen Grundlagen, spontanen Leitfaden-gestützten Passant*innen-Gesprächen vor Ort und mittels Testspaziergängen. Bei den explorativen Beobachtungen im Forschungsraum habe ich zum Teil auf das analytische Repertoire von Jan Gehl zurückgegriffen, besonders bei quantifizierenden Beobachtungen, dem Beobachtungsprotokoll und den Testspaziergängen (Gehl und Svarre 2016:24ff.). Für die Ortsbegehungen wurden klassische methodische Anleihen bei Guy Debord und dessen *Dérive* entliehen, dem Verfahren des «Umherschweifens»; ein qualifizierter Spaziergang, der eine Feld-Wahrnehmung «psychogeographischer Natur» als Anspruch formuliert (Debord 1995:64). Die sozioökonomischen Rahmenbedingungen können über interaktive Portale des Bundesamts für Statistik und des Kantons Zürich erfasst werden.

Neben einer textlichen Beschreibung und Interpretation münden diese Analysen in fotografische und kartographische Darstellungen. Die entstandenen Fotografien nehmen im Kontext der städtebaulichen Analyse die Funktion der «fotografischen Kartierung» und der «systematischen Bestandsaufnahme» ein (Wagner 2014:67). Kartographische Darstellungen ermöglichen es, Räume auch jenseits der oft subjektiv empfundenen sinnlichen Wahrnehmung zu analysieren – und das unabhängig von räumlichen und zeitlichen Standpunkten. Allerdings ist die Analyse städtischer Räume über Planmaterial stets ein Kompromiss zulasten der Realität, da sie Prinzipien folgt, die auf skalieren und selektieren, auf reduzieren und standardisieren basieren und daher zwangsläufig räumliche und emotionale Distanz zum Untersuchungsraum produzieren. (Rieniets 2014b:47ff.) In diesem Sinne ergänzen sich die Medien Fotographie und Kartographie besonders in der Analyse städtebaulicher Situationen hervorragend (Wagner 2014:67).

Einen weiteren Bestandteil des methodischen Zugriffs auf das Untersuchungsobjekt bilden insgesamt acht durchgeführte Leitfaden-gestützte Interviews. Für die Betrachtung des jeweiligen Zentrenraums und zur besseren Einordnung in der Raumstruktur der gesamten Agglomeration bilden die durchgeführten Interviews mit den Planungsamtsleitern Marcel Trachsler (Thalwil), Gregor Schärer (Wallisellen) und Hans-Ueli Hohl (Schlieren) eine wichtige kontextualisierende Grundlage. Im weiteren Verlauf der Arbeit wurde jeweils ein weiteres Interview mit diesen Experten durchgeführt. Darin spielt die städtebauliche Situation des Bahnhofsumfelds und die Querung der Gleisanlagen eine zentrale Rolle. Für die drei Hintergrund-Interviews über die jeweiligen Zentrumsräume und für die drei spezifischen Interviews zum Bahnhofsumfeld wurden jeweils zwei Interview-Leitfaden entwickelt, die im Einzelfall leicht modifiziert und situ-

ativ angepasst wurden. Bei allen Interviews handelt es sich um Expert*innen-Interviews, deren Leitfaden allerdings offen-narrativ konzipiert wurden. (Strübing 2013:92ff.)

Zu der stadträumlichen Funktion des Bahnhofsumfelds wurden, ebenfalls Leitfaden-gestützt, zwei weitere Interviews geführt: Mit Sibylle Wälty vom Wohnforum der ETH habe ich ein bereicherndes Gespräch über das Modell der 10-Gehminuten-Nachbarschaften geführt; mit Siglinde Pechlaner und Andreas Steiger von der SBB Immobilien konnte ich über die Rolle der SBB bei der Entwicklung des Bahnhofsumfeldes sprechen. Dieses Interview wurde als Zusammenführung der vorangegangenen Diskussion, ausgehend von der Raumstruktur der Agglomeration Zürich über die Konfiguration der Agglomerationszentren und die zentrale stadträumliche Herausforderung der Querung der Gleisanlagen konzipiert. Aus diesem Grund habe ich entschiedenen das Gespräch als journalistisch aufbereitetes und vollständig autorisiertes Interview komplett in diese Arbeit zu intergieren.

Beginnen wir zunächst mit der theoretischen Annäherung.

Ш.

TRANSFORMATIONSPROZESSE DER SPÄTMODERNE

DIE ZWISCHENSTADT ALS NORMALFALL DER SIEDLUNGSENTWICKLUNG

DIE SCHWEIZ ALS ZWISCHENSTADT

PERIPHERES ZENTRUM UND ZENTRALE PERIPHERIE

NICHT-ORTE UND ORTE, RÄUME UND DIE KONFIGURATIOND DER STADT

INFRASTRUKTURELLE NETZWERKE UND ÖV-ORIENTIERTE SIEDLUNGSENTWICKLUNG

DAS VOKABULAR DER ANALYSE

II. THEORETISCHE ANNÄHERUNG: ZWISCHENSTADT UND ZENTRUM

Das theoretische Programm dieser Arbeit schlägt einen Bogen von den gegenwärtigen Transformationsprozessen, die auf die Siedlungsräume der zentraleuropäischen Spätmoderne einwirken, zu den städtebaulichen und sozialräumlichen Merkmalen der Agglomerationszentren. Dabei sollen einige theoretische Ansätze aus Planung und Architekturtheorie, aus der Anthropologie und der Soziologie, die sich meines Erachtens schlüssig ergänzen, zu einer sinnhaften Argumentation zusammengeführt werden.

Im Zentrum dieser theoretischen Auseinandersetzung muss einerseits das übergeordnete Objekt, die Zwischenstadt der Agglomerationsräume, als auch das untergeordnete Objekt, das Zentrum dieser Zwischenstadt, stehen. Um beides phänomenologisch hinreichend zu verstehen, sind – so meine Überzeugung – Ansätze aus der relationalen Raumtheorie, der Anthropologie des Ortes und der Akteurs-Netzwerk-Theorie hilfreich. Historische Erkläransätze dieses Objekts dürfen ebenso wenig fehlen, wie ein damit verschränkter «Zoom-in» in die schweizerischen Spezifika. Da es sich bei all diesen Zentren um geografische Räume in der Bahnhofsumgebung handelt, sind auch Konzepte des *Transit-oriented development* (TOD) zu erläutern. Schliesslich bedarf es eines adäquaten städtebaulichen Werkzeugkastens, mithilfe dessen Kriterien herausgearbeitet werden können, die zur empirischen Untersuchung der Agglomeration Zürich dienen.

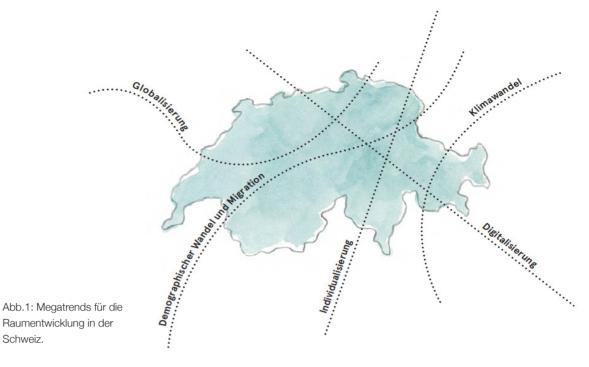
TRANSFORMATIONSPROZESSE DER SPÄTMODERNE

Der Transformationsdruck auf die Siedlungsräume Europas hat in den vergangenen Jahrzehnten zugenommen – einer Entwicklung, die sich zunehmend als Kontante von Raumentwicklung und Städtebau manifestiert. Im Folgenden sollen die wichtigsten und wirkmächtigsten dieser Transformationen in den Blick genommen und ihre Bedeutung für die Zentren und die Zentren-Entwicklung der Gegenwart beleuchtet werden.

In dieser Arbeit wird die Gegenwart, die Zeit, in der wir leben, in der diese Untersuchung stattfindet und sich die folgenden Transformationen ereignen, als Spätmoderne bezeichnet. Damit ist ein historischer Zustand einer Gesellschaft gemeint. Der Begriff der Spätmoderne integriert heutige gesellschaftliche Umbrüche, stellt aber gleichzeitig eine Anschlussfähigkeit an die Arrangements der Moderne her. In ihm kommt einerseits der Bruch mit den faktischen und normativen Gültigkeitsansprüchen der Moderne zum Ausdruck, andererseits suggeriert er eine Offenheit hinsichtlich neuer sozioökonomischer Paradigmen und Regulationsweisen. (Pohl 2009:18f.) Das unterscheidet ihn wesentlich vom Begriff der Postmoderne, welcher normativer konnotiert ist und vielmehr einen historischen Zeitgeist beschreibt als einen faktischen Zustand. (Welsch 2008:4f.) Der Anthropologe Marc Augé spricht im Zusammenhang mit den Transformationen des 20. Jahrhunderts, die zu einer «Beschleunigung der Geschichte» geführt hätten, ausserdem von der Übermoderne, deren Hauptmerkmal das Übermass (an Ereignissen) sei (Augé 2010:37f.). Wenngleich sowohl der Begriff der Postmoderne als auch derjenige der Übermoderne über einen gewissen konzeptionell-analytischen Reiz verfügen, seien beide nur als den Kontext bereichernde Konzepte eingeführt, operiert wird fortan aus obigen Gründen mit dem Begriff der Spätmoderne.

Die grossen Transformationsprozesse, welche die Siedlungsräume der Schweiz im 21. Jahrhundert massgeblich verändern, sind laut dem Bericht «Megatrends und Raumentwicklung Schweiz» des Rats für Raumordnung: die Digitalisierung, die Globalisierung, die Individualisierung, der demographische Wandel und der Klimawandel (Rat für Raumordnung (ROR) (Hrsg.) 2019:25ff.).

Megatrends, wie das ROR die grossen Transformationsprozesse nennt, werden definiert als lange anhaltende Prozesse (mehrere Jahrzehnte), als ubiquitär, d.h. sie wirken auf alle gesellschaftlichen Bereiche ein, als global, wobei sie je nach räumlichem Kontext unterschiedlich stark ausgeprägt wirken, schließlich als vielschichtig und mehrdimensional, d.h. sie erzeuge reziproke Kausalitäten mit anderen Transformationsprozessen. (Rat für Raumordnung (ROR) (Hrsg.) 2019:22) Das Zukunftsinstitut bezeichnet Megatrends daher auch als «Tiefenströmun-



gen des Wandels» (Zukunftsinstitut 2022). Die Anzahl dieser so herausgearbeiteten Megatrends differiert zum Teil stark. Der Rat für Raumordnung hat in seinem Bericht diejenigen hervorgehoben, von denen ein enormer Einfluss auf die Raumentwicklung der Schweiz ausgeht und zum Teil andere Trends jeweils darunter subsumiert. (Rat für Raumordnung (ROR) (Hrsg.) 2019:24) Diese so sich ergebenen fünf Megatrends sollen auch hier als Grundlage dienen.

Globalisierung

Die technologischen Fortschritte in der Kommunikations- und Informationstechnik, die globale Migration durch eine zunehmende wirtschaftliche Verflechtung, sowie die Deregulierung in Handelsfragen und die gestiegene Mobilität von Personen und Waren sind Aspekte eines Prozesses, den wir als Globalisierung bezeichnen. Die Transformationsdimension des Globalisierungsprozesses ist dabei sowohl prozessual-zeitlich als auch räumlich (Pohl 2009:19). Dieter Läpple definiert den Begriff als die «zunehmende Dynamik und Intensität internationaler Wirtschaftszusammenhänge (...) durch die Herausbildung transnationaler Wertschöpfungsnetzwerke.» (Läpple 2003:155) Gepaart mit dem Prozess der Digitalisierung entstand in den vergangenen Jahrzehnten ein tiefgreifender Wandel der Unternehmensstrukturen, der Arbeitsorganisation und der individuellen Verbindung von Lebens- und Arbeitswelt. Dies führte in der Wirtschaft zu Entgrenzungsprozessen und zur Verflüssigung von Grenzen zwischen und innerhalb von Arbeitsmärkten und Unternehmen; dadurch bildete sich ein «Netzwerkraum» heraus. (Läpple 2003:156f.) Globalisierung betrifft allerdings nicht nur die Wirtschaft und die Arbeitswelt, sondern ist eine langfristige Transformation aller gesellschaftlichen Bereiche. Die

weltumspannenden Verflechtungen in Kultur, Politik, Ökonomie und Kommunikation haben eine Werte-Angleichung der globalen Mehrheitsgesellschaft zur Folge. Besonders in urbanen Räumen, in denen sich globales Wissen, Infrastruktur und die Akteur*innen konzentrieren und dadurch Innovationen vorantreiben, manifestieren sich die Auswirkungen der Globalisierung. (Rat für Raumordnung (ROR) (Hrsg.) 2019:25) Allerdings sind im Zusammenhang mit Handelsprotektionismus, den Folgen der Corona-Pandemie und jüngst dem Krieg in der Ukraine mit all seinen politischen und wirtschaftlichen Implikationen auch gegenläufige Trends zur Globalisierung erkennbar (Löw et al. 2021:25).

Laut dem Globalisierungsreport der Bertelsmann Stiftung (2018) hat die Schweiz wie kein anderes Land weltweit in den vergangenen Jahrzehnten von der Globalisierung profitiert. Beispielhaft hierfür stehen die *Global Cities* Zürich als Finanzstandort, Genf als Sitz internationaler Organisationen und Basel als internationaler Hotspot der Pharmaindustrie. Für ihre jeweiligen Branchen sind diese Städte wichtige Knoten im globalen Wirtschaftsnetzwerk. Rückgrat und Folge der Globalisierung sind im schweizerischen Kontext auch die internationale Mobilität, die durch effiziente Schienen- und Flugverbindungen gesichert ist, und der internationale Tourismus, für den stellvertretend alpine Ressorts wie Zermatt, Davos oder St. Moritz stehen. Ausserdem zeigt sich der weltweite Trend zur Urbanisierung als Folge der Globalisierung auch in der Schweiz und freilich besonders in den urbanen Agglomerations- und Metropolitanräumen. (Rat für Raumordnung (ROR) (Hrsg.) 2019:26)

Digitalisierung

Als Digitalisierung wird das Umwandeln von analogem Material in digitale Formate bezeichnet. Anders als vorausgegangene Technologieschübe wie die Elektrifizierung oder die Automatisierung, umfasst die Digitalisierung eine Kombination aus verschiedenen Technologien und Methoden, sowie einer dadurch ermöglichten Konnektivität von Personen und Gütern, Unternehmen und Maschinen. Dadurch werden massive Produktivitätssteigerungen, die Entwicklung von künstlicher Intelligenz und die Industrie 4.0 ermöglicht. Dabei wird von einem exponentiellen Entwicklungswachstum ausgegangen. Die Digitalisierung bringt eine Menge an Erleichterungen im Alltag mit sich oder legt die Grundlage für hinsichtlich ihrer Infrastrukturen optimierten und möglichst ressourcenschonend vernetzten «smart cities». Als wichtigste Gefahren werden Sicherheitsfragen und Arbeitslosigkeit aufgrund von Automatisierungsprozessen ausgemacht. (Rat für Raumordnung (ROR) (Hrsg.) 2019:27f.)

In Kombination mit den anderen Megatrends hat die Digitalisierung enorme Auswirkungen auf alle gesellschaftlichen Bereiche in der Schweiz. Arbeitswelten werden zunehmend flexibilisiert, die räumliche Emanzipation und die mögliche autonome Mobilität werden die Raumentwicklung zukünftig massgeblich mitbestimmen. Freizeit und Arbeit werden zunehmend multilokal. (Rat für Raumordnung (ROR) (Hrsg.) 2019:29)

Individualisierung

Der Megatrend der Individualisierung beschreibt den Wandel der Sozialstruktur hin zu einer Pluralisierung von Lebensstilen und -läufen und dem zunehmenden Wegfall der nuklearen Kernfamilie der fordistischen Gesellschaft. Als Folge dieses bereits seit den 1980er Jahren einsetzenden Wandels kommt es zu einer zunehmenden Individualisierung. Dabei steht das Individuum in westlichen Multioptionsgesellschaften häufig auf sich zurück geworfen vor der Aufgabe nach Sinn- und Identitätsfindung, was mitunter zu Vereinzelung führen kann. (Rat für Raumordnung (ROR) (Hrsg.) 2019:30). Die «Gesellschaft der Singularitäten» erhebt die soziale Logik des Besonderen zum Primat sämtlicher Dimensionen des Sozialen, was Singularisierung und Individualismus zum dominanten Strukturmerkmal der spätmodernen Gesellschaft macht (Reckwitz 2017:12).

Für die Raumentwicklung bedeutet die Individualisierung vor allem ein weiterwachsender Wohnflächenverbrauch pro Person – bedingt durch Wohlstand und den grossen Anstieg an 1- und 2-Personenhaushalten. Ausserdem sind die im Zusammenhang mit der Individualisierung aufgekommenen Debatten um Identitätspolitik als Anzeichen für eine weitere Fragmentierung und soziale Zersplitterung der Sozialstruktur (horizontal wie vertikal) lesbar, was hinsichtlich der Planung die Frage aufwirft, wie zukünftig «Allgemeinwohl» abgeleitet werden soll. (Rat für Raumordnung (ROR) (Hrsg.) 2019:31)

Demographischer Wandel

Die beiden demographischen Entwicklungen, die Europa in den kommenden Jahrzehnten massgeblich prägen werden, sind die Migration und die Alterung der Gesellschaft. Die Bevölkerung der Schweiz wächst seit Jahren verhältnismässig konstant - die relativ niedrigen Geburtenraten werden durch Einwanderung ausgeglichen. Heute verfügt mehr als ein Drittel der erwachsenen Wohnbevölkerung über einen Migrationshintergrund, wiederum ein Drittel davon hat die Schweizer Staatsbürgerschaft. Diese neu hinzukommenden Bevölkerungsschichten erhöhen die allgemeine Nachfrage nach Wohnraum. Für die Raumentwicklung besteht der Unsicherheitsfaktor der Migration darin, dass diese mitunter grossen Schwankungen unterworfen ist und daher die Angebotsplanung ins Leere zu laufen droht. Die Bevölkerung wird durch diese Migrationsprozesse zwar bis 2040 voraussichtlich auf etwa 10 Millionen Einwohner*innen anwachsen, allerdings wird sie sich hinsichtlich ihrer Struktur und Zusammensetzung stark verändern. Bereits heute sind etwa 18 Prozent der Bevölkerung im Rentenalter, 2040 werden es über ein Viertel sein. Das führt zu einer «Ageing Society», in der Altersabsicherung und Pflege zu einer riesigen Herausforderung werden. Folge dieser Entwicklung könnte der Anstieg von neuen bzw. erneuerten generationendurchmischten Wohnformen sein. Aus ökonomischer Sicht sind die geburtenstarken Jahrgänge der «Baby Boomer»-Generation längst Hauptzielgruppe einer «Silver Economy». (Rat für Raumordnung (ROR) (Hrsg.) 2019:32ff.)

Klimawandel

Der fünfte Megatrend mit enormen Auswirkungen auf die Raumentwicklung in der Schweiz ist schliesslich der Klimawandel. Die aufgrund der weiter anwachsenden Treibhausgase in der Erdatmosphäre erzeugte globale Erwärmung wird alle Regionen der Schweiz betreffen. Dabei sind die konkreten Effekte stets raumrelevant. In den Städten ist mit zunehmenden klimatischen Extremereignissen wie Starkregen, Stürmen und Hitzestau zu rechnen. Dies kann zu unangenehmen und schädlichen Lebensbedingungen führen und einzelne Orte können unbewohnbar werden. Drastische Auswirkungen sind ausserdem Überflutungen durch die Gletscherschmelze, sowie ein radikaler Wandel der Energie- und Nahrungsmittelproduktion. Der Klimawandel ist zudem ein Megatrend, dessen Entwicklung nur schwer zu beeinflussen ist. (Rat für Raumordnung (ROR) (Hrsg.) 2019:36f.)

Wie bereits erwähnt, befinden sich diese fünf Megatrends in einem Wechselverhältnis zueinander: Sie bedingen sich gegenseitig. Die heutige Globalisierung wäre ohne die Digitalisierung
nicht möglich, der Klimawandel ist Folge der industrialisierten Globalisierung, die wiederum
den demografischen Wandel und die Individualisierung mitproduziert usw. Während es sich bei
Klimawandel, Globalisierung, Individualisierung und dem demographischen Wandel um dauerhafte Veränderungen handelt, ist die Migration durch ihre Schwankungen ein eher disruptiver
Trend und die Digitalisierung ein «Empowering Trend», der einen verstärkenden Einfluss auf die
anderen Megatrends hat. Das Zusammenwirken dieser Megatrends und das (nahezu) exponentielle Wachstum einiger dieser Entwicklungen über die vergangenen Jahrzehnte (Urbanisierung,
Mobilität, Telekommunikation, Digitalisierung, Verlust an Biodiversität, CO2-Konzentration in
der Erdatmosphäre), führt zu einem Gesamtprozess, der sich als «Grosse Beschleunigung» bezeichnen lässt (FutureEarth 2015; Stöcker 2020:9).

Neben allen Herausforderungen, die diese Megatrends nicht nur für die Raumentwicklung mit sich bringen, ist es wichtig zu betonen, dass sie auch Chancen haben können. Das Ziel der Raumplanung muss hierbei eine vorausschauende Entwicklung von resilienten Raumstrukturen sein. (Rat für Raumordnung (ROR) (Hrsg.) 2019:38f.) Insbesondere der Schutz der Landschaft und die Siedlungsentwicklung nach innen wie sie als Planungsgrundsätze in Art. 3 des Raumplanungsgesetzes (RPG) formuliert sind, seien hier hervorgehoben.

Welche Auswirkungen sind nun konkret auf die Agglomerationsräume der Schweiz, die das Untersuchungsobjekt dieser Arbeit darstellen, zu erwarten?

Im Kontext der schweizerischen Raumplanung und -entwicklung werden gemeinhin drei bis vier Raumtypen unterschieden: Die urbanen Zentren des Mittellands mit ihren Agglomerationen und metropolitanen Ballungsräumen, die zersiedelten ländlichen Räume mit kleineren Städten, die voralpinen Räume und der Jurabogen sowie die alpinen Räume. (Rat für Raumordnung (ROR) (Hrsg.) 2019:10; Schweizerischer Bundesrat et al. 2012:38f.) Das ETH Studio Basel

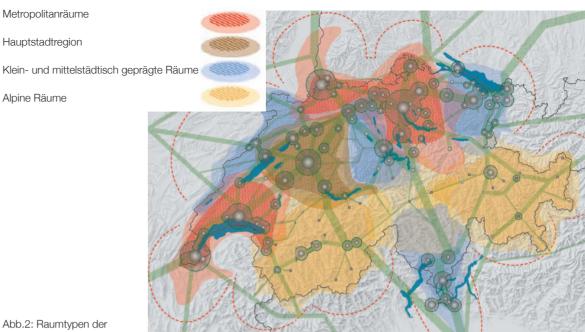


Abb.2: Raumtypen der Schweiz.

unterscheidet nach raumstruktureller Funktion und Dichte in die Räume Metropolitanregionen, Städtenetze, Stille Zonen, alpine Ressorts und alpine Brachen (ETH Studio Basel 2006:129ff.). Die beschriebenen Megatrends wirken sich unterschiedlich auf die einzelnen Raumtypen aus und erfordern jeweils eigene Handlungstrategien.

Die urbanen Ballungszentren der Schweiz, zu denen Zürich und seine Agglomeration an erster Stelle gehören, zeichnen sich durch eine in den vergangenen beiden Jahrzehnten erheblich gestiegene Lebensqualität und ökonomische Standortqualität aus. Als Folge konzentriert sich in diesen Räumen das Bevölkerungswachstum. Die erhöhte Nachfrage nach Wohnraum konnte indes, trotz zahlreicher Bautätigkeiten und Arealentwicklungen bislang nicht adäquat befriedigt werden. Dies führt vielerorts in Zusammenhang mit der Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Raums und der Erneuerung der Bausubstanz zu Segregations – und Gentrifizierungsprozessen. Weitere die urbanen Ballungsräume prägende Entwicklungen sind die zunehmende Internationalisierung und Multikulturalität – knapp 50 Prozent der 30 bis 39-Jährigen in Zürich verfügte 2018 über einen ausländischen Pass – und die Bewältigung der gestiegenen Mobilität, auch im Zusammenhang mit einer gestiegenen baulichen Dichte. Schliesslich sind die lokalen Auswirkungen des Klimawandels – beispielsweise Hitzestau, Überflutungen, Verlust der Biodiversität und andere – eine der zentralen Herausforderungen der verdichteten urbanen Räume. (Rat für Raumordnung (ROR) (Hrsg.) 2019:10ff.)

Aus den beschriebenen Megatrends wiederum resultieren Prozesse wie die Folgenbewältigung der Funktionstrennung im Zusammenhang mit der Individualisierung und dem demographischen Wandel, die (Re-)Urbanisierung oder die Finanzialisierung des Immobilien- und

Bodenmarkts, welche heutige Zentren und öffentliche Räume massgeblich prägen. Der stationäre Einzelhandel ist durch die globalisierte digitale Plattform-Ökonomie bedroht. Die funktionsgetrennte und sozial polarisierte Stadt ist eine Entwicklung der Moderne, die städtebaulich nur schwer und langsam zu revidieren ist (Häußermann and Siebel 2000:24ff.). Wachstumsdynamiken in Metropolräumen verschärfen die Knappheit von (Wohn-)Raumangebot und führen zunehmend zu sozialen Spannungen. Die Finanzialisierung der Stadt verschiebt die Grenzen von Tausch- und Gebrauchswert der gebauten Umwelt und fügt Stadträumen eine weitere Realitäts-Dimension, die der finanzialistischen Verwertung, hinzu (Haila 2016:28).

Im Zusammenhang mit städtischen Anpassungsstrategien an die zentralen Transformationen und ihre Auswirkungen auf den gebauten urbanen Raum, wird seit einigen Jahren das Schlagwort der Resilienz verwendet. Damit ist die Anpassungsfähigkeit eines Systems an Transformationen und Krisen gemeint, wobei zwar ein Erneuerungsprozess eingeleitet, die Grundordnung jedoch beibehalten wird. (Newman, Beatley, and Boyer 2009:6)

Doch auch die Konfiguration dessen, was wir Stadt nennen, was wir für urban halten, wofür wir die Bezeichnung Urbanität wählen, erodiert und verändert sich. Walter Siebel bescheinigt der europäischen bzw. bürgerlichen Stadt einen weitreichenden Transformationsprozess. Drei ihrer wesentlichen Charakteristika hätten sich verflüchtigt: 1. Die globale Vernetzung, der globale Städte-Wettbewerb und der ökonomische Bedeutungsverlust einzelner Städte hätten zur Erosion des Prinzips der kommunalen Selbstverwaltung geführt und die europäische Stadt sei daher nicht länger souveränes Subjekt ihrer eigenen Entwicklung (Siebel 2015:45ff.). 2. Der/die Stadtbürger*in, wie sie Georg Simmel noch zeichnete, sei durch die starke urbane Funktionstrennung und die Homogenisierung von städtischer bzw. stadtteil-spezifischer Kultur und der gestiegenen Multilokalität verschwunden (Siebel 2015:53ff.) 3. Die städtische Polarität von Öffentlichkeit und Privatheit sei erodiert durch städtebauliche Monofunktionen, die Ausdifferenzierung von Angebots- und Nachfragestrukturen und die Ausbreitung des digitalen Plattform-Kapitalismus (Siebel 2015:59ff.). Als Folge dieser Entwicklungen sei die Stadt zu einer «Maschine zur Entlastung von Arbeit und Verpflichtungen» verkommen (Siebel 2015:109). Urbanität planen zu wollen sei unter diesen Voraussetzungen – und mit dem retrospektiven Blick auf die gescheiterten planerischen Utopien des 20. Jahrhunderts (prominentestes Beispiel ist der Plan Voisin von Le Corbusier) – unmöglich und, mehr noch, ein Widerspruch in sich selbst. Dies erklärt auch die neue Notwendigkeit einer inkrementalistischen Planungskultur (Siebel 2015:431).

Die angeführten Megatrends und Transformationsprozesse erzeugen einen permanenten Anpassungsdruck auf den Siedlungsraum und ganz besonders auf dessen Mitte, in der die Veränderungen am sichtbarsten wirken. Leerstände beim Einzelhandel, enorme Preissteigerungen bei Wohnraum, Hitzestau und Überschwemmungen, «Festivalisierung» und temporäre Programmierung gehören zu den leicht wahrnehmbaren Auswirkungen dieser Transformationsprozesse. Der erzeugte Anpassungsdruck ist zum Teil zwar eine Grundkonstante der industriellen Moderne, durch die beschleunigte und synergetische Entwicklung («die grosse Beschleunigung») die-

ser Trends wird er jedoch in der Spätmoderne zu einem prägenden Merkmal unserer Siedlungsräume. Diese Anpassungsleistungen führen auch zu einem permanenten (und beschleunigten) Wandel des Sozialraums. In besonderem Masse betrifft dieser Wandel das Zentrum, in welchem die Transformationen die grösste Dynamik entfalten. Hier entsteht potentiell ein dauerhafter Schwellenzustand, ein permanenter Modus zwischen der heutigen Realität und ihren bereits vorhandenen Anpassungsforderungen, die sich jedoch erst in der Zukunft realisieren lassen. In der Agglomeration Zürich ist daher gerade der Transformationsraum der sich stark verändernden zwischenstädtischen Zentren von besonderem Interesse.

DIE ZWISCHENSTADT ALS NORMALFALL DER SIEDLUNGSENTWICKLUNG

Nun gilt es das Objekt der Untersuchung näher zu betrachten: die Zwischenstadt der Agglomerationsräume.

In den Debatten um die alte europäische Stadt (vgl. Siebel 2012) wird weithin noch häufig übersehen, dass es weder die genuin städtischen noch die genuin ländlichen Gebiete sind, die die Siedlungsentwicklung im Europa des 21. Jahrhunderts massgeblich prägen, sondern vielmehr Räume, die sich keinem der beiden Siedlungstypen zweifelsfrei zurechnen lassen können. Diese Räume liegen im Umland grosser Städte, in den Metropolitanregionen, den Agglomerationen und den Siedlungsbändern entlang von Flussläufen oder Transportwegen. Dort treffen klassisch suburbane Einfamilienhaussiedlungen auf Gewerbe- und Dienstleistungsfunktionen, die aus der nächstgelegenen City ausgelagert wurden. In diesen Räumen treffen Stadt und Landschaft und grosse Infrastrukturanlagen wie Autobahnen, Flughäfen, Bahntrassen oder Energieleitungen aufeinander. Diese Siedlungsräume sind Räume des in-between, amorphe städtebauliche Gefüge, die sich nicht mehr mit der Sprache von Architektur und Planung des 20. Jahrhunderts beschreiben lassen. (Lehrer 2013:58ff.) Rolf P. Sieferle bezeichnet diesen neuen Siedlungstyp gar als «totale Landschaft», die aus einer «Einheit von Abwechslung und Monotonie» bestehe: «Pampasgras neben Blautanne, Pferdekummet neben Satellitenschüssel, Oldtimer neben Mobiltelefon, Krötentunnel neben Legebatterie, Pornoshop neben Friedensmahnwache, Gartenzwerg neben Bauhauslampe» (Sieferle 2003:71). Wenngleich konzeptionell noch immer zu wenig erforscht, lässt sich klar konstatieren: Diese Siedlungsräume lassen sich weder als urban noch als rural und immer weniger als suburban bezeichnen (vgl. Siebel 2015). Sie sind eine eigenständige Siedlungsform und lassen sich nach Thomas Sieverts unter dem Label der Zwischenstadt verstehen:

Sie breiten sich in großen Feldern aus, sie haben sowohl städtische wie landschaftliche Eigenschaften. Diese Zwischenstadt steht zwischen dem einzelnen, besonderen Ort als geographisch-historischem Ereignis und den überall ähnlichen Anlagen der weltwirtschaftlichen Arbeitsteilung, zwischen dem Raum als unmittelbarem Lebensfeld und der abstrakten, nur in Zeitverbrauch gemessenen Raumüberwindung, zwischen der als Mythos noch sehr wirksamen Alten Stadt und der ebenfalls noch tief in unseren Träumen verankerten Alten Kulturlandschaft. (Sieverts 2001:14)

Für Sieverts ist die Zwischenstadt eine Siedlungsform, die «weder Land noch Stadt (ist), aber Eigenschaften von beidem besitzt» (Sieverts 2001:14). Es handelt sich, je nach Lesart um eine verstädterte Landschaft oder eine verlandschaftete Stadt (Sieverts 2003:79). Sie ist damit nicht eine Siedlungsform unter vielen, sondern die «universelle Siedlungsform schlechthin, die sogar

den Gegensatz von Stadt und Land in sich aufhebt» (Held 2005:355). Dieser Universalanspruch hört nicht bei der Form der Bebauung auf, sondern ist auch als soziokulturelle Ordnungsform bzw. als Lebensstil-Vorstellung zur «Quintessenz der Moderne» geworden (Held 2005:361).

Die Zwischenstadt ist ein internationales Phänomen, das sich überall durch eine diffuse, «planlose» Struktur ohne eindeutige Mitte, jedoch mit vielen funktionalen Teilbereichen ausdrückt (Sieverts 2001:15). Sie zeichnet sich weiter durch eine grosse Vielfalt an Bebauungsformen aus, deren übereinstimmende Lesbarkeit Sieverts mit dem Bild eines Archipels in einem Meer aus Landschaft, dem «eigentlichen Bindeelement der Zwischenstadt» vergleicht (Sieverts 2001:20). Für die Zwischenstadt der industrialisierten Gesellschaften sind ausserdem eine geringe Aktivitätsdichte und grosse Wohn- und Arbeitsplatzflächen pro Einwohner*in charakteristisch, wodurch sie als bauliche Struktur einen hohen Ressourcenverbrauch aufweist. In der Zukunft, so Sieverts vor 25 Jahren, sei eine weitere Ausdehnung und funktionale Entmischung der Zwischenstadt zu erwarten. (Sieverts 2001:21ff.)

Es ist bei der theoretischen Auseinandersetzung mit dem beschriebenen dominierenden Siedlungstypus sehr wichtig, dass der Begriff Zwischenstadt nicht mit Suburbia gleichgesetzt wird. Zwar ist auch diese eine «Ordnungsform, die unterhalb der verdichteten Raumstruktur ansetzt» (Held 2005:356), Suburbia manifestiert sich allerdings in einer als homogen wahrgenommenen Baustruktur aus mehrheitlich Einzel-, Doppel- und Reihenhäusern, durchsetzt von weitläufigen Gewerbegebieten und (ehemaligen) Ortszentren mit übrig gebliebenem Einzelhandel. Die Ordnungsform von Suburbia ist geprägt von einer monotonen Abfolge von zwar verschiedenen, aber in ihrer Bautypologie dennoch gleichen *oikos*-Einheiten mit all ihren soziokulturellen Implikationen (Geschlechterbilder, Arbeitsteilung, Lebensstil usw.), weshalb die Hauptperspektive auf Suburbia sich auch auf das Wohnen richtet. Innerhalb einer Stadtregion gibt es wiederum funktionale und räumliche Verflechtungen zwischen der Kernstadt und dem peripheren Raum, wodurch der Gegensatz Stadt-Suburbia teilweise aufgehoben wird. Hinzu kommt, dass vor allem diese Agglomerationsräume hinsichtlich Bevölkerung und Arbeitsplätzen in Deutschland wie in der Schweiz ein grosses Wachstum erfahren. (Hesse et al. 2016:276f.)

Die hauptsächliche Leistung von Sieverts Zwischenstadt-These ist die klare Abgrenzung einer eigenständigen Siedlungsform, deren Auftritt nicht bloss marginal ist, sondern vielmehr prägend für weite Teile Europas und des Globalen Nordens. Der Hinweis, dass dieser dominanten Siedlungsform nicht mit den bekannten Mitteln des Städtebaus begegnet werden kann; dass man in ihr vielmehr mit einer neuen städtebaulichen Sprache operieren muss, dass sie eben diese neue Sprache dringend nötig hat, um eine eigenständige Identität, die «weder Land noch Stadt» (Sieverts 2001:14) ist, zu entwickeln; dieser Hinweis war schliesslich der Ausgangspunkt einer seither breit angewachsenen Untersuchung mit dem Phänomen der Zwischenstadt.

Verortet Sieverts die Zwischenstadt städtebaulich und sozialräumlich noch nahe bei Suburbia (geringe bauliche und Aktivitätsdichte, Funktionstrennung, «suburbaner» Lebensstil), so trifft

dies auf viele Zwischenräume heutiger Agglomerationen und Metropolregionen nicht (mehr) zu (Keil 2018:23). Die bauliche Dichte des Glatt- und Limmattals, die Programmierung der Gotthardstrasse in Thalwil, die grossmassstäbliche Blockrandstruktur des Richti-Areals in Wallisellen – all dies ist nicht vergleichbar mit der «klassischen» Suburbia von Levittown oder Seaside. Es ist eben genau das, was Sieverts formuliert hat: ein Raum, strukturell und typologisch zwischen der Einfamilienhaussiedlung in Wedel und der Zürcher Bahnhofsstrasse – eine Zwischenstadt. Für die Untersuchung in dieser Arbeit ist die Verwendung des Begriffs der Zwischenstadt daher vielversprechend. Andere Konzeptionen dieser Siedlungsräume wie «Edge City» (Joel Garreau), «Exopolis» (Edward W. Soja), «Flexspace» oder «Metroburbia» (vgl. Lehrer 2013:60) zielen in ihrer Deutung auf einzelne Dimensionen ab: die Peripherie oder die Polyzentralität beispielsweise. Der Begriff der Zwischenstadt hingegen beschreibt das raumstrukturelle Phänomen aus einer abstrakten und übergeordneten Perspektive und kommt dafür ohne normative Einschätzung aus. Dieser weite und dennoch greifbare sachliche Zugang scheint als Analysekategorie für diese Arbeit besonders geeignet zu sein.

Neuere Debatten um diese Zwischenstadträume gehen folgerichtig nicht mehr von einem urban/suburban-Gegensatz aus, begreifen das Aufkommen der Zwischenstadt nicht mehr als Teil eines globalen Suburbanisierungsprozesses, sondern vielmehr als städtebauliche Fortsetzung der Urbanisierung im Lefebvre'schen Sinn. (Keil 2018:24f.)

Für Lefebvre ist Urbanisierung zusammen mit der Industrialisierung ein globaler, vor allem sozio-kultureller Prozess, der sich zwangsläufig auf die ganze Gesellschaft und ihren gesamten Raum auswirkt (Schmid 2016:16). Er unterscheidet zwischen der Stadt als das, was gegenwärtig und unmittelbar als wirklich wahrgenommen wird und dem Urbanen, das sich in einer gesellschaftlichen Wirklichkeit ausdrückt, «die sich aus denkerisch zu begreifenden, zu konstruierenden und zu rekonstruierenden Verhältnissen zusammensetzt» (Lefebvre 2016:85). Für ihn ist daher die Stadt die «Übertragung von Gesellschaft auf das Terrain» (Lefebvre 2016:94). Unter Urbanisierung versteht Lefebvre nicht Verstädterung, den Wandel von Siedlungsstrukturen hin zu mehr baulicher Dichte, einem grösseren Massstab etc., sondern global stattfindende qualitative kulturelle Veränderungen hin zu einem städtisch geprägten Lebensstil (Siebel 2015:113).

Diese urbane Lebensform hat sich seit dem Ende des Zweiten Weltkriegs in den Ländern des Globalen Nordens rasant ausgebreitet und findet sich heute sowohl in der Londoner City wie im Schweizer Mittelland. Diese fortschreitende Urbanisierung, «metastatisch über die Landschaft» (Oswald 2003:32), hat zu einer neuen globalen Urbanität geführt, deren wesentlichen Merkmale die Kombination grossflächiger linearer und radialer topologischer Muster, ein intensivierter und konstanter *flow* von Akteur*innen, Gütern und Daten, das Entstehen «urbaner Brachen» und eine durch Komfort geschaffene neue Dimension urbaner Sesshaftigkeit sind (Oswald 2003:33ff.). Die Ausdifferenzierung der Verteilungsmuster von Personen, Gütern und Daten im Raum, zusammen mit der Verkürzung der Raum-Zeit-Dimension und der Ausdehnung menschlicher Aktivitäten, produzierten laut Franz Oswald ein vielgestaltiges System aus

Verbindungen, das charakteristisch für eine neue Form von Urbanität sei und die räumliche Übersetzung der «Netzwerkgesellschaft» (Castells 1996) darstelle (Oswald 2003:37).

Die Urbanisierung im Lefebvre'schen Sinn hat laut Neil Brenner und Christian Schmid in den vergangenen drei Jahrzehnten tatsächlich eine planetare Dimension erreicht. Sie drückt sich in weltumspannenden sozialen und raumstrukturellen Veränderungen aus: der Massstab der urbanisierten Räume hat mit den «Urban Galaxies» (z.B. «BosWash» (Boston-Washington DC) in den USA oder der «Blauen Banane» von den britischen Inseln bis Rom) eine neue Dimension erreicht; die Auslagerung von vormaligen Zentrenfunktionen in die vormalige Peripherie, was diesen Gegensatz grösstenteils aufhebt; die Auflösung des «Hinterlands» und dessen Umformung zu funktionalen Versorgungsräumen der Metropolitanregionen; die weltweite Erschliessung und Zugänglichkeitsmachung der verbliebenen natürlichen Räume wie den alpinen Regionen oder dem Regenwald. Diese fundamentalen Transformationen integrieren den gesamten Planeten in die urbanisierte Landschaft und machen Begriffe wie Stadt und Land obsolet. (Brenner and Schmid 2011:11f.)

1960 kritisierte Kevin Lynch, dass es an einem adäquaten *image* der neuen funktional-räumlichen Einheit der Metropolitanregion bzw. der Zwischenstadt mangele (Lynch 1960:13). Das zeigt: die Diskussion über diese Siedlungsräume zwischen «Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land» (Sieverts 2001) beschäftigte Stadtplanung und Städtebau schon lange vor der von Sieverts im deutschsprachigen Kontext neu entfachten Diskussion und bis heute ist der konzeptionelle Zugang zu diesen Siedlungsräumen häufig widersprüchlich und unzureichend fundiert.

DIE SCHWEIZ ALS ZWISCHENSTADT

Die Konzeption der Zwischenstadt dient als guter theoretischer Ausgangspunkt für die Betrachtung der Siedlungsstrukturen des Schweizer Mittellands. Unter dem Mittelland der Schweiz versteht man eng definiert den Entwässerungsbereich der Aare sowie eine Lage unter 900m (Nebelgrenze); etwas weiter gefasst ist damit der Siedlungsraum zwischen St. Gallen über Zürich, Basel und Bern bis nach Genf gemeint, welcher sich geografisch zwischen den Bergregionen des Jura und dem Alpenvorland befindet. Durch die Industrialisierungs- und Siedlungsprozesse der beiden letzten Jahrhunderte ist diese geografische Region heute zu einem zersiedelten, fragmentierten Raum geworden, in dem die Gegensätze zwischen Stadt und Land aufgehoben wurden (Held 2005:355). Im Zuge der Urbanisierung hat sich seit 1950 eine radikale veränderte Kulturlandschaft entwickelt, die aufgrund von grossflächigen Eingriffen in die natürliche Landschaft entstanden ist, in welcher Wald, Moore und Gewässer zu kulturlandschaftlichen Denkmälern und Artefakten reduziert wurden. Dies ist die Kehrseite der Agglomerations- und Metropolisierungsprozesse der vergangenen Jahrzehnte. Als herausragende zivilisatorische Errungenschaft gilt hingegen die weltweit einmalige Dichte und Vielfalt der räumlichen Erschliessung durch Transport- und Kommunikationsmittel. (Oswald 2005:311f.)

Mit den Anfängen der schweizerischen Raumplanung eng verbunden ist die Vorstellung einer «dezentralisierten Grossstadt Schweiz» (Meili 1933:17), wie sie der Architekt, Raumplanungspionier und spätere Nationalrat Armin Meili 1933 skizziert hat (Schretzenmayr, Teuscher, and Casaulta-Meyer 2017:11). Dieses Verständnis der Schweiz bzw. des schweizerischen Mittellands von Genf bis St. Gallen als ein grosses zusammenhängendes Stadtgebilde zieht sich seitdem als Denk- und Planungsfigur durch die Raum- und Landesplanung der Schweiz. Dabei ist der bestimmende Impetus von Anfang an der «Großstadt den Kampf» anzusagen und auf eine dezentrale Urbanisierung zuzusteuern, die zwar die Konzentration und den schnellen Austausch von Produktions- und Wohnstätten ermöglicht, aber zugleich die kulturelle Vielfalt und den ländlichen Charakter der Schweiz bewahren kann. Räumlich-strukturelle Grundlagen für derartige Ansätze sind der starke Föderalismus mit einer einzigartigen politischen Kleinteiligkeit und einem hohen Mass an Gemeindeautonomie, sowie der historische dezentrale Industrialisierungsprozess. Beides begünstigte eine kleinteilige Besiedelung und verhinderte eine zentralistische Grossstadtbildung. (Hildebrand 2006) Entstanden ist ein Siedlungsnetz mit der Struktur eines «räumlich und funktional eng verwobenen, mehrkernigen Verdichtungs- und Ballungsraum(s)» (Eisinger 2005a:9).

Wie in vielen Regionen Europas, setzte auch in der Schweiz die Industrialisierung zunächst auf dem Land ein, dort gab es die nötigen Arbeitskräfte und die Energiequelle Wasserkraft. Viele

Textilfabriken entstanden daher entlang der Flussläufe des Mittellandes und in den Voralpenregionen. Dadurch ergab sich ein dezentralisiertes Siedlungsmuster aus Kleinstädten und Industriedörfern. Mit dem Übergang zur chemischen Industrie, sowie zur Uhren- und Maschinenindustrie als den bestimmenden Wirtschaftszweigen gegen Ende des 19. Jahrhunderts entstand zwischen St. Gallen in der Ostschweiz und Biel im Jura ein immer dichter werdendes industrialisiertes Siedlungsband. Diese dezentrale Siedlungsentwicklung zeigt sich auch darin, dass um 1930 lediglich die Städte Zürich, Genf, Basel und Bern mehr als 100'000 Einwohner*innen zählten. (Schmid 2016:17f.)

Nach dem Zweiten Weltkrieg setzte sich im Globalen Norden mit dem fordistisch-keynesianischen Modell ein Gesellschaftmodell durch, das auf standardisierter Massenproduktion und Massenkonsum basierte und von einem Ausbau des Wohlfahrtsstaates begleitet wurde. In der Schweiz hingegen entstand eine besondere Spielart dieses Modells, das sich als helvetischer Fordismus bezeichnen lässt. Statt auf Massenproduktion setzten Schweizer Unternehmen auf die Produktion arbeitsintensiver, hochwertiger und technologisch anspruchsvoller Güter. Diese Spezialisierung fand in der bereits vorhandenen kleinteiligen Unternehmensstruktur seinen organisationalen Ausdruck, was die dezentrale Grundstruktur des Siedlungsraums einerseits stärkte und andererseits zu einem räumlichen Konzentrationsprozess aufgrund von Agglomerationseffekten in den urbanen Zentren Zürich, Basel, Genf, Bern und Lausanne führte. Die Überlagerung dieser beiden Prozesse - dem dezentralen industriellen Breitenwachstum und dem Wachstum in den urbanen Zentren - führte zu einer großräumigen Bevölkerungskonzentration im gesamten Mittelland. (Schmid 2006:176ff.) Befördert wurde dieser Prozess zudem massiv durch die Massenmotorisierung der Gesellschaft und der planerischen Doktrin der «Gleichheit im Raum», wonach öffentliche Einrichtungen und Infrastrukturen, besonders das Autobahnnetz, gleichmässig verteilt wurden. Diese Transformationen liess auf der Grundlage des dezentralisierten Siedlungsteppichs ausgehend von den urbanen Zentren Agglomerationsräume entstehen, deren Grenzen zunehmend fragmentierter wurden. (Schmid 2016:19f.)

Als bislang letzter Schritt des schweizerischen Urbanisierungsprozesses ist die Metropolisierung zu nennen, die seit den 1980er Jahren auf einem postfordistischen oder liberalproduktivistischen wirtschaftlichen Entwicklungsmodell gründete. Durch Flexibilisierung, Deregulierung und Globalisierung der Produktion und des Arbeitsmarkts, entstand auch eine zunehmend ausdifferenzierte Sozialstruktur und kulturelle Heterogenisierung. (Schmid 2006:178ff.) Die industrielle Entwicklung folgte einer dualen Struktur: einerseits blieb ein grosser Teil weiterhin dezentral verteilt, andererseits kam es zu einer radikalen Umstrukturierung der grossen Konzerne, die viele Produktionsschritte ins kostengünstigere Ausland verlegten. Dies führte zur Etablierung einer helvetischen «Headquarter Economy», einer Herausbildung von Kontrollzentren der globalisierten Produktionsprozesse und Kapitalkreisläufe, wie sie von Saskia Sassen unter dem Begriff der «Global City» (Sassen 2001) konzeptuell gefasst wurde. Eine weitere Spezialisierung regionaler Produktionskomplexe war die Folge: der Finanzplatz Zürich, Finanzdienst-

leistungen und internationale Organisationen in Genf, Pharmaindustrie und *Life Sciene* in Basel. Auf der Ebene der Siedlungsentwicklung führten diese sozioökonomischen Prozesse zu einer wachsenden Überlagerung einzelner Agglomerationen und zur Herausbildung von polyzentralen urbanen Regionen bzw. von Metropolitanregionen. (Schmid 2016:21f.) Die gegenwärtige Siedlungslandschaft der Schweiz ist durch die Transformationsprozesse der räumlichen Arbeitsteilung und einem daraus resultierenden Ordnungsmuster, der funktionalen Entmischung, geprägt. Damit einhergehend hat sich eine urbane Lebensweise im Lefebvre'schen Sinn in der gesamten Schweiz ausgebreitet. (Eisinger 2005b:384)

Nach dieser kurzen historischen Einordnung lohnt es sich für eine gegenwärtige Analyse die Begriffe der Metropolitanregion und der Agglomeration noch einmal näher zu betrachten. Diese dienen massgeblich zum Verständnis der dezentralen Urbanisierung der Schweiz und dem langen dominanten raumplanerischen Verständnis einer «dezentralisierten Grossstadt Schweiz» (Meili 1933:17).

Dem Begriff der Agglomeration im schweizerischen Kontext liegt das monozentrische Urbanisierungsmodell der Tayloristischen und Fordistischen Entwicklungsphase zugrunde. Agglomerationen sind demnach weiterhin definiert als Siedlungsgebiete mit mindestens 20'000 Einwohner*innen mit urbanem Charakter, bestehend aus einem Kern und umliegenden Gemeinden. Ausserdem muss eine Agglomeration drei der folgenden fünf Kriterien erfüllen: hohe Siedlungsdichte, baulicher Zusammenhang mit der Kernstadt, starkes Bevölkerungswachstum, einen geringen Anteil an Erwerbstätigen in der Landwirtschaft und grosse Pendlerverflechtungen mit der Kernzone. (Schmid 2006:196)

Hingegen lässt sich eine Metropolitanregion als «städtischer Ballungsraum mit einer starken internationalen Vernetzung und Ausstrahlung» (Schmid 2006:200) definieren, die einen Knoten in einem globalisierten Netzwerk aus sozialen, wirtschaftlichen, kulturellen und politischen Beziehungen bilden. Sie umfasst ein grösseres polyzentrisches Siedlungsgebiet mit internationaler Ausstrahlung. Gemeinhin wird zusätzlich eine Mindestgrösse von einer Millionen Einwohner*innen genannt – ein Kriterium, das je nach Kontext etwas willkürlich anmutet. Eine gewisse Mindestgrösse ist jedoch unbestritten. Das ETH Studio Basel führt ausserdem qualitative Indikatoren für die Identifizierung von Metropolitanregionen an: ein sich aus der Überlagerung von Netzwerken ergebendes innovatives Potential, eine kosmopolitische Kultur (vgl. Urbanität nach Sieverts nach Wirth) und die Ausprägungen von Differenzen, von denen Dynamik ausgeht. Nach diesen Kriterien gibt es in der Schweiz drei Metropolitanregionen: die Region Zürich, die Région Lémanique (zwischen Genf und Lausanne) und die trinationale Region Basel - Mulhouse - Freiburg. (Schmid 2006:202ff.) Das schweizerische Bundesamt für Statistik (BFS) definiert Metropolitanregion als einen Raum, der aus mehreren Agglomerationen besteht, und in welchem mindestens jede*r 12. Arbeitnehmer*in in der Kernagglomeration arbeitet. Damit ist die Metropolitanregion ein polyzentrales Netz aus Agglomerationen, die hierarchisch in Kern- und Nebenagglomerationen strukturiert sind. Nach dieser Definition gibt es zwei weitere

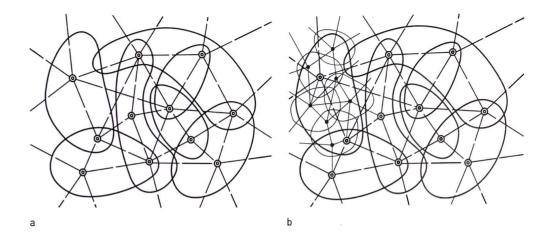


Abb.3: Netzstadtmodell nach Baccini/Oswald. a) grenzübergreifendes Netz aus Knoten und Verbindungen; b) Knoten und Verbindungen in die Skalenstufen.

Metroplitanregionen in der Schweiz: die Hauptstadtregion Bern und die grenzüberschreitende Metropolitanregion Milano, zu der einige Städte im Tessin (Bellinzona, Lugano) zuzurechnen sind. Während sich die Metropolitanregion Zürich von der deutschen Grenze am Rhein bis an das Ende des Zürichsees erstreckt, umfasst deren Kernagglomeration die Stadt Zürich und die an sie direkt angrenzenden Gemeinden mit baulichem Zusammenhang. (Bundesamt für Statistik (BFS) 2016)

Das geschilderte polyzentrale Netz aus Agglomerationen, die zusammen eine Metropolitanregion ergeben und diese sich zusammen nahezu über das gesamte Schweizer Mittelland ausdehnen, veranlasste Franz Oswald und Peter Baccini in Weiterentwicklung des Sievert'schen Zwischenstadt-Gedankens zur Konzeption der «Netzstadt», welche in der Raumplanung der Schweiz sehr wirkmächtig wurde (Baccini and Oswald 1998). Die Autoren definieren es folgendermassen: «Das Netzstadtmodell beschreibt ein urbanes System, welches aus drei Elementen aufgebaut ist, nämlich aus Knoten, Verbindungen und Grenzen.» (Oswald and Baccini 2003:54) An den Knoten konzentrieren sich Personen, Güter und Informationen, sie sind Orte mit hoher Dichte; die Verbindungen stellen Flüsse von Personen, Gütern und Informationen dar; und die Grenzen bezeichnen die Endlinien des Netzes. Anwendbar ist das Modell auf unterschiedlichen Skalengrössen von der Ebene der Wohnung bis hin zur Ebene der Nation. (Oswald and Baccini 2003:54f.) Daraus ergibt sich sowohl eine handwerkliche Analysemethode als auch eine theoretische Konzeption eines Netzwerks von urbanen Systemen. Gewissermassen werden im Netzstadtmodell neben der Zwischenstadt-Konzeption die raumstrukturelle «Theorie zentraler Orte» (Christaller 1933) und die Lynch'schen «Texturelemente» (Lynch 1981) Dichte, Körnung und Erreichbarkeit integriert. (Oswald and Baccini 2003:47f.)

Nun haben wir die für die Raumentwicklung der Schweiz besonders relevanten Megatrends beleuchtet, das Untersuchungsobjekt, die Zwischenstadt der Agglomeration, sowie ihre spezifische Ausformung und historische Genese in der Schweiz betrachtet. Damit sind Treiber und der für die Arbeit relevante generalisierte Raum der Transformation umrissen. Nun nähern wir uns dem Zentrum dieser transformativen Agglomerationsräume.

PERIPHERES ZENTRUM UND ZENTRALE PERIPHERIE

Die Herausbildung der städtischen Form hat historisch gesehen sehr unterschiedliche und im Einzelfall raum-, zeit- und kulturspezifische Ursachen. Sie ist immer das Resultat vielfältiger und ineinandergreifender An- und Besiedlungsprozesse. Wenngleich die Ursachen zwar kaum zu kategorisieren sind, so gleichen sich die Prozesse der Herausbildung städtischer Form seit jeher, wie Spiro Kostof herausstellt. Grundmuster sind der Synoikismus, nach dem nahe beieinander liegende kleine Siedlungseinheiten durch Verdichtung zusammenwachsen, ein weiteres ist die Entstehung von Dienstleistungsbezirken um die weltlichen und geistlichen Machtzentren, und schliesslich die autoritär durchgesetzte Planstadt, wobei besiedelte oder unbesiedelte Gebiete mit einer neuen, in der Regel grossmassstäblicheren Form überbaut werden. (Kostof 1992:31ff.) Alle drei Entstehungsmuster von Siedlungsgefügen führen zu einer hierarchischen Gliederung des Raums – unabhängig davon, ob die Genese funktional oder raumstrukturell begründet ist oder von einer Autorität vorgegeben wird. Dadurch entstehen zentrale und periphere Räume.

Die Dichotomie Zentrum-Peripherie gilt gemeinhin als städtebauliches Planungsparadigma und als ein massgebliches Strukturierungselement des Städtebaus überhaupt (Rossi 2015:53). Jeder Siedlungsraum zeichnet sich durch eine gebaute Mitte und einen sozialräumlichen Kern aus. In der Regel fällt beides zusammen und wenn dies nicht zutrifft, wird es entweder als Mangel wahrgenommen oder Kern bzw. Mitte verschieben sich dahingehend, dass sie schliesslich doch zusammenfallen. Dieser Prozess hat sich nach der Entfestigung und mit dem Bau von Bahnhöfen und Gleisanlagen vor der alten Stadtgrenze in nahezu allen europäischen Städten vollzogen. Aus der einst peripheren Lage der Bahnhöfe entstanden im Laufe der Jahre Mitte und Kern (vgl. Bärtschi 1983). Wenn man sich heute in Zürich bei den Einwohner*innen nach dem Zentrum erkundigt, wird man entweder auf den Kreis 1 und noch häufiger dezidiert auf den Hauptbahnhof verwiesen. Im ländlichen Räumen hingegen ist dieses Zentrum städtebaulich oftmals kaum sichtbar bzw. nicht klar herausgebildet, vorhanden ist es dennoch: Die unbebaute Parzelle, auf der sich Kinder zum Spielen treffen, der Supermarkt-Parkplatz oder die Kreuzung der wichtigsten Erschliessungswege.

Was ist nun dieses Zentrum? Erinnern wir uns zunächst an die eingangs abgedruckte Beobachtung des *centre-villes* von Marc Augé. Für ihn ist «das *centre-ville* (...) in der Tat ein Ort der Tätigkeit, in der traditionellen Konzeption der Provinzstädte und Dörfer (...) befindet sich eine Reihe von Cafés, Hotels und Geschäften, und zwar nicht weit von dem Platz, an dem der Markt abgehalten wird, sofern nicht der Kirchplatz gleichzeitig als Marktplatz dient.» (Augé 2010:70) Diese Annäherung zielt auf Aktivitätsdichte, Interaktion, Programmierung durch Gastronomie und Konsumangebote und die Wichtigkeit des öffentlichen Raums mit einem Ort bzw. Orten

35



Abb.4: Der Bahnhof ausserhalb des historischen Stadtkerns am Beispiel von Zürich. Kupferstich von Vedute von Siegfried, 1850.

der Repräsentation mit entsprechenden landmarks ab (Lynch 1960:48). Aldo Rossi hebt zudem die übergeordnete Funktion des Zentrums im raumstrukturellen Gefüge hervor: «Verallgemeinernd läßt sich deshalb lediglich sagen, daß jede Stadt ein mehr oder minder komplexes Zentrum mit unterschiedlichen Merkmalen hat und daß dieses Zentrum für das Leben einer Stadt eine besondere Rolle spielt. Ein Teil des tertiären Sektors ist in diesem Zentrum angesiedelt, ein anderer erheblicher Teil an den Ausfallstraßen einer Stadt und innerhalb großer Wohngebiete. Diese netzartige Struktur des tertiären Sektors mit seinen zahlreichen Schwerpunkten ist für die Beziehungen der verschiedenen Stadtteile untereinander von entscheidender Bedeutung. Sie stellt ein städtebauliches Phänomen von primärer Wichtigkeit dar, dessen Rolle sich auch seiner Struktur und Lage ergibt.» (Rossi 2015:53) Er fügt hier der Beschreibung Augés sowohl die herausgehobene Dienstleistungsfunktion als auch die Verteilfunktion aufgrund der Zentralität des Zentrums hinzu. Städtebaulich definiert, ist ein Zentrum eine «auf unterschiedlichen Maßstabsebenen bezogene räumliche Konzentration bestimmter Nutzungsarten, entsprechender Gebäude und Außenräume.» (Frick 2008:204) Diese Konzentration wird durch eine besondere Zugänglichkeit und Standortgunst für die ansässigen Marktteilnehmer*innen ermöglicht (Frick 2008:204). Hier wird die Definition nun also um eine gewisse räumliche Konzentration, sprich: Dichte, sowohl hinsichtlich der Bebauung als auch in Bezug auf die Nutzung und Programmierung erweitert.

Den Begriff der Dichte lohnt es sich etwas eingehender zu diskutieren. Zunächst einmal muss unterschieden werden in bauliche Dichte (Mass der baulichen Nutzung, Ausnützungsziffer), Einwohner*innendichte, Beschäftigtendichte und Interaktionsdichte bzw. soziale Dichte (Häu-

ßermann 2007:24f.). Für Hartmut Häußermann entsteht Urbanität bzw. urbane Dichte nur dort, wo alle Dichte-Dimensionen hinreichend hoch sind. Vor allem auf die soziale Dichte kommt es dabei an, da sich in ihr eine grosse kulturelle und soziale Heterogenität ausdrücke. (Häußermann 2007:28) Vittorio Magnago Lampugnani hebt hervor, dass durch die räumliche Nähe, die sich aus urbaner Dichte ergibt, alle städtischen Funktionen – Wohnen, Arbeiten, Freizeit – erleichtert werden und der Verkehr minimiert würde – «Dadurch fördert sie gerade jene Mischung von Aktivitäten, die Urbanität ebenso attraktiv wie inspirierend macht.» (Lampugnani, Keller, and Buser 2007:15) Thomas Sieverts hingegen kritisiert, dass in der städtebaulichen Diskussion Dichte allzu gerne mit Urbanität gleichgesetzt würde. Er unterteilt in bauliche, räumlich-visuelle und soziale Dichte. Sieverts verweist darauf, dass sich Verkehrsflächen und öffentliche Freiflächen bei einer Erhöhung der Bebauungsdichte nicht verringern würden und daher die gesamte Flächeneinsparung verhältnismässig gering wäre und zudem die Wohnqualität erheblich darunter zu leiden habe. Ökologisch sinnvoller als eine hohe bauliche Dichte sei die Verringerung der spezifischen Wohn- und Arbeitsflächen. (Sieverts 2001:40ff.)

Damit sind nun die zentralen Kriterien eines Zentrums umrissen: Es ist der Ort, der hinsichtlich Aktivitäten, Nutzungen, Bebauungen, sozialen und wirtschaftlichen Beziehungen erheblich mehr urbane Dichte aufweist als seine räumliche Umgebung; der ausserdem über einen öffentlichen Raum als Verbindungselement verfügt, der als Ort der Repräsentation fungieren kann und idealerweise von städtebaulichen Landmarken flankiert ist; schliesslich ist es der Ort mit hierarchisch übergeordneter Verteil- und Dienstleistungsfunktion gegenüber seiner Umgebung. Ein so konfigurierter Raum erzeugt das, was im weiteren Verlauf als Urbanität bezeichnet wird.

Wie in der folgenden Analyse der Untersuchungsräume Thalwil, Schlieren und Wallisellen zu sehen sein wird, kann sich das Zentrum eines Siedlungsraums durch ökonomische, politische, raumstrukturelle und insbesondere durch infrastrukturelle Entwicklungen verschieben. Dieser Prozess ist jedoch in der Regel langwierig. Während Funktionen relativ einfach ausgetauscht werden und Gebäude mittelfristig ersetzt werden können, ist der Austausch technischer Infrastrukturen wie Strassen, Schienen, Wasser- Strom- und Gasleitungen extrem aufwendig und kostenintensiv, weshalb diese im Normalfall am selben Ort erneuert werden. Das langlebigste Element der städtischen Ordnung ist jedoch der Stadtgrundriss, bestehend aus Bodenordnung und Parzellierung. (Salewski 2011:18) Aldo Rossi hat hierfür den Begriff der Permanenz eingeführt, der für ihn ein zentraler Bestandteil des Städtebaus ist. Er zeigt auf, wie sich in vielen europäischen Städten bis heute der antike Stadtgrundriss im Zentrum erhalten hat. Rossi definiert Permanenz als «etwas Materielles und, insofern sie eine Gestalt ist, die überdauert, zugleich etwas Geistiges. Und gerade diese Permanenz der Gestalt stellt inmitten ständiger Veränderungen ein wichtiges städtebauliches Phänomen dar» (Rossi 2015:40). Permanent ist zum einen der Stadtgrundriss selbst und zum anderen die sich in ihm befindlichen Baudenkmäler, wobei sie «auf ihrer städtebaulichen und kunsthistorischen Bedeutung und ihrem Erinnerungswert beruht» (Rossi 2015:44). Diese Permanenz des Stadtgrundrisses ist für Stadtentwicklungsstra-

tegien, zumal, wenn sie auf Umnutzung basieren, ein wichtiger Nährboden, der als «stoffliche und räumliche Ressource» (Baum 2014:145) fungieren kann. Der Gebäudebestand eines Siedlungsraums hat für die Stadtentwicklung zweierlei Wert: Er stellt eine materielle Ressource dar, die durch Umnutzung in urbane Wert-Kreisläufe neu integriert werden kann und er wirkt als strukturelle und ideelle Ressource (Baum 2014:147).

In engem Zusammenhang mit dem Begriff des Zentrums stehen Urbanität und öffentlicher Raum. Im 18. Jahrhundert bedeutete Urbanität so etwas wie «Vornehmheit» oder «feine Lebensart», Anfang des 20. Jahrhunderts hatte sich der Begriff zum Synonym für «grossstädtische Atmosphäre» gewandelt und wird auch heute noch meistens so benutzt (Pfeifer 1995:1491). In der stadthistorischen und stadtsoziologischen Literatur ist die Verwendung des Begriffs Urbanität jedoch deutlich weniger eindeutig und ausdifferenzierter.

Für den Soziologen Georg Simmel konstituiert sich die Stadt über ihre Arbeitsteilung, Geldwirtschaft und Grösse (soziale Dichte). Durch diese «Anhäufung so vieler Menschen mit so differenzierten Interessen greifen ihre Beziehungen und Betätigungen zu einem vielgliedrigen Organismus ineinander, da ohne die genaueste Pünktlichkeit in Versprechungen und Leistungen das Ganze zu einem unentwirrbaren Chaos zusammenbrechen würde.» (Simmel 2006:16) Das Individuum müsse in der modernen Grossstadt seine Selbstständigkeit gegenüber der ihn umgebenden Gesellschaft behaupten. Dadurch entwickele es die genuin städtischen Charakterzüge der Blasiertheit und Reserviertheit (Simmel 2006:20ff.). Besonders wichtig ist in diesem Zusammenhang Simmels Zuschreibung des «Menschen als Unterschiedswesen» (Simmel 2006:9), was ihm helfe der Masse an Eindrucken, die im urbanen Raum auf ihn einprasseln, beizukommen. Die Stadt wird als Ort von Differenz und Diversität gezeichnet. Die damit verbundene soziale Heterogenität wurde häufig als problematisch und konfliktreich beschrieben. Neuere Ansätze betonen hingegen die Chance des «co-existing in cities of difference» (Sandercock 2000:13). Die ständige Begegnung mit dem Fremden ist damit ein weiteres Grundmerkmal von Urbanität. Anschlussfähig an diese Konzeption von Urbanität ist auch die Betrachtung der Stadt als Ort der Ambivalenzen und Ambiguitäten (Norbert Elias) oder die Stadt als Ort der höchsten Polarisierung von Öffentlichkeit und Privatheit (Hans Paul Bahrdt) (Siebel 2015:13ff.). Für Jane Jacobs manifestiert sich Urbanität in diversen, vielfältig bespielten und für den Massstab der Fussgänger*innen konzipierten Räumen. Urbanität entstehe nur unter den Bedingungen einer funktionalen Mischnutzung, einer kleinteiligen Parzellierung mit vielen Strassenecken, einer hinsichtlich Struktur und Alter gemischten Gebäudetypologie und einer ausreichenden Dichte an in diesem Raum wohnhaften Menschen. (Jacobs 1961:152ff.)

In der Rückschau auf die lange und durchaus sehr normativ geprägte Debatte über Urbanität, fassen die Autor*innen der Forschungsgruppe NFP (Nationales Forschungsprojekt) 65 von der ETH Zürich fünf wesentliche Erkenntnisse zusammen: 1. Urbanität wird häufig im Rückgriff auf frühere Phasen der Stadtentwicklung verklärend betrachtet. 2. Was Urbanität ausmacht und in welcher bestmöglichen Form sie wie anzutreffen ist, ist stets Kontext- und Situationsabhängig.

3. Eine umfassende Betrachtung urbaner Qualitäten muss auch die Handlungen der verschiedenen Bewohner*innen und Nutzer*innengruppen berücksichtigen. 4. Urbanität umfasst städtebauliche wie sozialräumliche Aspekte und beides bedingt einander. 5. Um Urbanität ganzheitlich zu fassen, ist der Blick auf verschiedene Massstabsebenen notwendig (Schmid 2016:37f.).

Die Autor*innen schlagen für die konkrete Analyse städtebaulicher Situation 6 urbane Qualitäten vor, die jeweils wiederum aus drei Aspekten bestehen. Diese Dimensionen von Urbanität bilden ein analytisch-methodisches Raster, das sowohl statische, prozessuale und regulierende Elemente berücksichtigt. (Kretz and Kueng 2016:43) Die einzelnen Dimensionen sind folgendermaßen definiert:

[Zentralität]: Als grundlegende urbane Eigenschaft bezeichnet diese Qualität die Räume, die besonders stark von Menschen frequentiert werden.

[Diversität]: Bezeichnet die Präsenz von einer grösstmöglichen Vielfalt an sozialen Milieus und funktionalen Nutzungen.

[Interaktion]: Ist ein Indikator dafür, wie wahrscheinlich und intensiv Kommunikation und wechselseitige Beziehungen zwischen Menschen an einem Ort sind.

[Zugänglichkeit]: Bezeichnet städtebauliche und regulative Dispositionen eines Raums hinsichtlich der Möglichkeit, ihn aufsuchen und sich darin aufhalten zu können.

[Adaptierbarkeit]: Umschreibt die Elastizität und Flexibilität bestehender (baulicher) Strukturen und deren Nutzungsoffenheit für eine nicht determinierte Zukunft.

[Aneignung]: Beinhaltet die aktive Nutzung und Praktiken der Nutzbarmachung von Räumen durch unterschiedliche Nutzer*innengruppen und deren spezifischen Bedürfnisse. (Kretz and Kueng 2016:44ff.)

Eng verknüpft mit dem Begriff des Zentrums ist auch derjenige des öffentlichen Raums. Dieser ist häufig ebenfalls unklar definiert. Unbestritten ist die definitorische Aufteilung in typologische und juristische Aspekte. So sind die Raumtypen der griechischen Agora, des Marktplatzes, des Boulevards, der italienischen Piazza eng mit dem Bild des öffentlichen Raums verknüpft. Es sind gut erreichbare und zugängliche Orte im Stadtgefüge, in denen die Dichte an sozialen, wirtschaftlichen und politischen Begegnungen hoch ist. Die rechtliche Dimension öffentlicher Räume bezieht sich auf die Eigentumsstruktur und die Bewirtschaftung, die per definitionem bei der öffentlichen Hand liegen muss und damit den Bürger*innen die Ausübung ihrer Grundrechte garantiert. (Rieniets 2014a:182f.) Öffentliche Räume machen die «Stadt zu einer Ressource, deren Nutzen nicht von vornherein bekannt ist» (Rieniets 2014a:191) und erst durch ihre aktive Benutzung entsteht.

Im 20. Jahrhundert haben sich die bis dahin weitgehend deckungsgleichen Dimensionen – die typologische und die juristische – vielerorts auseinanderbewegt. Die zunehmende Privatisierung öffentlicher Räume mit grossem Publikumsverkehr wie in Einkaufszentren, Vergnügungsparks, Flughäfen oder Bahnhöfen mit privatem Hausrecht untergraben den juristischen Aspekt der traditionellen Definition. Sicherlich sind heutzutage auch *Business Improvement Districts* (BID) dieser Kategorie zuzuordnen. Da diese Räume dennoch das Potential haben, eine grosse Dichte an sozialen, wirtschaftlichen und politischen Beziehungen zu produzieren, empfiehlt Rieniets hierfür den Begriff der öffentlich genutzten Räume. (Rieniets 2014a:184f.) Ausserdem unterscheidet er in Begegnungsöffentlichkeit, die sich in einer unmittelbar örtlichen Interaktion in einem ortsgebundenen öffentlichen Raum manifestiert und in Verbindungsöffentlichkeit, welche distanzierte Interaktionen über öffentliche Verbindungsachsen wie Strassen und Bahnachsen beschreibt (Rieniets 2014a:186f.).

Nach diesen definitorischen Klärungen, nun einige Bemerkungen vom Verhältnis von Zentrum und Peripherie und zu den geografischen Auswirkungen der «Urbanisierung der Peripherie» (Schmid 2016:30). Die räumliche Ausdifferenzierung von Funktionen begann im ausgehenden 19. Jahrhundert, als die frühindustriellen Fabriken und Produktionsstätten, teils aus gesundheitsschädlichen und hygienischen Gründen, vor allem aber durch die günstigere Lagerente an den Rand der Stadtzentren abgewandert sind. Mit Lefebvre gesprochen, wurde damit der Arbeiterklasse das Zentrum genommen. Die Ausdehnung des Zentrums in den Raum, die Geburt der Peripherie, begann schliesslich mit dem Aufkommen des öffentlichen Verkehrs. Mittels Eisenbahn und Tram konnten deutlich weitere Wege zurückgelegt werden, die Funktionen Arbeiten und Wohnen wurden voneinander entkoppelt. Mit dem Siegeszug des Automobils und der grossräumigen Suburbanisierung wurden die Siedlungsräume weiter ausgedehnt und entmischt (Hall 2014:326ff.). Raumstrukturelle Folge dieser Ausdifferenzierung von Funktionen in die Fläche war ein Bedeutungsverlust des Zentrums, urbane Systeme operierten immer weniger durch ihre Mitte. (Keil 2018:25f.) Während in der Geschichte des Städtebaus das Zentrum stets als ein Ort, «in dem alles Wesentliche des betreffenden Zusammenhangs gefunden werden kann und von dem alle wesentlichen Entwicklungen ausgehen» verstanden worden ist, gibt es in der polyzentralen Netzstruktur der Zwischenstadt aufgrund der funktionalen Differenzierung keine derartige strukturelle und symbolische Mitte mehr; in ihr gibt es vielmehr funktional ausdifferenzierte Teil-Zentren (Sieverts 2001:38f.).

Im Zuge einer diskutierten «Wiederentdeckung des Städtischen» oder «Renaissance des Urbanen» liegt ein besonderer Fokus auf der Aufwertung öffentlicher zentraler Räume. Mit dieser neuen Bedeutung des Urbanen gehen auch Bestrebungen nach einer neuen Durchmischung innerstädtischer Räume einher, genauso wie die urbane Transformation von Industriebrachen (z.B. Zürich-West, das Geistlich-Areal in Schlieren oder das Richti-Areal in Wallisellen), die zu Spiel- und Investitionsfeldern der internationalen Finanzindustrie und der globalisierten «creative class» (Richard Florida) werden. Einhergehen oftmals Segregations- und Gentrifizierungs-

prozesse. (Schmid 2016:24f.) Doch diese «Wiederentdeckung des Städtischen» darf nicht mit einer neuen Fokussierung auf das Zentrum verwechselt werden, dies hat vielmehr mit den oben beschriebenen Prozessen der «planetary urbanisation» (Brenner and Schmid 2011) zu tun. Diese Sehnsucht des Urbanen ist mit einem Masstabssprung auf die Agglomeration und Peripherie verbunden, in denen sich neue Formen der Zentralität gebildet haben, sie manifestieren sich in Einkaufszentren (siehe Glattzentrum in Wallisellen) oder in grossflächigen Verkehrsinfrastrukturen. Dieser Massstabsprung korrespondiert mit einer Überlagerung von Interaktionsnetzwerken und integriert so Alltagsebenen von der lokalen auf die regionale und - im Falle der Schweiz - gar auf die nationale räumliche Ebene. Diese neue Form urbaner Mobilität ist vom Zentrum abgewandt, die alten Dorfkerne sind, wie am Beispiel von Thalwil und Wallisellen zu sehen sein wird, häufig von der Entwicklung abgeschnitten. (Schmid 2016:29) In Anlehnung an Edward W. Sojas Konzeption der «Exopolis» bzw. «Aussen-Stadt» formuliert Christian Schmid das verschobene Verhältnis von Zentrum und Peripherie so: «Die unwahrscheinliche Stadt, die jenseits der alten Agglomerationskerne thront und die Metropolis gleichzeitig nach innen und nach aussen stülpt, deren Gravitationszentrum leer ist wie bei einem Doughnut, bei der jeder Ort ausserhalb des Zentrums liegt, hart am Rand, aber immer inmitten der Dinge, wo die Zentralität virtuell allgegenwärtig ist und die Vertrautheit des Städtischen verdampft.» (Schmid 2016:27)

Heute erschwert die Zersiedelung des schweizerischen Mittellandes die Lesbarkeit von Zentren gerade in den Zwischenstadträumen. Hier muss mindestens von einem graduellen Übergang vom Zentrum zur Peripherie gesprochen werden. Auch Kevin Lynch thematisiert die Schwierigkeiten der städtbaulichen *legibilty* und *imageability* der heutigen raumdominierenden Siedlungseinheit der Metropolitanregion. Durch deren komplexe Überlagerungen von Verbindungen (räumlich wie kommunikativ), Massstabsebenen und Beziehungsgeflechten ist die Fassung dieses Raums erheblich schwieriger geworden. (Lynch 1960:112f.) Hinzu kommt, dass die reine geografische Lage als Bestimmungskriterium an Bedeutung zugunsten der relationalen Positionierung eines Raums innerhalb globaler – materieller und immaterieller – Netzwerke verloren hat (Schmid 2006:172). Manche sehen im Aufstieg der Zwischenstadt als dominierendem Siedlungstypus gar einen Primat der Peripherie gegenüber dem Zentrum in der städtebaulichen Theorie (Lampugnani et al. 2007:14). Es verwundert daher wenig, dass die stadtpolitische Agenda vielerorts von diesen Zwischenstadträumen, der ehemaligen Peripherie, bestimmt wird (Keil 2018:39).

Es lässt sich vor diesem Hintergrund schliesslich auch argumentieren, dass die ehemaligen Randgebiete der alten europäischen Stadt, die klassische Peripherie zur heutigen Gegenwartsstadt aufgestiegen ist, die Peripherie sich gewissermassen aufgelöst hat. (Campi 2004:71) Mit dieser Bemerkung sein nun der Bogen geschlagen von der verschwindenden Dichotomie Zentrum-Peripherie zu den Konzepten der Zwischen- bzw. Netzstadt.

NICHT-ORTE UND ORTE, RÄUME UND DIE KONFIGURATION DER STADT

Mit der Auflösung der klassischen Peripherie, mit der Urbanisierung der Agglomeration und der Bedeutungsverschiebung urbaner Systeme von den zentralen zu den Randgebieten, sind eben dort Orte und Räume entstanden, deren bauliche und soziale Konfiguration einer erneuerten Annäherung bedürfen. Dieses amorphe städtebauliche Gefüge aus Autobahnen, Bahntrassen, Industriearealen; dessen Einfamilienhaussiedlungen neben grossmassstäblichen Blockrandstrukturen stehen (siehe Schlieren und Wallisellen), bedarf nicht nur eines neuen Planungsansatzes, sondern einer eigenen Raumbetrachtung, zumal vor dem Hintergrund der transformativen Megatrends.

Marc Augé verwendet für die Beschreibung der Räume der Zwischenstadt den Begriff des Nicht-Ortes: «Der Nicht-Ort ist das Gegenteil der Utopie; er existiert, und er beherbergt keinerlei organische Gesellschaft.» (Augé 2010:111) Zu den Nicht-Orten zählen die Infrastrukturen für den beschleunigten Verkehr von Personen und Gütern, die Verkehrsmittel selbst, Einkaufzentren, Transitbereiche oder Durchgangslager etc. (Augé 2010:42). Nicht-Orte sind Orte, die nach Augé durch die Überfülle des Raums aufgrund der beschleunigten Übermoderne entstehen. Sie sind das Mass, an welchem diese Epoche abzulesen ist: «Unsere Hypothese lautet nun, dass die Übermoderne Nicht-Orte hervorbringt, also Räume, die selbst keine anthropologischen Orte sind (...)». (Augé 2010:83f.) Nicht-Orte sind Räume, die stark reguliert sind. Im Supermarkt, auf der Autobahn, im Wartebereich eines Flughafens – überall wird der Raum durch Text besetzt, der Anweisungscharakter für das benutzende Individuum hat (Augé 2010:101). Paradoxerweise wird die Anonymisierung, die Nicht-Orte versprechen, für das benutzende Individuum erst dann möglich, wenn deren Identität geprüft wurde (Ticket, Ausweis, Kreditkarte, Führerschein etc.). Ist dies erfolgt, ist das Individuum von seinen gewohnten Bestimmungen befreit: «Er ist nur noch, was er als Passagier, Kunde oder Autofahrer tut und lebt.» (Augé 2010:103)

In seiner anthropologischen Ortstheorie definiert Augé zunächst den anthropologischen Ort, dessen drei Grundmerkmale Identität (im Sinne individueller Aneignung), Relation (im Sinne eines Raums, den der Ort gemeinsam mit den darin befindlichen Körpern erzeugt) und Geschichte (als Verknüpfung von Identität und Relation) sind (Augé 2010:59ff.). Ein solcher Ort besitzt einen eingeschriebenen und symbolisierten Sinn (Augé 2010:86). Räume, die keine Identität stiften und die sich nicht durch Relationen und Geschichte auszeichnen, sind demnach Nicht-Orte (Augé 2010:110). Es ist der Gegensatz von Ort und Raum, auf dem die Unterscheidung von Ort und Nicht-Ort beruht. Für Augé ist der Raum ein Ort, mit dem etwas gemacht wird, in dem Beziehungen und Relationen hergestellt werden. Das Konzept Raum ist abstrakter als der Ort, der stets mit einer spezifischen Geschichte oder einem singulären Ereignis verknüpft

wird; Raum hingegen bezeichnet vielmehr den geografischen oder zeitlichen Abstand zwischen zwei Punkten oder Dingen. (Augé 2010:84ff.) Gewissermassen ist ein Ort spezifisch und statisch, während der Raum abstrakt und dynamisch-prozessual ist. Ein Ort ist immer auch ein Raum, ein Raum hingegen kann ein Ort oder ein Nicht-Ort oder eine andere Figur sein.

Orte und Nicht-Orte sind niemals in Reinform anzutreffen, sie bilden jeweils Idealtypen und treten stets gemeinsam in unterschiedlicher Gewichtung auf, sie sind «fliehende Pole; der Ort verschwindet niemals vollständig, und der Nicht-Ort stellt sich niemals vollständig her» (Augé 2010:83f.). In der Realität überschneiden und durchdringen sich Orte und Nicht-Orte gegenseitig; in einem Nicht-Ort ist stets die Möglichkeit angelegt wieder zu einem Ort zu werden (Augé 2010:107).

Mit Hervé Le Bras beobachtet Augé eine Erweiterung der «empirischen Nicht-Orte», die besonders in den «urbanen Fasern», also in der Zwischenstadt, anzutreffen sind. Gesellschaftlicher Hintergrundprozess dieser Erweiterungen sind die sich vergrössernden und intensivierenden Verkehrs-, Konsum- und Kommunikationsräume. Diese führten zu einer «dreifachen Dezentrierung»: 1. Auf der Ebene des Siedlungsgefüges: strukturelle Stärkung der Peripherie gegenüber dem Zentrum; 2. Auf der Haushaltsebene: Wanderung des Zentrums von der Küche zu den Kommunikationübermittelern nach aussen (Fernseher, Computer); und 3. Auf der Ebene des Menschen selbst: Das kognitive Zentrum des Subjekts hat sich durch Digitalisierung vom physischen Ort, an dem sich sein Körper befindet, entkoppelt. (Augé 2010:123f.)

Die Globalisierung fördert die Gleichförmigkeit und damit das Erscheinen von Nicht-Orten. Im Kontext von Architektur und Städtebau führe dies zu einer Ästhetik der Distanz, «die uns jeglichen Bruch übersehen lassen möchte.» (Augé 2010:128) Andreas Reckwitz weist hingegen darauf hin, dass die spätmoderne Gesellschaft mit ihrem Primat des Singulären, des Besonderen vor dem Allgemeinen, die funktionalistischen Räume der Moderne durch «Orte mit je eigener Atmosphäre (ersetzt), an die sich spezifische Narrationen und Erinnerungen heften» (Reckwitz 2017:8).

Während Ort und Nicht-Ort als singuläre Erscheinungen, an die sich eine Geschichte und Identität knüpfen lassen, hiermit relativ klar umrissen sind, bedarf der Begriff des Raums noch weiterer Ausführungen. Denn besonders der relationale und dynamisch-prozessuale Aspekt des Raumes ist für die Untersuchung der Zentren von Thalwil, Wallisellen und Schlieren vielversprechend.

Die gebaute städtische Ordnung, das, was unmittelbar und sichtbar ist, kann als baulich-räumliche Organisation beschrieben werden bzw. als die «Art und Weise der Anordnung von Grundstücken, Gebäuden, technischen Anlagen und Pflanzungen und ihre Beziehung und Verbindung zueinander.» (Frick 2008:199) Dabei handelt es sich um die materiell-physische Stadt, welche die strukturell-räumlichen Voraussetzungen für den öffentlichen Raum bietet. Diese baulich-räumliche Organisation wird zugleich von der sozialen Organisation innerhalb eines geografischen

Bereichs bestimmt und prägt diese ihrerseits in der Folge massgeblich mit. Einem derartigen Raumverständnis liegt die Vorstellung zugrunde, dass sich der physische Raum und die sich darin befindlichen sozialen Artefakte, aus welchen sich im weitesten Sinne die gesellschaftlichen Räume zusammensetzen, nicht getrennt voneinander zu betrachten sind. (Frick 2008:15f.) Dieser «relationale Ordnungsraum» (Dieter Läpple) ergibt sich daher im Zusammenspiel von Raum und Materie (Artefakte) und lässt sich mit vier Komponenten greifen: 1. Dem materiell-physischen Substrat, 2. Den gesellschaftlichen Interaktions- und Handlungsstrukturen, 3. Einem institutionalisierten und normativen Regulationssystem und 4. Ein mit der physischen Komponente verknüpftes räumliches Symbol-, Zeichen- und Repräsentationssystem (Läpple 1992:194ff.). Analog zu diesem Raumverständnis hat Bill Hillier den Begriff der Konfiguration entwickelt: «Konfiguration ist eine Reihe unabhängiger (räumlicher) Beziehungen, wobei jede einzelne durch ihre Beziehungen zu allen anderen bestimmt ist.» (Hillier nach Frick 2008:17) Dieser relationale Ordnungsraum, das Zusammenwirken der materiell-physischen Stadt und den darin vorzufindenden Artefakten, ist gemeint, wenn in der vorliegenden Untersuchung von Konfiguration die Rede ist.

In den Sozialwissenschaften wird Raum, allgemein formuliert, als «ein Komplex von Relationen zwischen möglichen Gegenstands- und Ereignisklassen definiert, welcher als institutionalisiertes Gefüge sowohl Praxis festlegt als auch durch Praxis verändert wird» (Löw 2018:72). Damit ist Raum zugleich Struktur und Handlung. Die Zuschreibung eines relationalen Charakters an Raum ist allerdings verhältnismässig neu, erst mit dem spatial turn in den Geisteswissenschaften seit dem Ende der 1980er Jahre wurde Raum zu einer kulturellen Grösse und eigenen sozialen Kategorie, zuvor hatte sich mit dem Beginn der Neuzeit die Territorialisierung als Raumprinzip durchgesetzt; die Erfassung, Vermessung und Lesbarkeit von Flächen wurde zum Strukturprinzip der Moderne und ist eng mit der Genese moderner Staatlichkeit verknüpft. (Löw et al. 2021:27; Scott 1998) Martina Löw spricht vor diesem Hintergrund von einer Refiguration von Räumen in der spätmodernen Gesellschaft, eine Konzeption, welche sowohl die qualitativen und relationalen Verschiebungen im Raumverständnis aufgreift als auch das Zusammentreffen dieses mit dem noch immer parallel dazu vorhandenen Prinzip der Territorialisierung (Löw 2018:53). Diese Herangehensweise erlaubt auch die Unterscheidung in verschiedene Raumfiguren, die in stetem Spannungsverhältnis zueinanderstehen und sich zum Teil überlagern. Als Hauptfiguren beschreiben Löw und Knoblauch Netzwerk- und Territorialräume; während dieser polyzentral, entbettet, relational und inklusiv ist, ist jener zentral, verdichtet, exklusiv und folgt der «Container»-Logik. Als untergeordnete Raumfiguren und gleichsam als Elemente der beiden Hauptfiguren fungieren Bahnenräume und Orte. (Löw et al. 2021:34ff.) Während die Hauptfiguren Territorium und Netzwerk in der Regel eher in einer geografischen Makroebene operieren, sind Bahnen und Orte gerade auf der Ebene des Städtebaus zentrale Raumfiguren. In einem urbanen System bzw. im Stadtgefüge (Netzwerk) bilden sie die Kanäle und Knoten, von welchen aus sich dieses Gefüge städtebaulich überhaupt erst entwickelt. (Löw et al. 2021:37f.)

Ebenfalls einem relationalen Raumverständnis folgend, schlägt Christian Schmid vor den spezifisch dezentralisierten urbanen Raum des schweizerischen Mittellands in Anlehnung an Lefebvres Raumtheorie mit den untersuchungsleitenden Begriffen Netzwerke, Grenzen und Differenzen zu betrachten.

Die Untersuchungskategorie Netzwerke ist demnach auf der Konzeption des Raums als Überlagerung von verschiedenen Netzwerken, als «Raum der materiellen Interaktion, des Austauschs, des Zusammentreffens, der Begegnung» (Schmid 2006:171) gegründet. Netzwerke verknüpfen diesen Raum nach innen und nach aussen und dehnen sich je nach Funktion von lokal bis global aus. Schmid schlägt folgenden Merkmale zur analytischen Betrachtung von Netzwerken vor: die Intensität der Interaktionsbeziehungen, die Reichweite bzw. die Ausdehnung des Netzwerks und die Heterogenität von Netzwerken, die etwas über die Komplexität und damit über den Grad der Urbanität aussagt. (Schmid 2006:171f.)

Grenzen – das zweite Untersuchungskriterium des urbanen Raums – sind mit Lefebvre als «Schnitt – Naht» zu verstehen: «Grenzen sind Schnitte im kontinuierlichen Fluss der Interaktionen, sie umschliessen mehr oder weniger kohärente territoriale Einheiten mit eigenen Formen von Regeln, Vorschriften, Gesetzen, Gewohnheiten, Traditionen, Sprachen, Kulturen und Identitäten.» (Schmid 2006:173) Durch den Urbanisierungsprozess der Moderne ist die Lesbarkeit von Grenzen in den zersiedelten Landschaften heute erschwert, die Stadtmauer, der Befestigungswall oder die daraus entstandenen Grüngürtel taugen nicht mehr als Abgrenzungen zwischen Räumen. Daher sind Grenzen heute besonders über die Herausstellung von Unterschieden zwischen Räumen und über den Grad der Permeabilität zwischen diesen greifbar. Sichtbare, äusseren Grenzen hingegen sind von einer Frage des Städtebaus zu einer Frage der politischen Zuordnung geworden. (Schmid 2006:172ff.)

Das dritte grundlegende Kriterium urbaner Räume sind nach Schmid Differenzen, welche wiederum den Aspekt der Grenzziehung massgeblich beeinflussen. Urbane Räume erfahren Lebendigkeit und Energie durch das Zusammenspiel und die Dichte von (kulturellen, sozialen, politischen, baulichen etc.) Differenzen. Ein erstes Merkmal bezieht sich auf den Gegensatz von isotopischen und heterotopischen Räumen, erstere sind homogen und differenzarm, letztere hingegen vereinigen vieles Unterschiedliches. Weiter ist zu prüfen, ob Differenzen auch Interaktionsfähigkeit hervorbringen, oder ob sie zu Segregation und Eingrenzung führen, bei welchen die Differenzen für den urbanen Raum unproduktiv und reaktionslos bleiben. Schliesslich müssen Differenzen dynamisch sein, also Unterschiede und Konflikte offen ausgetragen werden und dadurch eine Kultur der Differenz fortwährend (re-)produziert werden. (Schmid 2006:173f.)

Diese Raumvokabeln von Schmid und das Modell der Refiguration von Räumen nach Löw bringen allerdings auch ganz neue Probleme und Fragestellungen mit sich: solange Raum als blosse territoriale Figur begriffen wurde, war beispielsweise die Trennung in private und öffentliche Räume einfach und plausibel, heute, im Kontext der digitalisierten Vernetzung ist dies deut-

lich komplexer geworden. (Löw 2018:56) Dies gilt auch für soziale Gruppen oder Gemeinden, sie bilden zusammen Räume, diese sind aber immer seltener an ein Territorium gebunden (z.B. eine Kirche oder ein Marktplatz), sie können virtuell oder geografisch diffus verteilt stattfinden. Die relationale Raumkonstitution basiert allerdings sowohl «auf einer kognitiv-emotionalen Verknüpfung der umgebenden sozialen Güter und Menschen zu einem Raum als auch zu einem Prozess des Platzierens, des Platziert-Werdens, dem Spacing» (Löw 2018:117). Hierfür werden Orte (konkret, geografisch diffus, virtuell) benötigt, bestenfalls mit einer für diese Gruppe hohen symbolischen Deutungskraft. Es sollte daher ein wesentliches planerisches Ziel sein, solche Orte in jedem Zentrum zu schaffen.

Dass Raum mehr ist als ein «container», sondern Handlungsfeld zwischen Menschen, Lebewesen und Dingen (Artefakten) und diese alle in einem Verhältnis zueinanderstehen und somit den Raum erst konstituieren, ist auch die Grundlage der Akteurs-Netzwerk-Theorie von Bruno Latour (Latour 2007). Auf die Stadt und ihr Zentrum angewendet, bilden solche Netzwerke aus Lebewesen und Dingen, die gemeinsam einen Raum aufspannen, eine «Urbanität der Dinge» (Solà-Morales 2008), deren Hauptmerkmal ein hoher Beziehungsreichtum ist. Sie bildet daher einen Teilbereich der Öffentlichkeit, denjenigen, der in direkter Verbindung mit der materiell-physischen Stadt steht. Beziehungsreichtum lässt sich dabei definieren als «einen Zustand, in dem durch verschiedene und durchaus auch widersprüchliche Wahrnehmungen und Handlungen von verschiedenen Menschen die materiellen Dinge in einen vielfältigen Sinnzusammenhang eingebettet sind» (Kretz and Salewski 2014:169f.). Daraus ergeben sich Auswirkungen auf die Urbanität: Die Mehrfachnutzung unterschiedlicher Dinge durch unterschiedliche Akteur*innen erhöht die Ressourceneffizienz; durch diese Mehrfachnutzung erhöht sich die soziokulturelle Diversität in einem Raum; wobei allerdings Konkurrenz- und Konfliktsituationen auftreten können; und schliesslich werden Dinge durch die mehrfache, gleichzeitige und unterschiedliche Nutzung in Wert gesetzt und stabilisiert (vgl. Permanenz bei Rossi) (Kretz and Salewski 2014:170ff.). Damit werden diese Dinge, die in ihrer Gesamtheit die materiell-physische Stadt sind, in sozial-räumliche Netzwerke eingebunden und zu Ressourcen der Urbanität (Kretz and Salewski 2014:174).

Wie erwähnt, manifestiert sich diese «Urbanität der Dinge» im öffentlichen Raum. Dieser ist in seiner gebauten Ausformung das Ergebnis der Anordnung des materiell-physischen Substrats, innerhalb dessen sich ein sozialer öffentlicher Raum auftut und sich durch Handlungen und Interaktionen in dieser physischen Ausformung ergibt (Frick 2008:202). Es ist der öffentliche Raum, der einen Bedeutungszusammenhang zwischen der Dichte und Komplexität der Beziehungen von Menschen und Dingen herstellt, er ist gewissermassen die geografische Voraussetzung dafür, dass Informationen, Güter und Menschen miteinander in Beziehung gesetzt werden (Rieniets 2014a:181). Der öffentliche Raum macht die Stadt bzw. die Zwischenstadt, das Siedlungsgebiet im Allgemeinen zu einer Ressource, aus der beabsichtigt oder unbeabsichtigt gegenseitiger oder gemeinsamer Nutzen entstehen kann (Rieniets 2014a:182).

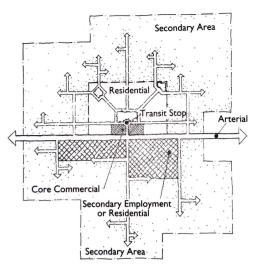
Bevor im Abschluss an diese theoretische Auseinandersetzung mit den transformativen Zentren der Zwischenstadt ein Analyse-Vokabular abgeleitet wird, sollten wir uns eingehender mit dem beschäftigen, was die Zentrumsräume der Agglomeration überhaupt erst ermöglicht: der schienengebundene Verkehr, seine Infrastrukturen und das Konzept des *Transit-oriented development* (TOD).

INFRASTRUKTURELLE NETZWERKE UND ÖV-ORIEN-TIERTE SIEDLUNGSENTWICKLUNG

Raumstrukturell und unter Zuhilfenahme eines relationalen Raumverständnisses, stellen sich die Zentren in der Agglomeration folgendermassen dar: In einer Überlagerung aus verschiedenen Territorialräumen (Nation, Kanton, Stadt Zürich, umliegende Gemeindegebiete) spannen sich wiederum überlagerte Netzwerkräume auf, die sich aus einem vielfältigen Beziehungsgeflecht ergeben. Diese Netzwerkräume sind beispielsweise räumliche Verflechtungen einer wirtschaftlichen Branche oder einer bestimmten Freizeitaktivität einer sozialen Gemeinde bzw. Gruppe. Der sichtbarste dieser Netzwerkräume ist allerdings der Raum der Verkehrsinfrastrukturen und der sich daraus ergebende Netzwerkraum der geografischen Mobilität. Er ist das Grundgerüst des gesamten Siedlungsgefüges, dessen territoriale Teilräume die Gesamtheit des Netzwerkraums Agglomeration ergeben. Die Kanäle in diesem Netzwerkraum sind Strassen, Bahntrassen und andere Verkehrskorridore, also Nicht-Orte im Sinne Augés. Die Orte sind Knotenpunkte in diesem Netzwerk mit hoher symbolischer Deutungskraft, es sind Raumfiguren mit Identität, Relation und Geschichte (Augé 2010:59). In ihnen manifestiert sich idealerweise eine «Urbanität der Dinge», die sich durch Beziehungsreichtum auszeichnet (Kretz and Salewski 2014:169). Zugleich sind diese Orte im besten Fall auch das, was Kevin Lynch unter nodes versteht: «strategic spots in a city into which an observer can enter, and which are the intensive foci to and from which he is travelling» (Lynch 1960:47). Es sind diese Orte und die sie verbindenden Bahnenräume (bzw. Nicht-Orte), die die Zentren der Agglomeration konfigurieren. Diese Konfiguration aus materiell-physischer Stadt und den sozialen Artefakten / Dingen ergibt sich also massgeblich aus der verkehrlichen Infrastruktur. Es gilt also diese eingehender zu betrachten.

Graham und Marvin haben vor 20 Jahren auf die prägende, wenn nicht gar die entscheidende Rolle der «networked infrastructures» für Städtebau und Stadtentwicklung hingewiesen (Graham and Marvin 2001:18f.). Sie sehen Städte und urbane Regionen als «staging posts in the perpetual flux of infrastructurally mediated flow, movement and exchange» (Graham and Marvin 2001:8). Urbane Systeme sind demnach wesentlich durch sich überlagernde und untereinander wiederum vernetzte Infrastrukturen – Transport, Telekommunikation, Wasser und Abwasser, Energie, Abfall – konstituiert. Diese infrastrukturellen Netzwerke sind das Rückgrat eines sozio-technischen Prozesses, der – zumal durch die Megatrends Globalisierung und Digitalisierung – auf die Gestalt und die Räume moderner, bzw. spätmoderner Siedlungsgebiete stark einwirkt. Dadurch entsteht ein «networked character» von Städtebau und Siedlungsentwicklung. (Graham and Marvin 2001:9f.) Dabei ist die raumprägende Wirkung infrastruktureller Netzwerke eine Grundkonstante der Siedlungsentwicklung und daher nicht neu; neu ist allerdings die Dimension dieses Einflusses. Graham und Marvin heben hervor, dass Intensität,

Abb.5: Das Modell des Transit-oriented development (TOD) nach Peter Calthorpe.



Leistung und Vernetzung dieser Infrastrukturen im 20. Jahrhundert zu einem neuen Level an Abhängigkeit des städtischen Lebens von diesen geführt habe: «Much of the material and technological fabric of cities, then, is networked infrastructure. At the same time, most of the infrastructural fabric is urban 'landscape' of various sorts.» (Graham and Marvin 2001:13) Besonders die Entwicklungen der Informationstechnologie führten zu einer «networked society» (Castells 1996) und einer zunehmend hybriden Natur gegenwärtiger Städte und Metropolitanregionen. Die Qualität des Anschlusses an diese Netzwerke entscheidet gleichsam über Inklusion und Exklusion der damit korrespondierenden urbanen Netzwerkräume. (Graham and Marvin 2001:15) Welche Räume und geografischen Gebiete wie zugänglich gemacht werden durch diese infrastrukturellen Netzwerke, ist Ergebnis eines ungleichen sozioökonomischen und soziokulturellen Aushandlungsprozesses, der als «sociotechnical geometries of power» beschrieben werden kann (Graham and Marvin 2001:11).

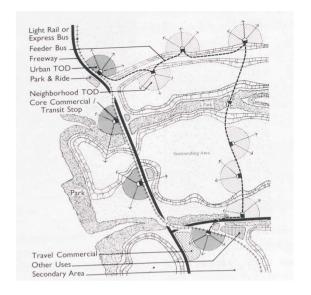
Die Integration von Schlieren, Wallisellen und Thalwil in die Agglomeration Zürich funktioniert wesentlich über die bestehende schienengebundene Transportinfrastruktur. Alle drei Siedlungsräume sind direkt über eine S-Bahn-Verbindung mit dem Agglomerationskern Zürich HB verbunden und blicken zum Teil auf eine lange Tradition der Bahnverbindung nach Zürich zurück. Die Schweizerische Nordbahn («Spanisch-Brötli-Bahn»), ein Vorgänger der S-Bahn-Verbindung zwischen dem Zürich HB und Baden mit Halt in Schlieren, war gar die erste Eisenbahnlinie der Schweiz (1947 eröffnet) (Bärtschi 1983:114ff.). In allen drei Untersuchungsräumen ist der Anschluss an das transport-infrastrukturelle Netz des urbanen Systems Zürich demnach gewährleistet. Sie eigenen sich daher grundsätzlich sehr gut für eine am ÖV orientierte Siedlungsentwicklung.

Das Konzept des *Transit-oriented development* (TOD) bzw. der ÖV-orientierten Siedlungsentwicklung fand Anfang der 1990er Jahre durch Peter Calthorpes «The next American Metropolis» grossflächig Eingang in die Diskussionen um Städtebau, flächenschonende Siedlungsentwick-

lung und Zentrenentwicklung. Calthorpe definiert TOD so: «Moderate and high-density housing, along with complementary public uses, jobs, retail and services, are concentrated in mixed-use developments at strategic points along the regional transit system.» (Calthorpe 1993:41) Die drei Grundprinzipien sind dabei: 1. Regionales Wachstum durch den öffentlichen Verkehr und urbanen Städtebau steuern, 2. An strategisch platzierten Haltestellen des öffentlichen Verkehrs gemischt-genutzte und *walkable* Siedlungsgebiete entwickeln, welche, 3. Städtebaulich und architektonisch der Öffentlichkeit zugewandt sind und dem menschlichen Massstab entsprechen. (Calthorpe 1993:41) Damit ist klar: TOD ist ein Konzept, dass sich nur aus einem übergeordneten regionalen Netzwerk heraus entwickeln lässt, gleichzeitig aber klare Vorstellungen einer städtebaulichen Konfiguration beinhaltet.

Calthrope entwirft verschiedene Typen von TOD-Modellen, die sich vor allem hinsichtlich ihrer baulichen Dichte und der verkehrlichen Erschliessung unterscheiden. Als abhängige Variable ist hierbei die strategische Entwicklungsperspektive des betreffenden Raums im übergeordneten raumstrukturellen Kontext der Metropolitanregion zu sehen. Da es sich bei den drei Untersuchungsräumen dieser Arbeit um jeweils leistungsfähig erschlossene (direkte S-Bahn-Verbindung zum HB; Limmat- und Glattalbahn) und wachsende Städte und Gemeinden innerhalb des urbanen Netzes der Agglomeration Zürich handelt, ist die Calthorpesche Typisierung des *Urban TOD* zielführend: «Urban TODs are located directly on the trunk line transit network: at light rail, heavy rail, or express bus stops. They could be developed with high commercial intensities, job clusters, and moderate to high residential densities.» (Calthorpe 1993:57)

Inzwischen gibt es sowohl viele Praxisbeispiele einer am ÖV orientierten Siedlungsentwicklung als auch eine entsprechende begleitende wissenschaftliche Forschung. Demnach gilt eine Anzahl zwischen 9'000 und 18'000 Einwohner*innen und Arbeitsplätze als notwendig für einen funktionierenden TOD mit 10-minütigem Gehradius. Auch konnte die dem Modell zugrundliegende Annahme, dass die räumliche Verteilung von Bevölkerung und Arbeitsplätzen stark mit dem Netzwerkraum der ÖV-Infrastruktur korreliert, an einigen Falluntersuchungen bewiesen werden. Umstritten sind allerdings Dichte-Vorgaben, so zeigen Untersuchungen, dass Angaben zur durchschnittlichen baulichen Dichte nicht zielführend sind, vielmehr kommt es auf die räumliche Verteilung dieser Dichte im Zusammenhang mit der jeweiligen Kapazität des ÖV-Knotenpunkts an. Als gesichert gilt auch die Wertsteigerung von Boden und Immobilien im Umfeld von TODs, wohingegen dadurch auftretende Segregations- und Gentrifizierungsprozesse in aller Regel nicht direkt mit der ÖV-Anbindung erklärt werden können. (Soltaniehha 2019:33ff.) Das Institute for Transportation and Development Policy (ITDP) sieht in der flächendeckenden Entwicklung von TODs auf lange Frist die Grundlage, um weiterer Zersiedelung vorzubeugen und eine nachhaltige, auf sozialer Gleichheit und Frieden basierende urbane Zukunft zu schaffen. An gleicher Stelle werden Grundprinzipien und städtebaulichen Entwicklungsziele von TODs formuliert: Fussverkehr, Radverkehr, Vernetzen, Transit, Mischnutzung, Verdichtung, kompakte Entwicklung und Mobilitätswandel durch Parkraumverknappung. (Institute for Transportation Abb.6: Verteilung von TODs nach Peter Calthorpe



and Development Policy 2022) Zu den grössten Risiken für einen gelingenden TOD zählen fehlende (Fussgänger*innen-)Zugänglichkeit der ÖV-Station oder gar eine «rückseitige Ausrichtung», fehlende Dichte-Vorgaben, Nicht-Erreichen einer kritischen Masse an Bevölkerung und Arbeitsplätzen, unzureichende städtebauliche Planung des Stationsumfeldes, zu hohe Bodenpreise, Vandalismus und Kriminalität, regulatorische Barrieren, mangelnder Entwicklungswille der Verwaltung und mangelhafter Einbezug der Bevölkerung. (Soltaniehha 2019:34)

Eine spezifische Variante für eine am ÖV orientierte Siedlungsentwicklung hat Sibylle Wälty vom Wohnforum der ETH Zürich entwickelt: die 10-Minuten-Nachbarschaften. Das dahinterstehende Ziel ist es den in Art. 1 Abs. 1 des schweizerischen Raumplanungsgesetzes (RPG) formulierten Grundsatz einer haushälterischen Bodennutzung konsequent umzusetzen. Dabei geht Wälty von folgenden Prämissen aus: in einem Radius von 500 Metern um einen ÖV-Knotenpunkt sollte eine Wohnbevölkerung von etwa 10'000 Personen leben und etwa noch einmal die Hälfte davon dort beschäftigt sein (das entspricht dem 2:1 Verhältnis von Wohnbevölkerung zu Erwerbstätigen in der gesamten Schweiz). Diese Nutzungsdichte und der Nutzungsmix böten hinreichende ökonomischen Anreize zur notwendigen Ansiedelung von Dienstleistungen, Einzelhandel und Gewerbe. Damit sollen Wohn-, Arbeits-, Versorgungs- und Freizeitnutzungen innerhalb eines Gehradius von 10 Minuten erreichbar werden. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) wird so möglichst zurückgedrängt und die Klimabilanz des Siedlungsraums verbessert. (Wälty 2022)

Das Raumkonzept der Schweiz sieht eine auf den öffentlichen Verkehr abgestimmte Siedlungsentwicklung, besonders in urbanen und periurbanen Räumen vor. (Schweizerischer Bundesrat et al. 2012:43) Dieser Planungsgrundsatz findet sich auch in den diversen Agglomerationsprogrammen wieder und ist Bestandteil aller Planumerke auf allen Planungsebenen (national, kantonal, regional, kommunal) von Thalwil, Schlieren und Wallisellen, sowohl bei den formellen Planungsgrundlagen als auch bei den strategischen Konzepten. Die Durchsetzung

des TOD-Konzeptes in den drei Untersuchungsräumen und die Mehrfachrolle der SBB (Schweizerische Bundesbahnen) in diesem Prozess wird Gegenstand der in Teil II folgenden empirischen Untersuchung sein.

Zusammenfassend lässt sich formulieren: Infrastrukturen und insbesondere Transport-Infrastrukturen sind massgeblich für die Entwicklung der polyzentralen Netzstadt der Agglomeration. Sie beeinflussen hauptsächlich die gebaute Struktur, die Dichte und die soziale Programmierung dieser Zentren. Sie prägen die städtebauliche Morphologie, die Stadtentwicklung und die Raumfiguren Ort und Bahnenraum innerhalb des Netzwerkraums Agglomeration, sie sind gewissermassen deren Voraussetzung. Man könnte es auch so formulieren: Infrastrukturen sind das Medium der zwischenstädtischen Zentren-Entwicklung. (Filion 2013:40)

WALK

DEVELOPING NEIGHBORHOODS THAT PROMOTE WALKING

OBJECTIVE A. The pedestrian realm is safe, complete, and accessible to all. **OBJECTIVE B.** The pedestrian realm is active and vibrant.

OBJECTIVE C. The pedestrian realm is temperate and comfortable

CYCLE

PRIORITIZE NONMOTORIZED TRANSPORT NETWORKS

OBJECTIVE A. The cycling network is safe and complete.

OBJECTIVE B. Cycle parking and storage is ample and secure.

CONNECT

CREATE DENSE NETWORKS OF STREETS AND PATHS

OBJECTIVE A. Walking and cycling routes are short, direct, and varied.

OBJECTIVE B. Walking and cycling routes are shorter than motor vehicle routes

TRANSIT

LOCATE DEVELOPMENT NEAR HIGH-QUALITY PUBLIC TRANSPORT

OBJECTIVE A. High-quality transit is accessible by foot. (TOD Requirement)

MIX

PLAN FOR MIXED USES, INCOME, AND DEMOGRAPHICS

OBJECTIVE A. Opportunities and services are within a short walking distance of where people live and work, and the public space is activated over extended hours.

OBJECTIVE B. Diverse demographics and income ranges are included among

DENSIFY

OPTIMIZE DENSITY AND MATCH TRANSIT CAPACITY

OBJECTIVE A. High residential and job densities support high-quality transit, local services, and public space activity.

COMPACT

CREATE REGIONS WITH SHORT TRANSIT COMMUTES

OBJECTIVE A. The development is in, or next to, an existing urban area.

OBJECTIVE B. Traveling through the city is convenient.

SHIFT

INCREASE MOBILITY BY REGULATING PARKING AND ROAD USE

OBJECTIVE A. The land occupied by motor vehicle is minimized.

Abb.7: Grundprinzipien des TOD nach dem Institute for Transportation and Development Policy (ITDP).

DAS VOKABULAR DER ANALYSE

Damit ist das theoretische Fundament zur empirischen Untersuchung der Agglomerationszentren von Wallisellen, Thalwil und Schlieren gelegt. Ausgehend von den Megatrends der Spätmoderne und ihren Implikationen für die schweizerische Raumentwicklung haben wir uns dem Untersuchungsobjekt der Zwischenstadt der Agglomeration Zürich genähert. Nach dieser raumstrukturellen Einordnung schlossen sich Ausführungen über die Begriffe Zentrum und Peripherie, Urbanität und öffentlicher Raum und wie diese miteinander im Zusammenhang stehen, an. Anleihen aus der Orts- und Raumtheorie vervollständigten den theoretischen Zugriff auf das Untersuchungsobjekt. Konkrete praktische Ausformulierungen fand dies anhand des Modells der am ÖV orientierten Stadtentwicklung.

Die dargelegten Theoriemodelle, Gedanken und Zusammenführungen ergeben den Rahmen der praktischen Analyse. Für die Stringenz der folgenden Untersuchung scheint es mir gewinnbringend das bislang entwickelte Vokabular der zentralen Begriffe erneut zu versammeln und auf das Forschungsdesign hin zu verdichten. Ergänzt werden die Lynch'schen Elemente des *city images* (Lynch 1960:46ff.), die bislang allenfalls gestreift wurden.

Auf der globalen Makro-Ebene der Transformation wirken die Megatrends Globalisierung, Digitalisierung, Individualisierung, Demographischer Wandel und Klimawandel. Ihre Auswirkungen auf die Raum- und Siedlungsentwicklung der Schweiz im Kontext der vorliegenden Untersuchung sind vor allem: die ökonomische Spezialisierung bei gleichzeitiger räumlicher Vernetzung, die Flexibilisierung der Arbeitswelt, multilokale Tendenzen bei Freizeit und Arbeit, räumliche Emanzipation, wachsende Anzahl der 1- und 2-Personenhaushalte, Fragmentierung der Sozialstruktur, Alterung und Migration, Bevölkerungswachstum in den urbanen Räumen, Knappheit von (Wohn-)Raumangebot, Folgenbewältigung der Funktionstrennung, inkrementalistische Planungskultur, gestiegene Mobilität, veränderte und neue Wohnformen, «Silver Economy», Massnahmen zu Klimaanpassung in Siedlungsräumen und die Finanzialisierung des Immobilien- und Bodenmarktes.

Die konzeptionelle Makro-Ebene der Raumtheorie liefert die Raumfiguren Territorialraum, Netzwerkraum, Bahnenraum und Ort. Ausserdem den Nicht-Ort als den «Raum der Überfülle» (Augé 2010:83).

Auf der theoretischen Meso-Ebene der Raumstruktur finden sich die Überlegungen zum Phänomen der Zwischenstadt und seiner polyzentralen Ausformulierung im schweizerischen Kontext wieder. Auch die Begriffseinordnungen der Metropolitanregion und der Agglomeration Zürich tragen zu einem fundierten Analysekasten bei.

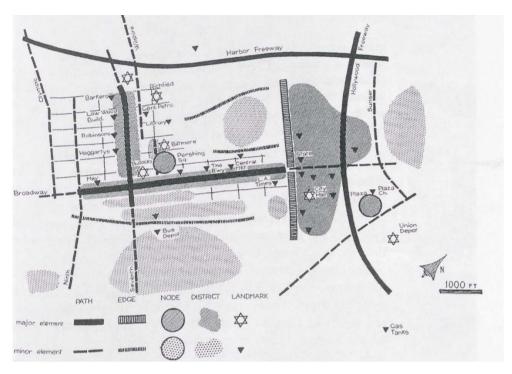


Abb.8: Das Lynch'sche Analyse-Vokabular am Beispiel von Los Angeles.

Auf einer spezifischen Ebene der Raumstruktur, derjenigen der «networked infrastructures», die aber zugleich wichtige Implikationen auf der Mikro-Ebene des Städtebaus beinhaltet, ist für das Forschungsvorhaben hauptsächlich das Modell des TOD bzw. der am ÖV orientierten Siedlungsentwicklung relevant. Hier sind neben den Kriterien eines *Urban TOD* (Calthorpe 1993:57) insbesondere auch die Risikofaktoren bei der praktischen Ausformulierung von TODs zu berücksichtigen (Soltaniehha 2019:34).

Auf der räumlichen Mikro-Ebene des Städtebaus ist besonders die herausgearbeitete Definition des Zentrums von grosser Bedeutung. Hierzu zählen die Dichte-Kriterien (hinsichtlich Aktivitäten, Nutzungen, Bebauung, sozialen und wirtschaftlichen Beziehungen), die Verteil- und die Dienstleistungsfunktion, sowie einem öffentlichen Raum mit Orten der Repräsentation. Zur handwerklichen städtebaulichen Analyse dienen die von Kevin Lynch herausgearbeiteten Elemente des city images. Hierzu zählen Pfade (paths), die als Verbindungskorridore dienen; Kanten (edges), welche städtebauliche Situationen nach aussen ab- bzw. begrenzen; Quartiere (districts), «medium-to-large sections of the city, conceived of as having two-dimensional extent, which the observer mentally enters inside of, and which are recognizable as having some common, identifying character.» (Lynch 1960:47); Knoten (nodes), strategische Punkte, von welchen aus städtische Räume erschlossen werden wie wichtige Strassenkreuzungen oder ÖV-Haltestellen; und Landmarken (landmarks), physische Objekte, die als Orientierungs- und Referenzpunkte dienen, diese können entweder markante Gebäude, Infrastrukturanlagen oder topographische Gebilde sein (Lynch 1960:46ff.).

Eng korrespondierend mit der Mikro-Ebene des Städtebaus und im Grunde nicht von dieser zu trennen ist die Mikro-Ebene des Sozialraums. Dazu gehört auch der öffentliche Raum und die in ihm stattfindende Begegnungs- und Verbindungsöffentlichkeit. Ausserdem fällt unter diese Ebene (und diejenige des Städtebaus) das Konzept der Urbanität und das Analyseraster der urbanen Qualitäten. In Bezug auf den Stadtraum ebenfalls zentral ist die «Urbanität der Dinge» und der dazugehörende Beziehungsreichtum.

Begeben wir uns nun in die Agglomeration Zürich.

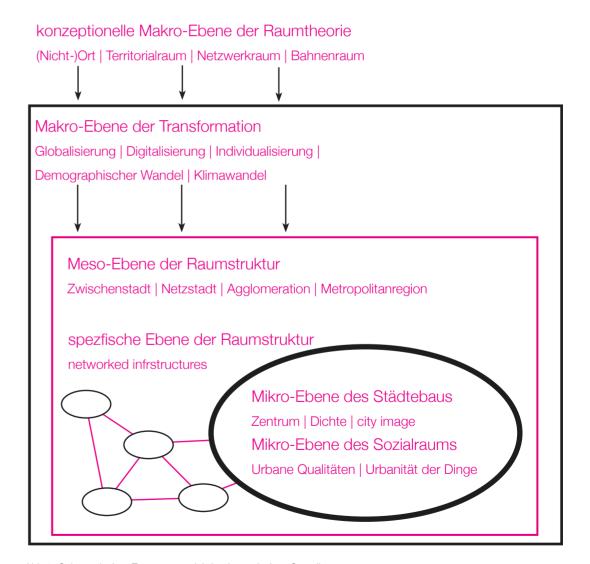


Abb.9: Schematisches Zusammenspiel der theoretischen Grundlagen.

III. EMPIRISCHE UNTERSUCHUNG

Ш.

DIE ZÜRCHER «AGGLO»

SOZIOÖKONOMISCHER VERGLEICH DER UNTERSUCHUNGSRÄUME

DIE VERORTUNG DES ZENTRUMS

STRUKTURELL-RÄUMLICHE ANALYSE DES ZENTRUMS

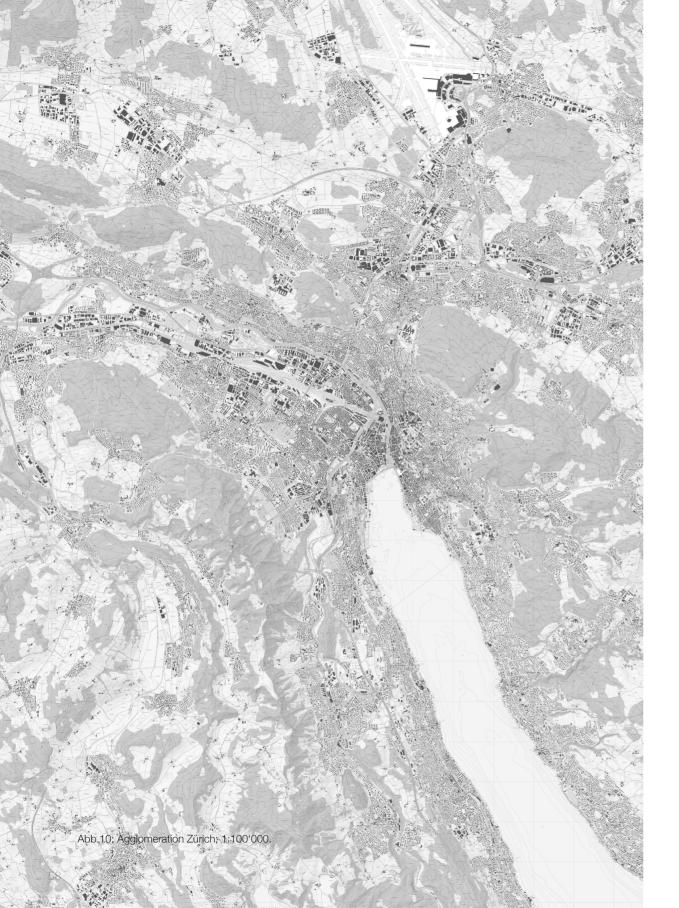
- I. THALWIL
- **II. SCHLIEREN**
- III. WALLISELLEN

DIE ERWEITERUNG DES ZENTRUMS

«ZÄSUR IM STADTKÖRPER»: GESPRÄCH MIT SBB IMMOBILIEN ÜBER STADTRÄUMLICHE VERBINDUNGEN UND DIE ROLLE DES BAHNHOFS Der Hauptteil dieser Arbeit gliedert sich in unterschiedliche Massstabsund Betrachtungsfokusse. Dabei fängt die Erkundung auf der Ebene der Agglomeration Zürich, ihrer raumstrukturellen Verfasstheit und ihrer sozioökonomischen Grundstruktur an. Daraus ergibt sich ein Zoom-in in die drei Untersuchungsräume Thalwil, Schlieren und Wallisellen.

Ausgehend von einem kurzen Überblick und einer Begründung der Auswahl dieser drei Gemeinden, geht der Blick noch tiefer hinein auf das eigentliche Untersuchungsobjekt: die Zentren. Bei der Auseinandersetzung mit Wallisellen, Schlieren und Thalwil wurde schnell klar, dass die Frage der Abgrenzung und Verortung des jeweiligen Zentrums keineswegs eindeutig und trivial ist. Daher muss vor der detaillierten Analyse zunächst diskutiert werden, wovon wir reden, wenn wir vom Zentrum reden.

Die strukturell-räumliche Analyse der drei Zentren nimmt den grössten Raum dieser empirischen Erkundung ein. In ihr werden die Themen nach Nutzungen, Raumstruktur, Dichten, Programmierung, Verbindungen und urbanen Qualitäten ausführlich betrachtet und anschliessend hin auf zentrale Herausforderungen aller drei Zentren verdichtet. Zum Abschluss sollen einige planerische Handlungsempfehlungen für die Zentren-Entwicklung der drei Agglomerationsräume formuliert werden.



DIE ZÜRCHER «AGGLO»

Zürich hört nicht an seinen Stadtgrenzen auf. Wenn ich mit dem Fahrrad vom Sechseläutenplatz aus die «Goldküste», das nördliche Ufer des Zürichsees, entlangfahre, merke ich erst bei den Weinbergen in Herrliberg, dass die Stadt hinter mir liegt. Bis dahin habe ich bereits drei weitere Gemeinden durchfahren. Wenn ich mit der S-Bahn das Limmattal entlang vom Zürcher Hauptbahnhof nach Brugg, Koblenz oder Aarau fahre, durchquere ich hinter Zürich-Altstetten Schlieren, Dietikon, die Kantonsgrenze nach Aargau, vorbei an den riesigen Rangierflächen in Spreitenbach und merke erst zwischen Killwangen und Kirchfeld, dass die Limmat durch unbebaute Landschaft fliesst. Das gleiche gilt für die südliche Seite der Zürichsees, wo der bebaute Siedlungszusammenhang erst nach Horgen einem dominierenden Freiraum weicht. Im Norden Zürichs, insbesondere im Glattal, erstreckt sich die Siedlungslandschaft entlang der Verkehrsachsen bis hinter Kloten, Dietlikon und Dübendorf. All diese Räume gehören nicht mehr zur Stadt Zürich, mitunter nicht einmal mehr zum Kanton Zürich, formen aber mit der Kernstadt die Agglomeration und das grösste zusammenhängende Siedlungsgebilde der Schweiz.

In der «Agglo», wie sie umgangssprachlich häufig genannt wird, wohnen etwa 1,4 Millionen Menschen, die meisten von ihnen - knapp 1 Million - nicht in der Kernstadt Zürich (421'878 Einwohner*innen). Längst hat sich der Siedlungsdruck von Zürich auf die Umgebung übertragen. Von 2000 bis 2020 ist sowohl die Kernstadt als auch die Agglomeration insgesamt um 24,9 Prozent angewachsen, wobei sich der Grossteil davon aus einem positiven Wanderungssaldo ergibt. Die Gesamtbevölkerung der Schweiz ist im gleichen Zeitraum um 20,4 Prozent auf 8'670'300 Einwohner*innen angestiegen. Inzwischen ist das Bevölkerungswachstum im Rest der Agglomeration höher als in der Kernstadt. Besonders stark wachsen das Limmattal, in dem Schlieren liegt, und das Glattal inklusive Wallisellen. (Bundesamt für Statistik (BFS) 2022a) Dort, im Hauptkern der Agglomeration, gibt es oftmals mehr Entwicklungspotential, sowohl für den Wohnungsbau als auch für die Ansiedelung von Dienstleitungsgewerbe; es gibt mehr ungenutzte bzw. umnutzbare Siedlungsflächen, die Mieten sind grösstenteils günstiger und nahezu die gesamte Agglomeration hervorragend an das öffentliche Verkehrsnetz angeschlossen. «Dort, wo Zürich Zukunft hat.» lautet so auch der offizielle Slogan der Stadt Schlieren und er drückt aus, was für die gesamte Agglomeration zutrifft: Hier wird sich die Zukunft Zürichs abspielen. (Daum und Schneeberger 2013:170ff.; Huber 2020:704)

Um die Agglomeration als räumliches Gebilde zu verstehen, soll zunächst ein kurzer quantifizierender Blick auf die Raumstruktur und die sozioökonomische Struktur geworfen werden. Dabei ist zu beachten, dass die Agglomeration Zürich nicht in allen Statistiken als räumliche Einheit auftaucht. Dies ist dem Umstand geschuldet, dass Agglomerationsgrenzen und poli-

tisch-administrative Grenzen nicht zusammenfallen. So gehört nicht der gesamte Kanton Zürich zur Agglomeration, wohingegen Gemeinden in anderen Kantonen zu ihr zählen. Im Anschluss an diese Einordnung wird die Auswahl der Untersuchungsräume Thalwil, Schlieren und Wallisellen begründet.

Raumstrukturelle Einordnung

Die Agglomeration Zürich ist der grösste zusammenhängende Siedlungsraum der Schweiz. Sie erstreckt sich von der Rheingrenze mit Deutschland über Zürich, den Zürichsee entlang bis ins Alpenvorland. Nachbaragglomerationen sind Schaffhausen und Winterthur im Nordosten, Baden-Brugg im Osten sowie Zug, Lachen und Glarus im Süden.

Eine Agglomeration ist gemäss der Definition «Raum mit städtischem Charakter» vom Bundesamt für Statistik eine Ansammlung von Gemeinden mit mehr als 20'000 Einwohner*innen, die aus einem Agglomerationskern aus Kernstadt, Haupt- und Nebenkernen und einem Agglomerationsgürtel besteht. Die Agglomeration Zürich setzt sich daher aus vier unterschiedlichen städtischen Räumen zusammen. Jede Gemeinde wird entsprechend ihrer raumstrukturellen Funktion, ihrer EBL-Dichte (Einwohner*innen, Beschäftigte und Logiernächte) und ihren Pendler*innenbeziehungen mit den umliegenden Gemeinden einem dieser Räume zugeordnet. Die Mitte der Agglomeration bildet die Kernstadt Zürich. Sie ist die Gemeinde mit der höchsten EBL-Dichte und Bevölkerungszahl, sowie dem grössten Anteil an Einpendelverkehr. (Bundesamt für Statistik (BFS) 2014:14f.)

Um Zürich herum gruppiert sich der Hauptkern der Agglomeration. Statistische Grundlage für die Definition von Agglomerationskerngemeinden sind Rasterzellen von 300 x 300m Grösse. Diese müssen mindestens eine EBL-Dichte von 500 pro km² aufweisen, im Zentrum jeweils von 2′500 pro km², um Teil des Agglomerationskerns zu sein. Ausserdem gilt für die Kernzone eine absolute Grösse von 15′000 EBL. Im so bestimmten Hauptkern der Agglomeration Zürich gibt es 31 Gemeinden, unter ihnen auch die Untersuchungsräume Thalwil, Schlieren und Wallisellen. (Bundesamt für Statistik (BFS) 2014:14f.)

Den dritten städtischen Raum der Agglomeration bildet der Nebenkern, wozu 32 Gemeinden gehören. Diese sind funktional durch Arbeitspendlerbeziehungen mit dem Hauptkern bzw. der Kernstadt verflochten, wobei der Pendler*innen-Anteil mindestens 26,67 Prozent betragen muss. Im vierten Raum der Agglomeration schliesslich, dem Agglomerationsgürtel befinden sich 86 Gemeinden. Diese zählen noch zur Agglomeration, wenn mindestens ein Drittel der dort wohnhaften Beschäftigten in einen der Agglomerationskerne zur Arbeit pendelt. (Bundesamt für Statistik (BFS) 2014:14) Nach dieser Definition umfasst die Agglomeration Zürich insgesamt 150 Gemeinden und erstreckt sich über Gebiete der Kantone Zürich, Aargau, Schaffhausen und Schwyz. (Stadt Zürich 2017:418f.)

Betrachtet man die historische Entwicklung des Agglomeration-Hauptkerns von 1885 bis heute, treten die zentralen Ausdehnungsrichtungen ausgehend von der Kernstadt Zürich und deren zentralem Gebiet um den Hauptbahnhof klar hervor. Während Zürich selbst 1885 noch wesentlich auf den heutigen Kreis 1 beschränkt war, bestand der Rest der Agglomeration aus ländlichen Gebieten mit kleinen Dörfern, von denen diejenigen mit 500 Einwöhner*innen noch zu den grösseren zählten. Im Zuge der Industrialisierung und der Entwicklung des Eisenbahnnetzes, erstreckte sich des Siedlungsgebiet zunächst nach Westen das Limmattal entlang und gen Norden nach Oerlikon, das heute ein Stadtteil von Zürich ist. Auch 1948 allerdings herrschten in Schlieren, Thalwil und Wallisellen noch dörfliche Strukturen vor. Dies begann sich in den kommenden Jahrzehnten mit der Ansiedlung von industriellen und gewerblichen Betrieben vor allem im Limmat- und Glattal stark zu verändern. Hinzu kommt 1948 die Eröffnung des Zürcher Flughafens in Kloten, von dem die Entwicklung im Norden der Stadt seitdem stark profitiert. Doch auch 1975 ist vor allem entlang des Zürichsees und im Limmattal noch kein vollständiger durchgehender Bebauungszusammenhang zu erkennen. Dieser ergibt sich schliesslich in den Jahrzehnten bis heute, getrieben durch das Bevölkerungswachstum der Agglomeration, den gestiegenen Wohlstand und einem damit zusammenhängenden gestiegenen Wohnflächenverbrauch pro Person sowie dem Strukturwandel der Wirtschaft von einer industriellen zu einer dienstleistungsorientierten Struktur.

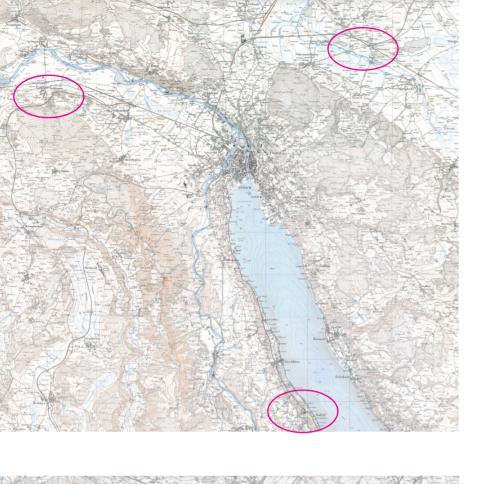
Sozioökonomische Struktur der Agglomeration

Nun ein kurzer sozioökonomischer Überblick der Agglomeration. Die wichtigsten Statistiken und Kennzahlen betreffend der drei Untersuchungsobjekte Wallisellen, Schlieren und Thalwil werden im weiteren Verlauf eingehender dargestellt und kontextualisiert.

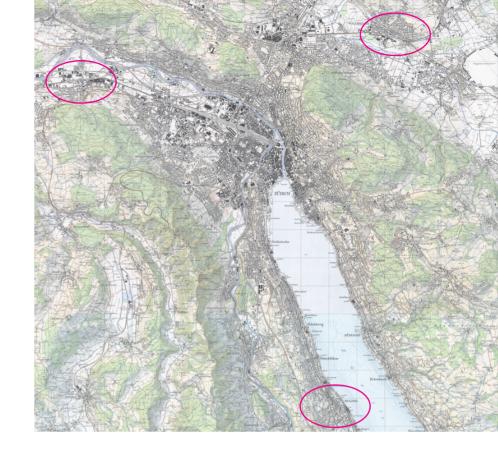
2020 lebten in der Agglomeration Zürich 1'414'771 Personen. Das entspricht einer Bevölkerungsdichte von 1074,1 Einwohner*innen je km² (zum Vergleich die Gesamtschweiz: 280,3 EW/km² und Stadt Zürich: 4'880,6 EW/km²). Während auf die Stadt Zürich 421'878 Einwohner*innen entfallen, beträgt die Bevölkerung im Hauptkern der Agglomeration etwa 355'000, im Nebenkern rund 330'000 und im Agglomerationsgürtel etwa 290'000 Menschen. (Bundesamt für Statistik (BFS) 2022a; Stadt Zürich 2017:424ff.)

Der Altersdurchschnitt der Einwohner*innen in der Agglomeration liegt bei 41,2 Jahren und damit etwas unter dem schweizerischen Durchschnitt (42,6 Jahre). 28,1 Prozent der ständigen Wohnbevölkerung in der Agglomeration hat keine Schweizer Staatsbürgerschaft, rund 2 Drittel davon wiederum stammen aus EU-Ländern. Der Anteil der Erwerbstätigen zwischen 20 und 64 Jahren beträgt 81,6 Prozent. Von den etwa 1 Million Beschäftigen in der Agglomeration Zürich arbeiten 86,3 Prozent im tertiären Sektor, 12,8 Prozent im industriellen und lediglich 0,9 Prozent im landwirtschaftlichen Wirtschaftssektor. (Bundesamt für Statistik (BFS) 2022a:17)

Die durchschnittliche Wohnfläche von 45 m² pro Person liegt leicht unter dem Landesdurchschnitt (46,3 m² pro Person) (Bundesamt für Statistik (BFS) 2020). Die Leerwohnungsziffer der



1885 1975



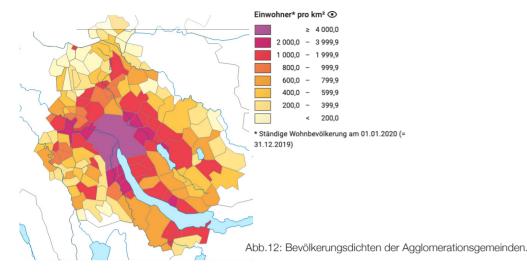


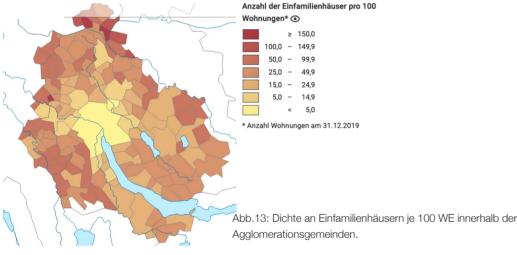
1948 2021

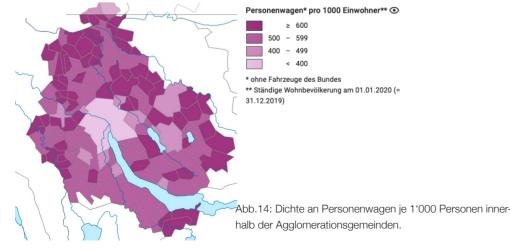
2 km



Agglomeration und Untersuchungsraum 1885 - 2021.







689'811 Wohneinheiten ist mit 0,9 Prozent sehr gering. Von 100 Wohneinheiten sind durchschnittlich 17,5 Einfamilienhäuser, was einem mittleren Wert im Vergleich mit anderen Agglomerationen in der Schweiz entspricht. Der Motorisierungsgrad, d.h. die Anzahl an Personenwagen je 1'000 Einwohner*innen liegt bei 494,3; auf gleich viele Einwohner*innen entfallen 1,6 Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (Gesamtanzahl an ÖV-Haltestellen: 2'263). Arbeitspendler*innen wenden durchschnittlich 35,6 Minuten für einen Arbeitsweg auf; 48,3 Prozent werden davon mit dem ÖV zurückgelegt, auf den MIV entfallen 39,7 und auf den Fuss- und Veloverkehr 12,0 Prozent. (Bundesamt für Statistik (BFS) 2022a:17f.)

Auswahl der Untersuchungsräume

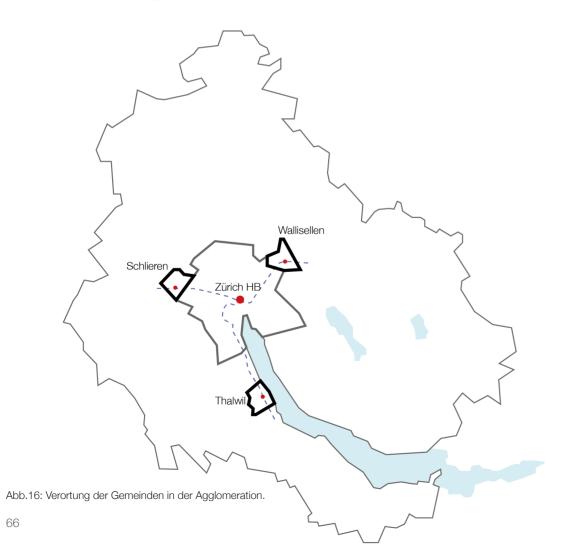
Aus diesem kurzen Porträt der Agglomeration Zürich wird ersichtlich, dass für die Untersuchung transformativer Agglomerationszentren Gemeinden herangezogen werden sollten, die im Hauptkern der Agglomeration liegen. Diese verfügen per definitionem über eine gewisse Mindestgrösse, eine verhältnismässig hohe Dichte im Zentrum und haben sowohl grosse Pendler*innenverflechtungen mit der Kernstadt Zürich (vorwiegend auspendelnd) als auch mit den umliegenden Gemeinden des Nebenkerns und des Agglomerationsgürtels (vorwiegend einpendelnd). Diese Pendler*innenströme werden gewährleistet durch eine gute Anbindung an das Verkehrsnetz, sowohl für den ÖV als auch für den motorisierten Verkehr.

Die Wahl der zu untersuchenden Räume, der Zentren innerhalb der Agglomeration Zürichs, fällt daher auf die Städte Schlieren und Wallisellen und die Gemeinde Thalwil. Alle drei Orte zeichnet eine grosse Vergleichbarkeit hinsichtlich ihrer raumstrukturellen Funktion innerhalb der Agglomeration Zürich aus. Grundlage dieser Auswahl sind ähnliche Kennwerte in Bezug auf die Bevölkerungsgrösse (zwischen 15'000 und 20'000 EW) und Dichte (2'500 – 4'000 EW pro km²), ihre Bedeutung im räumlichen Netz der Agglomeration (Hauptkern), hinsichtlich ihrer Entfernung zur Kernstadt und deren Zentrum (Hauptbahnhof Zürich), dem Anschluss an das Verkehrsnetz (schienengebunden und motorisiert) und dem ununterbrochenen baulichen Zusammenhang mit dem Agglomerationskern. Weitere Gemeinden in der Agglomeration, die einige dieser Kriterien erfüllen, wiesen entweder eine nachteilige ÖV-Verbindung (Volketswil), einen fehlenden direkten baulichen Zusammenhang mit der Kernstadt (Adliswil, Regensdorf, Ilnau-Effretikon) oder eine zersiedelte Siedlungsstruktur (Ilnau-Effretikon, Regensdorf) auf.

Die ausgewählten Gemeinden Thalwil, Wallisellen und Schlieren sind Orte, die in den vergangenen Jahrzehnten grosse Transformationen durch Bevölkerungswachstum und der Entwicklung des Siedlungsraums erlebt haben und sich auch derzeit stark verändern. Vor dem Hintergrund der Forschungsfrage verspricht dies ein wichtiger Faktor zu sein. Hinzu kommt, dass diese drei Untersuchungsräume stellvertretend für die Siedlungsentwicklung der verschiedenen Agglomerationsachsen im Limmattal (westlich von Zürich), im Glatttal (nordöstlich von Zürich) sowie entlang des Zürichsees (Zimmerberg, südöstlich von Zürich) stehen.

| | Thalwil | Schlieren | Wallisellen | |
|---------------------------------|---------|-----------|-------------|--|
| | | | | |
| Einwohner*innenzahl | 18'278 | 19'881 | 17'218 | |
| Bevölkerungsdichte (Ew/km²) | 3'397 | 3'063 | 2'712 | |
| Luftlinie zum HB Zürich (km) | 9,2 | 7,5 | 5,5 | |
| Reisezeiten zum HB Zürich (min) | | | | |
| Strasse | 14 - 26 | 14 - 28 | 14 - 20 | |
| S-Bahn | 13 - 17 | 11 | 9 | |

Abb.15: Auswahlkriterien im Vergleich.



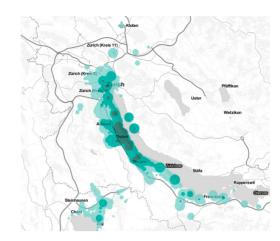
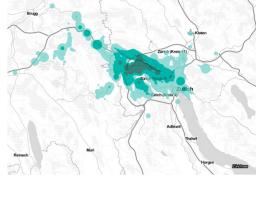


Abb.17: Reisezeit-Karten: Von den Bahnhöfen Thalwil, Wallisellen, Schlieren mit max. 30 Minuten Bahnfahrt und 10 Gehminuten. Referenztag: Montag, 13. Juli 2020, zwischen 8 und 9 Uhr.





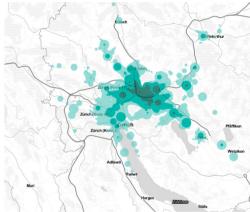


Abb.18: Baulicher Zusammenhang am Eingang zu den Agglomerationsgemeinden.





SOZIOÖKONOMISCHER VERGLEICH DER UNTERSUCHUNGSRÄUME

Betrachtet man die drei Untersuchungsräume Thalwil, Schlieren und Wallisellen genauer, fällt auf, dass – trotz vergleichbarer Bevölkerungszahl – die Einwohner*innendichte variiert. Diese bezieht sich ausschliesslich auf die Produktivfläche. Gewässer und unproduktive Vegetation sind darin nicht enthalten. Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang insbesondere die Dichte von Thalwil, die etwa 350 EW pro km² höher liegt als in Schlieren und fast 700 EW pro km² höher als in Wallisellen. Dies hängt einerseits mit der geringeren Gesamtfläche zusammen, muss aber auch an einer homogeneren Bebauung und dem kleineren Anteil an grossflächigen Gewerbegebieten liegen. Ein Blick auf die Schwarzpläne der drei Gemeinden weiter unten zeigt eine relativ gleichmässige Gebäudekörnung in Thalwil, während sowohl in Schlieren als auch in Wallisellen die Fussabdrücke der einzelnen Gebäude mitunter stark variieren. Auch lässt sich an diesen Zahlen ablesen, dass die Bevölkerungen von Wallisellen und Schlieren deutlich stärker wachsen als in Thalwil. Ursachen hierfür sind die vorhandenen Entwicklungsflächen in diesen beiden Städten und der deutlich grössere Arbeitsmarkt. Bereits im Jahr 2000 hatte Thalwil eine Bevölkerungsdichte von knapp 3'000 EW pro km², während diese in Wallisellen und Schlieren damals jeweils etwa um 1'000 EW tiefer lag. Dies verdeutlicht die grossen Wachstums- und Transformationsprozesse, die in den vergangenen Jahren im Limmattal (Schlieren) und im Glattal (Wallisellen) stattgefunden haben. In Thalwil hingegen ist die Entwicklung weniger dynamisch und hinsichtlich der städtebaulichen Strukturen kleinteiliger. (Bundesamt für Statistik (BFS) 2022b) Zu einem ähnlichen Ergebnis kommt man mit dem Blick auf die Beschäftigtenzahlen: Während in Schlieren und Wallisellen das Verhältnis von Einwohner*innen und Beschäftigten etwa bei 1:1 liegt, liegt es in Thalwil nahezu bei 3:1, was eine deutliche Arbeitspendler*innen-Bewegung (nach Zürich bzw. in die Wirtschaftsräume der Kantone Zug und Luzern) zur Folge hat. (Kanton Zürich 2022)

Auch hinsichtlich der Bevölkerungszusammensetzung zeigt sich eine unterschiedliche Struktur zwischen den Wachstumsregionen der Agglomeration und der Südseite des Zürichsees. Dort ist die Bevölkerung im Schnitt zwei bzw. drei Jahre älter, insbesondere der Anteil der über 65-Jährigen ist mit 19 Prozent deutlich höher als in Wallisellen (15,6 Prozent) und in Schlieren (13,2 Prozent). Der Anteil der ausländischen Bevölkerung an der Gesamtbevölkerung ist mit rund 30 Prozent in Thalwil und Wallisellen vergleichbar, in Schlieren liegt er mit über 45 Prozent deutlich höher. (Kanton Zürich 2022) Die durchschnittliche Haushaltsgrösse liegt in allen drei

Abb.19: Rechte Seite: Sozioökonomische Zahlen der drei Untersuchungsräume, zum Vergleich Stadt Zürich. Alle Daten beziehen sich auf die Jahre 2020 / 2021.

| | Zürich | Thalwil | Schlieren | Wallisellen _ |
|---|-------------------|---------|-----------|------------------|
| | \(\frac{1}{3} \) | | | |
| Einwohner*innen | 421'878 | 18'278 | 19'881 | 17'218 |
| Bevölkerungsentwicklung (2000-2020) | + 24,9% | +15,9 % | + 55,0 % | + 47,5 % |
| Bevölkerungsdichte (Ew/km²) | 4'880,6 | 3'397,4 | 3'063,3 | 2711,5 |
| Altersdurchschnitt | 40,4 | 42,8 | 40,8 | 39,5 |
| Anzahl Beschäftigte | 499'346 | 6'895 | 19'754 | 20'838 |
| Durchschnittliches Reineinkommen in sFr | 92'127 | 122'444 | 73'337 | 95'159 |
| Steuerkraft je EW in sFr | 5'080 | 5'084 | 3'257 | 5'477 |
| Bruttoverschuldungsanteil | 90,2% | 43,8% | 120,3% | 127,8% |
| Restaurantdichte (je 1'000 EW) | 3,2 | 1,6 | 2,2 | 2,0 |
| Hoteldichte (je 1'000 EW) | 34,1 | 6,6 | 4,1 | 30,0 |
| Motorisierungsgrad (Auto je 1'000 EW) | 323,5 | 463,5 | 493,7 | 629,5 |
| Wohnungsbestand | 229'657 | 9'204 | 9'568 | 8'412 |
| Bauinvestitionen je EW | 9'486 | 4'997 | 10'880 | 7'463 |
| Gebäudevolumen (m³) | 178'517 | 6'428 | 10'989 | 8'757 |
| Wohnanteil | 50,2% | 69,9% | 36,5% | 45,4% |
| Dienstleistungsanteil | 24,6% | 10,1% | 24,4% | 21,3% |
| Gesamtfläche (km²) | 87,93 | 5,5 | 6,59 | 6,42 |
| Anteil Siedlungsfläche | 62% | 61% | 53% | 58% |
| Anteil Wohnfläche | 34,4% | 38,4% | 22,6% | 27,7% |
| Anteil Verkehrsfläche | 14,6% | 14,7% | 10,8% | 21,8% |
| Anteil Landwirtschaftsfläche | 9,5% | 14,0% | 15,5% | 20,2% |
| Siedlungsfläche je EW (m²) | 129,9 | 183,8 | 177,1 | 216,6 |
| Bauzonenanteil überbaut | 96,4% | 95,7% | 91,3% | 96,2% |
| Baulandpreis (Median) in sFr | 2'904 | 1'861 | 1'462 | 1'374 |

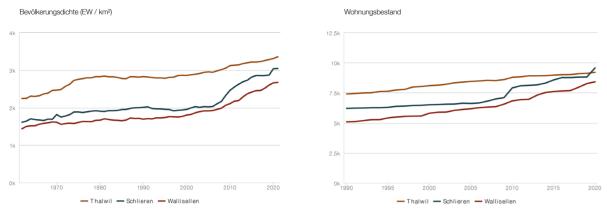
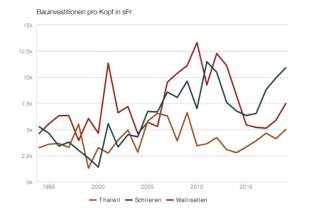
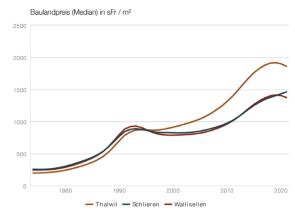


Abb.20: Die Entwicklungen von Bevölkerungsdichte, Wohnungsbestand, Bauinvestitionen und Baulandpreis von Thalwil, Schlieren und Wallisellen im Vergleich.

Untersuchungsräumen bei 2,2 Personen pro Haushalt und damit um 0,2 höher als in der Kernstadt Zürich. Doch wie dort, ist auch in Thalwil, Schlieren und Wallisellen der Anteil an 1-Personen-Haushalten am grössten, gefolgt von den 2-Personen-Haushalten. Zusammengenommen machen sie etwa zwei Drittel aller Haushalte in diesen Agglomerationsgemeinden aus. (Bundesamt für Statistik (BFS) 2022b) Die Quote an Personen, die Sozialhilfe beziehen, ist in der gesamten Schweiz sehr niedrig (3,2 Prozent). In den drei Gemeinden liegt sie zwischen 2,4 und 2,6 Prozent. Auch die Arbeitslosenquote ist dort mit 2,4 Prozent (Wallisellen), 2,7 Prozent (Thalwil) bzw. 3,2 Prozent (Schlieren) niedrig. (Kanton Zürich 2022) Stark unterschiedlich ist hingegen das durchschnittliche Reineinkommen in sFr pro erwerbstätige Person – hier zeigt sich ein deutliches Gefälle von Thalwil über Wallisellen nach Schlieren (zum Vergleich die Gesamtschweiz: 96′690 sFr). Dies drückt sich auch in der Steuerkraft der Gemeinden aus, wobei zu beachten ist, dass die hohen Steuereinkommen in Wallisellen auch durch die grosse Ansammlung internationaler Unternehmen dort zustande kommt. Die Verschuldung ist in Thalwil deutlich geringer als in den beiden anderen Gemeinden, was sicherlich mit den dortigen infrastrukturellen und städtebaulichen Entwicklungen zusammenhängt. (Kanton Zürich 2022)

Nimmt man die Dichte an Hotels und Restaurants als Gradmesser für die Konfiguration der Agglomerationszentren, so fallen diese im Vergleich zur Kernstadt Zürich eher gering aus. Die hohe Dichte an Hotelbetten in Wallisellen ist mit der unmittelbaren Nähe zu Autobahnen und zum Zürcher Flughafen und den dort ansässigen internationalen Unternehmen zu erklären. Auch ist in Wallisellen der Motorisierungsgrad, also die Anzahl an Pkws pro 1'000 Einwohner*innen deutlich höher als in den beiden anderen Gemeinden, in Zürich liegt er noch einmal deutlich niedriger. In allen drei Untersuchungsorten wird das Auto dem ÖV in fast vier von fünf Fällen vorgezogen: Der Bi-Modal Split zwischen ÖV und MIV liegt in Wallisellen bei 81 zu 19 Prozent, in Schlieren bei 78 zu 22 Prozent und in Thalwil bei 73 zu 27 Prozent. Zum Vergleich: In Zürich liegt er bei 49 zu 51 Prozent. Der Fuss- und Veloverkehr wird beim Bi-Modal-Split nicht berücksichtigt. (Kanton Zürich 2022)





Die grobkörnigeren Schwarzpläne von Schlieren und Wallisellen sind Ausdruck eines deutlich grösseren gesamten Gebäudevolumens bei vergleichbarer Wohnungsanzahl und Haushaltsverteilung. Dies hängt mit den deutlich grösseren Gewerbe- und Dienstleistungsarealen in Schlieren und Wallisellen zusammen. Während in Thalwil fast 70 Prozent des Gebäudevolumens für das Wohnen genutzt wird, sind es in den beiden anderen Gemeinden weniger als 50 Prozent, in Schlieren ist es nur etwas mehr als ein Drittel. Hier zeigt sich, dass trotz der bereits erfolgten Transformation von Industrie-Arealen in gemischt genutzte Quartiere in Schlieren noch deutlich mehr Gewerbeflächen vorhanden sind, die zum Teil potenziell in der Zukunft ebenfalls transformiert werden könnten. Die erhöhte Bautätigkeit von Wallisellen und Schlieren lässt sich indes an den Bauinvestitionen pro EW ablesen, besonders seit 2005. (Kanton Zürich 2022)

In allen drei Gemeinden nimmt die Siedlungsfläche den grössten Anteil an der Gesamtfläche ein. Hinsichtlich der Wohnfläche ist auch hier ein deutlich höherer Wert in Thalwil festzustellen. In Wallisellen hingegen ist der grosse Anteil an Verkehrsflächen bemerkenswert, aber aufgrund der Autobahnanlagen im Süden und Westen des Stadtgebiets nicht sehr verwunderlich. In allen Gemeinden gibt es nur noch wenige Baulandreserven, der überbaute Anteil der Bauzonen liegt jeweils über 90 Prozent. Dies macht die Innenentwicklung zur einzig denkbaren städtebaulichen Entwicklungsstrategie. Während in der gesamten Agglomeration der Baulandpreis pro m² in den vergangenen Jahrzehnten stark angestiegen ist, liegt er in Thawil dank der Hanglage direkt am Zürichsee noch einmal deutlich höher als in Wallisellen und Schlieren. Auch dies befördert Baumassnahmen in diesen Städten. (Kanton Zürich 2022)

Aus diesen Zahlen lässt sich vor allem ablesen, dass die Wachstums- und Transformationsdynamiken im Limmat- und Glattal deutlich stärker sind als in Thalwil auf der Südseite des Zürichsees, welches aufgrund seiner Geschichte und Lage über eine gesättigtere städtebauliche und sozioökonomische Struktur verfügt.

DIE VERORTUNG DES ZENTRUMS

Thalwil









Abb.21: Von links nach rechts: Gotthardstrasse, Gleisanlagen mit nördlicher Passerelle, Postplatz an der Gotthardstrasse, historisches Zentrum mit Evangelisch-Reformierter Kirche.

Schlieren









Abb.22: Von links nach rechts: Überdachung «Flügel» auf neuem Zentrumsplatz, Bahnhofstrasse, Überbauung «AmRietpark» auf ehemaligem Geistlich-Areal, museales historisches Dorfzentrum.

Wallisellen









Abb.23: Von links nach rechts: Kreuzung Bahnhofsstrasse / Kirchstrasse, Richti-Platz im Richti-Areal, Einkaufszentrum Glatt, Restaurant «zum Doktorhaus» im historischen Dorfzentrum.

Im theoretischen Teil dieser Arbeit haben wir das Zentrum als einen identifikatorisch aufgeladenen Ort definiert, der sich hinsichtlich Beziehungsreichtum, Bebauungs-, Nutzungs-, und Interaktionsdichte, hinsichtlich seines Aktivitätenpotentials und seiner sozialen Diversität quantitativ von seiner räumlichen Umgebung unterscheidet. Das Zentrum ist der Bereich im Siedlungsgefüge, in welchem dem öffentlichen Raum die Funktion eines Verbindungselements der Urbanität und der Repräsentation zukommt; ein Ort schliesslich, der städtebaulich klar gefasst ist und Landmarken aufweist, welche seine hierarchisch übergeordnete Verteil- und Dienstleistungsfunktion verdeutlichen.

Wo sind diese Zentren in der Zwischenstadt der Agglomeration? Wo liegen die Zentren von Wallisellen, Thalwil und Schlieren?

In allen drei Orten ist die Suche nach dem Zentrum ambivalent. Es ist zugleich ganz offensichtlich, wo sich der Ort der höchsten Zentralität befindet, und dann wiederum ist dieser Ort *vor Or*t kaum zu greifen.

Gespräche mit Anwohnenden in Wallisellen zeigen: für die meisten hat die Stadt kein Zentrum, als zentraler Ort wird zwar stets der Bahnhof und die Bahnhofsstrasse genannt, diesem Bereich wird allerdings eine eher funktionale Qualität zugeschrieben (Mobilität, Konsum), eine städtebauliche Identität wird dort nicht gesehen. Eine ältere Frau, die seit 20 Jahren in Wallisellen wohnt bemängelt besonders die schlechte Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum in der Bahnhofsstrasse und die Abwesenheit von zentralen Plätzen, für ein Zentrum fehle dort einiges. So ist es auch nicht verwunderlich, dass für einige das Einkaufszentrum Glatt als eigentliches Zentrum wahrgenommen wird, schliesslich konzentrieren sich dort Interaktionen, Konsumund Gastronomiemöglichkeiten, und der verbindende «öffentlich genutzte Raum» (Rieniets 2014b:184) der Mall-Gassen ist ganz bewusst aufenthaltsfreundlich gestaltet, denn ein angenehmer und langer Besuch bedeutet in der Regel grösseren Konsum. Fragt man Anwohnende in Thalwil nach dem Zentrum, wird man auf die Gotthardstrasse verwiesen, in Schlieren wird mal der «Flügel», der die Haltestelle «Zentrum/Bahnhof» der Limmattalbahn überdacht, genannt, mal wird auf die Uitikonerstrasse verwiesen, mal auf den Platz vor der Reformierten Kirche im historischen Ortskern.

Auch in den Planungsämtern ist man sich nicht ganz sicher, was als Zentrum der jeweiligen Gemeinde oder Stadt gelten soll. Thalwil ist aus mehreren Dörfern entstanden, der heutige städtebauliche Mittelpunkt liegt jedoch in keinem von diesen. Dieser konzentriert sich um den Bahnhof, ist durch die Topographie in Richtung Zürichsee allerdings auf zwei Ebenen verteilt, die Gotthardstrasse, südwestlich und oberhalb der Bahntrasse gelegen und die Bahnhofstrasse auf der nordöstlichen Seeseite der Gleise. Als Ort der grössten Aktivitätsdichte darf zweifelsfrei die Gotthardstrasse gelten, dort gibt es die meisten Einkaufs- und Dienstleistungsangebote, dort halten die Busse und von dort gelangt man von oben über zwei Passerellen auf die Bahnhofsgleise. Ausserhalb der konsumistischen Programmierungszeiten wird die Gotthardstrasse allerdings

eher zu einem transitorischen Raum, denn auch das gastronomische Angebot ist gering und es fehlt ein zentraler Platz, der Anziehungsort und Begegnungsstätte sein könnte. An Sonntagen trifft man sich denn auch nicht in der Gotthardstrasse, sondern unten am See, und, wenn das Wetter schlecht ist, orientiert sich das Freizeitverhalten der Bevölkerung Richtung Zürich oder in die Privaträume. (Trachsler 2022)

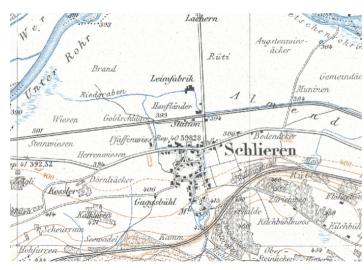
Auch in Schlieren hat sich das Zentrum vom historischen Kern wegbewegt bzw. von diesem ausgedehnt. Dieser Kern ist mit einer Kirche, einem kleinen Platz und mehreren erhaltenen Bauernhäusern heute zwar noch Teil dessen, was in der Verwaltung als Zentrum definiert wird, fungiert aber als «Stadtgarten», ist gewissermassen ein museales Gebäude-Ensemble dessen Grünräume zur Erholung dienen sollen. Der Vergleich mit dem schweizerischen Freiluft-Museum Ballenberg liegt nahe und wird oft bemüht. Seit der Eröffnung der Schweizerischen Nordbahn 1847 (Bärtschi 1983b:114) mit dem Bahnhof im Norden des historischen Ortskerns, hat sich ein Zentrumsgebiet zwischen diesen beiden Orten entwickelt. Heute soll sich das «pulsierende Leben» (Hohl 2022) vor allem um den neu geschaffenen Zentrumsplatz mit seinem «Flügel», der markanten Überdachung einer Limmattal-Bahn-Haltestelle, abspielen. Nördlich der Gleisanlagen befand sich die «falsche» Seite aus Sicht der Einwohner*innen Schlierens, dort ging man nur mit gutem Grund hin. Dieser war vor allem Arbeit, denn ein breites Band mit Industrie und produzierendem Gewerbe entwickelte sich dort zwischen Bahntrasse und der Kantonstrasse Bernstrasse. Im Zuge des Strukturwandels hat man in den vergangenen zwei Jahrzehnten das Geistlich-Areal, das Fräbi-Areal und andere Flächen nördlich der Bahntrasse allerdings in eine grossmassstäbliche städtebauliche Mischnutzung transformiert. Heute sollen diese entwickelten Gebiete daher auch Zentrumscharakter bekommen. (Hohl 2022)

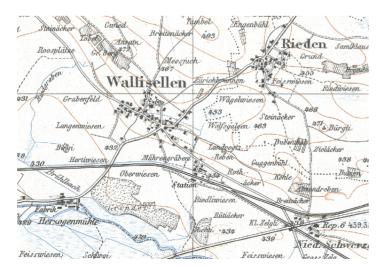
Eine klare Verortung des Zentrums fällt auch in Wallisellen schwer. Historisch betrachtet, ist es schrittweise nach Süden gewandert. Vor dem Bau der Eisenbahn bildete Mitte des 19. Jahrhunderts die Kreuzung Alte Winterthurer Strasse / Opfikoner Strasse einen Ort der Zentralität in Wallisellen, dessen prägendes bauliches Artefakt, das Restaurant «zum Doktorhaus» bis heute überdauert hat. Weiter nördlich befand sich an der Kreuzung der heutigen Alten Winterthurer Strasse und Riedenerstrasse der Ortskern von Rieden. Beide historischen Ortskerne lassen sich im Schwarzplan deutlich ablesen. Mit dem Bau der südlich verlaufenen Bahntrasse und des dazugehörenden Bahnhofs verschob sich der zentrale Ort nach Südosten. Die Karte von 1880 zeigt dort erste Bebauungen, in den 30er Jahren des vergangenen Jahrhunderts war der bauliche Zusammenschluss zwischen dem Bereich um den Bahnhof und der historischen zentralen Kreuzung vollzogen. Südlich der Bahngleise breiteten sich Industrieareale aus. Diese Areale wurden wie in Schlieren in den vergangenen beiden Jahrzehnten zu dichten, gemischt genutzten Quartieren für Wohnen und Dienstleistungen entwickelt. Durch den Bau des Richti-Areals wurde ausserdem eine Verbindung zwischen Bahnhof und dem Einkaufszentrum Glatt geschaffen, welches zuvor, direkt an der Autobahn gelegen, vor allem durch den MIV zu erreichen war. Hinsichtlich der Aktivitätsdichte verhält es im Richti-Areal allerdings ähnlich wie

1880









Ludretikon

Schimer

Schimer

Agerii

THALWIL

Fabr.

A08

Boden

Litton

Schimer

A08

Echilento

Litton

Schimer

A08

Echilento

Litton

Schimer

A08

Echilento

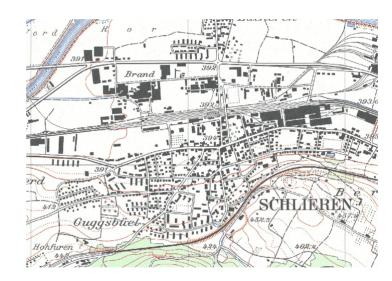
Litton

Schimer

A08

Echilento

Litton



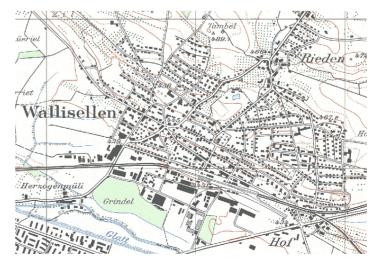


Abb.25: Historische Pläne Thalwil, Schlieren, Wallisellen 1956-65.

Abb.24: Historische Pläne Thalwil, Schlieren, Wallisellen 1880.



Abb.26: Zonenplan Thalwil mit Zentrumszone (rot).



Abb.27: Kommunaler Richtplan Schlieren mit Entwicklungsgebiet Zentrum.



Abb.28: Zonenplan Wallisellen mit Zentrumszone (rosa) und Industriezonen (hellblau).

in der Gotthardstrasse in Thalwil: Die Programmierung konzentriert sich trotz verhältnismässig hoher Aufenthaltsqualität, einem zentralen Platz und einem hohen Anteil an Wohnbevölkerung auf die Werktage. (Schärer 2022)

Wenngleich die Verortung der Zentren von Thalwil, Schlieren und Wallisellen nicht einfach ist, zumal, wenn man obige Definition anlegt, gibt es auf der Planungsebene an allen drei Orten den Wunsch, einen Stadtraum als Zentrum zu definieren. Im Kantonalen Richtplan des Kantons Zürich ist der skizzierte Raum in Wallisellen, vom Restaurant «zum Doktorhaus» über Bahnhofstrasse und Bahnhof und den südlich der Bahngleise gelegenen Entwicklungsflächen, sowie dem Einkaufzentrum Glatt grossflächig als Zentrumsgebiet von kantonaler Bedeutung ausgewiesen. Dieses zieht sich nahtlos weiter gen Süden über Teile von Zürich-Schwamendingen und Dübendorf. Ebenso grossflächig ist das ehemalige Industrie-Band entlang der Gleisanlagen in Schlieren zwischen der Bernstrasse im Norden und der Badenerstrasse / Zürcherstrasse im Süden als Zentrumsgebiet von kantonaler Bedeutung ausgewiesen. In Thalwil hingegen ist im aktuellen Kantonalen Richtplan von Juni 2021 kein solches Zentrumsgebiet ausgewiesen. Diese Zentrumsgebiete umfassen «Siedlungsteile, denen bereits heute die Funktion als Siedlungsschwerpunkte von kantonaler Bedeutung in den Bereichen Bildung, Kultur und Wirtschaft zukommt, als auch Gebiete mit hohem Veränderungspotenzial, die durch eine langfristig ausgerichtete Neuorientierung solche Aufgaben übernehmen sollen» (Kanton Zürich 2021:41). Im Falle von Schlieren und Wallisellen wird explizit auf das Entwicklungspotential aufgrund der Limmattal- bzw. der Glatttalbahn verwiesen (Kanton Zürich 2021:42f.). Die Regionalen Richtpläne der Regionen Limmattal, Glattal und Zimmerberg weisen Zentrumsgebiete mit erhöhter baulicher Dichte in allen drei Gemeinden aus. Diese decken sich im Falle von Schlieren und Wallisellen mit denjenigen im Kantonalen Richtplan, in Thalwil umfasst das Zentrumsgebiet im Regionalen Richtplan Zimmerberg die Gotthard- und Bahnhofsstrasse, sowie an diese angrenzende Parzellen.

Auf kommunaler Ebene hingegen hat die Gemeinde Thalwil im gültigen Zonenplan eine Zentrumszone ausgewiesen, die im Wesentlichen die Gotthard- und die Bahnhofstrasse umfasst. Laut Art. 9 der Bau- und Zonenordnung (BZO) hat die Zentrumszone zum Zweck das Geschäftszentrums zu stärken und eine Vielfalt an publikumsbezogenen Nutzungen zu ermöglichen; sie soll dabei angemessen und hochwertig verdichtet sein und über einen öffentlichen Raum mit hoher Aufenthaltsqualität verfügen. Ein besonderes Augenmerk wird darin auf die Erdgeschossnutzung durch Dienstleistung und Gewerbe, das Bauen auf der Verkehrsbaulinie in der Gotthardstrasse und das regelmässige Freihalten von Sichtbezügen zum Zürichsee gelegt (Art. 9a ff.). (Gemeinde Thalwil and Kanton Zürich 2019:7f.)

Die Stadt Schlieren hat im Mai 2022 in einer Volksabstimmung einen Kommunalen Richtplan verabschiedet, der die strategischen Ziele das Stadtentwicklungskonzepts (STEK) von 2016 behördenverbindlich festschreibt und die Revision der BZO vorbereitet. Es ist damit zugleich ein strategisches und ein rechtliches Planungsinstrument. Darin ist das Zentrum als ein «Ort

der Begegnung mit regionaler Ausstrahlung» (Stadt Schlieren and Kanton Zürich 2022:34) definiert. Als Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung wird neben den Stadteingängen Ost und West die Entwicklung des Stadtzentrums angeführt. Es wird festgelegt, dass zum Zentrum das Bahnhofsgebiet zu beiden Seiten der Bahngleise gehört. Damit ist sowohl das historische Zentrum als heutiger Stadtgarten, der «Flügel» auf dem Zentrumsplatz, die Bahnhofstrasse und die Entwicklung des Gebiets am Rietpark sowie anliegender Flächen nördlich der Bahntrasse als Zentrum definiert (Stadt Schlieren und Kanton Zürich 2022:36). Gegenüber der grossflächigen Zentrumsbestimmung im kantonalen Richtplan entlang der Bahntrasse, wird hier vielmehr der Raum ausgehend vom «Flügel» orthogonal zur Bahntrasse als Entwicklungsgebiet Stadtzentrum deklariert.

In Wallisellen, das seit Juli 2022 offiziell Stadt ist, wird derzeit eine Revision der geltenden Bau- und Zonenordnung (BZO) vorbereitet. In der aktuellen Fassung mit Stand 2015 umfasst die Zentrumszone den Bereich zwischen Bahnhof und der Kreuzung Alte Winterthurer Strasse / Bahnhofsstrasse. Das Richti-Areal und das Einkaufszentrum Glatt südlich der Bahngleise befinden sich in einer Industrie- und Gewerbezone. Die Entwicklung der Flächen auf dem Richti- und Integra-Areal wurden durch einen Gestaltungsplan ermöglicht. In der Revision könnten diese nun nachträglich auch Zentrumszone werden, ebenso wie die sich daran anschliessende Fläche Wallisellen-Südost, auf welcher in Zukunft ein gemischt genutztes urbanes Quartier entstehen soll. Für dieses Gebiet läuft derzeit ein Testplanungsverfahren. (Schärer 2022) Laut BZO gilt in der Zentrumszone eine Gestaltungsplanpflicht, auch ist eine geschlossene Bauweise zulässig und in den Erdgeschossen sind in der Bahnhofsstrasse und der Schwarzackerstrasse keine Wohnnutzungen zulässig (Gemeinde Wallisellen 2015:6f.).

Dieser kurze Überblick über die Definition der jeweiligen Zentrenräume durch die Planungsämter und die aktuelle planrechtliche Situation zeigt, dass Wallisellen der rasanten Ausdehnung seines Zentrums gen Süden und Südosten in den Planungsinstrumenten noch hinterherhinkt. Schlieren hingegen scheint mit der Verabschiedung des Kommunalen Richtplans im Mai 2022 die Weichen für eine planrechtlich geordnete Zentrumsentwicklung gestellt zu haben. In Thalwil erfolgt die bauliche Transformation des Zentrums eher punktuell und daher ist die Anpassung des Planrechts vorerst nicht nötig.

Wie oben herausgestellt wurde, ist Dichte ein zentrales Kriterium für die Konfiguration eines Zentrums, es kann als gesichert gelten, dass Urbanität nur dort entstehen kann, wo die verschiedenen Dimensionen von Dichte – Einwohner*innendichte, Beschäftigtendichte und Interaktionsdichte – hoch, das heisst merkbar höher als im restlichen Siedlungsgefüge, sind (Häußermann 2007:28). Dichte ist gewissermassen das hinreichende Kriterium für Beziehungsreichtum und Diversität. Diese sozialen Dimensionen von Dichte sind wiederum bedingt durch bauliche Dichte und Programmierung.

Wenn man nun die räumliche Bevölkerungsstatistik der drei Gemeinden anschaut, fällt auf,

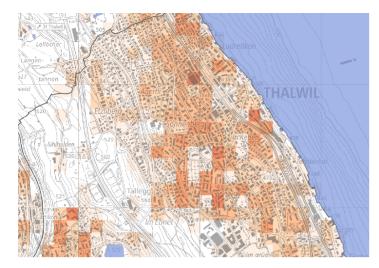
dass die bevölkerungsreichsten Hektarflächen zwar zum Teil im von der Planung avisierten Zentrum liegen, dort jedoch keinesfalls klar erkennbar die grössten Einwohner*innen-Cluster zu finden sind. In Schlieren konzentriert sich die Bevölkerungsdichte linear entlang der Kantonsstrasse Badenerstrasse / Zürcherstrasse, wobei auch Spitzen in den entwickelten ehemaligen Industrie-Arealen nördlich der Bahntrasse vorzufinden sind. In der Mitte, dem historischen Ortskern und der direkt vis-à-vis des Bahnhofs auf der nördlichen Gleisseite gelegenen Industrie-Brache, klafft jedoch eine erkennbare Lücke. In Thalwil sind die bevölkerungsreichsten Hektarflächen polyzentral über das Siedlungsgefüge verteilt. Entlang der Gotthardstrasse gibt es nur einen besonders dichten Hektar, die anderen verteilen sich auf mehrgeschossige Wohnsiedlungen im gesamten Gemeindegebiet. In Wallisellen ist am ehesten eine Bevölkerungskonzentration im Zentrum zu beobachten. So sind gleich 5 Hektare im Richti-Areal und im angrenzenden Wohngebiet «Im Glattgarten» besonders bevölkerungsreich. Auch die Bahnhofsstrasse und ihr Umfeld weisen im Vergleich zum restlichen Siedlungskörper eine höhere Bevölkerungsdichte auf. Doch auch in Wallisellen gibt es weitere Bevölkerungscluster in Wohnsiedlungen, die fernab des Zentrums liegen (Steinacker, Rieden).

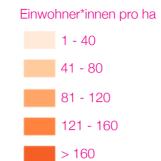
Eindeutiger ist die Verortung des Zentrums wenn man sich die Beschäftigtendichte anschaut. In Wallisellen konzentriert sich diese einerseits auf die zentralen Flächen zwischen Bahnhofsstrasse und dem Einkaufszentrum Glatt, anderseits in den Gewerbegebieten Herti am westlichen Stadteingang und westlich des Richti-Areals. Auch in Thalwil bekommt bei der Betrachtung der Beschäftigtendichte das Zentrum eine klarere Kontur. Zumindest einer von zwei grossen Clustern im Siedlungsgebiet befindet sich entlang der Gotthardstrasse, ein weiterer befindet sich im Gewerbegebiet am südlichen Siedlungsrand. In Schlieren hingegen konzentriert sich auch die Beschäftigtendichte horizontal entlang des Gewerbebandes zwischen der Bahntrasse und den beiden Kantonsstrassen nördlich und südlich davon. Zwar sind auch Cluster im Zentrum entlang der Uitikonerstrasse und im Bahnhofsumfeld zu sehen, aber diese fügen sich vielmehr in das lineare Gesamtbild ein, statt ein klar erkennbares Zentrum zu konturieren.

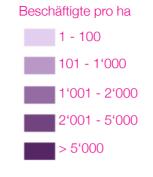
Aufgrund dieser einordnenden Annäherung an die Zentrumsräume von Schlieren, Thalwil und Wallisellen lassen sich erste Thesen formulieren. Abseits der formal-planerischen Zentrumsdefinition wurde klar, dass

1. DIE SIEDLUNGSRÄUME DER AGGLOMERATION ZÜRICH HÄUFIG KEINE KLAR ZU BESTIMMENDEN ZENTREN HABEN.

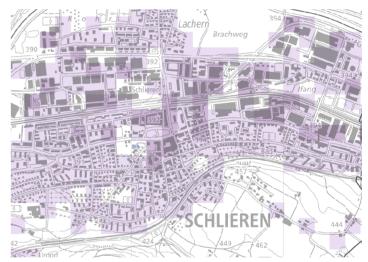
Die Verortung der zentralen Orte ist nicht eindeutig. Das, was früher einmal Ortskern war, ist heute nicht mehr Zentrum. Das, was heute von der Planung als Zentrum erachtet wird, erfüllt nicht alle Kriterien eines Zentrums. Die Agglomerationszentren suchen noch ihre Form und ihre Grenzen. Sowohl in Wallisellen, als auch in Schlieren und in Thalwil haben darüber hinaus die Bahnhöfe und ihr unmittelbares bauliches Umfeld eine zentrale Bedeutung für die Konfiguration des Zentrums:

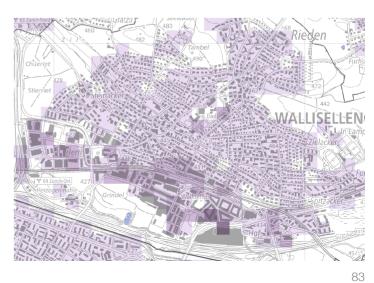


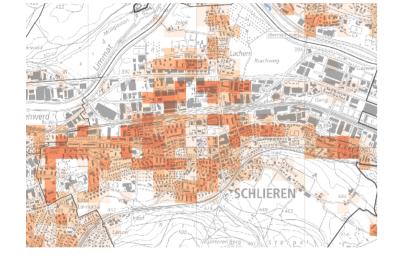












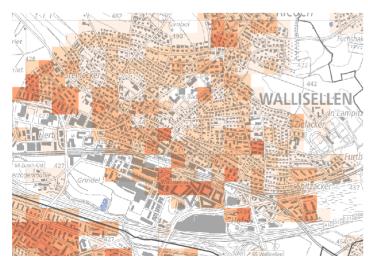


Abb.29: Räumliche
Bevölkerungsstatistiken Thalwil, Schlieren und Wallisellen.

Abb.30: Beschäftigtendichten Thalwil, Schlieren und Wallisellen.

2. BAHNHÖFE UND DIE DAZUGEHÖRENDEN BAULICHEN ANLAGEN (GLEIS-INFRASTRUKTUREN, UNTERFÜHRUNGEN UND PASSERELLEN) SIND ZUGLEICH GARANTEN UND BARRIEREN FÜR ZENTRALITÄT.

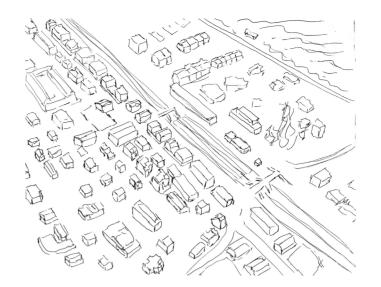
In allen drei Untersuchungsräumen sind Bestrebungen erkennbar, den zentralen Raum der jeweiligen Zwischenstadt um den Bahnhof herum zu konstituieren. In seinem Umfeld befinden sich die meisten Bautätigkeiten, deren Grössenordnungen und Massstäblichkeit diejenige der Umgebung teils drastisch übertreffen. Diese folgen einer typischen Agglomerationslogik: Der Bahnhof ist der Ort der Ankunft und der Abfahrt in Richtung Agglomerationskern. Folglich ist dort die Frequenz an Aktivitäten und Interaktionen, die soziale Dichte, die Anzahl der Menschen zu bestimmten Zeiten am höchsten. Zugleich sind die Bahngleise und sonstigen Schieneninfrastrukturen grosse Barrieren in der Vernetzungslogik der Zwischenstadträume. Daraus folgt:

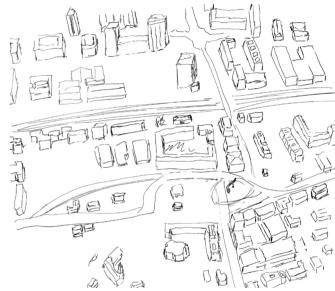
3. DER UMGANG MIT DER QUERUNG DER SCHIENENINFRASTRUKTUREN IST ENTSCHEIDEND FÜR DIE KÜNFTIGE ENTWICKLUNG DER AGGLOMERATIONSZENTREN.

Alle drei Untersuchungsorte sind bestrebt, ihr jeweiliges Konzept von Zentrum und Zentralität auf beiden Seiten der Bahnlinie zur Geltung zu bringen, in allen drei Orten gelingt diese Verbindung zuweilen jedoch nicht bzw. nicht hinreichend.

4. EIN MASSGEBLICHES CHARAKTERISTIKUM DES ZENTRUMS IST DIE DAMIT EMPFUNDENE IDENTITÄT.

Die Verbundenheit mit einem Raum, die Wiedererkennung seiner prägenden Gebäude und Freiräume, die Gewohnheit mit den darin stattfindenden Aktivitäten und Interaktionen, die Erinnerungen, die mit diesem Raum verknüpft sind, sind von entscheidender Bedeutung für die Zentrenbildung. Allein quantitative Merkmale wie bauliche Dichte, Kantenausbildung, Programmierung usw. sind nicht hinreichend für die Konfiguration eines intakten und sozial funktionierenden Zentrums. Fehlt eine damit einhergehende empfundene Identität, so entsteht in diesem Raum auch keine Zentralität. Die Transformation dieser zwischenstädtischen zentralen Räume hat vor allem Auswirkungen auf die geschilderte empfundene Identität. Das Narrativ von Veränderungen ist häufig ein Bedauern des Wegfalls, ein nostalgischer Rückblick, auf das, was war und eine gewisse Scheu, Unmut oder gar Angst vor dem, was kommen wird.





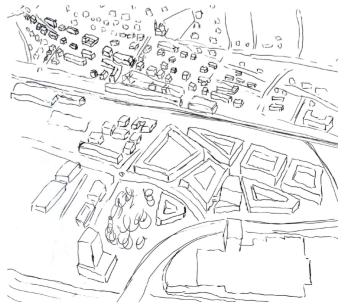
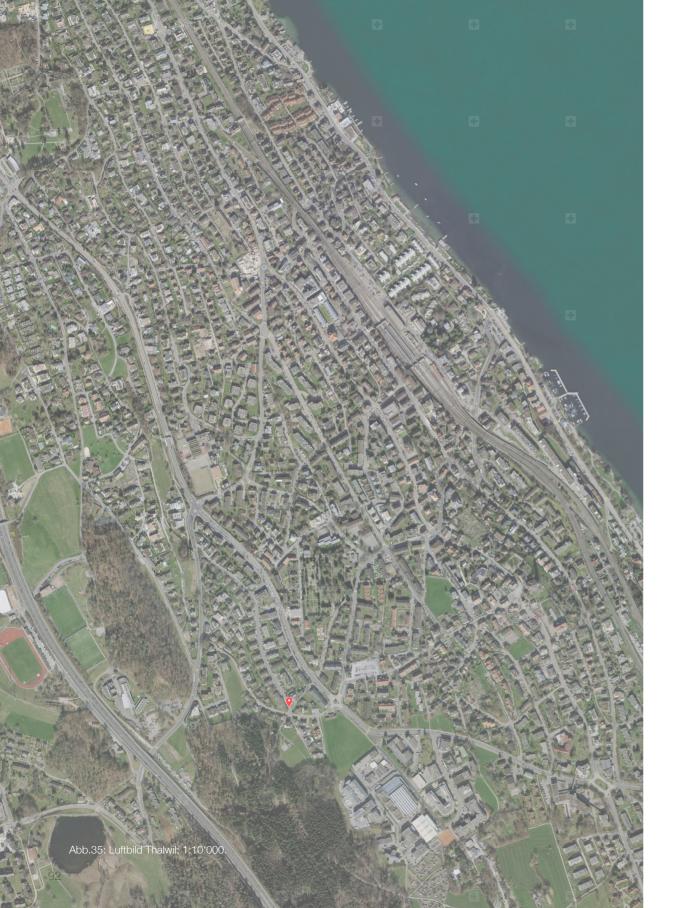


Abb.31: Ansichtsskizzen der Zentren von Thalwil, Schlieren und Wallisellen.







STRUKTURELL-RÄUMLICHE ANALYSE DES ZENTRUMS I. THALWIL

Raumstrukturelle Einbettung

Thalwil liegt an der Südeseite des Zürichsees in der Region Zimmerberg und hat im Städtenetzwerk der Agglomeration Zürich eine historisch gewachsene Sonderstellung. Die Gemeinde war der erste Halt von Fernverkehrszügen, die aus Zürich das linke Seeufer entlangfuhren, und damit für lange Zeit das erste aussenliegende Zentrum auf dieser Achse. Durch diese Eigenständigkeit bzw. als deren Voraussetzung siedelte sich Kleingewerbe und kleinere produzierende Industrie in Thalwil an. Die Gemeinde hatte dadurch eine eigenständigere raumstrukturelle Funktion als benachbarte reine Wohnorte wie Kilchberg oder Rüschlikon. In den vergangenen Jahren ist allerdings auch Thalwil strukturell näher an Zürich herangerückt und wurde mehr und mehr zum Wohnstandort, in dem Arbeitsplätze nur noch eine untergeordnete Rolle spielen. Diese Entwicklung wurde flankiert durch die Erschliessung attraktiver Wohnlagen am Zürichsee und einer einhergehenden Bodenpreisentwicklung, die inzwischen nahezu aufgeschlossen hat mit der auf der gegenüberliegenden «Goldküste». Die gute ÖV-Erschliessung in Richtung Zürich trägt ebenso dazu bei, dass sich vor allem gutverdienende, oft internationale Paare und Familien für den Wohnort Thalwil entscheiden. Diese sind häufig multilokal vernetzt und ihre Arbeitswelt und Freizeitaktivitäten finden immer weniger in Thalwil selbst statt. (Trachsler 2022a)

Räumliche Struktur

Das Zentrum von Thalwil, wie es im vorangegangenen Kapitel aufgrund der aktuellen planerischen Vorstellungen eingegrenzt wurde, ist sowohl absolut als auch relativ gesehen an der Gemeindefläche, deutlich kleiner als die Zentren von Schlieren und Wallisellen. Es umfasst lediglich 9,8 Hektare, was einem Anteil von 1,8 Prozent an der Gesamtfläche und 2,9 Prozent an der Siedlungsfläche gleichkommt. (A. für R. (ARE) Kanton Zürich 2022)

Wie vielerorts in der Agglomeration befindet sich auch das Zentrum von Thalwil im Bahnhofsumfeld. Es spannt sich entlang der Gotthardstrasse zwischen den beiden ehemaligen historischen Ortskernen Ludretikon und Oberdorf auf. Das Zentrum von Thalwil nimmt insofern eine Sonderstellung ein, als dass es sich nicht auf der Vorderseite, also entlang des Bahnhofgebäudes, der Bahnhofstrasse und mit Orientierung zum Zürichsee, sondern an der Rückseite der Gleisanlagen entwickelt hat. Während die Zentren von Schlieren und Wallisellen zweigeteilt sind, ist die Bahnhofstrasse nördlich der Gleisanlagen in vielerlei Hinsicht derzeit kein städtischer und zentraler Raum. Dort sind kaum nennenswerte Nutzungen und entsprechende urbane städtebauliche Strukturen vorzufinden. Streng genommen befindet sich das Zentrum von Thalwil daher nur entlang eines einzigen dominierenden Strassenraums, der Gotthardstrasse.

Die Bebauung entlang der Gotthardstrasse ist gemischt, zwischen gründerzeitlichen Villen finden sich Zeilenbauten aus der Nachkriegszeit und Ersatzneubauten jüngeren Datums. Derzeit gibt es lediglich punktuelle Bautätigkeiten, diese betreffen vor allem die Umgestaltung einiger umliegender Strassen, die beiden Passerellen, die die Gleisanlagen von der höher gelegenen Gotthardstrasse aus erschliessen und die städtebauliche Neuordnung einiger Grundstücke im Südosten des Zentrums, in deren Zuge auch ein Centralplatz entstehen soll. Die durchschnittliche Gebäudehöhe entlang der Gotthardstrasse beträgt vier Geschosse, die Neubauten am nördlichen Ende der Strasse sind sechs Geschosse hoch, sonst ist die Gebäudehöhe überwiegend homogen. Die städtebauliche Struktur der Gotthardstrasse folgt zwei wesentlichen Prämissen. Alle Gebäude sollten möglichst an einer auf beiden Seiten einheitlichen Baulinie stehen und die Bebauung sollte, zumindest ab dem ersten Geschoss, seeseitig Lücken aufweisen, um regelmässige Sichtbeziehungen zum See zu ermöglichen. Beide Grundsätze sind Teil eines Sonderabschnitts der BZO von Thalwil (Gemeinde Thalwil und Kanton Zürich 2019). Dadurch entsteht eine stringente bauliche Ordnung und eine klare Einfassung des Strassenraums Gotthardstrasse. Besonders gut gelöst ist in dieser Hinsicht das mehrmaligen «Durchziehen» von Erdgeschossen über mehrere Gebäude hinweg, die ab dem Obergeschoss eigenständige Baukörper hinsichtlich Struktur und Fassade ausbilden. Rückseitig, in Richtung der Gleisanlagen entsteht durch diese städtebauliche Ordnung und den topographisch bedingten Versatz allerdings ebenfalls eine starke räumliche Kante, was einen strukturellen Anschluss der Bahnhofstrasse erschwert. Dieser soll zukünftig der zweite wichtige Strassenraum im Zentrum sein. Auf dem langgestreckten Areal der SBB zwischen Bahnhofstrasse und Gleisanlagen, auf welchem neben einem markanten Güterschuppen der SBB auch das denkmalgeschützte Bahnhofsgebäude steht, sollen Mischnutzungen entwickelt werden. Entsprechende städtebauliche Studien, die die SBB entwickeln liess, wurden allerdings aufgrund von Anwohner*innenprotesten vorerst fallengelassen. (Trachsler 2022b)

Der zentrale Grünraum in Thalwil ist ohne Zweifel das Seeufer. Dort gibt es neben wasserbezogenen Freizeitaktivitäten und Gartenlandschaften auch einen Fähranleger, über welchen alle wichtigen Häfen des Sees erschlossen sind. Zwischen der Bahnhofstrasse und der Seepromenade gibt es parkähnliche, allerdings grösstenteils private Gartenanlagen, welche durch halböffentliche Fusswege erschlossen sind. Ein Parkweg führt direkt im Anschluss an die südliche Passerelle, welche noch bis Ende 2022 umgebaut wird, hinunter zum Fähranleger. Für den Fussverkehr ist dies die wichtigsten Verbindungsachse von den oben gelegenen Wohngebieten über die Gotthardstrasse und den Bahnhof an den See. Die Verbindung über die nördliche Passerelle ist sehr umständlich, da diese nicht die gesamten Gleisanlagen überspannt, sondern auf dem vorletzten Perron endet, von wo eine Unterführung zur Bahnhofstrasse führt. Die Mühlenbachstrasse im Südosten des Zentrums ist die wichtigsten Berg-See-Verbindung für den motorisierten und den Velo-Verkehr. Sie bildet allerdings wie die geschwindigkeitsberuhigte Ludretikoner

Freiraumstrukturen

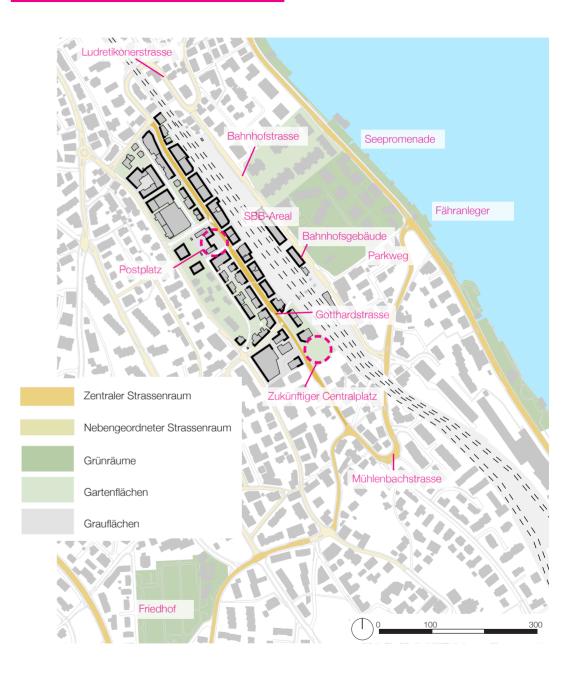


Abb.36: Freiraumstrukturen Thalwil: 1:7'000



























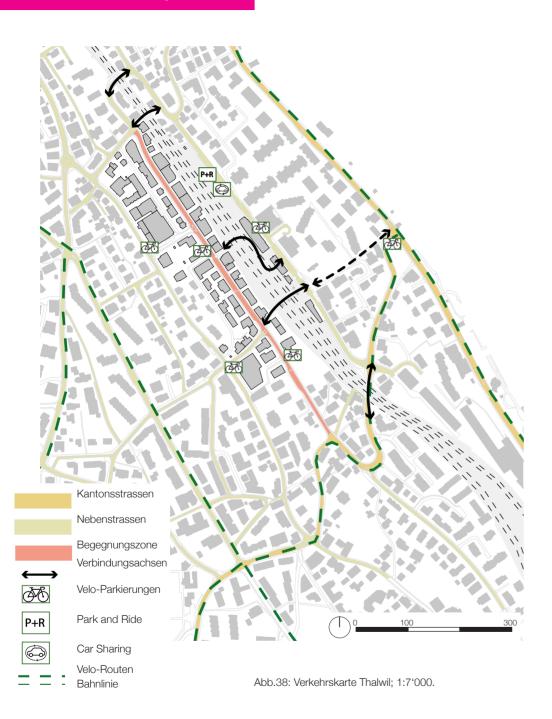








Verkehr und Verbindungsachsen



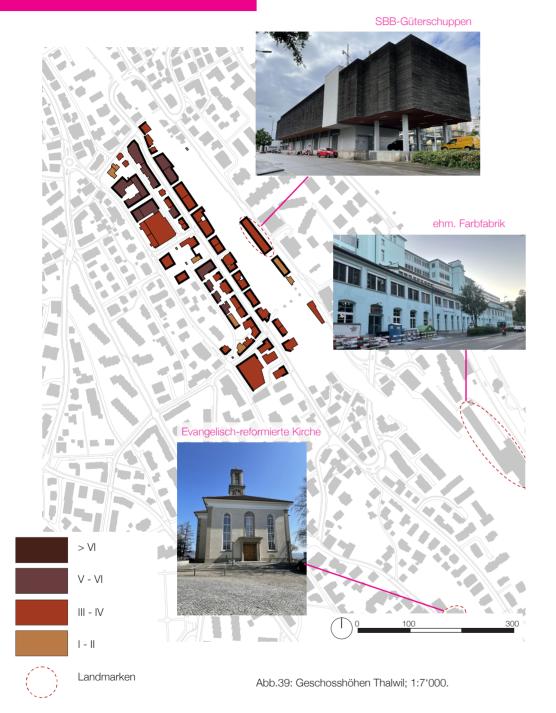
Strasse im Norden für die innere Verknüpfung von Bahnhof und Zentrum nur eine flankierende Funktion.

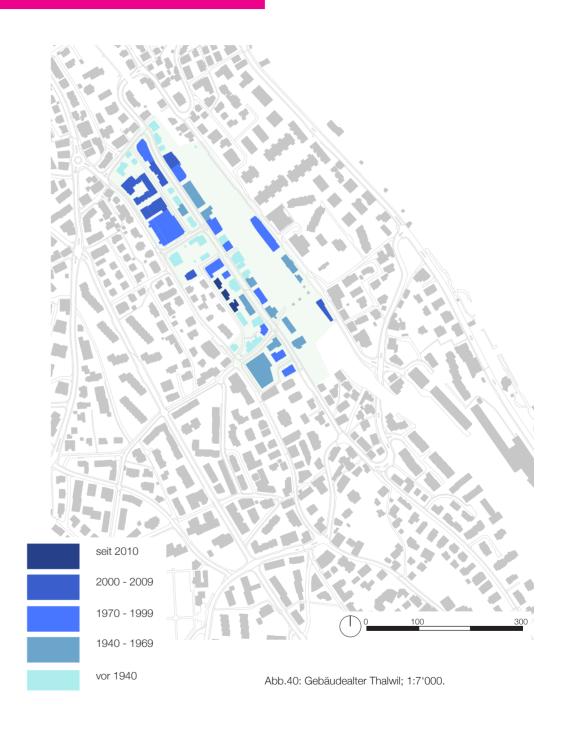
Die lineare Struktur des Zentrums von Thalwil entlang der Gotthardstrasse wird durch die Abwesenheit eines Platzes zusätzlich verstärkt. Der Postplatz gegenüber der nördlichen Passerelle wird als Parkplatz genutzt und ist mit einer Grösse von etwa 15 auf 20 Meter auch sehr klein. Es ist daher wenig verwunderlich, dass mit dem Centralplatz am südöstlichen Rand des Zentrums ein öffentlicher Raum mit hoher Aufenthaltsqualität geschaffen werden soll. Durch seine Lage am Rand des Zentrums und die einseitige Erschliessung (auf der anderen Seite sind die Gleise), darf eine hohe Frequentierung in der Zukunft allerdings bezweifelt werden. Zur Steigerung der Aufenthaltsqualität wird der gesamte Strassenraum der Gotthardstrasse etappenweise neu geplant und umgestaltet. Dabei soll neben einem Tempo 30-Einbahnstrassenverkehr auch der Busverkehr grösstenteils an den Rand des Zentrums verlegt werden (an den künftigen Centralplatz) und die gesamte Möblierung und Begrünung des Strassenraums neu konzipiert werden.

Zusammengefasst stellt sich die räumliche Struktur des Thalwiler Zentrums folgendermassen dar: Es besteht (derzeit noch) aus einem einzigen Quartier, das sich linear entlang des zentralen räumlichen Pfades der Gotthardstrasse entwickelt. Deren äussere Kanten sind hangseitig um einen Strassenblock zurückversetzt und werden durch die grossen Gebäude von Migros und Coop gefasst, andernorts gehen sie direkt in die Wohnanlagen über; seeseitig bzw. gleisseitig wird durch die Topographie eine klare Kante ausgebildet, die zusammen mit der Bahntrasse das Ende des eigentlichen Zentrums in Richtung See markiert. Um die Bahnhofstrasse in Zukunft dennoch an dieses anzuschliessen sind die wichtigsten Knotenpunkte die beiden Eingänge von der Gotthardstrasse auf die Passerellen, die wiederum die wichtigsten inneren Verbindungsachsen des Zentrums darstellen. Bedeutende Landmarken in Thalwil sind der durch seine Grösse und Fassadengestaltung markante SBB-Güterschuppen des Architekten Max Vogt, die ehemaligen Industriegebäude an der Seestrasse und durch ihre exponierte Lage die Evangelische-reformierte Kirche im historischen Ortskern Oberdorf.

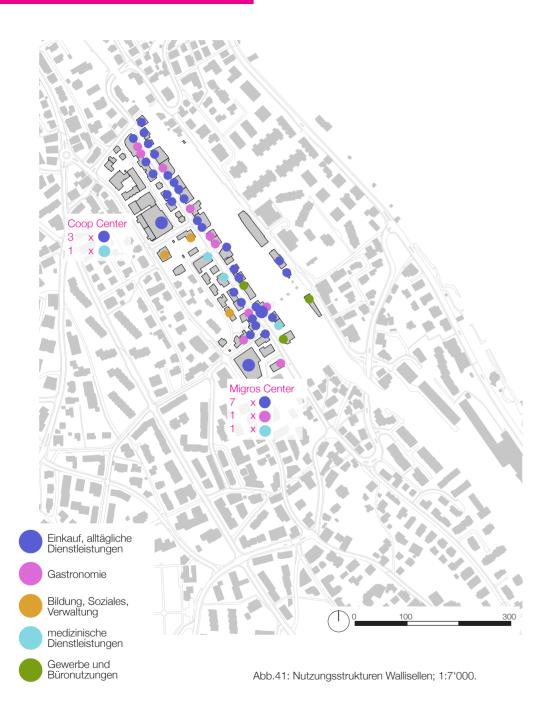
Programmierung und Dichte

Logischerweise gruppieren sich alle wichtigen Nutzungen in Thalwil entlang der Gotthardstrasse. Besonders der Einzelhandel ist sehr ausgeprägt, einige kleinere Kleidungs- und Einrichtungsläden machen die Gotthardstrasse zu einem attraktiven Konsum-Nebenort für die Mittelschicht. Für spezialisierten Konsum wird diese allerdings für ein vielseitigeres Angebot in der Regel auf den Kreis 1 in Zürich oder das Zentrum von Zug ausweichen. Mit dem Anschluss an S-Bahn und Regionalverkehr ist beides unter 30 Minuten Fahrtzeit zu erreichen. Der Gotthardstrasse haftet daher die Atmosphäre eine flüchtigen Konsumortes an, der den Einkauf des täglichen Bedarfs und tägliche Dienstleistungen funktional auszufüllen scheint, jedoch kein dezidiertes «Konsumerlebnis» erzeugt. Diese Einschätzung wird untermauert durch die geringe Dichte an gastronomischen Nutzungen, die ein Verweilen am Ort begünstigen würden. Es gibt





Nutzungsstruktur Erdgeschosse



nur drei eigentliche Restaurants auf der Gotthardstrasse, alle anderen gastronomischen Angebote sind Imbissstände oder Bäckereien, zum Teil mit Café-Betrieb. Kneipen und Bars gibt es hingegen überhaupt nicht. Dieser programmatische Mangel an Verweilmöglichkeiten wird verstärkt durch die Abwesenheit eines zentralen Platzes und derzeit noch fehlender Sitzmöglichkeiten entlang des Strassenraums.

Neben der Gotthardstrasse selbst als Raum der grössten Nutzungsdichte in Thalwil, sind die beiden das Zentrum flankierenden kleinen Einkaufszentren von Coop und Migros zu nennen. Dort werden mehrere Einkaufsmöglichkeiten für den täglichen Bedarf mit je einer Apotheke gebündelt.

Die Dichte-Steckbriefe einzelner Strassenblöcke entlang der Gotthardstrasse zeigen durchweg mittlere bauliche Dichten mit Ausnützungsziffern zwischen 1,2 und 1,4; lediglich das Migros-Areal, auf dem ein grosser Baukörper auf einer relativ kleinen Grundstücksfläche steht, verzerrt diese homogene Dichte-Struktur. Des weiteren fällt ein allgemeiner Überhang an der Beschäftigten- gegenüber der Bevölkerungsdichte auf: Im Thalwiler Zentrum gibt es mehr Arbeitsplätze als Einwohner*innen. Dieses Verhältnis dürfte sich allerdings in den benachbarten Strassen bereits stark umkehren. Die durchgehend mittlere bis hohe Nutzungsdichte von 350-400 Personen je Hektar stellt die hohe Zentralität der Gotthardstrasse im Siedlungsgefüge Thalwils heraus. Sie liegt nur etwa 100 Personen niedriger als in der Zürcher Altstadt, dem Niederdorf, und im Schnitt höher als in Schlieren und Wallisellen (A. für R. (ARE) Kanton Zürich 2022). Dies ist zum Teil mit der deutlicheren Kompaktheit des Thalwiler Zentrums zu erklären.

Urbane Qualitäten

Unter Zuhilfenahme des oben eingeführten Analyserasters der «Urbanen Qualitäten» (Kretz und Kueng 2016a:44ff.), ergibt sich für das Zentrum von Thalwil folgendes Zwischenfazit:

[Zentralität]: Die Gotthardstrasse ist zweifelsfrei der zentrale Ort im Siedlungsraum von Thalwil, dort findet der grösste Beziehungsreichtum statt, dort ist die Nutzungsdichte und die Programmierung am höchsten, dort rücken durch die Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof weitere Zentren der Agglomeration in die unmittelbare Nachbarschaft. Zugleich fehlt diesem zentralen Strassenraum allerdings ein eigenes inneres Zentrum, ein Platz mit Aufenthaltsqualität.

[Diversität]: Die soziale Diversität im Thalwiler Zentrum ist aufgrund der hohen Bodenpreise und entsprechender Gebäudetypen nicht sehr ausgeprägt. Die Nutzungsdiversität ist, wie angeführt, verhältnismässig gering, grösstenteils deckt die Programmierung den täglichen Konsumbedarf ab.

[Interaktion]: Eine verhältnismässig hohe Nutzungsdichte entlang der Gotthardstrasse fördert den Beziehungsreichtum und die Interaktionswahrscheinlichkeit. Aufgrund der mangelnden Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, einem fehlenden adäquaten gastronomischen

Bebauung Gotthardstrasse 32-62

Gesamtfläche 6'258 m²

Geschosse III bis V

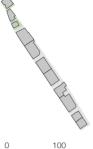
anrech, Geschossfläche 8'800 m²

Ausnützungsziffer 1,41

Nutzungsdichte (pro ha) 350

Bevölkerungsdichte (pro ha) 160

Beschäftigtendichte (pro ha) 190





Bebauung Gotthardstr / Florastr

Gesamtfläche 4'772 m²

....

Geschosse III bis VI

anrech. Geschossfläche 6'640 m²

Ausnützungsziffer 1,39

Nutzungsdichte (pro ha) 386

Bevölkerungsdichte (pro ha) 201

Beschäftigtendichte (pro ha) 184





Bebauung Gotthardstr / Weinbergstr

Gesamtfläche 7'470 m²

Geschosse III bis V

anrech. Geschossfläche 9'000 m²

Ausnützungsziffer 1,20

Nutzungsdichte (pro ha) 351

Bevölkerungsdichte (pro ha) 100

bevolkerungsalchte (pro na)

Beschäftigtendichte (pro ha) 245





Migros-Areal

Gesamtfläche 5'436 m²

THURACHE 5 430 HF

Geschosse

III bis IV

anrech. Geschossfläche

11'800 m²

Ausnützunasziffer

,

Nutzungsdichte (pro ha) 40

Bevölkerungsdichte (pro ha) 57 Beschäftigtendichte (pro ha) 348 0 100



Abb.42: Dichtestrukturen verschiedender Strassenblöcke in Thalwil

Angebot und dem flüchtigen Konsum-Charakter auf der Gotthardstrasse, muss allerdings eine geringe Interaktionsintensität und -dauer angenommen werden.

[Zugänglichkeit]: Der Strassenraum Gorrhardstrasse ist hangseitig sehr gut für alle Verkehrsträger zugänglich. Sehr problematisch sind hingegen die Verbindungen über die Gleisanlagen auf die Bahnhofstrasse, insbesondere in der Mitte des Zentrums und für den Fussverkehr. Die beiden Passerellen haben derzeit eine reine Erschliessungsfunktion der Gleise, eine stadträumlich adäquate Zugänglichkeit der seeseitigen Vorderseite des Bahnhofs ermöglichen sie nicht.

[Adaptierbarkeit]: Eine mögliche Umnutzbarkeit insbesondere des kleinteiligen Gewerbes in den Erdgeschosszonen kann vorausgesetzt werden. Die Möglichkeit einer stärkeren baulichen Umgestaltung und einer begleitenden symbolischen Umdeutung scheint hingegen auf Widerstände zu stossen, was sich an dem Scheitern eines grossmassstäblichen Städtebaus auf dem SBB-Areal gezeigt hat.

[Aneignung]: Geringfügige Aneignungsspuren können beobachtet werden (eine Buch-Telefonzelle z.B.). Indes bietet die mangelnde Verweilintensität im öffentlichen Raum bislang wenig Anknüpfungspunkte für intensivere Aneignungspraktiken.

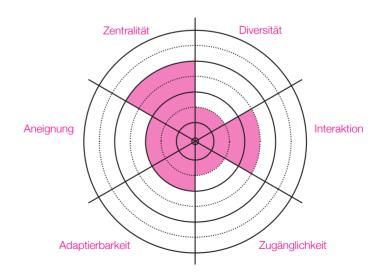


Abb.43: Urbane Qualitäten in Thalwil.



STRUKTURELL-RÄUMLICHE ANALYSE DES ZENTRUMS II. SCHLIEREN

Raumstrukturelle Einbettung

Schlieren ist eine Stadt im Limmattal, welches sich von Zürich westwärts nach Baden erstreckt und eine Fläche von etwa 8'000 Hektaren umfasst. Das Limmattal zeichnet sich durch eine lineare Struktur aus, die sich sowohl aus der natürlichen Topographie und dem Flusslauf ergibt, zusätzlich wird diese verstärkt durch die Infrastruktureinrichtungen der Autobahn A1 und der meistbefahrenen Zugstrecke der Schweiz zwischen Zürich und Aarau. Hinzu kommt seit 2017 die feinverteilige Erschliessung der Limmattalbahn, deren aktueller Bauabschnitt Schlieren-Dietikon bis Ende 2022 fertiggestellt werden soll. Dies sind die raumstrukturellen Rahmenbedingungen des zusammenhängenden und kantonsübergreifenden Siedlungsbandes, das sich über die 12 eigenständigen Gemeinden erstreckt. Seit den 1960er Jahren erfährt das Limmattal einen starken Bevölkerungsanstieg, bis 1990 hatte sich die Bevölkerung nahezu verdoppelt, seitdem ist die Bevölkerungsentwicklung etwas weniger rasant, der Zuwachs an Arbeitsplätzen hält jedoch nach wie vor an. Das vormals industrialisierte Gewerbeband entlang der Bahntrasse wird zunehmend in gemischt genutzte grossmassstäbliche Quartiere transformiert, entsprechende Areal-Entwicklungen finden sich in den drei grösseren Zentren Schlieren, Dietikon und Spreitenbach (Koch Michael et al. 2005:245ff.). Aktuell zählt das Limmattal etwas mehr als 100'000 Einwohner*innen und knapp 65'000 Beschäftigte (Kanton Zürich und Kanton Aargau 2021:16).

Von Zürich kommend, bildet die Stadt Schlieren den Auftakt dieses Agglomerationsraums, der bauliche Zusammenhang zwischen dem Zürcher Stadtteil Altstetten und Schlieren ist nahtlos. Schlieren versteht sich als vollwertige Stadt, die sowohl hinsichtlich des Wohnraums als auch in Bezug auf Arbeitsplätze durchaus Eigenständigkeit gegenüber der Kernstadt Zürich entwickelt hat. Aktuell beträgt das Verhältnis von Einwohner*innen zu Beschäftigten nahezu 1:1. In raumstruktureller Hinsicht ist die Entwicklung von Schlieren und dem Limmattal demnach vergleichbar mit derjenigen in Wallisellen und dem Glattal, wobei der wesentliche Unterschied in den deutlich tieferen Steuereinnahmen aufgrund eines niedrigeren Einkommensniveaus besteht. (Hohl 2022a)

Räumliche Struktur

Der im Mai 2022 verabschiedete Kommunale Richtplan sieht ein grosses Zentrumsgebiet für Schlieren vor. Im Vergleich mit den beiden anderen Gemeinden ist dieses, bei ähnlicher Gesamtfläche etwa dreimal so gross wie dasjenige von Thalwil und immerhin rund 50 Prozent grösser als das von Wallisellen. Das Zentrum von Schlieren umfasst demnach knapp 34 Hekt-

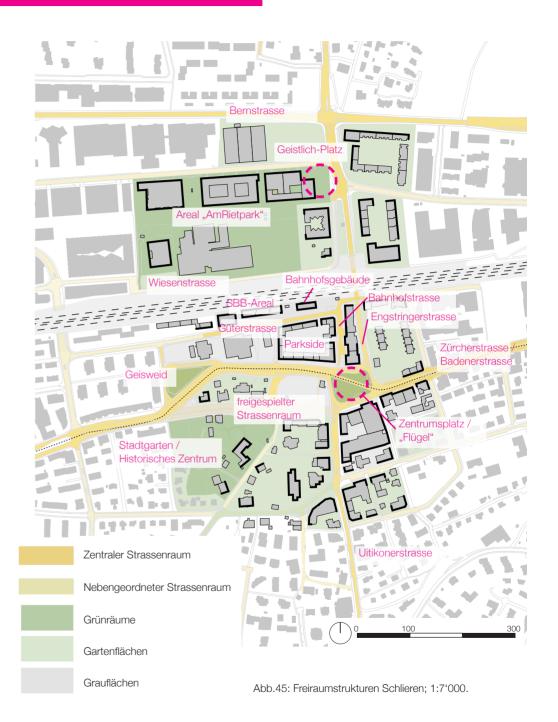
are, was 5,1 Prozent der gesamten Stadtfläche und 9,6 Prozent der Siedlungsfläche entspricht. Die Nord-Süd-Ausdehnung des Zentrums beträgt etwa 725m, in Ost-West-Ausrichtung sind es 475m. (A. für R. (ARE) Kanton Zürich 2022)

Im Zentrum von Schlieren sind drei Teilquartiere auszumachen, wobei die zentrale Trennung in der Bahntrasse zwischen dem nördlichen neuen Zentrumsraum und dem südlichen etablierten Zentrumsraum besteht. Der südliche Teil ist wiederum unterteilbar in das historische Zentrum, das einem Freilichtmuseum in einer Parklandschaft gleicht und dem Zentrumsquartier um den Zentrumsplatz mit dem «Flügel», sowie entlang der dortigen Strassenräume.

Wie in Thalwil, besteht auch in Schlieren ein qualitativer Unterschied der Räume diesseits und jenseits der Bahnstrasse. Der nördliche, vom Bahnhof aus betrachtet rückseitige Teil des Zentrums in Schlieren ist zwar deutlicher als solcher identifizierbar als die Bahnhofstrasse in Thalwil, jedoch muss sich auch dort eine urbane Zentrumsstruktur erst entwickeln. Dies hängt mit den jungen Areal-Überbauungen zusammen, deren Erdgeschossnutzungen sich derzeit noch etablieren. Zu den Entwicklungsflächen zählt vor allem das Areal «AmRietpark», das aus den ehemaligen Industrie-Arealen Geistlich und Färbi entstanden ist, aber auch östlich der Engstringer Strasse gibt es zwei jüngere offene Blockrandstrukturen, die in den vergangenen 15 Jahren entwickelt wurden und offiziell zur Zentrumszone gehören. Hinzu kommt, dass zwei Baufelder des Areals «AmRietpark» noch nicht überbaut wurden, die direkt an der Wiesenstrasse und damit an der Bahntrasse liegen. Deren Entwicklung dürfte, ähnlich dem Integra-Areal in Wallisellen, die Verbindung des nördlichen mit dem südlichen Zentrumsbereich stärken. (Hohl 2022b) Der zentrale Raum im nördlichen Bereich des Zentrums ist der in Ost-West-Richtung verlaufende Rietpark selbst sowie der Platz an dessen östlichem Ende, der vom Planungsamt «Geistlich-Platz» genannt wird. Dieser wird städtebaulich flankiert von zwei Hochhäusern (14bzw. 13-geschossig).

Im südlichen Bereich des Zentrums ist der dominante Raum der Zentrumsplatz mit dem «Flügel» der eine Überdachung der dortigen Haltestelle der Limmattalbahn darstellt. An ihm werden die zentralen Strassenräume Zürcherstrasse / Badenerstrasse, Bahnhofstrasse, Engstringerstrasse und Uitikonerstrasse zusammengeführt. Dabei profitiert der Zentrumsplatz von der Umleitung der Badenerstrasse, wodurch ein freigespielter Strassenraum entstanden ist, dessen künftige Bebauung und Nutzung dem Platz nach Westen hin zusätzliche städtebauliche Ordnung durch die Ausbildung einer klaren grünen oder grauen Raumkante geben könnte. Die existierende Randbebauung des Zentrumsplatzes geben diesem vor allem im Norden mit der Parkside-Überbauung und dem Locher-Haus sowie im Süden mit einer gossstädtischen geschlossenen Blockbebauung, die an der Kreuzung Zürcherstrasse / Uitikonerstrasse in einem 10-geschossigen Hochpunkt mündet, eine klare bauliche Ordnung. Diese urbane Raumkante zieht sich auch in Nord-Südrichtung durch die Bahnhofstrasse und die Uitikonerstrasse und endet im Norden mit der Bahntrasse und im Süden hinter dem Lilie Einkaufszentrum.

Freiraumstrukturen



Verkehr und Verbindungsachsen

Limmattalbahr

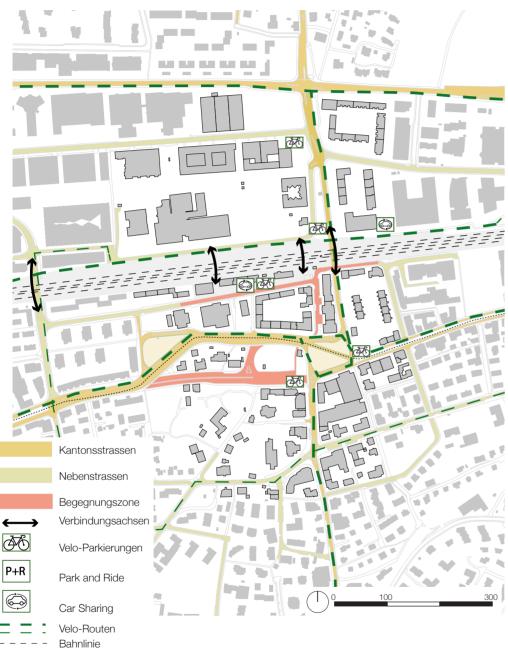


Abb.46: Verkehrskarte Schlieren; 1:7'000.

Die prägenden Grünräume im Zentrum von Schlieren sind der Stadtpark im Süden, in dem sich auch die verbliebenen Gebäude des historischen Zentrums befinden, und der neue Rietpark im Norden. Dieser wird derzeit noch von zwei Wildwiesen-Brachflächen flankiert, die zu den bereits angesprochenen noch unbebauten Baufeldern gehören. Eine ansprechende Möblierung, ein Pavillon und Pop-up-Gastronomie machen diesen Raum insbesondere für Anwohnende und Arbeitnehmer*innen während der Mittagszeit zu einem wichtigen öffentlichen Raum. Er bildet damit ein zeitgenössisches Gegenstück zum südlichen Stadtpark, der sichtbare Züge eines Englischen Landschaftsgartens mit modulierten Hügeln, einem Ententeich und mäandernden Wegen trägt. Neben dem Zentrumsplatz und dem freigespielten Strassenabschnitt der ehemaligen Badenerstrasse stellt auch die Fläche Geissweid im Westen des Zentrums als Tramhaltestelle einen urbaneren Freiraum dar. In einem übergeordneten Kontext sind der Schlieremer Berg im Süden und der Limmatraum im Norden Grünräume, die eine hohe Attraktivität zur Naherholung bieten.

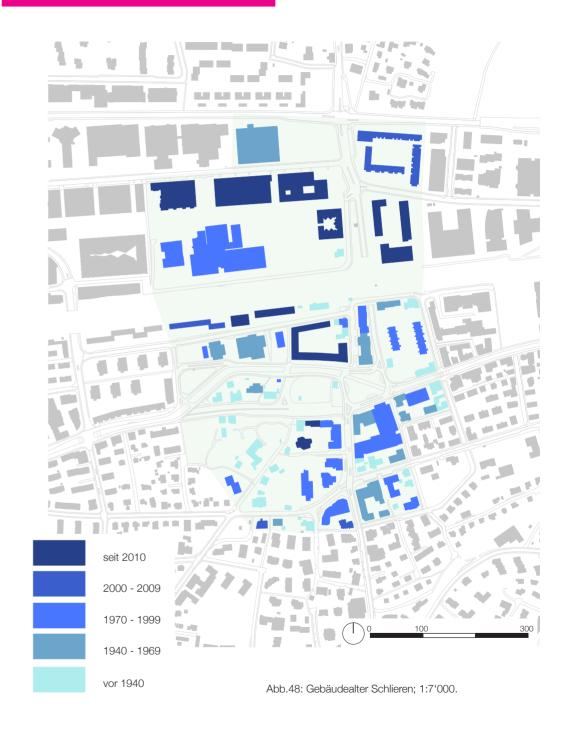
Die durchgängig lineare Ost-West-Grundstruktur des Limmattals wird sowohl durch die Bahntrasse, den Verlauf der Limmattalbahn und die beiden Kantonstrassen Zürcherstrasse / Badenerstrasse und Bernstrasse im Zentrum Schlierens sichtbar. Aufgebrochen wird diese Struktur orthogonal lediglich durch die Kantonsstrasse Engstringerstrasse, die die Gleisanlagen überbrückt. Im Süden wird diese nach dem Zentrumsplatz zur Uitikonerstrasse. Die Bahnhofstrasse und die rechtwinklig zu ihr verlaufende Güterstrasse, die das Bahnhofsgebäude und das überbaute SBB-Areal erschliesst, sollen in den kommenden Jahren in eine Begegnungszone ausgebaut werden. Dabei soll vor allem die Aufenthaltsqualität durch eine neue Möblierung und Begrünung, eine Adress-Bildung am Bahnhofsvorplatz und eine Verkehrsberuhigung erhöht werden (Hohl 2022b). Neben der Brücke der Engstringerstrasse sind die beiden Bahnhofsunterführungen die wichtigsten Verbindungen des Fuss- und Veloverkehrs zwischen dem südlichen und dem nördlichen Teil des Zentrums. Diese münden derzeit unglücklich rechtwinklig in die Wiesenstrasse, wo keinerlei sichtbare Ankunftsadressbildung vorhanden ist. Am westlichen Rand des Zentrums flankiert der Tunnel der Goldschlägistrasse die Nord-Süd-Verbindung.

Unter Verwendung des Lnych'schen Vokabulars lässt sich festhalten: Das Zentrum von Schlieren ist unterteilt in ein nördliches Quartier, dass nahezu ausschliesslich aus neueren Areal-Entwicklungen besteht, und zwei südlichen Teilräumen, dem kleinmassstäblichen historischen Zentrum im Stadtpark und den vom Zentrumsplatz ausgehenden urbanen Strassenräumen. Die wichtigsten Verbindungspfade sind die Achse Zürcherstrasse / Badenerstrasse in Ost-West- sowie die Achse Uitikonerstrasse / Engstringerstrasse bzw. Bahnhofstrasse in Süd-Nord-Richtung. Diese treffen sich am wichtigsten Knotenpunkt, dem Zentrumsplatz. Im nördlichen Quartier bildet zudem der Rietpark einen dominierenden Verbindungspfad. Räumliche Grenzen werden vor allem durch die Bahntrasse markiert. Auch die Verkleinerung des städtebaulichen Massstabs im Südosten des Zentrums markiert eine Grenze, der durch eine Teilbebauung des freigespielten Strassenraums des ehemaligen Abschnitts der Badenerstrasse mittels einer räumlichen

Geistlich-Hochhaus Geschosshöhen und Landmarken Schlatter-Hochhaus Hochhaus am Zentrumsplatz Goldschlägi-Hochhaus III - IV Landmarken

Abb.47: Geschosshöhen Schlieren; 1:7'000.

Gebäudealter und Bautypologien



Kante entgegengewirkt werden könnte. Im nördlichen Teil markiert zudem der breite und bislang wenig gefasste Strassenraum der Engstringerstrasse eine Barriere und schneidet die beiden westlich gelegenen Blockstrukturen vom Rietpark-Areal und dessen Nutzungen räumlich ab. Wichtige Landmarken im Umfeld des Schlieremer Zentrums sind die drei nördlichen Hochhäuser Goldschlägi, Schlatter und Geistlich, sowie das markante Locher-Haus und das gegenüberliegende Hochhaus am Zentrumsplatz und die Kirche im historischen Zentrum.

Programmierung und Dichte

Die Nutzungsstrukturen im nördlichen und südlichen Teilbereich des Zentrums unterscheiden sich deutlich hinsichtlich ihrer Dichte. Während im Areal «AmRietpark» bislang nur vereinzelt Erdgeschossnutzungen vorhanden sind, sind insbesondere die Bahnhofstrasse und die Uitikonerstrasse fast durchgängig in der Erdgeschosszone mit Nutzungen programmiert. Ein überwiegender Anteil dieser Nutzungen machen Einzelhandel und alltägliche Dienstleistungen aus, insbesondere eine hohe Dichte an Friseursalons lässt sich beobachten. Anders als in Thalwil ist das Zentrum von Schlieren auch gastronomisch programmiert. Die meisten dieser Nutzungen gruppieren sich um den Zentrumsplatz sowie um den «Geistlich-Platz» im nördlichen Teilquartier. Daneben sind einige Einkaufsmöglichkeiten und medizinische Dienstleistungen in den beiden Einkaufszentren Parkside, welches zusätzlich fast durchgängig über eine den Strassenraum flankierende Erdgeschoss-Programmierung verfügt, und Lilie untergebracht.

Die Dichte-Kennzahlen variieren stark in den unterschiedlichen Strassenblöcken. Während der Stadtpark mit dem historischen Zentrum eine sehr niedrige bauliche Dichte von 0,15 aufweist, ist die östliche Bebauung der Bahnhofstrasse mit einer Ausnützungsziffer von 2,52 deutlich dichter bebaut und auch die Bebauung Parkside weist mit 2,15 eine deutlich höhere Dichte auf. Diese grosse Varianz spiegelt sich auch in der Nutzungsdichte wider, welche bei den beiden zuletzt genannten Bebauungen sehr hoch, auf dem SBB-Areal relativ niedrig und im historischen Zentrum praktisch nicht vorhanden ist. Dabei ist die Beschäftigtendichte bei den drei urbanen Bebauungen jeweils deutlich höher als die Bevölkerungsdichte. Für die Bebauungen «AmRietpark» standen leider noch keine aussagekräftigen Zahlen zur Verfügung. (A. für R. (ARE) Kanton Zürich 2022)

Urbane Qualitäten

Legen wir nun auch für das Schlieremer Zentrum das Analyseraster der «Urbanen Qualitäten» an (Kretz und Kueng 2016a:44ff.):

[Zentralität]: Aufgrund seiner Grösse und der lückenhaften Bebauung weist das Zentrum von Schlieren insgesamt noch keine besonders hohe Zentralität auf, wenngleich mit dem Zentrumsplatz ein klarer zentraler Ort geschaffen wurde und über den Bahnhof ein schneller direkter Anschluss an die Zürcher Innenstadt möglich ist.





















114

Abb.49: Von links oben nach rechts unten: Zentrumsplatz mit Limmat-

Nutzungsstruktur Erdgeschosse



Bebauung Bahnhofstrasse

Gesamtfläche 2'322 m²
Geschosse I - VI
anrech. Geschossfläche 5'840 m²

Ausnützungsziffer 2,52
Nutzungsdichte (pro ha) 711
Bevölkerungsdichte (pro ha) 276

Beschäftigtendichte (pro ha) 435



0_____100



Bebauung Parkside

Gesamtfläche 9'227 m²
Geschosse III bis VI
anrech. Geschossfläche 19'880 m²
Ausnützungsziffer 2,15
Nutzungsdichte (pro ha) 592
Bevölkerungsdichte (pro ha) 231

Beschäftigtendichte (pro ha) 361



0_____100



Bebauung SBB-Fläche

Gesamtfläche 5'176 m²
Geschosse III bis V
anrech. Geschossfläche 5'480 m²
Ausnützungsziffer 1,06
Nutzungsdichte (pro ha) 139
Bevölkerungsdichte (pro ha) 33
Beschäftigtendichte (pro ha) 106



100



Historisches Zentrum

Gesamtfläche 20'217 m²
Geschosse I bis III
anrech. Geschossfläche 3'000 m²
Ausnützungsziffer 0,15
Nutzungsdichte (pro ha) 12
Bevölkerungsdichte (pro ha) 12

Beschäftigtendichte (pro ha) 0





Abb.51: Dichtestrukturen verschiedender Strassenblöcke in Schlieren.

[Diversität]: Die Areal-Entwicklungen im Norden der Bahntrasse wurden von wenigen grossen Investoren finanziell getragen, wodurch dort von einer geringen Eigentumsdiversität auszugehen ist. Die soziale Diversität ist in Schlieren hingehen seit jeher recht hoch, wozu auch die im Agglomerationskontext noch relativ moderaten Wohnungspreise beitragen. An der Nutzungstruktur lässt sich zudem eine für ein Agglomerationszentrum hohe Nutzungsdiversität ablesen.

[Interaktion]: Die öffentlichen Räume in Schlieren haben sehr unterschiedlichen Charakter, während der vielfältig bespielte urbane Mobilitätsraum Zentrumsplatz eine hohe soziale Dichte aufweist, ist der Stadtpark beispielsweise eher ein Rückzugsraum. In den Strassenräumen und Plätzen, die städtebaulich klar eingefasst und im Erdgeschoss entsprechend programmiert sind, ist von einer relativ hohen Interaktionsintensität auszugehen. Die Interaktionsdauer hängt massgeblich vom jeweiligen Strassenraum und dessen gastronomischer Bespielung ab.

[Zugänglichkeit]: Wie in Thalwil besteht auch in Schlieren eine sehr schlechte Zugänglichkeit des jeweils anderen Zentrumsquartiers über die Gleisanlagen hinweg. Neben den kleinen Unterführungen wird dies durch fehlende Ankunftsorte insbesondere auf der nördlichen Seite verstärkt. Auch die Engstringerstrasse bietet wegen mangelnder Aufenthaltsqualität keine ernsthafte Verbindungsalternative für den Fussverkehr. Die Zugänglichkeit der zentralen Strassenräume ist hingegen zumindest im südlichen Quartier mit vielfältigen prioritären Fussverkehr-Querungen über den Zentrumsplatz gut gelöst.

[Adaptierbarkeit]: Die Umnutzungsmöglichkeiten im etablierten südlichen Zentrumsquartier scheinen aufgrund von regelmässig wechselnden Nutzungen, zumindest auf Erdgeschossniveau, hoch zu sein. Das historische Zentrum ist hingegen kaum adaptierbar, stellt dafür jedoch einen symbolisch und identifikatorisch wichtigen Ort für das Zentrum dar. Die nördlichen Areale sollten die baulichen Voraussetzungen für eine Umnutzung bereithalten, dies wird allerdings durch zum Teil «tote» Fassaden erheblich erschwert.

[Aneignung]: Die Aneignung und Nutzbarmachung des öffentlichen Raums wird insbesondere im freigespielten Strassenbereich im ehemaligen Abschnitt der Badenerstrasse offenbar aktiv gefördert, was sich an einer provisorischen Möblierung und diversen Pop-up-Nutzungen zeigt. Auch die brachliegenden Wildwiesenflächen der unbebauten Baufelder neben dem Rietpark bieten Aneignungspotential.









Abb.53: Freigespielter Strassenraum ehemalige Badenerstrasse, nutzungsoffene Freifläche vor dem "Flügel", unbebautes Baufeld "AmRietpark", "Tote" Erdgeschosszone im Areal "Am Rietpark".

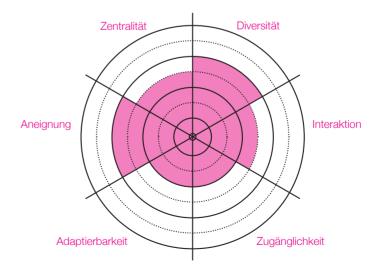


Abb.52: Urbane Qualitäten in Schlieren



STRUKTURELL-RÄUMLICHE ANALYSE DES ZENTRUMS III. WALLISELLEN

Raumstrukturelle Einbettung

Die Stadt Wallisellen liegt im Glattal, welches nordöstlich an die Stadt Zürich anschliesst. Zu diesem Gebiet gehören auch die Gemeinden Rümlang, Kloten, Opfikon, Bassersdorf, Wangen-Brüttisellen, Dietlikon und Dübendorf. Innerhalb des Zürcher Stadtgebiets werden ausserdem die Stadtteile Oerlikon, Seebach, Affoltern und Schwamendingen zum Glattal gezählt. Durch die Entwicklung des Flughafens Zürich im Stadtgebiet von Kloten hat diese Region im Zusammenhang mit der globalisierten Wirtschaft in den vergangenen Jahrzehnten ein enormes Wachstum erfahren. Diese Entwicklung hat massgeblich mit der Tatsache zu tun, dass das Glattal über die beste Verkehrserschliessung der gesamten Schweiz verfügt, darunter neben dem wichtigsten Flughafen des Landes auch die Autobahnen A1, A51 und A53 sowie wichtige regionale und Fernverkehr-Zugverbindungen. Hinzu kommt seit 2010 die Glattalbahn, eine Tram-Linie, die Gemeinden und Zürcher Stadtteile untereinander vernetzt. 2003 zählte dieser häufig als «Glattalstadt» bezeichnete Raum etwa 100'000 Einwohner*innen bei 120'000 Arbeitsplätzen. (Campi, Bucher, und Zardini 2004:72ff.) Prognostiziert wurde bis 2030 ein Wachstum auf 120'000 Einwohner*innen – ein Wert, der bereits heute übertroffen ist. In einer Vision für die Entwicklung der Glattalstadt geht die Zürcher Architekt*innen-Gruppe «Krokodil» gar von einer Stadtlandschaft aus, die sich östlich bis nach Uster am Greifensee erstreckt und Platz für 400'000 Einwohner*innen und 320'000 Arbeitsplätze bietet. (Huber 2013:8) Das enorme wirtschaftliche und demographische Wachstum wird denn auch im Agglomerationsprogramm der 4. Generation zusammen mit einer Ausrichtung neuer Entwicklungsgebiete auf den ÖV als zentrale Herausforderung der kommenden Jahre hervorgehoben (A. für M. (AFM) Kanton Zürich 2021:15).

Das Glattal stellt ein neues Siedlungsmodell in der Schweiz dar, es besteht aus einem Mosaik städtischer Fragmente, urbaner Inseln, gut lesbaren historischen Ortskernen, Inseln aus Grünund Freiflächen, industriellen Brachen, die zu urbanen Quartieren entwickelt werden bzw. schon wurden (z.B. das Richti-, Integra- und das Zwicky-Areal in Wallisellen) und grossen Infrastrukturanlagen, die die Landschaft zerschneiden und gleichzeitig vernetzen. Campi et. al bezeichnen diese besondere Siedlungsstruktur als «Urbanes Konglomerat», in dem man mit ständigen Massstabwechseln konfrontiert ist, oder als «annähernd perfekte Peripherie», einer Hybridlandschaft, deren nächster Entwicklungsschritt die Emanzipation von der Agglomerationskernstadt Zürich sein wird. (Campi et al. 2004:76ff.)

Räumliche Struktur

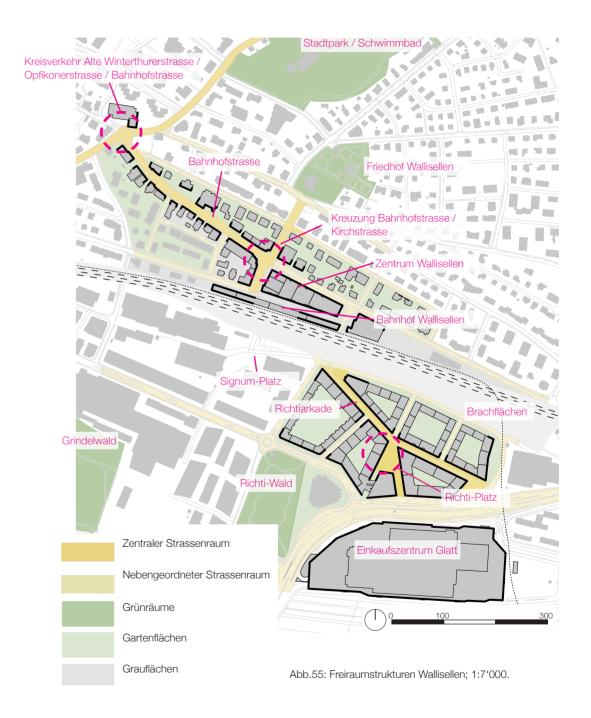
Das Zentrum von Wallisellen, wie es weiter oben definiert wurde, umfasst etwa 23 Hektare und ist mehr als doppelt so gross wie das Zentrum von Thalwil, aber auch deutlich kleiner als dasjenige von Schlieren. Gemessen an der Gesamtfläche der Stadt, macht das Zentrum etwa 3,6 Prozent aus, betrachtet man ausschliesslich die Siedlungsfläche sind es 6,2 Prozent. Die Luftlinie vom Restaurant «zum Doktorhaus» am Kreisverkehr Bahnhofstrasse / Alte Winterthurerstrasse am nordwestlichen Ende des Zentrums bis zum Einkaufszentrum Glatt am südöstlichen Ende beträgt ungefähr einen Kilometer. (A. für R. (ARE) Kanton Zürich 2022)

Das Zentrum von Wallisellen ist zweigeteilt: nördlich der Bahnlinie befindet sich die Bahnhofstrasse mit dem Einkaufszentrum Zentrum Wallisellen und dem Bahnhofsgebäude. Im Süden der Bahntrasse befindet sich das Richti-Areal und das Einkaufszentrum Glatt. Dort werden ausserdem in den kommenden Jahren weitere Areale (Integra-Areal, Wallisellen-Südost) entwickelt, die die bauliche Verbindung des Zentrumsgebiets an die Gemeindegrenzen von Schwamendingen und Dübendorf herstellen.

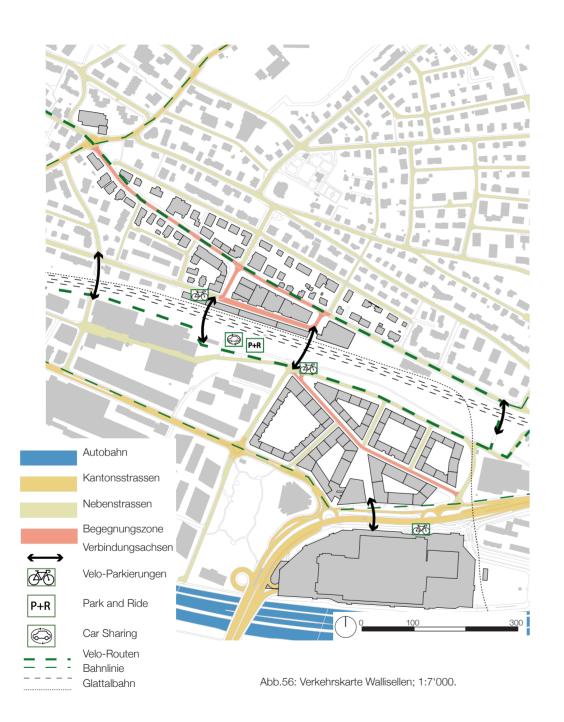
Die dominierende Achse im nördlichen Teil und zugleich dessen wichtigster Strassenraum ist die Bahnhofstrasse. Zu ihr orientierten sich alle Gebäude und Nutzungen. Wenngleich die flankierende Bebauung zumindest südseitig an einer durchgezogenen Baulinie orientiert ist, so trägt die lückenhafte Bauweise in Villen- und Punktbauten nicht zu einer urbanen Identität bei. Auf die klarere Ausbildung von Raumkanten wird indes bei Gebäuden neueren Datums geachtet, insbesondere die Bebauung an der Kreuzung zur Kirchstrasse entfaltet durch ihre klarere Fassung ein städtischeres Raumgefühl. Wie in Thalwil sieht man auch hier mehrere Versuche zumindest auf Erdgeschoss-Niveau für eine geschlossene Gebäudekante mit entsprechender Programmierung zu sorgen. Für die Bahnhofstrasse wurde ein Gestaltungskonzept erarbeitet, nach welchem in den kommenden Jahren der gesamte Strassenraum zu einer Begegnungszone mit Tempo 30 umgestaltet werden soll.

Das Richti-Areal im südlichen Bereich des Zentrums, das zwischen 2010 und 2014 gebaut wurde, verfügt mit der Richtiarkade über eine klar dominierende Verbindungsachse, welche sich am Richti-Platz öffnet und in südlicher Richtung über den Platz zum Einkaufszentrum Glatt führt. Im Gegensatz zur Bebauung nördlich der Bahntrasse ist die Kantenbildung über die grossmasstäbliche Blockrandfigur bei sechs Geschossen deutlich erkennbarer und der Raum strahlt dadurch insgesamt eine urbanere Atmosphäre aus. Dazu trägt massgeblich auch der Arkadengang entlang der südlichen Blöcke der Richtiarkade bei. Mit dem grossmassstäblichen Blockrand des Richti-Areals wollte man bewusst einen städtebaulichen Brückenschlag zwischen dem Glattzentrum im Süden und der kleinteiligen Siedlungsstruktur Wallisellens im Norden schaffen. Der Blockrand könne hier die nötige Lebendigkeit erzeugen, so der Architekt Lampugnani, dessen Büro Studio di Architettura den städtebaulichen Masterplan für das Quartier entworfen hat. (Loderer 2009)

Freiraumstrukturen



Verkehr und Verbindungsachsen



Die zentrumsnahen Grünräume bilden der Friedhof der Evangelisch-Reformierten Kirche und der Stadtpark samt Schwimmbad nördlich der Bahnhofstrasse sowie der Richti-Wald und der Grindelwald im südlichen Bereich zwischen den Gewerbe- bzw. den Entwicklungs-Arealen und den Infrastrukturen der Autobahn A1. Eine Brachfläche südlich der Gleisanlagen soll zukünftig mit der Entwicklung einer Velo-Schnellverbindung zu einem multifunktional nutzbaren Grünraum entwickelt werden.

Neben den Strassenräumen der Bahnhofstrasse und der Richtiarkade ist der bereits erwähnte Richti-Platz ein wichtiger öffentlicher Raum. Der Signum-Platz, welcher sich im Süden an die westliche Bahnhofsunterführung anschliesst und daher als wichtiger Ankunftsort zwischen den beiden Bereichen des Zentrums fungieren könnte, verfügt aufgrund mangelnder angrenzender Erdgeschossnutzungen über weniger Aufenthaltsqualität und fungiert vor allem als Transitraum. Dies soll sich in Zukunft mit der weiteren Entwicklung des westlich davon gelegenen Integra-Areals ändern (Schärer 2022a).

In Wallisellen gibt es vier Verbindungen des nördlichen Zentrumsbereichs über die Gleisanlagen hinweg mit dem südlichen: Die beiden Unterführungen zur Erschliessung der Bahngleise, sowie die Personenunterführung (PU) und Kfz-Unterführung Neugutstrasse im Osten und die PU Oberwiesenstrasse im Westen (Schärer 2022b). Besonders die beiden Unterführungen unter den Bahngleisen sind für eine gelingende Verbindung des nördlichen und südlichen Zentrums von entscheidender Bedeutung, da nur durch sie direkt von einem Zentrumsbereich in den anderen gewechselt werden kann.

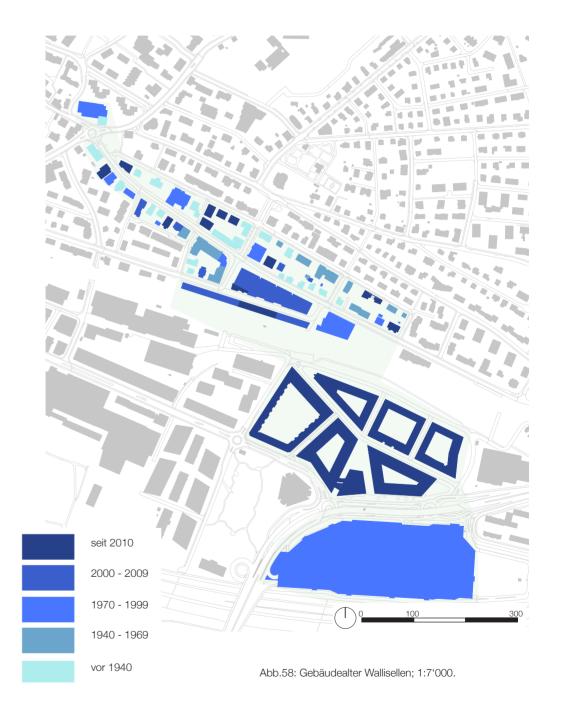
Betrachtet man das Zentrum von Wallisellen mit dem Lynch'schen Vokabular, lässt sich folgendes festhalten: Die einzelnen Quartiere bilden die Gebiete nördlich und südlich (Richti-Areal) der Bahntrasse, welche als grösste städtebauliche Barriere fungiert. Äussere Kanten des Zentrums sind die beiden Kantonsstrassen südlich des Richti-Areals und die Autobahn A1. Nach Norden hin gibt es hingegen einen Mangel an Kanten, hier fliesst das Zentrum rückseitig zur Bahnhofstrasse ohne städtebauliche Markierung in ein Wohngebiet über. Das Einkaufszentrum Glatt lässt sich aufgrund seiner solitären Architektur und Lage als eigene Quartiers-Entität begreifen. Die wichtigen Verbindungspfade sind Bahnhofsstrasse und Richtiarkade, sowie die Personenunterführungen. Knotenpunkte sind im Norden der Kreisverkehr Alte Winterthurer Strasse / Opfikonerstrasse / Bahnhofstrasse und die Kreuzung Bahnhofstrasse / Kirchstrasse, im Süden ist es der Richti-Platz. Als prägende Landmarke des Zentrums von Wallisellen kann das Einkaufszentrum Glatt mit seinem 15-geschossigen Hochhaus gelten, welches sein Pendant im Richti-Areal in Form des Allianz-Turms bekommt. Dieser hingegen sucht noch Akzeptanz in der Bevölkerung und bietet daher noch wenig identifikatorischen Wert (Schärer 2022a). Im nördlichen Zentrumsquartier ist das Restaurant «zum Doktorhaus» als Eingang und zugleich als städtebauliche Referenz an die Vergangenheit der Stadt ein wichtiger Anker für die lokale Identität. Auch die Evangelisch-Reformierte Kirche am Ende der Kirchstrasse darf aufgrund ihrer erhöhten Lage und der sich daraus ergebenden Sichtbeziehungen als prägende Landmarke gelten.

Evangelisch-Reformierte Kirche Geschosshöhen und Landmarken Restaurant "zum Doktorhaus" V - VI

Abb.57: Geschosshöhen Wallisellen; 1:7'000.

Landmarken

Gebäudealter und Bautypologien



Programmierung und Dichte

Es ist nicht verwunderlich, dass sich die Programmierung der Erdgeschosszone in Wallisellen vor allem auf die beiden Achsen Bahnhofstrasse und Richtiarkade, sowie den Richti-Platz konzentriert. Daneben bietet das Einkaufszentrum Zentrum Wallisellen zusammen mit dem Bahnhofsgebäude im nördlichen Zentrumsquartier eine zusätzliche Konzentration an publikumsintensiven Erdgeschossnutzungen. Die grösste Publikumsintensität kann hingegen im Einkaufszentrum Glatt festgestellt werden, welches aufgrund seiner verkehrlichen Anbindung an die Autobahn allerdings nur bedingt Aktivitäten erzeugt, die in die städtebauliche Umgebung ausstrahlen. Diesem Missstand wurde zwar mit der Entwicklung des Richti-Areals etwas entgegengewirkt, schliesslich ist nun eine klare Verbindung über den Bahnhof bis zum Einkaufszentrum lesbar, aber die grosse Mehrheit der Konsument*innen kommt auch heute noch mit dem eigenen Auto aus weiten Teilen der Agglomeration und den nördlichen Schweizer Kantonen ins «Glatt». Bemerkenswert ist für das gesamte Zentrum von Wallisellen die hohe Dichte an körpernahen alltäglichen Dienstleistungen, insbesondere an Nail Studios. Neben der programmatischen Konzentration auf die beiden Hauptachsen, ist auch die Konzentration der gastronomischen Angebote auf die beiden wichtigsten städtebaulichen Knotenpunkte, die Kreuzung Bahnhofstrasse / Kirchstrasse und den Richti-Platz nicht weiter erstaunlich. Hingegen verwundert, dass letzterer fast ausschliesslich an Werktagen zur Mittags- und Feierabendzeit frequentiert ist. Das Richti-Areal ist gemischt genutzt, verfügt über 3'000 Arbeitsplätze und 500 Wohnungen (Allreal Generalunternehmung AG 2022). Damit liegt zwar das Verhältnis von Beschäftigen und Bevölkerung schätzungsweise bei 3:1 (bei durchschnittlich 2 Personen pro Haushalt), dennoch sollten 1'000 Einwohner*innen eine kritische Masse für eine funktionierende gastronomische Nutzung ausserhalb der Arbeitszeiten sein. Hier liegt die Vermutung nahe, dass sich die Freizeitaktivitäten vieler Einwohner*innen des Richti-Areals, auch aufgrund der guten ÖV- und MIV-Anbindung in anderen Bereichen der Agglomeration abspielen.

Der Richti-Platz bietet durch seine abwechslungsreiche Zonierung, der klaren Einfassung und seiner idealen Grösse (vgl. Sitte 1909:53f.), sowie sinnvoll eingesetzten Wasser- und Grünelementen eine hohe Aufenthaltsqualität. Getrübt wird diese allerdings durch die «tote», weil geschlossene Fassade das Allianz-Turms. Während der Mittagszeit an einem Werktag im Mai liessen sich in einem Zeitraum von 12 Minuten 51 Menschen auf dem Platz beobachten. Die meisten von ihnen (rund 30) sassen im gastronomischen Aussenbereich, etwa 10 weitere Personen durchquerten den Platz, während sich sieben auf Bänken und am Brunnenrad niederliessen, um Mitgebrachtes zu essen. Nur vier Personen waren augenscheinlich weder mit essen noch mit gehen beschäftigt. Drei schienen das gute Wetter sitzend zu geniessen, eine Person lehnte sich an eine Arkadensäule. Diese kleine Beobachtung zeigt erneut, was oben bereits beschrieben wurde: Der Richti-Platz wird vor allem von mehrheitlich jungen Berufstätigen mit der Funktion des gastronomischen Konsums heimgesucht.













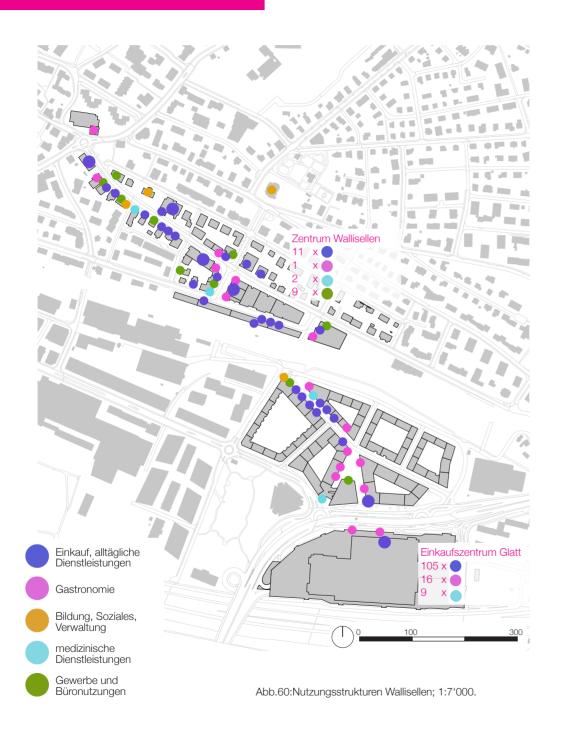








Nutzungsstruktur Erdgesschosse



Konradhof, Richti-Areal

Gesamtfläche 15'009 m²

Geschosse

V bis VI

anrech. Geschossfläche 30'360 m²

Ausnützungsziffer 2,02

Nutzungsdichte (pro ha) 335

Bevölkerungsdichte (pro ha) 288 Beschäftigtendichte (pro ha) 47



Bebauung Bahnhofstr 16-26

Gesamtfläche 3'844 m² Geschosse III bis IV

anrech. Geschossfläche 3'880 m²

Ausnützungsziffer

Nutzungsdichte (pro ha) 284 Bevölkerungsdichte (pro ha) 133

Beschäftigtendichte (pro ha) 151





Bebauung Bahnhofstr / Kirchstr

Gesamtfläche 5'044 m²

Geschosse III bis V

anrech. Geschossfläche 2'360 m²

Ausnützungsziffer 0,47

Nutzungsdichte (pro ha) 206

Bevölkerungsdichte (pro ha) 32

Beschäftigtendichte (pro ha) 174





Einkaufszentrum Glatt

Gesamtfläche 55'090 m²

Geschosse

III bis XV

anrech. Geschossfläche 124'398 m²

Ausnützungsziffer 2,26

Nutzungsdichte (pro ha) 332

Bevölkerungsdichte (pro ha) 0

Beschäftigtendichte (pro ha) 332







Abb.61:Dichtestrukturen verschiedender Strassenblöcke in Wallisellen.







Die Dichte-Betrachtungen von vier exemplarischen Strassenblöcken, bzw. von dreien und dem Einkaufszentrum «Glatt», zeigt: 1. Die Nutzungsdichte und die bauliche Dichte (Ausnützungsziffer) im südlichen Quartier des Zentrums ist höher als im nördlichen. 2. Dort ist allerdings das Verhältnis von Beschäftigen zu Bevölkerung ungünstig verteilt: Während im «Glatt» logischerweise ausschliesslich gearbeitet und nicht gewohnt wird, ist das Verhältnis nahezu umgekehrt beim Konradhof des Richti-Areals. 3. Der nördliche Teil des Zentrums ist gemessen an urbanen Dichte-Vorstellungen mit den geringen Ausnützungsziffern deutlich zu wenig dicht gebaut.

Urbane Qualitäten

Legt man das Raster der «Urbanen Qualitäten» der Forschungsgruppe NFP 65 der ETH Zürich auf das Zentrum von Wallisellen, könnte es folgendermassen aussehen (Kretz und Kueng 2016b:44ff.):

[Zentralität]: Der zentralste Ort des Zentrums von Wallisellen ist der Bahnhof, an ihm richtet sich die gesamte Konfiguration des Zentrums aus. Daneben ist das Einkaufszentrum Glatt ein besonders frequentierter Ort, der aber räumlich-strukturell wie beschrieben eine Doppelrolle einnimmt. Ausserdem sind die beiden Knotenpunkte Bahnhofstrasse / Kirchstrasse und Richti-Platz Orte mit gewisser Zentralität.

[Diversität]: Die Nutzungsdiversität ist verhältnismässig gering im Zentrum von Wallisellen. Die Breite des gastronomischen und des Dienstleistungsangebots ist insgesamt klein und im Einkaufszentrum Glatt zwar grösser, allerdings hinsichtlich der Ansprache unterschiedlicher sozialer Milieus sehr homogenisiert. Die Eigentumsdiversität ist im Richti-Areal durch die General-Entwicklung eines Investors sehr gering, und auch die Bebauungen der Bahnhofstrasse befinden sich nach Aussage von Anwohnenden zunehmend in den Händen von wenigen Eigentümer*innen. Die soziale Diversität ist in Wallisellen insgesamt nicht besonders ausgeprägt.

[Interaktion]: Über die tatsächliche Interaktionsintensität kann wenig ausgesagt werden, allerdings ist bei der Betrachtung der Nutzungsdichten und aufgrund der funktional herausragenden Bedeutung des Bahnhofs und der Autobahn als Verkehrsanbindungen in die restlichen Räume der Agglomeration; und durch die Beobachtungen vor Ort von keinem hohen Beziehungsreichtum auszugehen. Dieser hat an Bahnhof und Einkaufszentrum noch die höchsten Ausmasse, dürfte aber allenfalls von geringer Intensität, grosser Flüchtigkeit und funktionalem Charakter sein.





Abb.63: Nutzungs- und Aneignungspraktiken auf dem Richti-Platz, links: Beobachtungsprotokoll.

[Zugänglichkeit]: Für sich genommen, verfügen das nördliche und das südliche Zentrumsquartier über eine mittlere bis hohe städtebauliche Zugänglichkeit. Besonders die Strassenräume im Richti-Areal mit der Beschränkung des motorisierten Verkehrs, den flankierenden Arkaden-Gängen und der grosszügigen Durchlässigkeit der einzelnen Höfe weisen eine hohe Zugänglichkeit auf. Von der Bahnhofstrasse dürfen künftig durch die Umgestaltung des Strassenraums ebenfalls Verbesserungen erwartet werden. Sehr problematisch ist jedoch die städtebauliche Durchlässigkeit über die Gleisanlagen hinweg. Hier fehlt es den Unterführungen an beiden Seiten an Ankunftsorten, die eine Verbindung funktional und visuell ermöglichen.

[Adaptierbarkeit]: Die Elastizität der baulichen Strukturen dürfte zumindest in der Erdgeschosszonen des Richti-Areals hoch sein. Im nördlichen Bereich erweist sich die gründerzeitliche Struktur mit vielen Punktbauten und den teils hohen Sockelgeschossen als problematisch.

[Aneignung]: Der Richti-Platz bietet mit seinem verrückbaren Mobiliar Anknüpfungspunkte für Aneignungen des Raums. In den Strassenräumen sind darüber hinaus im gesamten Zentrumsbereich wenige Aneignungsspuren vorzufinden.

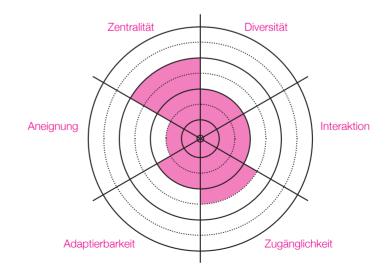


Abb.62: Urbane Qualitäten in Wallisellen

DIE ERWEITERUNG DES ZENTRUMS

Nun haben wir die raumstrukturelle und sozioökonomische Verfasstheit der Agglomeration Zürich skizziert, die Verortung der Zentren von Thalwil, Schlieren und Wallisellen diskutiert und diese jeweils in einer eingehenden strukturell-räumlichen Analyse betrachtet. Damit wurde im Wesentlichen die städtebauliche Konfiguration dieser drei Agglomerationszentren und deren Implikationen auf den Sozialraum erfasst und somit dem ersten Teil der Fragestellung dieser Arbeit Rechnung getragen. Es liegt in der Natur einer derartigen Analyse, dass Untersuchungsschwerpunkte und Analyse-Interpretationen nicht frei von einem subjektiven Betrachtungsfokus und Wertungen sein können. Ebenso wenig lässt sich nun generalisierend behaupten, so oder so sind die Zentren der Agglomeration Zürich verfasst, oder noch weniger: so müssen sie verfasst sein, um zu funktionieren.

Hingegen lassen sich, wie es in der Fragestellung ebenfalls formuliert ist, zentrale Herausforderungen für die Konfiguration dieser transformativen Agglomerationszentren herausarbeiten. Darauf kommt es nun an. Und von da aus lassen sich im Anschluss Handlungsempfehlungen für zukünftige Planungsansätze einer Zentren-orientierten Siedlungsentwicklung in der Agglomeration Zürich formulieren.

Was sind nun also die grossen Herausforderungen für die Zentren von Thalwil, Schlieren und Wallisellen?

Hinsichtlich ihrer Grösse, ihrer Komplexität und ihrer identifikatorischen Struktur gibt es grosse Unterschiede zwischen den drei Zentren. Vereinfacht liesse sich festhalten: Je grösser das Zentrum, desto komplexer; je kompakter das Zentrum, desto identitätsstiftender. Der zentrale Raum in Thalwil ist deutlich besser greifbar als das fragmentierte Zentrumsgebiet von Schlieren. Das kleine Zentrum von Thalwil ist kompakt und linear organisiert, es weist eine hohe Nutzungsdichte bei mittlerer baulicher Dichte und verhältnismässig alter Bausubstanz auf. Eine klare städtebauliche Kante und die Bahntrasse markieren die Grenze des Territorialraums Zentrum zur Bahnhofstrasse hin. Die Gotthardstrasse ist das klare *image*, das Menschen aus Thalwil in den Kopf kommt, wenn sie von ihrem Zentrum reden. Das grosse Zentrum von Schlieren hingegen ist dreigeteilt und lückenhaft, baulich klar gefasste Räume wechseln sich mit Frei- und Brachflächen ab, bauliche und Aktivitätsdichte sind dispers im Raum verteilt. Es gibt keine klaren Grenzen nach aussen, hingegen aber eine grosse Grenze im Inneren: die Bahntrasse. Identitätsstiftend ist sowohl das historische Zentrum im Stadtpark wie der neu geschaffene Zentrumsplatz mit seinem «Flügel» (Hohl 2022a). Man könnte nun sagen: das Zentrum von Schlieren findet sich noch, die Transformation ist noch im Gange; und: das Zentrum von Thalwil ist klar konfi-

guriert und verhältnismässig wenige Anpassungen für dessen weitere Entwicklung notwendig. Doch beide Aussagen sind nur zum Teil richtig. So ist aus der Analyse klar hervorgegangen, dass es einige Strassenräume in Schlieren gibt, die sowohl in Bezug auf ihre bauliche Ordnung als auch auf ihre programmatischen Nutzungen hohe urbane Qualitäten aufweisen. In Thalwil hingegen finden sich hinsichtlich des städtebaulichen Massstabs und der Nutzungsstruktur allenfalls mittlere urbane Qualitäten, die zudem auf einen Strassenraum ohne hohe Aufenthaltsqualität beschränkt sind. Einen zentralen Platz für Interaktionen und Beziehungsreichtum sucht man dort vergebens. Zieht man nun Wallisellen hinzu, wird die Problematik noch einmal deutlicher: Hier gibt es offenbar zwei Quartiere, die als Zentrum fungieren sollen, sich aber hinsichtlich ihres Städtebaus, ihrer Nutzungen, ihrer Dichte, ihrer Aufenthaltsqualität und ihrer Identität sehr stark voneinander unterscheiden. Ausserdem tut sich die Bevölkerung schwer, das Prädikat «Zentrum» überhaupt einem der beiden Räume zuzuweisen. (Schärer 2022a) Man könnte schlussfolgern: Das Zentrum von Thalwil braucht einen Platz, im Zentrum von Schlieren müssen städtebauliche Lücken aufgefüllt werden und im Zentrum von Wallisellen muss mehr städtebauliche Kohärenz zwischen Nord und Süd hergestellt werden. Alle diese Aussagen sind richtig und ergeben sich aus der Analyse. Sie sind allerdings ortsspezifisch und stellen keine die drei Zentrene verbindenden Herausforderungen dar. In jedem Fall kann allerdings die oben formulierte These, dass die drei Agglomerationszentren keine vollständig klar zu bestimmenden Zentren haben, dass sie ihre Form und Grenzen noch suchen, als bestätigt gelten.

Dies weist uns direkt zu der zentralen Herausforderung aller drei Zentren: der Stärkung der Zugänglichkeit. Denn ihre Form und Grenzen befinden sich in einem transformativen Prozess. Sie dehnen sich aus bzw. sollen ausgedehnt werden. Konkret stellt die wichtigste Herausforderung der Zentren aller drei Orte daher das Überwinden der Barriere der Bahntrasse dar.

Ein kurzer Blick zurück auf die Genese der Zentren: In allen drei Untersuchungsräumen gibt es einen oder mehrere historische Ortskerne, in allen drei Räumen hat sich das Zentrumsgebiet von diesen wegbewegt. Mit dem Bau von Bahnhöfen ausserhalb des historischen Ortsgebiets hat sich über die Jahrzehnte im Zusammenhang mit der Industrialisierung, des Bevölkerungswachstums und der Zersiedelung in den Agglomerationsräumen ein neuer Ort der Zentralität herausgebildet. Dieser erstreckt sich, vereinfacht gesagt, vom alten Ortskern zum Bahnhof. Die gegenwärtige Transformation in allen drei Räumen läuft nun folgendermassen ab: Auf der zentrumsabgewandten Seite des Bahnhofs, der sogenannten Rückseite, werden oder wurden räumliche Attraktoren aufgewertet oder neu geschaffen. Dies führt an allen drei Orten zu dem planerischen Ansatz der Integration der Rückseite in das Zentrumsgebiet. Dazu braucht es stadträumliche Vernetzungen. Es müssen städtebauliche, verkehrliche, sozialräumliche und visuelle Verbindungen über die Gleisanlagen geschaffen werden.

In Thalwil ist auf der zentrumsabgewandten Seite der wichtigste Attraktor der Zürichsee mit der Seepromenade und dem Fähranleger. Auch die städtebauliche Entwicklung des SBB-Areals, die bereits weit fortgeschritten war und derzeit aufgrund politischer Bedenken ruht, würde eine

bewusste Aufwertung der Seeseite der Bahngleise darstellen. Hinzu kommen die Bahnhofsinfrastrukturen mit Kiosk, SBB-Reisezentrum und der Busstation, die sich alle in der Bahnhofstrasse befinden. (Trachsler 2022b) In Schlieren ist der wichtigste Attraktor auf der Rückseite des Bahnhofs ohne Zweifel das Areal «AmRietpark» mit knapp 1'000 neuen Wohneinheiten und vielen neuen Arbeitsplätzen sowie andere städtebauliche Areal-Entwicklungen im Umfeld. Damit wurde aus einem ehemaligen Industriegebiet ein Wohn- und Dienstleistungsgebiet, in dem auch zunehmend mehr Erdgeschossnutzungen angesiedelt werden. Zusätzliche Attraktoren auf der zentrumsabgewandten Seite sind der Limmatbogen sowie eine Schule und Sportanlagen. (Hohl 2022b) Auch in Wallisellen finden sich alle grossen städtebaulichen Entwicklungen auf der Rückseite der Gleise: Die Konversion der ehemaligen Gewerbegebiete Richti und Integra in gemischt genutzte Wohn- und Dienstleistungsquartiere ist abgeschlossen bzw. stark vorangeschritten. Hinzu kommt zukünftig die Entwicklung von Wallisellen-Südost, die sich derzeit in der Testplanung befindet, und damit die direkte bauliche Verknüpfung mit dem Zwicky-Areal und der Stadt Dübendorf. Ausserdem wurde mit der Entwicklung des Richti-Areals die Attraktor-Funktion des Einkaufszentrums Glatt vom Bahnhof ausgehend erhöht. Hinzu kommen die freiräumliche Attraktoren des Richti- und Grindelwalds. (Schärer 2022b)

Die Schaffung oder Aufwertung dieser räumlichen Attraktoren auf der zentrumsabgewandten Seite der Bahntrasse kann Ausdruck des unmittelbaren Transformationsdrucks sein wie die Konversion der ehemaligen Industrie- und Gewerbegebiete zu urbanen Wohn- und Dienstleistungsquartieren. Oder sie ist geografischer Natur wie das Ufer des Zürichsees in Thalwil (das sich hier in einer städtebaulichen Verquerung auf der formalen Vorderseite, sprich auf derjenigen des Bahnhofsgebäudes, befindet).

Das Vorhandensein dieser räumlichen Attraktoren auf der Rückseite der Gleisanlagen führt in allen drei Gemeinden dazu, dass die Planung eine Erweiterung des Zentrums auf diese Seite anstrebt. Dies zeigt sich in der Integration der Bahnhofstrasse in die Zentrumszone in der BZO von Thalwil, obwohl dieser Strassenraum, wie in der Analyse gezeigt, bislang kaum Zentrumscharakter hat (Gemeinde Thalwil and Kanton Zürich 2019). Das lässt sich weiter an den Kantonalen Richtplänen ablesen, die für Schlieren und Wallisellen jeweils Zentrumsgebiete auf beiden Seiten der Gleise ausweisen. Entsprechend ist dieser planerische Ansatz des «Sprungs» des Zentrums auf die andere Seite auch in den kommunalen Planungsinstrumenten sichtbar. (Gemeinde Wallisellen 2015; Stadt Schlieren und Kanton Zürich 2022)

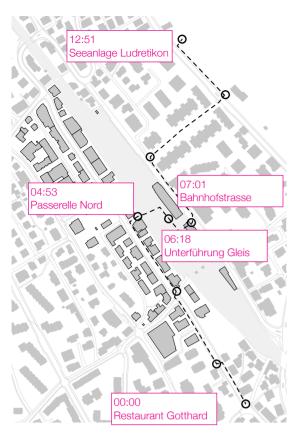
Zur Querung aller drei Zentrumsräume habe ich Testspaziergänge bei mittlerer Geschwindigkeit und vergleichbaren äusseren Bedingungen (Wetterverhältnisse, Tageszeit) durchgeführt. Ziel war es dabei einerseits die Zentren räumlich-visuell in einem Durchgang erfahrbar zu machen und ein Gespür für deren Grösse zu bekommen, als auch die innere Verbindungslogik der Zentrumsräume besser zu verstehen. Dabei war der Ausgangspunkt stets ein markanter Ort auf der traditionellen Seite des Zentrums: die Evangelisch-Reformierte Kirche in Wallisellen, das Gebäude der Stadtverwaltung in Schlieren und das Restaurant «Gotthard» am Eingang der

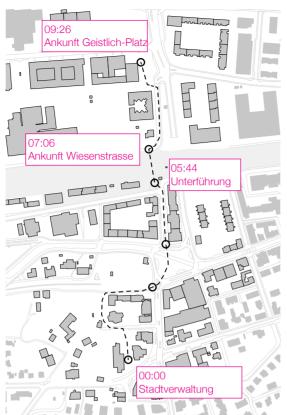
Gotthardstrasse in Thalwil. Zielort war bei allen drei Spaziergängen ein Attraktor bzw. zentraler Ort auf der Rückseite der Gleisanlagen: Das Seeufer in Thalwil, der Geistlich-Platz in Schlieren und das Einkaufszentrum Glatt in Wallisellen. Die zurückgelegte Wegstrecke betrug jeweils zwischen 800 und 1'0000 Meter. In Thalwil musste dabei ein Höhenunterschied von minus 30 Meter überwunden werden, in Wallisellen lag der Zielort etwa 10 Meter tiefer als der Ausgangspunkt.

Nimmt man die Geschwindigkeit, d.h. die zurückgelegten Meter pro Minute als Massstab für fliessende Verbindungspfade und eine hohe Zugänglichkeit, dann ist das Zentrum von Schlieren am durchlässigsten (84,8m/min), gefolgt von Wallisellen (77,2m/min) und Thalwil (73,9m/min). Der Hauptgrund für die schnellere Durchquerung des Zentrums von Schlieren ist der Umstand, dass dabei keinerlei Stopp eingelegt werden muss. Die Strassenquerungen über den Zentrumsplatz erfolgen mittels einer Fussgänger*innenüberquerung ohne Ampeln. In Wallisellen hingegen musste ich insgesamt 1 Minute an drei Ampeln warten. In Thalwil gibt es zwar auf der gewählten Wegstrecke ebenfalls keine Stopps, dort ist die Geschwindigkeit jedoch aufgrund der topographischen Umstände und vor allem durch die komplizierte Querungssituation der Gleisanlagen über die nördliche Passerelle und die anschliessende Unterführung deutlich reduziert. Für die Querung der Gleisanlagen habe ich in Thalwil 2,1 Minuten benötigt, in Schlieren 1,4 und in Wallisellen 1,1 Minuten. Hier sei angemerkt, dass in Thalwil nach der Instandsetzung der südlichen Passerelle Ende 2022 eine deutlich vereinfachtere Querung möglich sein wird.

Für die Querung der Gleisanlagen wurden in allen drei Zentren zwischen 10 und 20 Prozent der Gesamtzeit der Wegstrecke durch das jeweilige Zentrumsgebiet in Anspruch genommen. Die Barrierenwirkung dieser Querungen ist dabei nicht etwa eine Wartezeit oder eine merkliche Verlangsamung der Geschwindigkeit, sie entsteht vielmehr durch die doppelte Überwindung eines Höhenunterschieds von etwa 5 Metern (Treppen zu und aus der Unterführung), der kleinen Auswahlmöglichkeit an Verbindungen (1 bis 2) sowie deren geringe Breite. Vor allem jedoch zeigt sich die Barriere der Gleisanlagen in dem Durchqueren eines Nicht-Ortes im Sinne Marc Augés. Die Unterführungen und in kleinerem Masse die Passerellen sind rein funktionale Orte ohne Aufenthaltsqualität, aber streng reguliert, deren einzige Bestimmung die Sicherstellung des Zugangs zu den Gleisen ist; in ihnen ist der Mensch von seinen gewohnten Bestimmungen befreit, er ist nur noch Fuss-Passagier*in (vgl. Augé 2010:103).

Um dieser Barrierenwirkung durch die Querung von Nicht-Orten entgegenzusteuern, gibt es grundsätzlich zwei Möglichkeiten: Aus den Nicht-Orten werden durch Funktionsanreicherung und grösserer Aufenthaltsqualität anthropologische Orte mit Identität, Relation und Geschichte gemacht (Augé 2010:59f.), oder an den Endpunkten dieser funktionalen Verbindungspfade werden bewusst Orte geschaffen, die sich durch sozialräumlichen Ankunftscharakter und städtebauliche Adressbildung auszeichnen. Solche Orte, die den wenig sichtbaren Verbindungsachsen räumlich-visuellen Signalcharakter verleihen könnten, sucht man in Thalwil, Schlieren und Wallisellen auf den jeweiligen Rückseiten vergebens. Die dortigen Ankunftsräume sind städtebaulich und sozialräumlich tendenziell homogen und differenzarm, es sind isotopische Räume,





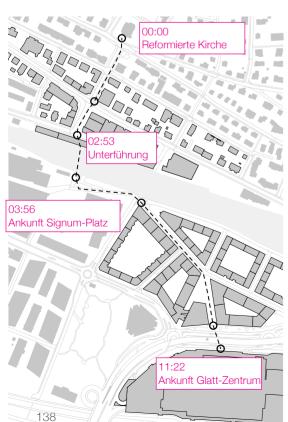


Abb.64: Dokumentation Testspaziergänge in Thalwil, Schlieren und Wallisellen.

sie markieren «Schnitte im kontinuierlichen Fluss der Interaktionen» (Schmid 2006:173), bilden die Grenzen des Knotenpunkts Bahnhof gerade dort, wo dieser Anknüpfungen zur Erweiterung seines Netzwerkraums benötigt.

Die Bahnhofstrasse in Thalwil, in die sowohl die Unterführung als auch die südliche Passerelle münden, ist bislang ein wenig belebter, wenig bespielter Strassenraum mit grossen städtebaulichen Lücken, wenig Aufenthaltsqualität und Programmierung. Ankunftscharakter hat dort allenfalls der Kiosk, der eine Art Begegnungsscharnier zwischen Passerellen-Abgang, Bahnhofsgebäude und Bushaltestelle darstellt. In dieser Hinsicht wäre die Realisierung der städtebaulichen Entwicklung des SBB-Areals sicherlich ein Gewinn, da die Machbarkeitsstudie des Büros KCAP eine Verlängerung der nördlichen Passerelle in den SBB-Güterschuppen vorsah, in dem Konsum-, Gastronomie- und Dienstleistungsnutzungen untergebracht worden wären. (Trachsler 2022b) Die rückseitigen Ausgänge der beiden PUs unter den Gleisanlagen in Schlieren führen direkt auf die Wiessenstrasse, einen linearen Nicht-Ort ohne jegliche Programmierung und offensichtliche Funktion, da sie auch vom motorisierten Verkehr kaum genutzt wird. Die neuere Bebauung des Areals «AmRietpark» ist allenfalls in der Ferne zu erspähen, dazwischen öffnen sich dem Ankommenden Brachflächen und die Hallen des VITIS SportCenters. Es ist ein planerisches Unglück, dass diese Baufelder des Entwicklungsgebiets «AmRietpark» noch nicht bebaut wurden, die städtebauliche Lücke verstärkt dadurch die Grenzziehung der Gleise enorm. Die Ankunft wird zudem deutlich erschwert durch die schmalen rechtwinklig abknickenden Treppenaufgänge der PUs. Diese wurden vor 50 Jahren als Provisorium bis zur Realisierung einer U-Bahn-Station, die nie verwirklicht wurde, geplant (Hohl 2022b). In Wallisellen sind zumindest erkennbare Bestrebungen für die Ausbildung von Ankunftsorten auf der Rückseite der Gleisanlagen zu erkennen. Die westliche PU führt auf den Signum-Platz, der zwar heute noch eine mangelhafte Programmierung und Aufenthaltsqualität aufweist und keine Lenkungswirkung in Richtung Richti-Areal besitzt, durch die weitere Entwicklung des Integra-Areals allerdings zu einem echten Ankunftsort werden könnte. Der rückseitige Ausgang der östlichen PU verfügt zwar über einen breiten Treppenaufgang, an dem sich die Stadt finanziell beteiligt hat, dem Ankommenden eröffnet sich oben aber vor allem ein grosses Angebot an Fahrradabstellmöglichkeiten. Doch auch hier ist deutliches Potential erkennbar: Gegenüber des Aufgangs beginnt die Richtiarkade mit dem Restaurant «Esquina» an der Strassenecke. Ausserdem plant die Stadt gemeinsam mit der SBB im Zuge einer Veloschnellverbindung neben den Gleisen eine freiräumliche Aufwertung des Platzes, der zu einer Begegnungszone umgestaltet werden soll. Damit gelingt möglicherweise auch eine sichtbare freiräumliche Verbindung hinüber zum Signum-Platz. (Schärer 2022b)

Auch auf den Vorderseiten der Gleisquerungen ist die Gestaltung von Ankunftsorten in allen drei Zentren dürftig. In Thalwil ist der Zugang zur südlichen Passerelle, die nach ihrer Wiedereröffnung die Hauptverbindung des Fuss- und Veloverkehrs über die Gleise sein wird, zurückversetzt und dadurch etwas versteckt, der Zugang über den künftigen Centralplatz funktioniert

zudem nicht direkt entlang der Gleise, sondern doppelt abgeknickt über die Gotthardstrasse. Der Eingang zur nördlichen Passerelle ist hingegen geradlinig, gut sichtbar und durch mehrere Nutzungen bespielt – allerdings hat diese aufgrund ihrer Verkürzung nachrangige Bedeutung. (Trachsler 2022b) In Schlieren mündet die östliche PU zwischen zwei Neubauten auf dem SBB-Areal, durchaus mit angemessener städtebaulicher Geste, allerdings eröffnet sich auch hier dem Ankommenden mit dem Blick auf die verbliebenen Gewerbebauten auf der südlichen Güterstrasse visuell kein zentraler Ort. Die Ankunft durch die westliche PU ist hingegen besser gefasst. Der Bahnhofsvorplatz bietet zwar derzeit noch wenig Aufenthaltsqualität, soll aber in Zukunft gemeinsam mit der Bahnhof- und Güterstrasse in eine Begegnungszone umgestaltet werden. Vor allem der direkte Anschluss an die Bahnhofstrasse und damit die Verbindung zum Zentrumsplatz ist bereits heute sehr positiv für diesen Ankunftsort. (Hohl 2022b) Allerdings fehlen, wie in allen Anfangspunkten der Gleisquerungen in den drei Zentren offensichtliche Marker, die signalisieren, dass es sich bei der PU nicht um eine rein funktionale Erschliessung handelt, sondern um eine stadträumliche Verbindung, die die beiden Zentrumsquartiere miteinander vernetzt. Diese Marker könnten Beschilderungen, Design-Elemente, eine einheitliche Möblierung oder bauliche Markierungen, die als visuelle Klammer zwischen beiden Eingängen dienen, sein. Letzteres wurde beispielsweise am Bahnhof Zürich-Oerlikon mit zwei grün-gelben weithin sichtbaren Glasquadern über den Treppenaufgängen realisiert. In Wallisellen bekommt man den Eindruck, dass ein grösserer Fokus bei der Schaffung von Ankunftsräumen auf der Rückseite der Querungen liegt als auf deren Vorderseite. Während die westliche PU augenscheinlich vollständig baulich in die funktionelle Logik der Bahnhofserschliessung integriert ist und keinerlei Hinweis auf eine stadträumliche Verbindung verkörpert, mündet die östliche PU an die Rückseite des Zentrums Wallisellen, hier bietet sich dem Ankommenden kaum Orientierung, es mangelt stark an Identität und Relation im Sinne Augés. (Schärer 2022b) Durch die diagonale Versetzung der beiden Zentrumsquartiere entsteht eine stadträumlich unglückliche Priorisierung der jeweiligen PU-Eingänge: Während auf der Nordseite der östliche PU-Eingang zentraler liegt und höher frequentiert ist, ist es auf der Südseite der Eingang der westlichen PU. Die beiden anderen Ausgänge münden nicht unmittelbar in eines der Zentrumsquartiere.

Die zweite städtebauliche Entwicklungsmöglichkeit, um der Barrierenwirkung der Gleisanlagen entgegenzusteuern, die qualitative Aufwertung der Aufenthaltsqualität der Verbindungen und mögliche Funktionsanreicherungen, ist im Falle der drei Untersuchungsräume kompliziert und häufig finanziell nicht umsetzbar. Die beste Ausgangslage hierfür hat sicherlich das Zentrum von Thalwil, da die Passerellen aufgrund der Topographie eine bequemere und visuell eindeutigere Verbindung über die Gleise darstellen als die PUs. Die erfolgte Sanierung der nördlichen Passerelle und die derzeitige Sanierung der südlichen erhöhen ausserdem deren Aufenthaltsqualität. Von den Brücken ergeben sich weitreichende Sichtbeziehungen über Thalwil und den Zürichsee. Die offene Situation schützt zwar weniger vor Wettereinflüssen, bietet aber gerade in den Randzeiten auch sehr viel weniger Angstraum-Potential. Beide Passerellen gehören der SBB und deren Fokus ist naturgemäss vor allem die Erschliessungen der Gleisanlagen und nicht die

Thalwil Schlieren Wallisellen































Abb.65: Querungsräume und Ankunftssituationen auf Vorder- und Rückseite in Thalwil, Schlieren und Wallisellen.

Entwicklung von stadträumlichen Verbindungen (siehe nachfolgendes Interview). Dies würde sich allerdings mit der Entwicklung des rückseitigen SBB-Areals ändern, in diesem Falle hätte sie ein grosses Interesse an der Verlängerung der nördlichen Passerelle in den Güterschuppen. Diese alleinig zu finanzieren, ist aus politischen Gründen für die Gemeinde derzeit nicht realistisch, obwohl für sie die Schaffung stadträumlicher Verbindungen über die Gleisanlagen seit Jahren grosse planerische Bedeutung hat. (Trachsler 2022b) In Schlieren ist die planerische Motivation zwar ähnlich gelagert, aber die finanzielle Machbarkeit aufgrund der geringeren Finanzkraft und der höheren Umbaukosten von Unterführungen gegenüber Passerellen noch schwieriger. Dort befindet sich die östliche PU im Besitz der SBB, die westliche ist kommunal. Eine Verbreiterung dieser PU würde mindestens 10 Millionen Franken kosten und ist daher laut Angaben des Planungsamtes politisch nicht realistisch. Gleichwohl werden mit der Entwicklung der beiden verbliebenen Baufelder auf dem Areal «AmRietpark» die Aufgänge der nördlichen Ausgänge verbreitet, begradigt und mittels Aufzüge barrierefrei gemacht. Als Verbindungsalternative soll der Strassenraum der kantonalen Engstringerstrasse, die die Gleisanlagen überbrückt, umgestaltet und für Fussgänger*innen und Velofahrer*innen attraktiver werden. Dies beinhaltet die Verbreiterung der jeweiligen Spuren und eine Begrünung. (Hohl 2022b) In Wallisellen, wo die Steuereinnahmen höher sind als in Schlieren und die Interessen von Stadt und SBB besser zusammenfallen, hat man die östliche PU bereits gemeinsam verbreitert. Das Gebietsmanagement der SBB hatte durch die Entwicklung der SBB-Flächen zu einem Veloschnellweg ein dezidiertes Interesse daran. Auch die westliche Unterführung könnte im Zusammenspiel mit der SBB Immobilien zukünftig aufgewertet werden, da diese den benachbarten P+R-Platz betreibt. (Schärer 2022b)

Die städtebaulichen Barrieren bzw. die Grenzen und *edges* im Lnych'schen Vokabular der Gleisanlagen gefährden auch massgeblich eine gelungene am ÖV orientierte Siedlungsentwicklung, zu dessen grössten Risikofaktoren die fehlende Verbindung zu den ÖV-Stationen, regulatorische Barrieren und die rückseitige Ausrichtung der urbanen Quartiere in Bezug auf Bahnhof und Bahnhofsumfeld gehören (Soltaniehha 2019:34). Sowohl im Sinne einer am ÖV orientierten Siedlungsentwicklung als auch für eine gelingende Zentren-Entwicklung ist daher – trotz aller beschriebenen städtebaulichen, finanziellen und politischen Probleme – die stadträumliche Verbindung über die Gleisanlagen hinweg von entscheidender Bedeutung.

Damit rückt der Bahnhof, zu dem diese baulichen Anlagen gehören, und sein unmittelbares Umfeld in den Hauptfokus der städtebaulichen Entwicklungsstrategie der Zentren-Entwicklung in den drei Agglomerationszentren. Die Bahnhöfe werden gewissermassen zu «Zentralitäts-Scharnieren». Denn dort ist innerhalb des Zentrums durch die herausragende Bedeutung der Mobilitätsfunktion der Ort der grössten Publikumsintensität und des stärksten Beziehungsreichtums; dort werden die Massstäbe der Agglomeration, von der sozialräumlichen Interaktionsebene und der städtebaulichen Areal-Entwicklung bis hin zur sozioökonomischen Entwicklung des Netzwerkraums Agglomeration überlagert. Über den Bahnhof als Mobilitäts-







Abb.66: Die Bahnhöfe der Agglomerationszentren als «Zentralitäts-Scharniere»?

drehscheibe werden die Zwischenstadt und ihre Zentren für viele Menschen als Wohnort, für Unternehmen als Wirtschaftsstandort und für Investoren als Immobilienentwicklung überhaupt erst attraktiv.

Als Fortsetzung dieser synthetischen Analyse der zentralen Herausforderungen für die Zentrumsräume von Thalwil, Schlieren und Wallisellen, werde ich im letzten Abschnitt einige Handlungsempfehlungen für einen planerischen Umgang mit diesen Herausforderungen formulieren. Davor zunächst jedoch ein Interview, das ich mit Vertreter*innen von SBB Immobilien geführt habe. Dieses soll die stadträumliche Problematik der Querung der Gleisanlagen und der hervorgehobenen Bedeutung des «Zentrums-Scharniers» Bahnhof und die damit zusammenhängenden planerischen Konflikte und Problemfelder verdeutlichen.

«ZÄSUR IM STADTKÖRPER»: GESPRÄCH MIT SBB IM-MOBILIEN ÜBER STADTRÄUMLICHE VERBINDUNGEN UND DIE ROLLE DES BAHNHOFS

Siglinde Pechlaner, Senior Projektleitung SBB Immobilien Development Andreas Steiger, Project Manager SBB Immobilien 12.7.22 | 8:30 – 9:30 Uhr | SBB Zürich, Vulkanplatz 11

ZENTRUM UND AGGLOMERATION

In meiner Arbeit widme ich mich der Agglomeration Zürich und ihren Zentren abseits der Kernstadt. Ganz konkret untersuche ich die städtebaulichen und sozialräumlichen Charakteristika der Zentren von Thalwil, Schlieren und Wallisellen. Dabei war es an allen drei Orten nicht einfach, das Zentrum überhaupt zu definieren. Was macht für Sie ein Zentrum aus?

Siglinde Pechlaner: Für mich ist es Mittelpunkt, es ist ein Interaktionsraum und es hat Identität. Meistens sind es Ballungszentren, in denen verschiedene Aktivitäten stattfinden mit verschiedenen Nutzungen über unterschiedliche Bevölkerungsschichten hinweg. Idealerweise finden sich dort auch Schulen, Dienstleistungen, Wohnen und andere Nutzungen und das ergibt zusammen einen Interaktionsraum, der aus meiner Sicht das Zentrum ausmacht.

Andreas Steiger: Es ist dort, wo es den überwiegenden Anteil an publikumsorientierten Nutzungen gibt. Die von Ihnen ausgewählten Gemeinden – Schlieren und Wallisellen etwas weniger – basieren ja grösstenteils auf Wohnraum, und da bietet das jeweilige Zentrum noch andere, ergänzende Nutzungen. Wobei in Wallisellen dann das Zentrum womöglich das Glattzentrum ist und nicht die Gemeinde.

Was sind die Zentren innerhalb der Agglomeration Zürich? Wie sehen diese spezifisch aus und was sind ihre wichtigsten Merkmale?

AS: Jetzt haben wir ja gerade das Zentrum innerhalb einer Ortschaft angeschaut, innerhalb einer Agglomeration ist es der Ort, an dem bestimmte Nutzungen sind, die überörtliche Funktionen haben. Gerichtsbarkeiten zählen dazu oder Kantonsschulen. Traditionell verstanden hat ein Zentrum viel mit der politisch-administrativen Ebene zu tun. Kloten zum Beispiel ist kein Zentrum der Agglomeration, es ist eher der Flughafen dort, auch als wichtiger ÖV-Umsteigepunkt und wegen der vielen Arbeitsplätze. Diesen identifiziert man aber nicht mit Kloten. Ausserdem gehört natürlich auch ein guter ÖV-Anschluss zu einem Zentrum.

Wie hat sich die Agglomeration Zürich, auch durch die ÖV-Entwicklung, in den vergangenen Jahrzehnten entwickelt? Welche Auswirkungen hatte dies für die Teilräume Limmattal, Glattal

und die Südseite des Zürichsees, den Zimmerberg?

AS: Es ist offensichtlich: Die Agglomeration hat sich vor allem entlang der S-Bahnlinien entwickelt. Dort, wo man den Viertelstundentakt und dadurch entsprechende Kapazitäten hat, dort ist primär das Wachstum. Zuerst in Richtung Glattal und Uster, dann natürlich im Limmattal, das aber schon immer ein Raum für Wachstum war und jetzt durch die Limmattalbahn einen erneuten Schub bekommen hat.

SP: Es hat ein Wandlungsprozess stattgefunden. Die öffentlichen Strukturen sind urbaner geworden. Viele Gemeinden der Agglomeration haben dadurch eine andere Identität bekommen und heute dichter.

AS: Ja, genau. Es fällt auf, dass es im Limmatttal und Glattal sehr viel städtischer geworden ist; und Richtung Süden, nördlich und südlich des Zürichsees, ist es zwar auch dichter, aber nicht städtischer geworden. Der Charakter hat sich unterschiedlich entwickelt in den jeweiligen Gebieten. Die Wachstumsbereitschaft ist unterschiedlich, je nach Region. Der Zürichsee ruht sich mehr oder weniger auf den Lorbeeren aus und hat gar nicht diese grosse Veränderungsbereitschaft wie das Limmattal oder das Glattal.

SP: Jetzt sind wir auch wieder da, wo wir am Anfang waren: die sozialräumlichen Strukturen unterscheiden sich in den jeweiligen Agglomerationszentren sehr stark.

Die verkehrliche ÖV-Erschliessung gilt gemeinhin als Rückgrat einer nachhaltigen Entwicklung in Agglomerationsräumen. Darauf basieren auch die Modelle einer am ÖV orientierten Siedlungsentwicklung. Welche Rolle spielt aus Ihrer Sicht der ÖV für die Entwicklung der Agglomeration?

AS: Historisch ist es so: Dort, wo gute Verkehrsverbindungen sind, findet das Wachstum statt. Das hat bis etwa zu den 1970er Jahren auf den Strassen stattgefunden und seither hat es sich in der Agglomeration mehr auf die Bahn verlagert. Der Quantensprung ist 1990 mit der Einführung der S-Bahn gekommen. Diese hat alle Prognosen immer deutlich übertroffen. Nach fünf Jahren hatte man schon die Passagierzahlen, die erst nach zehn Jahren erwartet wurden.

II. SBB IMMOBILIEN UND IHRE INTERESSEN AN DEN RAUM

Die SBB verfügt in vielen zentrumsnahen Räumen über Liegenschaften und Immobilien. Welche Interessen hat die SBB als Entwicklungsträgerin an die Zentrumsräume der Agglomeration, die sich um den Bahnhof und seine baulichen Anlagen aufspannen?

AS: Wir probieren eigentlich die unterschiedlichen Ansprüche, die an diese Räume gestellt werden, zu integrieren. Zuallererst müssen alle Funktionalitäten erfüllt sein und die Umsteige-

beziehungen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern gewährleistet sein. Dann sollten diese Flächen attraktive und belebte Räume sein, in denen man sich wohl, sicher und gut aufgehoben fühlt. Auf einer dritten Linie versuchen wir Nutzungen anzusiedeln, die einerseits Kundenbedürfnisse abdecken und andererseits zu einer inneren Verdichtung beitragen.

SP: Oft sind diese Areale für Gemeinden strategisch sehr wichtig und daher hat die Öffentlichkeit auch hohe Ansprüche an sie. Flächen der SBB werden oft als Flächen der Allgemeinheit wahrgenommen. Dieses Bedürfnis versuchen wir auch zu integrieren und da sind wir in den letzten Jahren immer stärker geworden.

AS: Diese Flächen denken wir sowohl von der Stadt her als auch vom Bahnhof, unserem Kerngeschäft der Mobilität. Sie stellen also ein Interface dar, über den Austausch möglich sein sollte und der gleichzeitig einen Beitrag zur Stadtentwicklung leistet. Aber natürlich haben wir den ÖV im Fokus.

Welche Interessen sind konkret mit den Flächen, die Sie in Schlieren, Thalwil und Wallisellen besitzen, verbunden? Welche Entwicklungen streben Sie konkreten an diesen Orten an?

AS: In Wallisellen besitzen wir fast gar keine Flächen. Die gesamte Bahnhofsüberbauung ging von einer privaten Initiative aus, da haben wir nur etwas Geld und Fläche beigesteuert. In Schlieren haben wir den Streifen südlich der Gleise entwickelt für Wohn-, Geschäfts- und Ladennutzungen, wobei vor 20 Jahren auch ein Teil davon verkauft wurde. Und in Thalwil sind wir schon länger daran, gemeinsam mit der Gemeinde eine Entwicklung des Areals an der Bahnhofsstrasse voranzutreiben. Das werden wir jetzt am Ende des Jahres noch einmal integriert mit allen Bedürfnissen, die seitens der Gemeinde bestehen, anpacken. Die Idee, dass man dort etwas machen könnte, ist aber schon etwa 15 Jahre alt.

SP: Aber das Zentrum ist bergseitig an der Gotthardstrasse.

AS: Ja, das stimmt natürlich. Es ist dort der Plan, dass man das Zentrum stärken will und nicht schwächen. Denn alle diese Zentren haben es nicht einfach, sie stehen stark unter Druck durch den Online-Handel und das veränderte Konsumverhalten. Wobei da die Corona-Pandemie wieder etwas geholfen hat.

SP: Ja, der Radius ist wieder kleiner geworden. Die kleinen Quartiersläden wurden dadurch gestärkt. Das wird zu einem Teil bestimmt bleiben, auch durch die neuen Homeoffice-Möglichkeiten.

Wie setzen Sie nun diese Interessen, die Sie an die Zentrumsräume haben, städtebaulich um? Gibt es dort konkrete städtebauliche Strategien?

AS: Es ist immer ein Aushandlungsprozess mit der Gemeinde und der Bevölkerung. Alleine können wir eigentlich überhaupt nichts machen, deshalb steht der Dialog von Anfang an im

Mittelpunkt. Da suchen wir in Absprache mit den Gemeinden nach dem richtigen Weg. Teilweise gibt es größere Partizipationsverfahren, teilweise ist es eine Absprache mit der Gemeinde zur Durchführung von Testplanungen oder Studienaufträgen. Wir müssen praktisch auch an jedem Ort ein Sondernutzungsplanung durchführen, weil die Areale entweder noch nicht korrekt eingezont sind oder dort eine Gestaltungsplanpflicht besteht. Diese besteht im Grunde vor allem deshalb, damit die Gemeinde ein Mitspracherecht hat.

SP: Das berücksichtigen wir auch in unserem Prozess. Typischerweise haben wir für all unsere Projekte einen sechsstufigen Entwicklungsprozess. Nur dort, wo keine Sondernutzungsplanung erforderlich ist, gibt es Ausnahmen. Am Anfang findet eine Planungsvereinbarung statt. Damit stellen wir sicher, dass wir zusammen mit der Gemeinde vom Gleichen reden, die gleichen Strategien und Zielsetzungen für die Planung verfolgen. Typischerweise findet danach ein Variantenverfahren statt, sei das über einen Studienauftrag oder eine Testplanung. Danach wird das Areal baurechtlich so eingezont, dass es bebaut werden kann. Normalerweise werden dafür zur Qualitätssicherung Architekturwettbewerbe für die einzelnen Gebäude durchgeführt.

AS: In Thalwil wird man zunächst, bevor man die Planung konkret wieder aufnimmt, die Bedürfnisse der Bevölkerung abfragen. Wir erleben auch, dass die Bevölkerung Verdichtung grundsätzlich gutheisst. In Thalwil hat man auf der SBB-Fläche ein Baurecht, das eine fünf-geschossige Bebauung zulässt, wenn man dann aber mit einem konkreten Projekt kommt, wie geschehen, dann wird das schnell als zu gross wahrgenommen. Da gibt es oft eine Not-in-my-Backyard-Haltung. Daher muss man die Bevölkerung trotz der grundsätzlichen Zustimmung erst noch einmal abholen. Ausserdem weiss diese auch am besten, wo der Schuh drückt. Das ist Wissen, das wir verwenden müssen.

III. DER BAHNHOF, SEIN UMFELD UND DIE QUERUNG DER INFRASTRUKTUREN

In meiner Arbeit vergebe ich dem Bahnhof in den Agglomerationszentren Schlieren, Thalwil und Wallisellen das Label «Zentrums-Scharnier» - können Sie das nachvollziehen? Was bedeutet der Bahnhof und konkret das Bahnhofsgebäude sowie die dazugehörigen baulichen Anlagen (Unterführungen, Passerellen) für den städtebaulichen Zusammenhang des Zentrums in den Agglomerationsgemeinden?

AS: Das Bahnhofsgebäude hat nicht mehr die Bedeutung, die es früher hatte. Es gibt dort nicht mehr die bahnbezogenen Nutzungen, die Technik ist ausgelagert, es gibt keinen Bahnhofsvorstand mehr, häufig hat man auch keinen Ticket-Schalter mehr. Andere Funktionen werden wichtiger. Schnellverpflegung ist ein Thema – selbstverständlich gehört ein Kiosk an den Bahnhof. Dann probieren wir von der Seite der Nutzungen zu denken: Was macht Sinn? Vielleicht etwas für die Gesundheit, eine Gemeinschaftspraxis, oder etwas im Bildungsbe-

reich. Durchaus Funktionen also, bei denen eine gute Erreichbarkeit notwendig ist. Zusätzlich ist immer noch eine gewisse Menge an Arbeitsfläche und zum Wohnen vorgesehen.

SP: Ich finde, wenn man von den Gleisen ausgeht, dann ist der Ausdruck des «Zentrums-Scharniers» sehr treffend. Wenn man die Menschen sieht, die kommen und gehen und sich genau in diesem Ballungsraum treffen, am Gleis, am Perron. Diese Funktion spiegelt sich auch darin wider, dass die Bahnhofsgebäude oftmals denkmalgeschützt sind, so auch in Schlieren und in Thalwil. Da sieht man auch wieder die Wichtigkeit des Bahnhofs als Identitätspunkt, als Ort, an dem sich die Leute treffen und begegnen. Vom Gleis her gedacht ist der Ausdruck also sehr treffend, das Bahnhofsgebäude selbst hingegen trägt einfach diese historische Nutzung nicht mehr. Diese füllen wir jetzt mit den angesprochenen neuen Bedürfnissen.

Provokativ formuliert: Das Bahnhofsgebäude war früher wichtig für die Funktion Mobilität, nun ist es dafür nahezu obsolet geworden; und jetzt gilt es das Gebäude wieder zu stärken mit neuen Nutzungen? Fallen Ihnen Funktionen ein, die Ihrer Meinung nach von einem Bahnhof noch erfüllt werden sollten?

AS: Wir reden im Grunde gar nicht mehr von einem Bahnhofsgebäude, es ist eigentlich eine normale Zentrumsbebauung. Aus funktionaler Sicht braucht es keine Gebäude mehr. Bahnhöfe kommen ganz ohne Gebäude aus. Auch im Sinne einer repräsentativen Funktion gibt es das Gebäude eigentlich nicht mehr.

SP: Der Bahnhof ist transformiert worden in eine Verkehrsdrehscheibe. Wo früher nur das Gleis war, wird die Mobilität jetzt modular ergänzt durch andere Transportmittel: Bus, Taxi, Vélo. Diese Drehscheibe hat eigentlich die Funktion des Bahn-Hofs, wie wir ihn gekannt haben, übernommen.

AS: Ein wichtiger Punkt: Das Check-in gibt es nicht mehr. Flughäfen sind da noch total veraltet, aber die Bahn hat schon lange kein Check-in mehr. Da geht man hin und steigt direkt an. Traditionell ist der Bahnhof ja ein Ort gewesen, wo man sich aufgehalten hat, sowohl beim Einsteigen als auch nach dem Aussteigen. Und heute hat der Ort wirklich nur noch eine kurze Scharnier-Funktion, eben als Drehscheibe. Das Aufhalten ist eigentlich fakultativ. Es ist aber daher nicht unwichtiger, dass es diese Funktion hat.

SP: Diese neuen Nutzungen der Bahnhofsgebäude – Verpflegung, Arztpraxis etc. – sind deshalb dort vorzufinden, weil man damit Menschen erreicht, die sich sowieso schon dort befinden. Das ist ein Weg, um den MIV zu reduzieren. Man bietet diese Funktionen des alltäglichen Lebens an, ohne, dass man ein Zusatzweg machen muss. Da spart man Wegstrecke und Zeit. Alles ist dynamischer und flexibler geworden und das bildet sich heutzutage im Bahnhof ab. Das versuchen wir zumindest.

Ein Bahnhof ist naturgemäß ein Mobilitätshub, dort finden Massstabsüberlagerungen statt. Und eben durch diese Funktion, die Publikumsverkehr im hohen Mass ermöglicht, ist er ein Garant für Zentralität, und trotzdem ist er, mit seinen Gleisinfrastrukturen natürlich auch eine grosse Barriere für die Zentrenentwicklung...

SP: Sie sind eine Zäsur im Stadtkörper, ja. Es macht es nicht einfacher, dass sie auch eine Systemgrenze darstellen zwischen Immobilien-Arealen und Infrastruktur-Arealen.

AS: Im Zumikon hat man beispielsweise die Gleise tiefergelegt. Das Prinzip U-Bahn wäre dann eigentlich das System, dass die Erschliessung garantiert, aber keine lokale Trennung mehr erzeugt.

Nun ist es jedoch so: in fast allen Gemeinden der Agglomeration liegen die Infrastrukturen offen auf der Fläche. Man hat also das Zentrum, das sich um diese Infrastrukturen gruppiert. Gibt es dort auf einem grösseren Massstab Entwicklungsstrategien für den Umgang mit dieser Barrieren-Problematik?

AS: Nein, es bleibt bei unserem 3-Kreise-Modell. Erstens: Wie komme ich vom Zug auf die Landseite? Da braucht es Perron-Dächer, Unterführungen und Publikumsanlagen. Zweitens muss man die Anbindung an weitere Verkehrsmittel sicherstellen: Bus, Velo oder den Weiterweg zu Fuss. Besonders der Fussverkehr ist sehr wichtig, da er fast 50 Prozent aller Wegebeziehungen an den Bahnhöfen ausmacht. Die allermeisten Leute kommen zu Fuss. Dann folgt drittens die Entwicklung des Kerngebiets und die städtische Integration.

SP: Da sehen wir als SBB Immobilien uns nicht in der Verantwortung, die neue Gleisquerung aus der Immobilienentwicklung heraus zu ermöglichen. Wenn am Entwicklungsstandort bereits eine Personenunter- oder Überführung vorhanden ist, denken wir den Bahnzugang selbstverständlich mit. Das ist dann unsere Verantwortung. Genau dort gelten auch für uns die angesprochenen Systemgrenzen. Es gibt natürlich die Haltung von den Gemeinden, dass bei einer Immobilienentwicklung von uns, eine Über- oder Unterführung gefordert wird. Das sind dann die Punkte, bei denen wir im Dialog sind. Es ist nicht einfach, diese Forderungen im Kontext einer Immobilienentwicklung zu lösen.

AS: Das ist wieder ein Aushandlungsprozess zwischen den Gemeinden, teilweise sogar den Kantonen, und der SBB. Alles, was an Infrastrukturen von uns erstellt wird, ist über die Leistungsvereinbarung des Bundes finanziert und dort gibt es ganz klare Richtlinien, was finanziert wird und was nicht. Ein barrierefreier Zugang zum Beispiel wird natürlich finanziert, eine Komfort-Breite für die Unterführung hingegen nicht. Wenn 4 Meter Breite für den Verkehrsfluss genügen, dann baut man 4 Meter; und wenn die Gemeinde mehr Raum möchte, muss sie das selbst finanzieren. Mit den Immobilien können wir zwar einen Beitrag leisten, aber nicht zu einer solchen Verbreiterung, das ist finanziell zu gross. Wir müssen rentable Objekte entwickeln, da wir verpflichtet sind eine schwarze Null zu schreiben.

SP: Und es sind auch Quersubventionen. Beide Bereiche der SBB, Infrastrukturen und Immobilien müssen jedoch strikt getrennt sein. Solche Stadtverbindungen können durch den Infrastrukturbereich schlichtweg nicht finanziert werden. Das wird nicht durch den Bund genehmigt. Der Treiber zum Bau und für das Mass von Unterführungen sind immer Sicherheitsüberlegungen für den Gleiszugang, sie kommen nie aus dem Bereich der Immobilien. Das lässt sich gegenüber dem Bund nicht argumentieren.

AS: Und die Gemeinde haben über die Agglomerationsprogramme ihrerseits die Möglichkeit Gelder zu akquirieren. Am Beispiel Thalwil sieht man eine Win-Win-Situation, wo man über die Immobilienentwicklung gleichzeitig den Bahnzugang verbessern kann. In der entwickelten Machbarkeitsstudie ist die nördliche Passerelle mit der geplanten Überbauung verbunden. In einem solchen Ausmass funktioniert das. Wenn das gelingt, probieren wir natürlich immer einen Beitrag zu leisten. Manchmal ist es ein Teil des Bahnhofsplatzes, den wir mitgestalten können, oder eine Bushaltestelle, die wir integrieren können. Das ist auch immer eine Frage der Grösse der Investition. Es ist ein Aushandlungsprozess, der wiederum infrastrukturell begründet sein muss.

In allen drei Gemeinden, die ich untersuche, gibt es ähnlich gelagerte Herausforderungen für das Zentrum: Auf der Rückseite (bzw. in Thalwil auf der eigentlichen Vorderseite) der Bahnhöfe entstehen Attraktoren (bauliche Entwicklungen, Erholungsraum, Konsummöglichkeiten), die das Zentrum erweitern. In allen drei Orten funktioniert diese Verbindung allerdings nur dürftig. Inwiefern spielt die SBB eine aktive Rolle beim Entwicklungswunsch der Gemeinden nach einem «Sprung des Zentrums über die Gleise»?

AS: Da braucht es das Engagement der Gemeinde, wenn da mehr als ein reiner Bahnzugang entstehen soll. Quartiersverbindungen sind immer Aufgabe der Gemeinde. Wir haben nur das Potential, etwas zu machen, wenn wir an dem Ort auch Immobilien entwickeln. Das ist zum Beispiel in Schlieren nicht der Fall, dort haben wir unsere Flächen schon entwickelt. Die andere Frage ist: Wann gibt es aus Infrastruktur-Sicht einen gewissen Erneuerungs- oder Ausbaubedarf im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes? In solchen Fällen könnte man beides zusammenlegen. Dann suchen wir den Dialog mit den Gemeinden. Diese haben in solchen Fällen die Möglichkeit, sozusagen einen «Zusatz» zu bestellen, eine breitere Unterführung, einen grösseren Zugang etc.

SP: Wobei der Fokus natürlich ein unterschiedlicher ist: Die Gemeinde sucht Stadtverbindungen, der Infrastruktur-Bereich der SBB aber vor allem den Bahnzugang. Das sind andere Kriterien: Sicherheit der Gleise, Rückstau und anderes. Da beurteilt man unterschiedlich, ob eine Unterführung breit genug ist. Wir als SBB Immobilien sind da gewissermassen ein Scharnier, denn auch wir haben Interesse an stadträumlichen Verbindungen. Da sind wir in einem Spannungsfeld, weil oft unklar ist, bei wem die Aufgabe liegt.

AS: In Wallisellen ist die westliche Unterführung zum Beispiel überbreit, da hat die Gemeinde sich finanziell beteiligt. In Thalwil und Schlieren hingegen hat sich die Gemeinde jeweils noch nicht derart eingebracht. Wobei in Schlieren eine der beiden Unterführungen im Besitz der Stadt selbst ist. Das gibt es relativ häufig. Das hat wieder mit der Leistungsvereinbarung zu tun, nach der der Bund keine zweite Unterführung finanziert, wenn es keine funktionale Notwendigkeit dafür gibt.

SP: Das ist auch immer ein subjektives Empfinden. Während die eine Gemeinde unbedingt nach einer Stadtverbindung sucht, weil das Bedürfnis in der Bevölkerung sehr gross ist, wird eine ähnliche Situation an einem anderen Ort möglicherweise ganz anders wahrgenommen. Darum ist es sehr schwierig generell zu sagen: das unterstützen wir.

IV. AUSBLICK AUF DIE KÜNFTIGE ENTWICKLUNG

Wie werden sich aus Ihrer sich die Zentren der Agglomeration Zürich in den nächsten beiden Jahrzehnten entwickeln (2040)? Welche Rolle spielt dabei der Bahnhof und sein Umfeld?

SP: Ich denke, der Druck auf die Zentren wird weiterwachsen. Die Entwicklung wird ähnlich wie bisher voranschreiten, wenn auch vielleicht nicht im gleichen Masse, weil davon auszugehen ist, dass sich durch Homeoffice und die Verkleinerung des alltäglichen Radius in den nächsten zwanzig Jahren das Verhältnis von Wohnen und Arbeiten verändern wird. Das Pendlertum wird sich verringern und der Druck in den Zentren daher vielleicht etwas zurückgehen. Man sieht das jetzt schon, dass zum Beispiel viele Firmen aus dem Zentrum abwandern. Kurzum: Der Druck wird sicherlich weiter vorhanden sein, aber nicht in dem Masse wie in den letzten Jahren, da neue Arbeits- und Lebenswelten entstehen.

Vielen Dank für das Gespräch.

«ZENTRUMS-SCHARNIER» BAHNHOF - HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

Aus den erfolgten strukturell-räumlichen Analysen der drei Zentrumsräume von Thalwil, Schlieren und Wallisellen und der darauffolgenden Schärfung der zentralen Herausforderung aller drei Gemeinden, der Sprung des Zentrums über die Gleisanlagen auf die Rückseite der Bahnhofsanlagen, lassen sich einige Handlungsempfehlungen ableiten. Diese gliedern sich in solche mit abstraktem Charakter und solche mit räumlichem Charakter. Letztere können konkret auf die drei Untersuchungsobjekte bezogen werden. Sie sollen aufzeigen, welche städtebaulichen Anknüpfungspunkte zur besseren stadträumlichen Verbindung an den drei Bahnhofssituationen vorhanden sind. Diejenigen Handlungsempfehlungen, die sich nicht räumlich verorten lassen, sind entweder theoretisch oder prozessual. Sie haben daher verallgemeinernden Charakter. Mit diesen möchte ich beginnen.

1. SPATIAL TURN IN DER ZENTREN-ENTWICKLUNG

Räume und zumal städtische Räume und insbesondere solche mit einer hohen baulichen und Nutzungsdichte, sprich: Zentrumsräume, werden immer noch territorial gedacht. Man sieht es in den formalen Planwerken und man sieht es in den hier durchgeführten Analysen: Räume werden zuallererst von ihrer Fläche aus gedacht, diese konstituiert sich durch ihre Grenzen und folgt damit zwangsläufig dem Prinzip der Territorialisierung (Löw 2018:53). Dieser Ansatz über die Flächen ist in vielen planerischen Prozessen zwar weiterhin wichtig und für manche Belange schlichtweg alternativlos, er sollte aber gerade bei der Aufgabe der Entwicklung von Zentrumräumen nicht alleine dastehen. Wenn man einen solchen Raum über seine Flächen und Grenzen denkt, verkennt man die Massstabsüberlagerungen, die insbesondere in Knotenpunkten der Mobilität, d.h. im Bahnhofsumfeld, anzutreffen sind. Dort ist sicherlich die Raumfigur des Netzwerkraums wirkmächtiger als diejenige des Territorialraums. Auf der Ebene des Städtebaus und des Stadtraums ist es zudem wichtig in den Kategorien Bahnenraum (Verbindungskorridor, path, stadträumliche Verbindung) und Orte (mit Geschichte, Relation und Identität) zu denken. Es ist offensichtlich, dass besonders die Stärkung der Verbindungsachsen zwischen zwei Zentrumsquartieren über die Gleisanlagen hinweg eine viel grössere Wichtigkeit erfahren, wenn die Planenden von einer derartigen Raumkonzeption ausgehen. Ein Raum ist eben nicht nur Struktur, sondern immer auch Handlung (Löw 2018b:72). Diese Vielschichtigkeit des relationalen Raumverständnisses fügt dem Planungsgegenstand, dem Zentrum, den «Raum der materiellen Interaktion, des Austauschs, des Zusammentreffens, der Begegnung» (Schmid 2006:171) hinzu.

2. BAHNHOF ALS «ZENTRUMS-SCHARNIER» KONZIPIEREN

Von einem Netzwerkraum gedacht, ist der Bahnhof und das Bahnhofsumfeld mehr als eine reine «Verkehrsdrehscheibe» (Pechlaner und Steiger 2022): Er verbindet Aktivitäten (Wohnen und Arbeiten, Freizeit, Konsum) über mehrere räumliche Ebenen hinweg. Er vernetzt die Nutzenden in die anderen Zentren der Agglomeration, in die Kernzone und in die Randgebiete. Als potentiell wichtigster Knotenpunkt im urbanen System der Agglomerationsgemeinde vernetzt er Stadträume und freiräumliche und städtebauliche Attraktoren miteinander. Über die Bahnhofsanlagen werden zudem in allen drei untersuchten Zentrumsräumen die unterschiedlichen Zentrumsquartiere miteinander verbunden. In aller Regel ist der Bahnhof, zu dem das Gebäude, aber auch die baulichen Anlagen, die sein Funktionieren garantieren: namentlich die Gleiszugänge, zählen, damit der Ort der grössten Frequenz. Dass das Bahnhofsgebäude heutzutage kaum noch bahnbezogene Nutzungen beherbergt, macht ihn deshalb noch nicht zu einer «normalen Zentrumsbebauung» (Pechlaner und Steiger 2022). Im Gegenteil: Die Bahnhofsanlagen sind für Zentren, die sich auf beiden Seiten entwickeln wollen, die wichtigsten hochbaulichen Anlagen. Die hohe Frequenz und die Überlagerung verschiedener Aktivitäten und Netzwerke, machen die Bahnhofsanlagen zu einem idealen Ort für programmatische Funktionsüberlagerungen. Diese gilt es aktiv zu fördern, um der Scharnier-Funktion zwischen Vorder- und Rückseite und in den Netzwerkraum hinein gerecht zu werden. In den Hauptbahnhöfen grösserer Städte findet sich daher nicht von ungefähr eine Vielzahl an Einkaufsmöglichkeiten, gastronomischen Angeboten, Ausstellungen und Veranstaltungen. In Zürich ist mit der Entwicklung des unterirdischen Bahnhofsbereichs zu einem Konsum- und Verbindungsort in den 1980er Jahren und in jüngerer Vergangenheit mit der Entwicklung der Europaallee der ganzheitliche Versuch unternommen worden, die Rückseite aufzuwerten, stadträumliche Verbindungen zu stärken, z.B. die wunderbar inszenierte Querung über den Negrelli-Steg, und die Bauten und Anlagen des Bahnhofs zu einem zentralen Ort mit einer Vielzahl an Funktionsüberlagerungen zu entwickeln. (KCAP Architects and Planners 2016:27)

3. GLEISQUERUNGEN ALS STADTRÄUMLICHE VERBINDUNGEN BEGREIFEN

Aus den beiden bereits genannten Punkten ergibt sich dieser dritte. Wenn der Bahnhof als Scharnier des Zentrums mit einer grösstmöglichen Überlagerung von Funktionen gedacht wird und seine orthogonal-Verbindungen Teil eines von der Planung priorisiert gedachten Netzwerkraums sind, dann sind diese *paths* über die Gleisanlagen hinweg als stadträumliche Verbindungen zwischen zwei Knotenpunkten bzw. Quartieren gedacht. Sie sind, im Kontext der Zentrums-Entwicklung auf die Rückseite, weit mehr als funktionale Verbindungen, um den Verkehrsfluss der Perrons abzuwickeln. Als stadträumliche Verbindungen müssten sie im planerischen Prozess prioritär behandelt werden. Sie haben voraussetzenden Charakter für das Gelingen des Stadtraums insgesamt. Genau wie andere öffentliche Räume, sollten Sie daher bestenfalls zeitlich vor den hochbaulichen Projekten entwickelt werden.

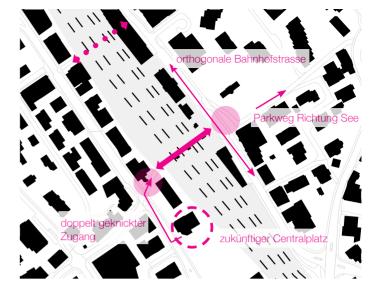
Weiter oben habe ich die beiden potentiellen Entwicklungsstrategien für die Stärkung der Verbindungsachsen über die Gleisanlagen beschrieben – die Aufwertung des Verbindungsraums selbst und die Schaffung von *verbindenden* Ankunftsorten an den beiden Endpunkten. Diese beiden Entwicklungsgrundmuster bilden die konzeptionelle Ausgangslage für die nun folgenden Handlungsempfehlungen mit konkret räumlicher Verortung.

4. HIERARCHISIERUNG DER VERBINDUNGEN: FOKUS AUF EINE ZENTRALE ACHSE

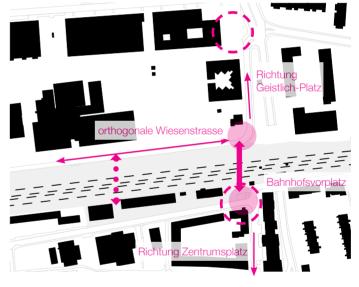
Die Analyse hat gezeigt: Entweder fehlen die finanziellen Mittel oder der planerische Fokus bei der Entwicklung der Unterführungen bzw. Passerellen. In Wallisellen hat sich die Gemeinde an der PU Ost beteiligt, die nun einen verbreiterten Treppenaufgang im Süden zum Richti-Areal hat. Die PU West führt gen Süden gar mit einer Rampe auf das Stadtniveau – auf den unbespielten und wenig Orientierung gebenden Signum-Platz. In Schlieren gehört der Gemeinde die westliche PU; die östliche, welche gen Süden auf den Bahnhofsvorplatz mündet, der SBB. In Thalwil, ist der Zugang bergseitig deutlich belebter bei der nördlichen Passerelle, es ist aber die südliche, die die kompletten Gleisanlagen überbrückt und derzeit erneuert wird. An allen drei Orten wird deutlich: Um eine klare stadträumliche Verbindung zwischen den Zentrumsquartieren beider Seiten zu schaffen, wäre der Fokus auf eine Hauptverbindung zunächst gewinnbringend. Eine sinnvolle und intakte stadträumliche Verbindung ist besser als zwei, die stückhaft entwickelt sind. Im Idealfall gibt es in allen drei Zentren mindestens zwei stadträumliche Verbindungen über die Gleisanlagen hinweg, aus pragmatischen Gründen ist jedoch eine Hierarchisierung in der Entwicklung anzuraten.

Konkret wäre vorzuschlagen, dass in Thalwil mit der Fertigstellung der südlichen Passerelle eine entsprechende räumliche Aufwertung ihres hangseitigen Eingangs einhergehen würde. In Schlieren sollte der Entwicklungsfokus meines Erachtens auf der SBB-Unterführung, der östlichen liegen, da diese in der Verlängerung der Bahnhofstrasse die direkte Achse zwischen dem Zentrumsplatz mit dem «Flügel» im Süden und dem Geistlich-Platz im Norden bildet. In Wallisellen ergibt sich nordwärts ein Verbindungsstrom hingegen direkt in die – breitere – westliche Unterführung. Durch die erwähnte diagonale Zentrumsverschiebung bildet von Süden kommend allerdings eher die östliche PU die natürliche Verbindungsachse. Mit der weiteren Entwicklung des Integra-Areals und einer entsprechenden Erneuerung des Signum-Platzes und vor dem Hintergrund deren deutlich grösseren Breite, ist dennoch die westliche PU als priorisierte stadträumliche Verbindungsachse zu bewerten.

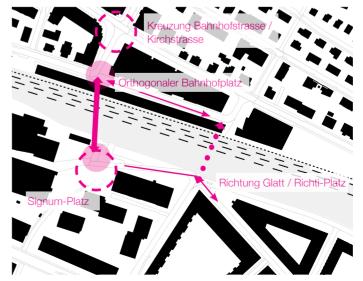




Schlieren



Wallisellen



5. ADRESSBILDUNGEN AN DEN ENDPUNKTEN DER VERBINDUNGEN

Mit dem planerischen Hauptfokus auf zunächst eine der möglichen stadträumlichen Verbindungen, ist auch an deren Endpunkten die Entwicklung von Adressbildungen zuallererst anzustreben. Diese fungieren als Eingangstore im stadträumlichen Gefüge bzw. urbanen Netz. Die Adresse signalisiert den Ankommenden den Eintritt in ein neues stadträumliches Quartier (Lynch 1960:70). Für eine Adressbildung gibt es verschiedene Strategien. Nicht an jedem Ausgang von Unterführungen und Passerellen muss zwangsläufig ein Platz mit hoher Aufenthaltsqualität entwickelt werden. Die Entwicklung eines je spezifischen Ankunftsortes sollte vielmehr im Verhältnis von vorhandenem Raumpotential (qualitativ und quantitativ), Programmierungspotential und Zugänglichkeitspotential erfolgen.

Die Einmündung der südlichen Passerelle auf die Bahnhofstrasse in Thalwil hat beispielsweise ein viel höheres Potential Zugänglichkeiten herauszustellen als einen dezidierten Stadtplatz auszubilden. Dort liegt der Fokus auf der Verbindung zum Parkweg und damit in Richtung Seeufer, flankierend dazu muss beim Passerellen-Abgang die orthogonale Zugänglichkeit zur Bahnhofstrasse betont werden. Hier sollte ein stadträumlicher Knotenpunkt entstehen, der eine klare Orientierung vermittelt und mit entsprechenden Markierungen Wegeverbindungen aufzeigt. Der hangseitige Eingang zur Passerelle hingegen bedarf selbst einer besseren Zugänglichkeit und einer programmatischen Aktivierung. Voraussetzung dafür ist sein qualitativ hohes Raumpotential mit Sichtbezügen zum See, dem vorhandenen Baumbestand und seiner gut proportionierten Grösse.

Der Bahnhofsvorplatz, in den die östliche Unterführung in Schlieren mündet, steht hingegen vor der komplexen Aufgabe, sowohl eine hohe Aufenthaltsqualität als auch Programmierungen und Zugänglichkeit zu vereinen. Als Auftakt der Bahnhofstrasse und zukünftige Begegnungszone entsteht hier eine Adressbildung an einem zugleich sehr wichtigen stadträumlichen Knotenpunkt. Aus diesem mehrfachen funktionalen Anspruch ergibt sich auch ein hoher programmatischer und ästhetischer Anspruch. Die derzeit jedoch weitaus problematischere Adressbildung in Schlieren ist der nördliche Ausgang auf die Wiesenstrasse. Hier fehlt es weitgehend an allen drei Potentialen. Zunächst wäre sicherlich ein Fokus auf die Zugänglichkeit des nördlich gelegenen Geistlich-Platzes zu legen. Um diese Verbindung zu betonen, könnte eine nach Norden gestreckte Platzform mit entsprechend linearer Möblierung und einer flankierenden grünen Kante (Baumreihe) sinnvoll sein.

Die mangelnde Aufenthaltsqualität und fehlende Bespielung des Signum-Platz in Wallisellen habe ich schon mehrfach beschrieben. Dabei hat der Platz denkbar gute räumliche Voraussetzungen: mit 30 x 30 Meter hat er die ideale Grösse für einen Quartiersplatz. Zudem ist er durch zwei klare Gebäudekanten und einer weicheren Kante durch die Park-and-Ride-Anlage vor den Gleisen klar gefasst. Es fehlt ihm hingegen eindeutig an Aufenthalt generierenden Erdgeschossnutzungen und an einer deutlich verbesserten Zugänglichkeit in Richtung Richti-Areal

nach Osten. Hier sollten entsprechende stadträumliche Marker entlang der Richtistrasse platziert werden. Bei der nördlichen Adressbildung der PU West in Wallisellen, die direkt am Bahnhofsgebäude verortet ist, fehlt es an eindeutigen Signalen, dass sich hier der Eingang zu einer stadträumlichen Verbindung befindet. Hier könnte ein programmierter Ort mit Verteilfunktion in alle Richtungen entstehen.

Thalwil - Passerelle Süd

Eingang See







Eingang Hang



Abb.68: Eingangssituationen der stadträumlichen Verbindung in Thalwil. Eingang See: Fokus auf Zugänglichkeitspotential, Eingang Hang: Fokus auf Raumpotential und Programmierung.





Schlieren - östliche Unterführung

Eingang Bahnhofstrasse







Eingang Wiesenstrasse







Abb.69: Eingangssituationen der stadträumlichen Verbindung in Schlieren. Eingang Bahnhofstrasse: Ausgewogenheit zwischen Raumpotential mit Aufenthaltsqualität, Zugänglichkeit und Programmierung, Eingang Wiessenstrasse: Fokus auf Zugänglichkeit und Orientierung.

Wallisellen - westliche Unterführung

















Abb.70: Eingangssituationen der stadträumlichen Verbindung in Wallisellen. Eingang Signum-Platz: Fokus auf Bespielung und Zugänglichkeit des Richti-Areals, Eingang Bahnhofvorplatz: Fokus auf Orientierung und Programmierung.

4. VISUELLE STADTRÄUMLICHE MARKER SETZEN

Die Vernetzungslogik sollte nicht nur in den stadträumlichen Verbindungen selbst und an den jeweiligen Ankunftsorten sichtbar sein. Gemäss der Logik von Landmarken, könnte es hilfreich sein, visuelle Marker in Form von Design, Materialien, Farbgebung oder anderen raumbildenden Strukturen über das gesamte Zentrumsgebiet hinweg zu verteilen (vgl. Lynch 1960:78f.). Diese können in Form einer einheitlichen Möblierung, eines wiederkehrenden Bodenmusters, einer entsprechenden Beschilderung oder mit dem gezielten Einsatz von landschaftlichen Elementen erfolgen. Die bereits angeführten gelb-grünen Glasquader zu beiden Seiten des Bahnhofs Zürich-Oerlikon, sind ein architektonisches Beispiel für derartige visuelle stadträumliche Marker. Den Ankommenden soll durch die Wiederholung gezeigt werden, dass hier der Zentrumsraum der anderen Seite fortgeführt wird. In Schlieren sind derzeit kurioserweise Wildwiesen sowohl auf den Brachflächen «AmRietpark» als auch entlang der westlichen Seite des Zentrumsplatzes und an der Güterstrasse ungewollt solche verbindenden landschaftlichen Elemente.









Abb.71: Visuelle Marker am Bahnhof Zürich Oerlikon und Wildwiesen im Zentrum von Schlieren.



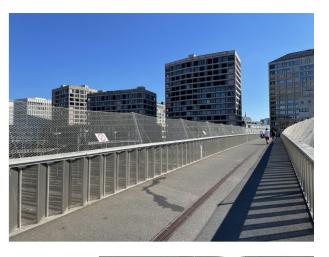






Abb.72: Bahnhofsumfeld HB Zürich: Negrellisteg und Europaallee, Eingang Bahnhofsunterführung, Einkaufspassage.

Alle hier aufgeführten Empfehlungen vereint als wichtigstes Planungsparadigma die Durchlässigkeit. Das Entwickeln stadträumlicher Verbindungen über die Bahnhofsanlagen kann nur gelingen, wenn der Eintritt in und der Ausgang aus diesen Strukturen durchlässig hinsichtlich seiner baulichen Form, seinem atmosphärischen Wohlbefinden, seiner Signal- und Richtungswirkung und hinsichtlich seiner sich überlagernden Funktionsebenen ist. Den Bahnhöfen als «Zentrums-Scharniere» und als Vermittler unterschiedlicher Stadträume kommt dabei in ihrer städtebaulichen Konfiguration das grösste Potential zu (KCAP Architects and Planners 2016:11).

Die These steht dadurch im Raum, dass sich der Planungsfokus weg von den Einzel-Entwicklungen vorder-und rückseitig des Bahnhofs hin zu diesem zentralen städtebaulichen Scharnier bewegen muss. Der Bahnhof der Agglomeration ist gleichzeitig Garant und Barriere des Zentrums. Dieser Widerspruch muss aufgehoben werden.



Was wurde nun untersucht? Die Ausgangslage der Arbeit gründete auf dem Bedürfnis zu verstehen, wie die Zentren der Zwischenstadt, namentlich die Zentren der Agglomeration Zürich, konfiguriert sind. Darauf bezog sich die erste der beiden Forschungsfragen:

1. Was sind die städtebaulichen und sozialräumlichen Charakteristika von Agglomerationszentren? Welche Herausforderungen ergeben sich vor dem Hintergrund gegenwärtiger Transformationsprozesse für die Konfiguration der Zentren von Thalwil, Schlieren und Wallisellen?

Wie jedes Forschungsprojekt, hat auch diese Arbeit einen fruchtbaren und iterativen Entwicklungsprozess hinter sich. Bei der Konzeption des Forschungsdesigns stand vor allem die Analyse der gemeinsamen städtebaulichen und sozialräumlichen Merkmale der drei Zentren im Vordergrund. Darauf basierend galt es zu verallgemeinernden Aussagen über die Agglomerationszentren zu gelangen. Im Laufe des Arbeitsprozesses stellte sich jedoch heraus, dass der Blick auf die Gemeinsamkeiten der drei Zentren auch die Perspektive auf geteilte Herausforderungen mit sich bringt. In den drei vorliegenden Fällen gehen diese immer von einer Veränderung bzw. einer Erweiterung des Zentrumsgebiets auf die andere Gleisseite aus. Auf dieser finden für den Stadtraum prägende städtebauliche und hochbauliche Entwicklungen statt und Attraktoren entstehen bzw. werden in Wert gesetzt. Das lenkt den Fokus auf stadträumliche Verbindungen innerhalb dieses erweiterten Zentrums, insbesondere über die Barriere der Gleisanlagen hinweg.

Das Verfolgen dieser Herausforderungen hat sich meines Erachtens als inhaltlich produktiv und hinsichtlich der planerischen Natur unserer Profession der Stadtplanung auch als ergebnisorientiert erwiesen. Während die reine Analyse Deskription und Interpretation ermöglicht hat, konnte der Vergleich dieser geteilten zentralen stadträumlichen Herausforderung – des Sprungs über die Gleisanlagen – diesen beiden Dimensionen noch diejenige der planerischen Produktion hinzufügen. Auf diese Dimension, die zugleich die Thematik auf einen Schwerpunkt hin verdichtete, zielte auch die zweite Forschungsfrage ab:

2. Welche Schlussfolgerungen und Handlungsempfehlungen lassen sich hieraus für eine Zentren-orientierte Siedlungsentwicklung und zukünftige Planungsansätze ziehen?



Das Forschungsdesign folgte damit einem Trichterprinzip auf theoretischer wie auf empirischer Ebene. Der theoretische Zugang erfolgte ausgehend von den Transformationen, die auf den schweizerischen Siedlungsraum einwirken, von der raumstrukturellen Betrachtung der Agglomerationsräume über das konzeptionelle Herausarbeiten der Charakteristika des Zentrums und die Erstellung eines Analyse-Vokabulars anhand von Raumfiguren und am ÖV orientierten Siedlungskonzepten. Die empirische Betrachtung operierte ebenfalls sowohl hinsichtlich des Massstabs als auch hinsichtlich des Betrachtungsfokus von gross zu klein, allgemein zu spezifisch, abstrakt zu konkret. Von der Betrachtung der Agglomeration Zürich über die Verortung der Zentren zu deren strukturell-räumlichen Analyse. Diese wurde schlussendlich mittels des herausgearbeiteten Betrachtungsfokus auf die zentrale Herausforderung der stadträumlichen Verbindungen in transformativen Zentrumsräumen hin verdichtet und zusammengeführt.

Die theoretische Konzeptualisierung der Agglomeration als Zwischenstadt (Sieverts) bzw. als Netzstadt (Baccini/Oswald) hat sich zum Verständnis der Raumstruktur, in denen die zu untersuchenden Zentren eingebettet sind, als gewinnbringend erwiesen. Auch die neueren Transformationen und Entwicklungsdynamiken sind mit dem historischen und konzeptionellen Verständnis dieser Modelle deutlich greifbarer geworden. Dabei ist das Zusammenwachsen der Agglomeration Zürich zu einem einheitlichen Lebensraum inzwischen Realität geworden (Sieverts 2001:74), und auch die Entwicklung einer eigenständigen Identität der «Agglo» gegenüber der Kernstadt scheint sich zum Teil vollzogen zu haben – die Agglomerationszentren emanzipieren sich zunehmend von der Kernstadt, bilden einen eigenständigen Raum: «Dort, wo Zürich Zukunft hat». Die Definition von Identifikation, wie sie von Oswald und Baccini als eine Qualität der Netzstadt beschrieben wird, ist im Kontext der erfolgten Analyse besonders interessant: «Es sind medial vermittelte Erkennungsmerkmale im Sinne von Orientierung im Raum und in der Zeit, die für das urbane Zusammenleben notwendig sind.» (Oswald and Baccini 2003b:52) Nichts anderes sind die stadträumlichen Verbindungen und Marker, von denen in den Handlungsempfehlungen dieser Arbeit die Rede ist.

Besonders neue Areal-Entwicklungen sind für die Eigenständigkeit der Agglomeration gegenüber der Kernstadt eine grosse Chance – im Übrigen auch gegenüber der Idee der «alten» europäischen Stadt (Sieverts 2001:31). Die Lesbarkeit der gebauten Strukturen und die Identität des durch diese und die Interaktion mit den darin handelnden Subjekten umgebenden Sozialraums sind innerhalb der Agglomerationsräume daher von entscheidender Bedeutung (vgl. Augé 2010; vgl. Lynch 1960). Die Gefahr liegt bei diesen neuen, grossmassstäblichen städtebaulichen Entwicklungen sicherlich in der Produktion von homogenisierten Räumen, wie sie durch die Verwertungslogik kapitalistischer Entwicklungsgesellschaften vielerorts erzeugt werden (Löw 2018b:48).

Vor diesem Hintergrund wäre sicherlich ein genauerer Blick auf die treibenden Akteur*innen der Zentren-Entwicklung gewinnbringend. Während sich die vorliegende Untersuchung in dieser Hinsicht auf die administrativen Ebenen der Planungsämter und die Rolle der SBB Immobi-

lien beschränkt, wäre eine Akteurs-Netzwerk-Analyse, die die Generalunternehmer*innen und Investor*innen der zentralen hochbaulichen und städtebaulichen Entwicklungen berücksichtigt, hilfreich. Besonders aber würde mich ein vertiefter Blick auf die Konstruktion eines kollektiv geteilten *images* des Zentrums, wie es sich in Verhalten, Sinnzuschreibungen, *placing* und Praktiken der Aneignung seiner Bewohner*innen und Nutzer*innen widerspiegelt, interessieren. Damit liesse sich die Identifikations mit dem Zentrum noch differenzierter betrachten.

Ein weiterer Ansatz, den es sich aus meiner Sicht zu vertiefen lohnt, ist der konkrete städtebauliche Entwurf von Bahnhofsumfeldern, die dem Anspruch eines «Zentrums-Scharniers» gerecht werden und ein wirklicher stadträumlicher Nukleus sein können. Dies, so meine Überzeugung, ist ihre Rolle auf der Massstabsebene der Agglomeration / Zwischenstadt und vor dem Hintergrund der auf diesen Netzwerkraum einwirkenden Transformationen. Es ist daher wenig verwunderlich, dass sich die Entwicklung dieses zentralen Stadtraums im Bahnhofsumfeld vermehrt in jüngeren Planungen wiederfinden (vgl. KCAP Architects and Planners 2016).

Auch die theoretische Auseinandersetzung mit dem Bahnhof und seinem unmittelbaren Umfeld als zentralstem Ort der Agglomerationsräume, der im Sinne eines TOD als Knotenpunkt im Netzwerkraum fungiert, ist begrüssenswert. Neben der stadträumlichen Verbindungslogik ist dies überdies auch ein Erfordernis der Adaption der Siedlungsstruktur an den Klimawandel. Neue Ansätze im Feld des TOD wie die 10-Gehminuten-Nachbarschaften sind hier auch für eine auf Zentren fokussierte Siedlungsentwicklung vielversprechend.

Diese Arbeit hat auch gezeigt, dass die Krise des Zentrums, zumindest in den Aggglomerationsräumen der Zwischenstadt, keineswegs in dessen Verschwinden besteht. Im Gegenteil: In Thalwil, Schlieren und Wallisellen dehnt sich das Zentrums sogar aus. Attraktoren werden aufgewertet, neue Nutzungen angesiedelt, der Raum verdichtet. Die Krise besteht dort vielmehr in der Transformation des Zentrums und und der Schaffung von stadträumlicher Konsistenz. Dies allerdings wird schnell von einer Krise zu einer Herausforderung und damit zu einer Chance. Es ist im Zusammenhang mit der Transformation dieser Räume an der Zeit den städtebaulichen Grundkonflikt der Zwischenstadt, den Dualismus zwischen Agora und System (Sieverts 2001:85f.), zwischen dem ortsgebundenen Lebensraum und dem globalisierten Netzwerkraum, aufzuheben.

DANKSAGUNG LITERATURVERZEICHNIS

ABBILDUNGEN

V. ANHANG

Ich bedanke mich bei meinen Prüferinnen Monika Grubbauer und Martina Koll-Schretzenmayr für ihre stets hilfreiche Betreuung und die wichtigen Richtungshinweise. Danke, Martina, für die zielschärfenden Laubengespräche und den Arbeitsplatz mit Ausblick. Ausserdem bedanke ich mich bei Michael Wagner für seine inoffizielle Drittbetreuung und sein städtebauliches Fachwissen. Danke, Michael, für den richtigen Dreh.

Ich bedanke mich bei allen Personen, mit denen ich für diese Arbeit Interviews führen konnte: Marcel Trachsler, Gregor Schärer, Hans-Ueli Hohl, Siglinde Pechlaner, Andreas Steiger, Sibylle Wälty.

Danke, Marie, für die Redaktion und die Geduld. Danke, Ueli, für zahlreiche Kafis. Danke an meine Eltern. Danke an mein Rennrad.

LITERATURVERZEICHNIS

Allreal Generalunternehmung AG. 2022. "Richti Wallisellen." Zugeletzt aufgerufen am 28. Juli 2022 (http://richti.ch/). Augé, Marc. 2010. *Nicht-Orte*. München: C.H.Beck.

Bärtschi, Hans-Peter. 1983. Industrialisierung, Eisenbahnschlachten und Städtebau. Die Entwicklung des Zürcher Industrieund Arbeiterstadtteils Aussersihl. Ein vergleichender Beitrag zur Architektur- und Technikgeschichte. Basel, Boston, Stuttgart: Birkhäuser.

Baum, Martina. 2014. "Umnutzen. Vom Sonderfall zum Normalfall: Umnutzung in der Stadtentwicklung." S. 145–54 in: *Die Stadt als Ressource. Texte und Projekte 2005-2014*, Professur Kees Christianse, ETH Zürich, herausgegeben von T. Rieniets, N. Kretschmann, und M. Perret. Berlin: jovis Verlag.

Brenner, Neil und Schmid, Christian. 2011. "Planetary Urbanisation." S. 10–13 in: *Urban Constellations*, herausgegeben von M. Gundy. Berlin: jovis Verlag.

Bundesamt für Statistik (BFS). 2014. Raum mit Städtischem Charakter 2012. Neuchâtel.

Bundesamt für Statistik (BFS). 2016. "Räumliche Typologien." Zugeletzt aufgerufen am 22. Juni 2022 (https://www.bfs. admin.ch/bfs/de/home/statistiken/querschnittsthemen/raeumliche-analysen/raeumliche-gliederungen/raeumliche-typologien.html).

Bundesamt für Statistik (BFS). 2020. "Flächenverbrauch." Zugeletzt aufgerufen am 7. Juli 2022 (https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/bau-wohnungswesen/wohnungen/wohnverhaeltnisse/flaechenverbrauch.html).

Bundesamt für Statistik (BFS). 2022. "Statistischer Atlas Der Schweiz." Zugeletzt aufgerufen am 7. Juli 2022 (https://www.atlas.bfs.admin.ch/maps/13/de/16214_72_71_70/25203.html).

Calthorpe, Peter. 1993. The next American Metropolis. Ecology, Community und the American Dream. New York City: Princeton Architectural Press.

Campi, Mario. 2004. "Glattalstadt. Gedanken zur Stadtforschung." S. 70–71 in: *Mitten am Rund. Auf dem Weg von der Vorstadt über die Zwischenstadt zur regionalen Stadtlundschaft,* herausgegeben von T. Sieverts und L. Bölling. WuSertal: Verlag Müller + Busmann KG.

Campi, Mario; Bucher, Franz und Zardini, Mirko. 2004. "Die annähernd Perfekte Peripherie: Glattalstadt / Greater Zurich Area."S. 72–79 in: Mitten am Rund. Auf dem Weg von der Vorstadt über die Zwischenstadt zur regionalen Stadtlundschaft, herausgegeben von T. Sieverts und L. Bölling. WuSertal: Verlag Müller + Busmann KG.

Castells, Manuel. 1996. The Information Age: Economy, Society und Culture I, The Rise of the Network Society. Oxford: Blackwell.

Christaller, Walter. 1933. Die Zentralen Orte in Süddeutschlund. Eine ökonomisch-geographische Untersuchung über die Gesetzmäßigkeit der Verbreitung und Entwicklung der Siedlungen mit städtischer Funktion. Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft.

Daum, Matthias und Schneeberger, Paul. 2013. Daheim. Eine Reise durch die Agglomeration. Zürich: Verlag Neue Zürcher Zeitung.

Debord, Guy. 1995. "Theorie Des Umherschweifens."S. 64–67 in: Der Beginn einer Epoche. Texte der Situationisten, herausgegeben von P. Gallissaires, H. Mittelstädt, und R. Ohrt. Hamburg: Edition Nautilus.

Eisinger, Angelus. 2005a. "Einleitung. Stadtland Schweiz." S. 8–35 in: Stadtland Schweiz. Untersuchungen und Fallstudien zur räumlichen Struktur und Entwicklung in der Schweiz., herausgegeben von A. Eisinger und M. Schneider. Basel: Birkhäuser.

Eisinger, Angelus. 2005b. "Synthese."S. 381–99 in: Stadtland Schweiz. Untersuchungen und Fallstudien zur räumlichen Struktur und Entwicklung in der Schweiz., herausgegeben von A. Eisinger und M. Schneider. Basel: Birkhäuser.

ETH Studio Basel. 2006. *Die Schweiz. Ein Städtebauliches Porträt*. Herausgegeben von R. Diener, J. Herzog, M. Meili, P. de Meuron, und C. Schmid. Basel: Birkhäuser.

Filion, Pierre. 2013. "The Infrastructure Is the Message." S. 39–45 in: Suburban Constellations. Governance, Land und Infrastructure in the 21st Century, herausgegeben von R. Keil. Berlin: jovis Verlag.

Frick, Dieter. 2008. Theorie des Städtebaus. Zur baulich-räumlichen Organisation von Stadt. Tübingen, Berlin: Ernst Wasmuth Verlag.

FutureEarth. 2015. "The Great Acceleration." Zugeletzt aufgerufen am 22. Juni 2022 (https://futureearth.org/2015/01/16/the-great-acceleration/).

Gehl, Jan und Svarre, Birgitte. 2016. Leben in Städten. Wie man den öffentlichen Raum untersucht. Basel: Birkhäuser.

Gemeinde Thalwil und Kanton Zürich. 2019. Bau- und Zonenordnung (BZO). Thalwil.

Gemeinde Wallisellen. 2015. Bau- und Zonenordnung (BZO), Öffentlicher Gestaltungsplan Zentrum. Wallisellen.

Graham, Stephen und Marvin, Simon. 2001. Splintering Urbanism. Networked infrastructues, technological mobilities und the urban condition. New York City: Routledge.

Haila, Anne. 2016. Urban Land Rent. Singapore as a Property State. Chichester: John Wiley & Sons.

Hall, Peter. 2014. Cities of Tomorrow. An Intellectual History of Urban Planning und Design since 1880. Fourth Edition. Chichester: John Wiley & Sons.

Häußermann, Hartmut. 2007. "Phänomenologie und Struktur städtischer Dichte." S. 17–30 in: Städtische Dichte, herausgegeben von V. M. Lampugnani, T. K. Keller, und B. Buser. Zürich: Verlag Neue Zürcher Zeitung.

Häußermann, Hartmut und Siebel, Walter. 2000. Soziologie des Wohnens. Weinheim und München: Juventa.

Held, Gerd. 2005. Territorium und Großstadt. Die räumliche Differenzierung der Moderne. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.

Hesse, Markus; Mecklenbrauck, Ilka; Polívka, Jan und Reicher, Christa. 2016. "Suburbia-Quo Vadis? Mögliche Zukünfte und Handlungsstrategien Für den suburbanen Raum." Informationen Zur Raumentwicklung 3.

Hildebrund, Sonja. 2006. "Urbane Schweiz. Urbanistische Konzepte für die Schweiz von 1930 bis heute." in: *Das Ende der Urbanisierung? Wandelnde Perspektiven auf die Stadt, ihre Geschichte und Erforschung.*, herausgegeben von K. Borgmann, M. Bruhn, und M. Schalemberg. Berlin: Historisches Forum. Online-Forum der Humboldt Universität Berlin.

Hohl, Hans-Ueli. 2022a. "Gespräch über das Zentrum Schlieren", 13. Mai 2022.

Hohl, Hans-Ueli. 2022b. "Vertiefungsgespräch Bahnhofsumfeld", 10. Juni 2022.

Huber, Werner. 2013. "Brückenschlag zur Glattalstadt." Das Glattal. Themenheft von Hochparterre August 2013, S. 8–11.

Huber, Werner. 2020. Architekturführer Zürich. Zürich: Edition Hochparterre.

Institute for Transportation und Development Policy. 2022. "What Is TOD?" Zugeletzt aufgerufen am 27. Juni 2022 (https://www.itdp.org/library/stundards-und-guides/tod3-0/what-is-tod/).

Jacobs, Jane. 1961. The Death und Life of Great American Cities. New York City: Vintage Books.

Kanton Zürich. 2021. Kantonaler Richtplan. Zürich.

 $Kanton\ Z\"{u}rich.\ 2022.\ {\tt ``Gemeindeportr\"{a}t.''}\ Zugeletzt\ aufgerufen\ am\ 26.\ Juli\ 2022\ (https://www.zh.ch/de/politik-staat/gemeindeportraet.html).$

Kanton Zürich, Amt für Mobilität (AFM). 2021. Agglomerationsprogramm Stadt Zürich-Glattal, 4. Generation. Zürich.

Kanton Zürich, Amt für Mobilität (AFM) und Departement Bau, Verkehr und Umwelt (AVK) Kanton Aargau. 2021. Agglomerationsprogramm Limmattal, 4. Generation. Zürich und Aarau.

Kanton Zürich, Amt für Raumentwicklung (ARE). 2022. "GIS-Browser Kanton Zürich." Zugeletzt aufgerufen am 28. Juli 2022 (https://maps.zh.ch/).

KCAP Architects und Planners. 2016. Train und the City. London.

Keil, Roger. 2018. Suburban Planet. Cambridge: Polity Press.

Koch, Michael; Schröder, Martin; Schumacher, Maresa und Schubarth, Christian. 2005. "Zürich / Limmattal." S. 235–71 in: Stadtland Schweiz. Untersuchungen und Fallstudien zur räumlichen Struktur und Entwicklung in der Schweiz., herausgegeben von A. Eisinger und M. Schneider. Basel: Birkhäuser.

Koohlhaas, Rem. 1994. "Whatever happend to Urbanism?"S. 958–71 in: *S, M, L, KL*, herausgegeben von R. Koolhaas und B. Mau. New York City: The Monacelli Press, Inc.

Kostof, Spiro. 1992. Das Gesicht der Stadt. Geschichte städtischer Vielfalt. Frankfurt am Main: Campus Verlag.

Kretz, Simon und Kueng, Lukas (Hrsg.. 2016. *Urbane Qualitäten. Ein Handbuch am Beispiel der Metropolitanregion Zürich.* Zürich: Edition Hochparterre.

Kretz, Simon und Salewski, Christian. 2014. "Urbanität der Dinge. Beziehungsreichtum und Beziehungspotential als Ressource." S. 167–80 in: *Die Stadt als Ressource. Texte und Projekte 2005-2014*, Professur Kees Christianse, ETH Zürich, herausgegeben von T. Rieniets, N. Kretschmann, und M. Perret. Berlin: jovis Verlag.

Lampugnani, Vittorio Magnago; Keller, Thomas K. und Buser, Benjamin. 2007. Städtische Dichte. herausgegeben von V. M. Lampugnani, T. K. Keller, und B. Buser. Zürich: Verlag Neue Zürcher Zeitung.

Läpple, Dieter. 1992. "Essay über den Raum. Für ein gesellschaftswissenschaftliches Raumkonzept." in: *Stadt und Raum. Soziologische Analysen*, herausgegeben von H. Häußermann und u.a. Pfaffenweiler: Centaurus.

Läpple, Dieter. 2003. "Die Auflösung städtischer Strukturen und die Neuerfindung des Städtischen." S. 146–69 in: *Neue Urbanität - das Verschmelzen von Stadt und Landschaft,* herausgegeben von F. Oswald und N. Schüller. Zürich: gta Verlag.

Latour, Bruno. 2007. Eine neue Soziologie für eine neue Gesellschaft. Berlin: Suhrkamp.

Lefebvre, Henri. 2016. Das Recht auf Stadt. Hamburg: Edition Nautilus.

Lehrer, Ute. 2013. "Flexspace - Suburban Forms." S. 58–62 in: Suburban Constellations. Governance, Land und Infrastructure in the 21st Century, herausgegeben von R. Keil. Berlin: jovis Verlag.

Loderer, Benedikt. 2009. "'Stadtleben Und Grüne Idylle': Interview Mit Vittorio Lampugnani Und Eindrücke von anderen Beteiligten." in: Hochparterre Themenheft 5/22.

Löw, Martina. 2018. Vom Raum aus die Stadt denken. Grundlagen einer raumtheoretischen Stadtsoziologie. Bielefeld: transcript Verlag.

Löw, Martina; Sayman, Volkan; Schwerer, Jona und Wolf, Hannah. 2021. Am Ende der Globalisierung - Über die Refiguration von Räumen. Bielefeld.

Lynch, Kevin. 1960. The Image of the City. Cambridge, Massachusetts: MIT Press.

Lynch, Kevin. 1981. A Theory of Good City Form. Cambridge: MIT Press.

Meili, Armin. 1933. "Allgemeines über die Landesplanung." in: Die Autostrasse 2, S. 17–21.

Newman, Peter; Beatley, Timothy und Boyer, Heather. 2009. Resilient Cities. Responding to Peak Oil und Climate Change. Washington: Islund Press.

Oswald, Franz. 2003. "Die Stadt Im Schmelztiegel." S. 31–58 in: Neue Urbanität - das Verschmelzen von Stadt und Landschaft, herausgegeben von F. Oswald und N. Schüller. Zürich: gta Verlag.

Oswald, Franz. 2005. "Mittelland. Das Schweizerische Mittelland im Umbauprozess: Postulate für die Erneuerung der Urbanität und Evaluation möglicher Ausgangspunkte."S. 309–23 in: Stadtland Schweiz. Untersuchungen und Fallstudien zur räumlichen Struktur und Entwicklung in der Schweiz., herausgegeben von A. Eisinger und M. Schneider. Basel: Birkhäuser.

Oswald, Franz, und Baccini, Peter. 1998. Netzstadt. Transdisziplinäre Methoden zum Umbau urbaner Systeme. Zürich: vdf Hochschulverlag AG an der ETH Zürich.

Oswald, Franz, und Baccini, Peter. 2003. Netzstadt. Einführung in das Stadtentwerfen. Basel: Birkhäuser.

Pechlaner, Siglinde, und Steiger, Andreas. 2022. "'Zäsur Im Stadtkörper.' Gespräch Mit SBB Immobilien über stadträumliche Verbindungen und die Rolle des Bahnhofs," 12. Juli 2022.

Pfeifer, Wolfgang. 1995. Etymologisches Wörterbuch des Deutschen. München: Deutscher Taschenbuch Verlag.

Pohl, Thomas. 2009. Entgrenzte Stadt. Bielefeld: transcript Verlag.

Rat für Raumordnung (ROR) (Hrsg.). 2019. Megatrends und Raumentwicklung Schweiz. Bern.

Reckwitz, Andreas. 2017. Die Gesellschaft der Singularitäten. Zum Strukturwundel der Moderne. Berlin: Suhrkamp Verlag.

Rieniets, Tim. 2014a. "Begegnungsräume. Öffentlich genutzte Räume als das Verbindende in der Stadt."S. 181–91 in: *Die Stadt als Ressource. Texte und Projekte 2005-2014*, Professur Kees Christianse, ETH Zürich, herausgegeben von T. Rieniets, N. Kretschmann, und M. Perret. Berlin: jovis Verlag.

Rieniets, Tim. 2014b. "Kartieren. Defizite und Potenziale der kartografischen Darstellung städtischer Räume." S. 47–59 in: *Die Stadt als Ressource. Texte und Projekte 2005-2014*, Professur Kees Christianse, ETH Zürich, herausgegeben von T. Rieniets, N. Kretschmann, und M. Perret. Berlin: jovis Verlag.

Rossi, Aldo. 2015. Die Architektur der Stadt. Skizze zu einer grundlegenden Theorie des Urbanen. Basel: Birkhäuser.

Salewski, Christian. 2011. "Pluralismus und Parzellen. Der Stadtgrundriss als Ordnungssystem." in: Werk, Bauen + Wohnen (Heft 10): S. 18–25.

Sundercock, Leonie. 2000. "When Strangers become Neighbours: Managing Cities of Difference." in: Planning Theory & Practice 1(1): S. 13–30.

Sassen, Saskia. 2001. Global City: New York, London, Tokyo. Princeton: Princeton University Press.

Schärer, Gregor. 2022a. "Gespräch über das Zentrum Wallisellen", 27. April 2022.

Schärer, Gregor. 2022b. "Vertiefungsgespräch Bahnhofsumfeld", 14. Juli 2022.

Schmid, Christian. 2006. "Theorie."S. 164–223 in: *Die Schweiz. Ein städtebauliches Porträt*, herausgegeben von ETH Studio Basel. Basel: Birkhäuser.

Schmid, Christian. 2016. "Urbanisierung und Urbanität." S. 14–41 in: *Urbane Qualitäten. Ein Handbuch am Beispiel der Metropolitanregion Zürich*, herausgegeben von S. Kretz und L. Kueng. Zürich: Edition Hochparterre.

Schretzenmayr, Martina; Teuscher, Andreas und Casaulta-Meyer, Simona. 2017. Die Schweiz plant. Dokumente zur Geschichte der Raumplanung. Zürich: ETH Zürich.

Schweizerischer Bundesrat, KDK, BPUK, SSV, und SGV. 2012. Raumkonzept Schweiz. Überarbeitete Fassung. Bern.

Scott, James C. 1998. Seeing like a State. How certain schemes to improve the human condition have failed. New Haven und London: Yale University Press.

Siebel, Walter. 2012. "Die Europäische Stadt."S. 201–11 in: *Handbuch Stadtsoziologie*, herausgegeben von F. Eckardt. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.

Siebel, Walter. 2015. Die Kultur der Stadt. Berlin: Suhrkamp Verlag.

Sieferle, Rolf P. 2003. "Die Totale Landschaft." S. 59–78 in: Neue Urbanität - das Verschmelzen von Stadt und Landschaft, herausgegeben von F. Oswald und N. Schüller. Zürich: gta Verlag.

Sieverts, Thomas. 2001. Zwischenstadt. Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land. 3. Auflage. Basel, Boston, Berlin: Birkhäuser.

Sieverts, Thomas. 2003. "Sieben einfache Zugänge zum Begreifen und zum Umgang mit der Zwischenstadt." S. 79–102 in: *Neue Urbanität - das Verschmelzen von Stadt und Landschaft*, herausgegeben von F. Oswald und N. Schüller. Zürich: gta Verlag.

Simmel, Georg. 2006. Die Großstädte und das Geistesleben. Frankfurt am Main: Suhrkamp Verlag.

Sitte, Camillo. 1909. Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen. Basel: Birkhäuser.

Solà-Morales, Manuel de. 2008. A Matter of Things. Rotterdam: NAi Publishers.

Soltaniehha, Mahdokht. 2019. Railway-Oriented Spatial Development. A Principal Strategy for Integrated Spatial und Railway Development in Small und Mid-Sized Communities of Swiss Agglomerations. Dissertation.

Stadt Schlieren und Kanton Zürich. 2022. Kommunaler Richtplan, Siedlung und Landschaft. Schlieren.

Stadt Zürich. 2017. Statistisches Jahrbuch der Stadt Zürich 2017. Zürich.

Stöcker, Christian. 2020. Das Experiment sind wir. Unsere Welt verändert sich so atemberaubend schnell, dass wir von Krise zu Krise taumeln. Wir müssen lernen, diese enorme Beschleunigung zu lenken. München: Blessing.

Strübing, Jörg. 2013. Qualitative Sozialforschung. Oldenbourg V. München: Oldenbourg Verlag.

Trachsler, Marcel. 2022a. "Gespräch über das Zentrum Thalwil", 26. April 2022.

Trachsler, Marcel. 2022b. "Vertiefungsgespräch Bahnhofsumfeld", 20. Juni 2022.

Wagner, Michael. 2014. "Bilder der Stadt. Fotografische Beobachtungen, Analysen und Projektionen urbaner Qualitäten." S. 61–72 in: *Die Stadt als Ressource. Texte und Projekte 2005-2014*, Professur Kees Christianse, ETH Zürich, herausgegeben von T. Rieniets, N. Kretschmann, und M. Perret. Berlin: jovis Verlag.

Wälty, Sibylle. 2022. "Zu Fuss zu Netto-Null." Zugeletzt aufgerufen am 25. Juli 2022 (https://ethz.ch/de/news-und-veranstaltungen/eth-news/news/2022/06/zu-fuss-zu-netto-null-zukunftsblog.html).

Welsch, Wolfgang. 2008. Unsere postmoderne Moderne. 7. Auflage. Berlin: Akademie Verlag.

Zukunftsinstitut. 2022. "Die Megatrends." Zugeletzt aufgerufen am 21. Juni 2022 (https://www.zukunftsinstitut.de/dossier/megatrends/#definition).

ABBILDUNGEN

Abb.1: Megatrends für die Raumentwicklung in der Schweiz.

Quelle: ROR 2019: 23

Abb.2: Raumtypen der Schweiz.

Quelle: Schweizerischer Bundesrat, KdK, BPUK, SSV, SGV 2012: 38f.

Abb.3: Netzstadtmodell nach Baccini/Oswald. a) grenzübergreifendes Netz aus Knoten und Verbindungen; b) Knoten und Verbindungen in die Skalenstufen.

Quelle: Oswald / Baccini 2003: 55

Abb.4: Der Bahnhof ausserhalb des historischen Stadtkerns am Beispiel von Zürich. Kupferstich von Vedute von Sieg-

fried, 1850.

Ouelle: Bärtschi 1983:124

Abb.5: Das Modell des Transit-oriented development (TOD) nach Peter Calthorpe.

Quelle: Calthorpe 1993:45

Abb.6: Verteilung von TODs nach Peter Calthorpe.

Quelle: Calthorpe 1993:67

Abb.7: Grundprinzipien des TOD nach dem Institute for Transportation and Development Policy (ITDP).

Quelle: ITDP 2022

Abb.8: Das Lynch'sche Analyse-Vokabular am Beispiel von Los Angeles.

Quelle: Lynch 1960:33

Abb.9: Schematisches Zusammenspiel der theoretischen Grundlagen.

Quelle: eigene Darstellung

Abb.10: Agglomeration Zürich; 1:100'000.

Quelle: swisstopo

Abb.11: Agglomeration und Untersuchungsraum 1885 - 2021

Quelle: swisstopo

Abb.12: Bevölkerungsdichten der Agglomerationsgemeinden.

Quelle: BFS 2022b, Statistischer Atlas der Städte

Abb.13: Dichte an Einfamilienhäusern je 100 WE innerhalb der Agglomerationsgemeinden.

Quelle: BFS 2022b, Statistischer Atlas der Städte

Abb.14: Dichte an Personenwagen je 1'000 Personen innerhalb der Agglomerationsgemeinden.

Quelle: BFS 2022b, Statistischer Atlas der Städte

Abb.15: Auswahlkriterien im Vergleich.

Quellen: BFS 2022a, Statistischer Atlas der Schweiz, eigene Darstellung

Abb.16: Verortung der Gemeinden in der Agglomeration.

Quellen: BFS 2022a, Statistischer Atlas der Schweiz, eigene Darstellung

Abb.17: Reisezeit-Karten: Von den Bahnhöfen Thalwil, Wallisellen, Schlieren mit max. 30 Minuten Bahnfahrt und 10 Gehminuten. Referenztag: Montag, 13. Juli 2020, zwischen 8 und 9 Uhr.

Quelle: http://ttm.ti8m.ch, abgerufen am 24. Juni 2022

Abb.18: Baulicher Zusammenhang am Eingang zu den Agglomerationsgemeinden.

Quelle: eigene Fotografien

Abb.19: Rechte Seite: Sozioökonomische Zahlen der drei Untersuchungsräume, zum Vergleich Stadt Zürich. Alle Daten beziehen sich auf die Jahre 2020 / 2021.

Quelle: Bundesamt für Statistik (BFS) 2022a; Kanton Zürich 2022;

Abb.20: Die Entwicklungen von Bevölkerungsdichte, Wohnungsbestand, Bauinvestitionen und Baulandpreis von Thalwil, Schlieren und Wallisellen im Vergleich.

Quelle: Kanton Zürich 2022.

Abb.21: Von links nach rechts: Gotthardstrasse, Gleisanlagen mit nördlicher Passerelle, Postplatz an der Gotthardstrasse, historisches Zentrum mit Evangelisch-Reformierter Kirche.

Quelle: eigene Fotografien.

Abb.22: Von links nach rechts: Überdachung «Flügel» auf neuem Zentrumsplatz, Bahnhofstrasse, Überbauung «Am-Rietpark» auf ehemaligem Geistlich-Areal, museales historisches Dorfzentrum.

Quelle: eigene Fotografien.

Abb.23: Von links nach rechts: Kreuzung Bahnhofsstrasse / Kirchstrasse, Richti-Platz im Richti-Areal, Einkaufszentrum Glatt. Restaurant «zum Doktorhaus» im historischen Dorfzentrum.

Quelle: eigene Fotografien.

Abb.24: Historische Pläne Thalwil, Schlieren, Wallisellen 1880.

Quelle: Geoportal Kanton ZH 2022.

Abb.25: Historische Pläne Thalwil, Schlieren, Wallisellen 1956-65.

Quelle: Geoportal Kanton ZH 2022.

Abb.26: Zonenplan Thalwil mit Zentrumszone (rot). Quelle: Gemeinde Thalwil, Kanton Zürich 2019: BZO.

Abb.27: Kommunaler Richtplan Schlieren mit Entwicklungsgebiet Zentrum.

Quelle: Stadt Schlieren, Kanton Zürich 2022: Kommunaler Richtplan.

Abb.28: Zonenplan Wallisellen mit Zentrumszone (rosa) und Industriezonen (hellblau).

Quelle: Gemeinde Wallisellen, Kanton Zürich 2015: BZO.

Abb.29: Räumliche Bevölkerungsstatistiken Thalwil, Schlieren und Wallisellen.

Quelle: Geoportal Kanton ZH 2022.

Abb.30: Beschäftigtendichten Thalwil, Schlieren und Wallisellen.

Quelle: Geoportal Kanton ZH 2022.

Abb.31: Ansichtsskizzen der Zentren von Thalwil, Schlieren und Wallisellen.

Quelle: eigene Darstellungen

Abb.32: Schwarzplan Thalwil, 1:7'000.

Quelle: Geoportal Kanton Zürich, eigene Bearbeitung

Abb.33: Schwarzplan Schlieren, 1:7'000.

Quelle: Geoportal Kanton Zürich, eigene Bearbeitung

Abb.34: Schwarzplan Wallisellen, 1:7'000.

Quelle: Geoportal Kanton Zürich, eigene Bearbeitung

Abb.35: Luftbild Thalwil; 1:10'000.

Quelle: swisstopo

Abb.36: Freiraumstrukturen Thalwil; 1:7'000.

Quelle: Geoportal Kanton ZH, eigene Bearbeitung

Abb.37: Von links oben nach rechts unten: Historisches Zentrum Oberdorf, Blick vom Hang auf Thalwil, Seepromenade, Strassenbebauung Gotthardstrasse (5x), Gebäudekante zur Bahntrasse, zukünftiger Standort Centralplatz; rechte Seite: ducrhgezogene Erdgeschosse (3x), Postplatz, Visualisierung Centralplatz, Eingang nördliche Passerelle, Sichtbeziehung auf den See, nördliche Passerelle, südliche Passerelle im Umbau, privater Weg zur Seepromenade, öffentlicher Parkweg, Bahnhofsgebäude.

Quelle: eigene Fotografien, Visualisierung Centralplatz: Balliana Schubert

Abb.38: Verkehrskarte Thalwil; 1:7'000.

Quelle: Geoportal Kanton ZH, eigene Bearbeitung

Abb.39: Geschosshöhen Thalwil: 1:7'000.

Quelle: Geoportal Kanton ZH, eigene Bearbeitung

Abb.40: Gebäudealter Thalwil; 1:7'000.

Quelle: Geoportal Kanton ZH, eigene Bearbeitung

Abb.41: Nutzungsstrukturen Wallisellen; 1:7′000.

Quelle: Geoportal Kanton ZH, eigene Bearbeitung

Abb.42: Dichtestrukturen verschiedender Strassenblöcke in Thalwil.

Quelle: Geoportal Kanton ZH, eigene Bearbeitung

Abb.43: Urbane Qualitäten in Thalwil.

Quelle: eigene Darstellung

Abb.44: Luftbild Schlieren: 1:10'000.

Ouelle: swisstopo

Abb.45: Freiraumstrukturen Schlieren; 1:7'000.

Quelle: Geoportal Kanton ZH, eigene Bearbeitung

Abb.46: Verkehrskarte Schlieren: 1:7'000.

Quelle: Geoportal Kanton ZH, eigene Bearbeitung

Abb.47: Geschosshöhen Schlieren; 1:7'000.

Quelle: Geoportal Kanton ZH, eigene Bearbeitung

Abb.48: Gebäudealter Schlieren; 1:7'000.

Quelle: Geoportal Kanton ZH, eigene Bearbeitung

Abb.49: Von links oben nach rechts unten: Zentrumsplatz mit Limmattalbahn, Nutzungs des "Flügels", Uitikonerstrasse, Einkaufszentrum Lilie, Bahnhofsgebäude, Bahnhofsvorplatz, Gebäude im historischen Stadtpark, Areal "AmRietpark", Rietpark mit Pavillon.

Quelle: eigene Fotografien

Abb.50: Nutzungsstrukturen Schlieren; 1:7'000.

Quelle: Geoportal Kanton ZH, eigene Bearbeitung

Abb.51: Dichtestrukturen verschiedender Strassenblöcke in Schlieren.

Quelle: Geoportal Kanton ZH, eigene Bearbeitung

Abb.53: Freigespielter Strassenraum ehemalige Badenerstrasse, nutzungsoffene Freifläche vor dem "Flügel", unbebautes Baufeld "AmRietpark", "Tote" Erdgeschosszone im Areal "Am Rietpark".

Quelle: eigene Fotografien

Abb.52: Urbane Qualitäten in Schlieren.

Quelle: eigene Darstellung

Abb.54: Luftbild Wallisellen; 1:10'000.

Quelle: swisstopo

Abb.55: Freiraumstrukturen Wallisellen; 1:7'000.

Quelle: Geoportal Kanton ZH, eigene Bearbeitung

Abb.56: Verkehrskarte Wallisellen; 1:7'000.

Quelle: Geoportal Kanton ZH, eigene Bearbeitung

Abb.57: Geschosshöhen Wallisellen; 1:7'000.

Quelle: Geoportal Kanton ZH, eigene Bearbeitung

Abb.58: Gebäudealter Wallisellen; 1:7'000.

Quelle: Geoportal Kanton ZH, eigene Bearbeitung

Abb.59: Von links oben nach recht unten: Krezung Bahnhofstrasse / Kirchstrasse, "Zentrum Wallisellen", Bahnhofsgebäude (rechts), unterschiedliche Bautypologien an der Bahnhofstrasse, zurückgesetzte gründerzeitliches Haus an der Bahnhofstrasse, Richtiarkade, Richti-Platz, Glattalbahn und Richti-Areal, Signum-Platz.

Quelle: eigene Fotografien

Abb.60:Nutzungsstrukturen Wallisellen; 1:7'000.

Quelle: Geoportal Kanton ZH, eigene Bearbeitung

Abb.61:Dichtestrukturen verschiedender Strassenblöcke in Wallisellen.

Quelle: Geoportal Kanton ZH, eigene Bearbeitung

Abb.62: Urbane Qualitäten in Wallisellen.

Quelle: eigene Darstellung

Abb.63: Nutzungs- und Aneignungspraktiken auf dem Richti-Platz, links: Beobachtungsprotokoll

Quelle: eigene Fotografien

Abb.64: Dokumentation Testspaziergänge in Thalwil,

Schlieren und Wallisellen.

Quelle: Geoportal Kanton ZH, eigene Bearbeitung

Abb.65: Querungsräume und Ankunftssituationen auf Vorder- und Rückseite in Thalwil, Schlieren und Wallisellen.

Quelle: eigene Fotografien

Abb.66: Die Bahnhöfe der Agglomerationszentren als «Zentralitäts-Scharniere»?

Quelle: eigene Fotografien

Abb.67: Empfohlene Hierarchisierung der Gleisquerungen. Hellrosa: Eingänge / Ankunftsorte.

Quelle: Geoportal Kanton ZH, eigene Bearbeitung

Abb.68: Eingangssituationen der stadträumlichen Verbindung in Thalwil. Eingang See: Fokus auf Zugänglichkeitspotential, Eingang Hang: Fokus auf Raumpotential und Programmierung.

Quelle: google maps, eigene Fotografien

Abb.69: Eingangssituationen der stadträumlichen Verbindung in Schlieren. Eingang Bahnhofstrasse: Ausgewogenheit zwischen Raumpotential mit Aufenthaltsqualität, Zugänglichkeit und Programmierung, Eingang Wiessenstrasse: Fokus auf Zugänglichkeit und Orientierung.

Quelle: google maps, eigene Fotografien

Abb.70: Eingangssituationen der stadträumlichen Verbindung in Wallisellen. Eingang Signum-Platz: Fokus auf Bespielung und Zugänglichkeit des richti-Areals, Eingang Bahnhofvorplatz: Fokus auf Orientierung und Programmierung. Quelle: google maps, eigene Fotografien

Abb.71: Visuelle Marker am Bahnhof Zürich Oerlikon und Wildwiesen im Zentrum von Schlieren.

Quelle: Luftbild: google maps; restlich: eigene Fotografien

Abb.72: Bahnhofsumfeld HB Zürich: Negrellisteg und Europaallee, Eingang Bahnhofsunterführung, Einkaufspassage.

Quelle: eigene Fotografien