

Impulsvortrag

Zukunft gemeinsam angehen

Das regionale Entwicklungskonzept Montafon

Beobachtungen Diagnosen Hinweise

Angelus Eisinger
Direktor RZU

Stand Montafon
1. Workshop des regionalen Entwicklungskonzeptes Montafon
VMS Innermontafon
Gortipohl, 25. Juni 2019

Prolog

Die drei Fragenfelder des ersten Workshops

Siedlungsentwicklung:

Wie und wo wollen wir künftig wohnen?

Mobilität & Verkehr:

Wie werden wir uns in Zukunft fortbewegen?

Tourismus:

Wie soll sich der Tourismus im Montafon entwickeln?

Zukunft gemeinsam angehen!

Zum Einstieg: Das Vorhaben aus Sicht eines Aussenstehenden

Stand Montafon
1. Workshop des regionalen Entwicklungskonzeptes Montafon
VMS Innermontafon
Gortipohl, 25. Juni 2019

Zum Einstieg:

Der Prozess

- kompetent aufgesetztes Verfahren
- einleuchtende und griffige Spielregeln
- sehr gute, ergiebige und breite Analyse
 - Handlungsbedarfe sind eingegrenzt
- erklärte Absicht, repräsentative Gruppe der Bevölkerung einzubinden

Zum Einstieg:

Zentrale Erkenntnisse

- Spannungsfeld Wohnungsbau / angemessene Typologien / Siedlungsstruktur
- hohe Dominanz des MIV und Zukunft des ÖV
 - Tourismus profilieren
- Stakeholder nennen viele, aber keine wirklich herausragenden Stärken
- Kirchtumdenken als Problem erkannt bei faktisch geringem Bedarf an Koordination

Zum Einstieg:

Irritationen eines Ortsunkundigen

- Anhaltend hohe Widmungstätigkeit und bei bereits sehr hohen Baulandreserven
 - Schrumpfende Bevölkerung bei einem Flächenpotential von ca. 10'000 zusätzlichen Einwohner
- Was heisst «aktive Bodenpolitik»? Was heisst diese Politik für eine zukunftsfähige Siedlungsstruktur? Wie kann sie dazu beitragen?

Zukunft gemeinsam angehen!

Annäherungen an das Montafon: Zwei Diagnosen

Stand Montafon

1. Workshop des regionalen Entwicklungskonzeptes Montafon

VMS Innermontafon

Gortipohl, 25. Juni 2019

Was auffällt

Überraschende Verwandtschaften

(Montafon / Lugnez / Obwalden / Unterengadin)





Diagnose 1
Das dreigeteilte Tal oder: Die drei Raumproduzenten des Tals



Diagnose 2
Das Montafon gibts überall

Zukunft gemeinsam angehen

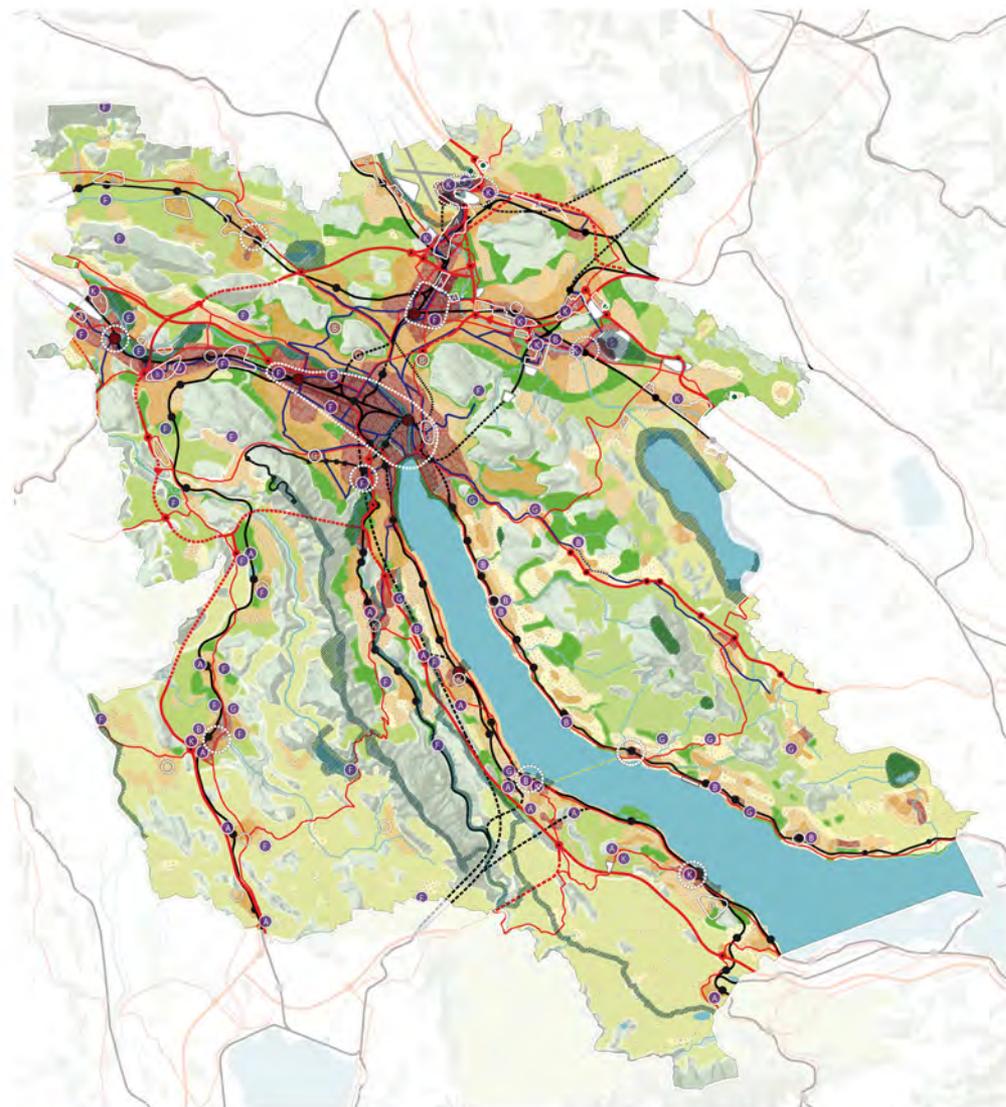
Die These: Das Montafon von morgen zu entwickeln heisst an Normalfällen zu arbeiten

Das Montafon formt einen Tälerraum, der im Rhythmus der Saisons seinen Bühnenprospekt ändert: Von einem Brennpunkt der Freizeit und Erholung der Städte und Agglomerationen zu immer noch stark landwirtschaftlich und handwerklich geprägten Dörfern in den Alpen und wieder zurück. Im Wechsel der Saisons scheinen die drängenden Themen und Herausforderungen deutlich auf, die sich im dreigeteilten Tal für die Zukunft stellen: es sind die üblichen Themen. Darin liegen Chancen.

Zukunft gemeinsam angehen!

Die Zukunft im Montafon entwerfen: Einige perspektivische Hinweise

Stand Montafon
1. Workshop des regionalen Entwicklungskonzeptes Montafon
VMS Innermontafon
Gortipohl, 25. Juni 2019



RZU
 Stand: 21. März 2012
 Integriertes Zielbild 2030 der Regio-ROKs



Stadt Zürich - Amt für Strategie / Stadtplanung / Landesinformation 101 Postfach - 8001 Zürich
 Fax 0041 21 11 11 - Fax 0041 21 2 88 - www.stadt-zuerich.ch / hochbau | 21. März 2012 / abstr.
 Ergänzungen und Kommentare Regionalplanung Zürich und Umgebung - /a

| | | | |
|---|--|---|--|
| <p>Verkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> Hochleistungsstrasse mit Anrührkissen Hochleistungsstrasse Tunnelstrasse Strassen von kantonalen Bedeutung S-Bahn-Netz S-Bahn-Netz Tunnelstrasse Stadtbahn / Tunnel in der Stadt Zürich das ÖV Hauptnetz mit: einzelner Bus- und Trolleybuslinien Bahnhöfe mit Fernverkehrsanschluss Haltestelle S-Bahn, Takt < 15 min Haltestelle S-Bahn, Takt > 15 min Logistikzentrum Fähre | <p>Landschaft</p> <ul style="list-style-type: none"> Wald Grünland Siedlungsorientierte Freiräume Landschaftsorientierte Freiräume Landschaftsräume Erholungsraum von überregionaler Bedeutung RZU - Grenze | <p>Siedlung</p> <ul style="list-style-type: none"> Sehr hohe Dichte Hohe Dichte Mittlere Dichte Geringe Dichte Sehr geringe Dichte Regional-/Stadtzentrum Sub-/Quartierzentrum | <p>Naturgeschwepunkte</p> <ul style="list-style-type: none"> Freizeit Konsum Arbeiten Gesundheit Bildung Sonderausstattung Strategische Bereiche <p>Die EcoLogisgruppen erfolgen regionalpräzise.</p> |
|---|--|---|--|

Hinweis 1

Abstrakte Zukunftsbilder tendieren dazu, die Zukunft zu verfehlen

z.B. Integriertes Zielbild RZU 2030

Regensdorf - Affoltern
Abstimmung Zentren

Landschaft Katzensen
Austausch und Übersicht
zur Naherholung

Güterverladestation
Potential ausloten

Bahnhöfe S6
Ausbau/Taktverdichtung

Stadtautobahn
Tempo 80

Gaswerkareal
Kooperatives Verfahren

Sportstrip
grenzübergreifende
Standortperspektive

Veloschnellroute
Koordination

Verbindungscluster
STEK Schlieren/Zürich

Birmensdorferstr.
Rückstau MIV wegen Pfortnerung
Bus - Bevorzugung?

Birmensdorfer-/Zürcherstr.
Anpassung Knoten:
Fussgängerstreifen

Uetliberg
WC-Anlagen

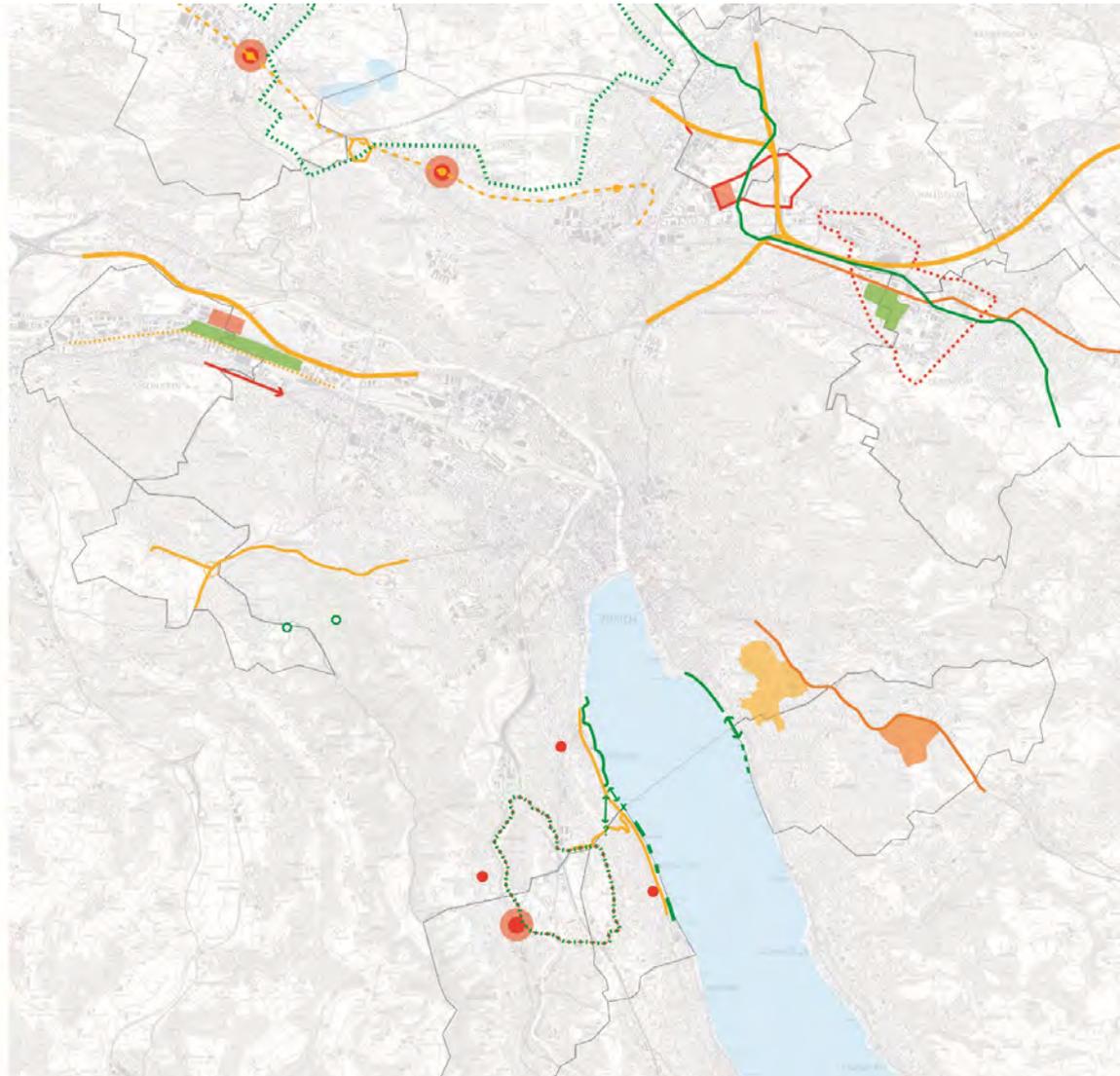
See(ufer)weg
alternative Weiterführung

Hornhaldenstrasse
Verkehrssteuerung

Seestrasse
Tempo 50

Grenzraum Zü-Ad-Ki
Landschaft als
Entwicklungsgerüst

Wollishofen - Kilchberg
Leimbach - Sood
Abstimmung Zentren



Stadtautobahn
Tempo 80

Sportplatz Stelzenstr.
Bereinigung Grenzverlauf

Glattpark 3. Etappe (G3E)
Gemeinsames Vorgehen

Grenzraum G3E/Auzelg/Stierriet
Gemeinsame Perspektive

Kantonales Zentrumgebiet
Was heisst das für Entwicklung?

Heerenschürli/Stettbacherwiese
Freiraum im kant. Zentrumsgbiet

Überlandstrasse
innerstädtische Strasse

Glatt
Festlegung Gewässerraum

Lengg
Koordination Fahrtenmodell

Seeuferentwicklung
Koordination

Zollikerberg Süd
Verkehrskonzept Forchstr.

Hinweis 2

Triftige Agenden der Zukunft gemeinsam von unten schaffen

z.B. Agenda Wachstum+



Perspektiven zur Zentrumsentwicklung Schlieren

Stories

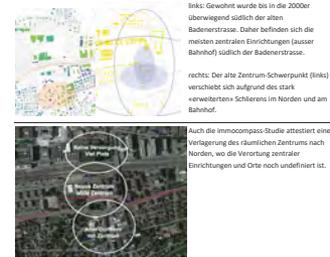
Analyse Thematischer Kontext: Stadterweiterung am Gleis



Es gibt in der Schweiz zahlreiche ähnliche Situationen, wo deindustrialisierte Gebiete «vernetzt den Gleisen» zu neuen Wohnquartieren umgebaut werden bzw. werden sind. Die räumliche Verwandtschaft bringt thematische Parallelen. Aus anderenorts gemachten Erfahrungen lassen sich Hinweise für die eigene Entwicklung gewinnen. Wesentliche strukturelle Ähnlichkeiten sind:

- **Trennung / Klare (räumliche) Trennung** durch starke Barriere (Gleise/Gleisfeld).
- **Volumen:** Feiner Körnung der Gebäude bis in die 1980er auf der einen Seite, stellen grossen Volumen der Neubauten seit den 1990er Jahren gegenüber. Die neuen Quartiere unterscheiden sich dadurch atmosphärisch sehr stark und werden auch als andersartig wahrgenommen.
- **Sozial:** Die räumlich und baulich stark unterschiedlichen Strukturen setzen sich in der Sozialstruktur fort. Ein neu besetztes Quartier hat nicht nur einen anderen Altersschnitt und andere Haushaltstypen. Die neuen Personen unterscheiden sich auch hinsichtlich weiterer sozialer Merkmale (Bildung, Einkommen, Milieu).
- **Politisch:** Die Bewohnenden der alten und neuen Gebiete sind unterschiedlich «integrierte und orientierte». Eine starke Aufmerksamkeit auf die neuen Gebiete und Investitionen in benötigte Infrastruktur können eine politische Konkurrenz zwischen Alt und Neu erzeugen. Beispiele dafür wären die Mittelschichten für das Quartierbüro im Richt-Anal oder abgelehnte Kredite für neue Schulbauten (Bsp. Glattpark Opfikon).
- **Zentrum (beim) Bahnhof:** Der Bahnhof ist der wichtigste verbindende Alltagsort zwischen dem alten und neuen Teil und ist ein gemeinsamer Bezugspunkt. Wie verändert sich das geografische Zentrum im Zuge der neuen Entwicklungen? Verschiebt sich das etablierte Zentrum oder bildet sich eine neue räumliche Konzentration (auf der anderen Bahnhofseite)? Wie kann eine Konkurrenzsituation vermieden werden? Wie sollte die Retailfläche begrenzt und gesteuert werden?
- **Bebauung am Gleis:** Wie stösst die (zentris- & bahnhofnahe) Bebauung am Gleis an. Welche Verkehrsregelung? Strassenraumdimension? Erdgeschoss?

Analyse: Verschiebung des Zentrums nach Norden



links: Gewohnt wurde bis in die 2000er überwiegend südlich der alten Badenerstrasse. Daher befinden sich die meisten zentralen Einrichtungen (ausser Bahnhof) südlich der Badenerstrasse.

rechts: Der alte Zentrumsschwerpunkt (links) verschiebt sich aufgrund des stark erweiterten Schlierens im Norden und am Bahnhof.

Auch die Immopassio Studie attestiert eine Verlagerung des räumlichen Zentrums nach Norden, wo die Verortung zentraler Einrichtungen und Orte nach und nach umdefiniert ist.



Der verkehrliche Umbau produziert neue Wegebeziehungen. Dazu gibt es neue Frequenzen durch die Anzeigewege der Neuzugler in den Neubaugebietern.



Mit der räumlichen Verschiebung Richtung Norden durch neue Bevölkerung im Nordteil und an den Gleisen sowie direkte Wegebeziehungen stellen sich Fragen:

- Können einzelne öffentliche Einrichtungen in den Norden verlagert werden? (z.B. die Bibliothek, wenn die Bahnhofstrasse auch ohne sie ausreichend Frequenzen hat)
- Was heisst das hinsichtlich Raumoptionen für die Verwaltung und den Stadtfuss?

2.4 Alte Badenerstrasse: Stillgelegter Abschnitt



Der stillgelegte Abschnitt der Badenerstrasse weckt durch seine markante Fläche und die zentrale Lage grosse Erwartungen hinsichtlich seiner zukünftigen Nutzungen). Die Situation erfordert vor allem Zeit und einen **Findungsprozess**, in dem neue Nutzungsmöglichkeiten getestet, ermittelt und ausgetestet werden können. Daher sollte es bis zur neuen (dauerhaften) Bestimmung und Gestaltung zunächst um Prozessgestaltung gehen.



Der Erhalt einer **stadträumlichen Markte** liefert dem neuen Ort eine Erholung und ist identitätsstiftend (z.B. Highline, New York oder Tempelhofer Feld, Berlin). Die prägnanten räumlichen (angezogen) und physischen (z.B. Mittelring und Lauchhof) Markteigenschaften des städtischen Abschnitts könnten bei der Transformation ideengebend wirken und sollten daher nicht vorzeitig ausradert werden.



Die Aneignung eines neuen Raums kann durch **kleine Installationen/Gestalte** gefördert werden. Neben Stützpunkten (z.B. Kiosk/ Café) sind auch aktivierende/sportliche Aneignungsformen denkbar, z.B. zum Gärtnern am Sommer- (z.B. «Garten über die Gleise») oder zur Ermöglichung von Strassenport (z.B. Mohlrasse, Zürich).



Die Aneignung, Nutzung und Beplanung braucht **Organisationsformen**, aus denen heraus Ideen, Nutzungen und Zuständigkeiten erwachsen können. Durch **Veranstaltungen** lässt sich der verkehrsbefreite Strassenraum neu und öffentlich erleben (z.B. Schützenmatte, Bern: 2014 Ideenworkshop «Labor Schützenmatte»). Seit 2015 Testnutzungen für zwei Monate im Sommer, organisiert durch den Verein «Neustadt lab». Ab Herbst 2018 ganztägiger Betrieb

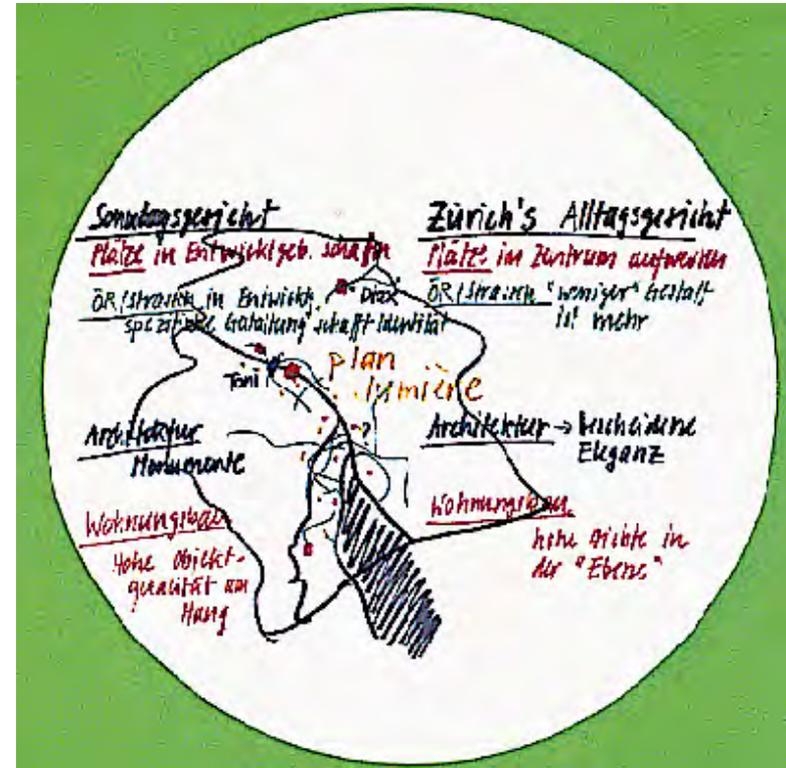
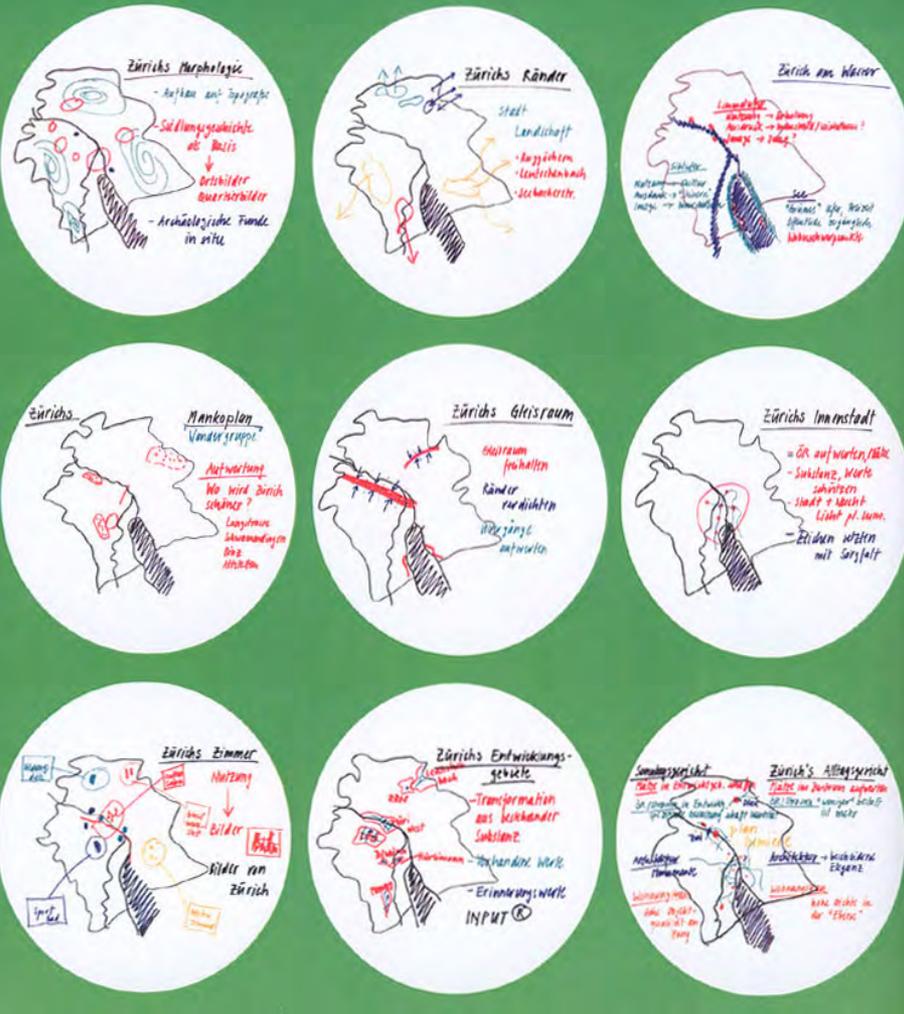


Die nötige öffentliche Auseinandersetzung zur Gestaltung/Beplanung eines öffentl. Raums kann als **Projekt** in ein **Rahmenprogramm** integriert werden. So kann das Thema von verschiedenen Seiten her angegangen werden: Aufmerksamkeits-, Ressourcen-, Testnutzungen, Wettbewerb, Events, (z.B. Fokus öffentlicher Raum, Aargau)

- Die aktuelle Situation weckt das Bedürfnis, den Ort neu zu gestalten und zu nutzen.
- Eine Neubestimmung braucht genügend Zeit und geeignete Formate für die öffentliche Aneignung, Auseinandersetzung und Identifizierung.
- Es gibt verschiedene Aspekte, die für diese Übergangszeit bedacht werden sollten.

Hinweis 3 Plausible Geschichten und Referenzen finden z.B. Erstberatung Schlieren

Ausgangslage



Hinweis 4
 Begabungen entdecken: Gemeinsam den Raum neu lesen
 z.B. Zürichs Zimmerplan



Hinweis 5
Schlüsselakteure erkennen und dafür realistische Grundlagen schaffen
z.B. Kuratierungskonzept Zürich Lagerstrasse



Hinweis 6
Tabus und blinde Flecken benennen
z.B. Stadtzentrum St. Imier

Beteiligung...

1 ist spezifisch, triftig und lokal.

2 ereignet sich in unterschiedlichen Akteurskonstellationen.

3 beginnt oft schon in der Vorphase.

4 versteht es den Graben zwischen den Betroffenen vor Ort und fachlichen Positionen zu überwinden und beide Seiten substantiell zu vernetzen.

5 ist eine Entdeckungsreise, die bei allen Beteiligten die Bereitschaft voraussetzt, die eigenen Agenden anzupassen.

6 arbeitet an «evil planning problems».

Hinweis 7

Die produktiven Chancen von Beteiligung nutzen