

Lebendige Ortszentren – Erfolgsfaktoren für die Gestaltung zentraler Strassen und Plätze

Des centres vivants – facteurs pour le succès de la conception de leurs rues et places

In den letzten 10 Jahren hat eine Rückbesinnung auf die Orts- und Stadtzentren als wichtige Orte der Identität einer Stadt bzw. einer Gemeinde, aber auch eines Quartiers stattgefunden. Dem öffentlichen Raum als Treffpunkt, Aufenthalts- und Kommunikationsort sowie als Identitätsträger kommt hierbei grosse Bedeutung zu. Die Gemeinden stehen dabei vor der Frage, wie die Strassen und Plätze gestaltet werden müssen, damit diese auch von der Bevölkerung akzeptiert und in Anspruch genommen werden.

Von Rupert Wimmer und Jonas Bubenhofer *

Der öffentliche Raum zeigt sich in vielen Gestalten. Es kann der Hauptplatz einer Kleinstadt sein, der als Zentrum Ausstrahlung über die ganze Stadt besitzt. Es kann der verlassene Nebenplatz in der ruhigen Altstadtgasse wie der Stadtpark als grüne Oase der Umgebung sein. Zum öffentlichen Raum zählt die Uferlandschaft als Naherholungsgebiet in der Agglomeration genauso wie der Strassenraum als Treffpunkt im Quartier.

Die Assoziationen zum öffentlichen Raum fallen oft sehr persönlich aus. Meistens aber kommt darin der Traum der belebten und funktionierenden Stadt, des Orts oder Quartierzentrums zum Ausdruck, das den Mittelpunkt der Bewohnerinnen und Bewohner in ökonomischer, sozialer und kultureller Hinsicht darstellt. Die Vielzahl der öffentlichen Räume haben aber auch sehr unterschiedliche

Ces dix dernières années, l'importance des centres de localités a été redécouverte comme essentielle pour l'identité d'une ville ou d'une commune, voire aussi d'un quartier. La signification de l'espace public comme porteur d'identité ainsi que lieu de rencontre, de séjour et de communication est forte. Les communes sont face à cette question: de quelle manière les rues et les

places doivent-elles être conçues, afin qu'elles soient aussi acceptées et assimilées par la population?

Par Rupert Wimmer et Jonas Bubenhofer *

L'espace public se présente sous diverses formes. Il peut tout aussi bien s'agir de la place principale d'une petite ville, qui rayonne comme un centre sur tout son territoire, que d'une place secondaire dans les ruelles tranquilles d'une vieille ville ou d'un parc urbain comme oasis verte pour ses environs. L'espace public comprend aussi bien les rives comme zones de délasserement proches que l'espace routier comme point de rencontre du quartier.

Les relations à l'espace public se présentent souvent de façon très personnelle. Presque toujours cependant, il s'agit du rêve d'un centre de ville, localité ou quartier vivant et fonctionnant qui, pour les habitants, représente le noyau d'un point de vue économique, social et culturel. La grande variété des espaces publics représente aussi des fonctions très diverses – intentionnelles ou non – qui peuvent contredire ce rêve. Qu'une place soit perçue comme fonctionnant dépend finalement des destinataires de sa conception et de la fonction qu'elle doit ou devrait remplir.

Nous nous concentrons dans cet article sur les rues et places dont l'animation est voulue et qui doivent soutenir la fonction de centre, que ce soit d'une ville, d'une commune ou d'un quartier. En rapport avec la mise en valeur des centres souvent voulue et recherchée, la création d'espaces urbains attrayants, animés et aussi assimilés par la population est un thème central et un grand défi pour les petites villes, les agglomérations ainsi que les communes rurales.

Plusieurs études et recherches ont tenté de percer le secret des places fonctionnant et animées et d'en décrire les fonctions – beabsichtigte, wie auch unbeabsichtigte, die diesem Traum widersprechen können. Ob ein Platz als funktionierend wahrgenommen wird, hängt schlussendlich davon ab, für wen dieser Raum konzipiert wurde und welche Funktion er erfüllen soll bzw. muss.

In diesem Artikel fokussieren wir auf Strassen und Plätze,

deren Belegung gewollt ist und welche die Funktion des Zentrums – sei es nun Stadt, Gemeinde oder Quartierzentrum – unterstützen sollen. Im Zusammenhang mit der vielfach gewollten und angestrebten Aufwertung der Zentren ist für Kleinstädte, Agglomerationen aber auch ländliche Gemeinden die Schaffung von attraktiven, belebten Stadträumen, welche von der Bevölkerung auch in Anspruch genommen werden, ein zentrales Thema und eine grosse Herausforderung.

In verschiedenen Untersuchungen und Forschungen wurde versucht, das Geheimnis funktionierender, belebter Plätze zu erkunden und handhabbare Kriterien bzw. Instrumente für deren Gestaltung aufzustellen. Beispielfähig soll hier William H. Whyte genannt werden, der in grossem Stil die Gestaltung und Nutzung von Plätzen in New York untersuchte und dessen Studien interessante Ergebnisse und gute Hinweise liefern.

Die Krux dabei ist allerdings, dass sich für alle Kriterien meistens auch leicht ein Gegenbeispiel finden lässt. Es gibt Plätze, bei denen vorderhand alles «richtig» gemacht wurde, die aber nicht so angenommen werden, wie dies vorgesehen war. Andererseits lehrt uns die Geschichte, dass es Orte gibt, die zu Beginn wenig Akzeptanz fanden, heute aber mit derselben Gestaltung beliebte Aufenthaltsorte sind.

Thesen zum öffentlichen Raum

Aufgrund unserer Erfahrungen stellen wir folgende Thesen auf, die die Mechanismen öffentlicher Räume beschreiben und die somit für die Planung von zentralen Strassen und Plätzen relevant sind:

- Es gibt nicht das Kriterium oder die Schlüsselkriterien, die für das Funktionieren eines Platzes bzw. eines Strassenzuges Voraussetzung sind.

duire des critères ou des instruments pratiques pour leur conception. William H. Whyte doit être ici cité en exemple, lui qui a examiné sur une grande échelle la conception et l'utilisation des places à New York, et dont les études fournissent d'intéressants résultats et de bonnes indications.

Le nœud toutefois, c'est que, pour tous les critères, il est facile de trouver un contre-exemple. Il y a des places où à première vue tout a été fait «correctement», mais qui ne sont pas adoptées telles que prévu. Par ailleurs, l'histoire nous enseigne que des lieux peu acceptés à leurs débuts sont néanmoins devenus, sans changer de conception, des espaces de séjour animés.

- Vielmehr muss ein funktionierender öffentlicher Raum als Produkt einer stimmigen Mischung aus Makro- und Mikroebene sowie der Objektebene verstanden werden. In einer ersten Annäherung kann die Makroebene als Lage, die Mikroebene als Stadtraum sowie die Objektebene als Gestaltung konzeptualisiert werden. Dies wird weiter unten noch auszuführen sein.

- Schlechte Voraussetzungen auf der Makro- und Mikroebene können auch mit den grössten Anstrengungen auf der Objektebene, d. h. mit der Gestaltung, kaum

kompensiert werden. Dies bedeutet andererseits auch, dass die Voraussetzungen für einen belebten Strassenraum bereits in der Siedlungsstruktur angelegt sind, die meist nur mittel- bis langfristig geändert werden kann.

- Es ist eine planerische Aufgabe, die Voraussetzungen auf der Makro- und Mikroebene zu interpretieren und abzuschätzen, um die künftige Funktion eines Strassenzuges bzw. Platzes zu bestimmen und die Gestaltung auf der Objektebene abzuleiten. Partizipative Verfahren leisten hierzu gute Dienste.

Makroebene – die Lage

Der öffentliche Raum kann nie ohne Kontext gedacht werden, in dem sich dieser befindet. Dies spricht die Makroebene an, die weiter oben als «Lage» eingeführt wurde. Die Lage umfasst in erster Linie die Aspekte Siedlungsstruktur, Strassen und Wegnetz und Nutzungen auf der Quartierebene.

Die Siedlungsstruktur im weiteren Umfeld hat mit der Dichte und der Durchmischung einen starken Einfluss auf die Inanspruchnahme und Belegung des öffentlichen Raumes. Eine gewisse Dichte ist wichtig für die Konzentration von Angeboten und für die Passantenfrequenzen und erhöht schlicht die Chance, dass die Menschen den Ort nutzen und als bedeutsam erachten. Genauso wichtig wie eine gewisse Dichte, wenn nicht sogar bedeutender, erachten wir die Siedlungs- bzw. Nutzungsstrukturen. Durchmischte Siedlungsstrukturen bieten viel bessere

Thèses au sujet de l'espace public

A partir de nos expériences, nous proposons les thèses suivantes qui décrivent les mécanismes des espaces publics et qui sont ainsi déterminantes pour la planification des rues et des places:

- Il n'y a pas de critère ou des critères clés qui soient une condition préalable pour le fonctionnement d'une place ou d'un secteur de rue.

- Un espace public fonctionnant doit bien plutôt être compris comme le produit d'un mélange harmonieux au niveau macro et micro ainsi qu'à celui de l'objet. Dans une première approche, le niveau macro peut être assimilé à la situation, le niveau micro à l'espace urbain et le niveau de l'objet à la mise en forme. Nous y reviendrons ci-dessous.

- De mauvaises conditions préalables aux niveaux macro et micro ne peuvent qu'à grand-peine être compensées au niveau de l'objet, même à l'aide d'efforts considérables dans la mise en forme. Cela signifie par ailleurs aussi que les conditions préalables pour un espace routier animé sont déjà posées par la structure urbaine qui ne peut être la plupart du temps modifiée qu'à moyen et long terme.

Interpréter et évaluer les conditions préalables aux niveaux macro et micro est une tâche planificatrice nécessaire afin de déterminer les fonctions futures d'un secteur de rue ou d'une place et d'en déduire la conception

au niveau de l'objet. Des procédures participatives peuvent alors rendre d'utiles services.

Niveau macro – situation

L'espace public ne peut pas être pensé hors du contexte dans lequel il se trouve. Cela concerne le niveau macro qui a été introduit ci-dessus comme «situation». Cette situation comporte en premier lieu les aspects de la structure urbaine, des réseaux de routes et de chemins et les affectations au niveau du quartier.

La structure urbaine dans un large voisinage, par sa densité et sa mixité, a une grande influence sur l'occupation et l'animation de l'espace public. Une certaine densité est importante pour la concentration d'offres et pour le volume de passants. Elle augmente tout simplement les chances que des personnes utilisent le lieu et le considèrent comme significatif. Nous considérons les structures d'habitation et d'affectation comme tout aussi importantes voire même plus qu'une certaine densité. Des

Voraussetzungen für einen belebten öffentlichen Raum als funktional segregierte Siedlungen. Kommerzielle Zentren oder Büroquartiere können tagsüber zu einer beachtlichen Belebung führen – nach Ladenschluss bzw. Feierabend zeigt sich aber, dass die Belebung nur auf einer Nutzung beruht und nicht aufrechterhalten werden kann. Ein belebtes, funktionierendes Stadt- bzw. Ortszentrum braucht daher neben kommerziellen Nutzungen auch einen gewissen Anteil an Wohnbevölkerung.

Neben der Siedlungsstruktur sind es vor allem die Lage im Siedlungsgebiet respektive die Einbindung in das Strassen- und Wegnetz und hier wiederum jenes des Fussverkehrs, das als weitere zentrale Voraussetzung betrachtet werden muss. Der Fussverkehr ist dabei zentral, weil dieser die Mobilitätsart darstellt, die am spontansten auf das Umfeld reagieren kann und Interaktionen am besten zulässt: kurz stehen bleiben, ein Schaufenster betrachten, auf einer Sitzbank telefonieren, etwas essen, jemanden antreffen. Öffentliche Räume, die an frequentierten Fussverkehrsachsen liegen, haben offensichtlich Vorteile für die Belebung dieser Räume. Dies bedeutet auch, dass das Angebot und die Attraktivität des Wegnetzes weit über den fraglichen Ort oder Platz hinaus in die Überlegungen mit einbezogen werden muss. Eine gute Einbindung in ein direktes, sicheres und attraktives Fusswegnetz ist entscheidend, ob ein öffentlicher Raum aufgesucht und in Anspruch genommen wird.

structures urbaines mixtes offrent de bien meilleures conditions préalables pour un espace public animé que celles séparées en fonctions distinctes. Des centres commerciaux ou des quartiers d'emplois peuvent aboutir à une remarquable animation le jour – mais après la fermeture des magasins ou des bureaux, l'animation reposant seulement sur une affectation ne peut pas être maintenue. Un centre de ville ou de localité animé et fonctionnant a besoin, en plus des affectations commerciales, d'une certaine part d'habitants.

A côté de la structure urbaine, ce sont surtout la position au sein de la zone, respectivement l'intégration aux réseaux de chemins et de rues, en particulier pour les piétons, qui doivent être considérées comme d'autres conditions préalables essentielles. Le trafic piéton est ici capital parce qu'il représente ce genre de mobilité qui peut réagir le plus spontanément à l'environnement et qui admet au mieux les interactions: s'immobiliser un court instant, regarder une vitrine, téléphoner assis sur un banc, manger un morceau, rencontrer quelqu'un. Les espaces publics qui se situent sur des axes piétonniers fréquentés ont des avantages évidents pour leur animation. Cela signifie aussi que l'offre et l'attrait du réseau de cheminement doivent être intégrés aux réflexions bien au-delà du lieu ou de la place en question. Une bonne intégration dans un réseau piétonnier direct, sûr et attrayant est décisive pour qu'un espace public soit fréquenté et assimilé.

Mikroebene – der Raum

Unter der Mikroebene verstehen wir die stadt- bzw. ortsbaulichen Strukturen, die den Strassenraum bzw. Platz umgeben und fassen. Neben den Dimensionen zählen zur Mikroebene insbesondere die Erdgeschossnutzungen und die Fassadengestaltung. Aber auch prägende Bauten oder eine schöne Aussicht haben Einfluss auf die Nutzung des öffentlichen Raumes.

Die richtigen Dimensionen sind bestimmend für das Wohlbefinden und somit die Akzeptanz von Strassen und Plätzen. Am bekanntesten sind die Ausführungen von Camillo Sitte hinsichtlich Struktur, Grösse und Form von Plätzen, damit diese unserem menschlichen Massstab entsprechen [2]. Sie haben unveränderte Gültigkeit und lassen sich sinngemäss auch auf Strassenräume übertragen. Hierbei soll jedoch nicht dem kleinen Platz in der Altstadt das Wort geredet werden. Vielmehr kommt es auf das richtige Verhältnis zwischen Breite, Höhe und Nutzungsdichte, d. h. auf das richtige Mass an.

Neben den richtigen Proportionen sind auf der Mikroebene vor allem auch die Fassadengestaltung und die Erdgeschossnutzungen entscheidende Faktoren dafür, ob der öffentliche Raum in Anspruch genommen wird. Geschlossene Fassaden z. B. von Supermärkten, Garagenzufahrten oder gar Feuermauern wirken monoton und abweisend und stehen im Widerspruch zu einem attraktiven, belebten Strassenraum. Es fehlt die soziale Kontrolle.

Demgegenüber ist für die Belebung ein gutes Angebot an Publikumsnutzungen im Erdgeschoss, das zudem gegen den Platz oder den Strassenraum hin orientiert ist, förderlich. Im besten Fall erlauben die Nutzungen Einblicke oder fördern den Aufenthalt – wie z. B. die Außenbestuhlung von Cafés. Aber auch eine schöne Aussicht oder der Zugang zum Wasser gehört zu möglichen Angebotsformen.

Nicht zuletzt haben auch kleinklimatische Randbedin-

gungen einen wesentlichen Einfluss auf die Nutzung und Aufenthaltsdauer im öffentlichen Raum, wobei in unseren Breitengraden mehr die Sonne als der Schatten gesucht wird.

Die Ausführungen zeigen, dass die Randbedingungen auf der Makro- und Mikroebene einen massgeblichen Einfluss auf die Funktion und Nutzung des öffentlichen Raumes haben. Je nach Zielsetzung kann das entweder bedeuten, dass strukturelle Massnahmen einen wesentlich grösseren Einfluss darauf haben, ob der öffentliche Raum funktioniert bzw. in Anspruch genommen wird. Oder aber die Zielsetzungen müssen aufgrund der Analyse der Makro- bzw. Mikroebene revidiert und das Gestaltungskonzept angepasst werden. Unter Umständen entspricht dies dann nicht dem eingangs erwähnten Traum vom Ortszentrum, sondern «nur» einem Quartierplatz für die unmittelbaren Anwohnerinnen und Anwohner. Dafür entspricht er dem Bedürfnis und wird deshalb auch rege genutzt.

Auf jeden Fall ist, wenn sich die planerische Arbeit nur auf die Gestaltung auf der Objektebene konzentriert und die Voraussetzungen auf der Makro- und Mikroebene nicht mit einbezogen werden, das Risiko hoch, einen vielleicht ästhetisch schönen Platz zu gestalten, der aber nicht den Bedürfnissen entspricht, keine Akzeptanz finden und daher kaum genutzt wird.

Niveau micro – espace

Par niveau micro, nous entendons les structures bâties de la ville ou du lieu qui entourent et limitent l'espace routier ou la place. A côté des dimensions, les affectations des rez-de-chaussée et l'aspect des façades font en particulier partie du niveau micro. Des constructions marquantes ou de beaux points de vue ont cependant aussi une influence sur l'utilisation de l'espace public.

Les dimensions correctes sont déterminantes sur le sentiment de bien-être et donc l'acceptation des rues et places. Les descriptions de Camillo Sitte sont les plus connues à propos de la structure, de la grandeur et de la forme des places afin qu'elles correspondent à notre échelle humaine [2]. Elles restent valables telles quelles et peuvent être appliquées aux espaces routiers aussi. Il ne s'agit cependant pas ici de vanter la petite place d'une vieille ville, mais bien plutôt du rapport correct entre la largeur, la hauteur et la densité d'utilisation, c'est-à-dire la mesure correcte.

A part les proportions adéquates, les facteurs décisifs pour qu'un espace public soit assimilé sont avant tout l'aspect des façades et l'affectation des rez-de-chaussée. Des façades fermées, par exemple de supermarchés, d'entrées de garage ou de parois anti-feu, sont monotones et repoussantes, en contradiction avec un espace routier attrayant et animé. Il y manque le contrôle social. A l'inverse, une bonne offre en affectations destinées au public est nécessaire aux rez-de-chaussée, offre qui est en outre tournée vers la place ou l'espace routier. Dans le meilleur des cas, les affectations autorisent des coups

d'œil à l'intérieur ou incitent à s'arrêter – comme par exemple les terrasses de cafés. Une belle vue ou un accès à l'eau relèvent aussi des formes possibles d'offre.

Il ne faut pas négliger non plus les conditions microclimatiques, qui ont une influence essentielle sur l'utilisation et la durée de séjour dans l'espace public. Sous nos latitudes, c'est le soleil plutôt que l'ombre qui est recherché. Ces explications montrent que les conditions aux niveaux macro et micro ont une influence déterminante sur la fonction et l'utilisation de l'espace public. Selon les objectifs, cela peut indiquer que les mesures structurelles ont une influence prépondérante pour le fonctionnement et l'assimilation de la place. Ou alors que les objectifs doivent être révisés sur la base de l'analyse des niveaux macro ou micro et le principe de conception adapté. Dans certaines circonstances, cela ne correspond plus au rêve évoqué initialement d'un centre de localité, mais «seulement» d'une place de quartier pour les habitants des environs immédiats. Elle convient alors aux besoins et se voit ainsi intensément utilisée.

En tout cas, si les travaux de planification se concentrent seulement sur la mise en forme au niveau de l'objet et ne considèrent pas les conditions préalables aux niveaux macro et micro, le risque est élevé d'aboutir à une place peut-être esthétiquement satisfaisante, mais qui ne correspond pas aux besoins, n'est pas acceptée et donc à peine utilisée.

Niveau de l'objet – mise en forme

A notre point de vue, la mise en forme de l'espace public – au niveau de l'objet – suit les deux autres niveaux. Une bonne réalisation ne peut pas compenser de mauvaises

Objektebene – die Gestaltung

Aus unserer Sicht ist die Ausgestaltung des öffentlichen Raums – auf der Objektebene – den zwei anderen Ebenen nachgelagert. Auch eine gute Gestaltung kann also schlechte Voraussetzungen nicht kompensieren bzw. Massnahmen auf der Strukturebene nicht ersetzen. Der Schluss, dass die Gestaltung somit unwichtig sei, kann deshalb aber nicht gezogen werden. Mit ihr lässt sich schlussendlich das Optimum aus der räumlichen Situation herausholen, um die (realistischen) Ziele für den betreffenden Ort zu erreichen.

Jan Gehl und sein Team haben überzeugende Kriterien für die Qualität öffentlicher Räume definiert [1], die sich zu den drei Aspekten «protection» (Schutz), «comfort» (Behaglichkeit) und «enjoyment» (Vergnügen) zuordnen lassen. Zwei Aspekte wollen wir dabei herausgreifen:

Zum Thema «Schutz» gehört insbesondere das Gefühl von Sicherheit vor dem motorisierten Verkehr. Das heisst nicht zwingend, dass autofreie Bereiche geschaffen werden müssen – der Verkehr muss jedoch «gebändigt» werden, damit ein Gleichgewicht zwischen den unterschiedlichen Nutzungsansprüchen entstehen kann und die Dominanz des Autoverkehrs gebrochen wird. Der entscheidende Faktor ist hierbei die Geschwindigkeit.

Mit reduzierten Geschwindigkeiten wird die Kommunikation und die gegenseitige Rücksichtnahme gefördert.

Ein weiterer Aspekt, der uns wichtig erscheint, ist das Angebot an Möglichkeiten, und zwar weniger in Form von definierten Nutzungsangeboten, sondern vielmehr Möglichkeiten im Sinne von Flexibilität, Veränderbarkeit über die Zeit und im Sinne von Freiraum, der von den Nutzerinnen und Nutzern angeeignet werden kann und auch darf. Es geht also nicht darum, den öffentlichen Raum möglichst umfassend zu definieren und zu gestalten. Vielmehr soll die Gestaltung Freiraum schaffen, in dem sich die verschiedensten Bedürfnisse befriedigen lassen. ■

conditions préalables ou remplacer des mesures au niveau de la structure. Il ne faut néanmoins pas en conclure que la conception n'a pas d'importance. C'est par elle que l'on peut tirer finalement l'optimum de la situation spatiale afin d'atteindre les objectifs (réalistes) pour l'emplacement concerné.

Jan Gehl et son équipe ont défini des critères convainquants pour la qualité des espaces publics [1], qui peuvent se classer en trois aspects: «protection» (protection), «comfort» (confort) et «enjoyment» (plaisir). Nous souhaitons en aborder deux.

Le sentiment de sécurité par rapport au trafic motorisé

appartient plus particulièrement au thème «protection». Cela ne signifie pas forcément qu'il faille créer des zones sans voitures. Le trafic doit cependant être «muselé» afin que l'équilibre puisse s'établir entre les différentes exigences des utilisations et que la domination de la circulation automobile soit brisée. Le facteur décisif est ici la vitesse. Si elle est réduite, la communication et le respect mutuel sont stimulés.

L'autre aspect qui nous semble important est l'offre en possibilités, moins sous forme d'affectations définies mais bien plutôt de possibilités de flexibilité et de modifications au cours du temps et dans le sens de degrés de liberté, qui peuvent et doivent aussi être appropriés aux usagers. Il ne s'agit donc pas de définir et de concevoir l'espace public de la façon la plus complète possible, mais bien plutôt de créer des espaces de liberté qui peuvent satisfaire aux besoins les plus divers. ■

Literatur/Bibliographie

- [1] Gehl, Jan/Gemzøe, Lars/Kirknæs, Sia & Søndergaard, Britt Sternhagen (2006): New City Life. Copenhagen.
- [2] Sitte, Camillo (1909): Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen. Ein Beitrag zur Lösung moderner Fragen der Architektur und monumentalen Plastik unter besonderer Beziehung auf Wien. Wien.
- [3] Whyte, William H. (1980): The Social Life of Small Urban Spaces. New York.



4: Dank der günstigen Lage zwischen Bahnhof und dem ABB-Areal lebt die Bahnhofstrasse in Turgi.

4: La Bahnhofstrasse de Turgi est vivante grâce à sa situation favorable entre la gare et le secteur d'ABB.

3: Die Orientierung der Gebäude und die Fassaden beeinflussen die Qualität des öffentlichen Raumes.

3: L'orientation des bâtiments et les façades influencent la qualité de l'espace public.



Bilder: metron

1: In Monostrukturen werden Plätze nur zu gewissen Zeiten genutzt: Turbinenplatz Zürich

1: Dans des structures uniformes, les places ne sont utilisées qu'à certains moments: Turbinenplatz à Zurich.



2: Stadtpark Schlieren: zentral, schön, aber kaum besucht, da er nicht in die Umgebung eingebunden ist (siehe Foto unten).

2: Parc urbain de Schlieren: central, beau, mais à peine fréquenté car il n'est pas intégré dans son voisinage (voir photo du bas).



* **Rupert Wimmer, dipl. Ing. TU/SVI/SIA,**
Geschäftsleiter Metron Verkehrsplanung
AG, Brugg



* **Jonas Bubenhofer, lic. phil., Sozialwissen-**
schafter, Metron Verkehrsplanung AG,
Brugg