

**Zeitschrift:** Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design  
**Herausgeber:** Hochparterre  
**Band:** 23 (2010)  
**Heft:** [6]: Schlieren blüht auf : neues Zentrum und Wohnen auf den Industriebrachen

**Artikel:** Der Tiefpunkt ist der Wendepunkt : Niedergang der Industrie, Leidensdruck und Aufbruch  
**Autor:** Huber, Werner  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-154393>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 16.03.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# DER TIEFPUNKT IST DER WENDEPUNKT

## Das ländliche Idyll hat Schlieren längst verloren. Doch mit dem Stadtplatz werden alte Fehler repariert.

Text: Werner Huber, Fotos: Archiv Ortsmuseum Schlieren

Im Frühjahr 2020 schwenkt das Tram lautlos aus der Zürcherstrasse rechts ab und hält mitten auf dem Stadtplatz an. Die Türen öffnen sich, zahlreiche Leute steigen aus und gehen ihres Wegs über den Platz. Seit drei Monaten rollt die Limmattalbahn, wie das Tram offiziell heisst. Längst hat sich der Migros-Markt im Zentrum «Parkside» etabliert und im Stadtgefüge die Lücke zwischen Ortskern und Bahnhof geschlossen. Das Locher-Haus erstrahlt samt Lichtreklame auf dem Dach in seinem originalen Glanz, und von vis-à-vis grüsst das «Linde»-Hochhaus mit einem Feinschmeckerlokal im Erdgeschoss. Selbst die Bahnhofstrasse mit ihren kleinen Läden erlebt einen Aufschwung, seit die Pendlerinnen und Pendler in Schlieren nicht mehr von einer Brache, sondern von einem lebendigen Stück Stadt empfangen werden. Zukunftsmusik? Ja. Aber so kann Schlierens Herz in zehn Jahren tatsächlich pulsieren, denn die Weichen sind gestellt.

**BIS 1940: DAS DÖRFLICHE IDYLL** Bis weit ins 20. Jahrhundert hinein war die am Nordostrand des Dorfes gelegene Hauptkreuzung ländlich geprägt. Wie in vielen anderen Dörfern bildeten auch da die Landstrassen zu den Nachbarorten das Rückgrat des Strassennetzes. vielerorts wurden deren Schnittpunkte später zu wichtigen Kreuzungen, wo die erste Ampel der Gemeinde installiert oder der erste Fussgängerstreifen aufgemalt wurde. In Schlieren endeten die Ausläufer der Stadt Zürich: Um 1900 hatte sich an der Zürcherstrasse von der Bahnhofstrasse bis zur Wagons- und Aufzügefabrik ein städtisches Gefüge von Wohn- und Geschäftshäusern gebildet; die Badenerstrasse, wenige dutzend Meter weiter westlich, war hingegen noch von Bauernhäusern gesäumt. Besonders eng ineinander verschränkt waren Dörfliches und Städtisches bei der Wendeschleife des damaligen Trams, die sich eng um das Restaurant «zur Alten Post» legte.

**DER GORDISCHE KNOTEN IST DURCHTRENNT** Anfang 2010 präsentieren die Stadt, Kuhn Truninger Landschaftsarchitekten und Weberbrunner Architekten das Projekt für den Stadtplatz. Es ist das Ergebnis eines offenen Planungsprozesses, in dem die Bevölkerung und Interessensvertreter aus Parteien, Wirtschaft und Vereinen aus vier Vorschlägen in Workshops eine Vision für die Gestaltung des Platzes ausarbeiten konnten. Der Platz wird in erster Linie eine Verkehrsfläche für Fussgänger und Passagiere des öVs sein; ein markantes Dach soll zum Wahrzeichen werden. «Dieser Stadtplatz wird Schlieren eine neue Identität geben», betont Stadtentwicklerin Barbara Meyer. Er soll ein städtebauliches Signal werden: «Da befindest du dich mitten drin.» Das Dach hatte in den Workshops mit der Bevölkerung gut gefallen. Der Platz soll sich über den Kreisel hinweg von Fassade zu Fassade erstrecken. Nutzungen wie Cafés und Kiosk sollen in den umgebenden Gebäuden angesiedelt sein. Der Platz wird möglichst leer bleiben und dient vor allem als Verkehrsknoten. Zurzeit wächst das Wohn- und Geschäftshaus «Parkside» heran, es wird im kommenden Jahr bezogen. Läuft alles rund, können dann auch die Bauarbeiten am Platz beginnen.

Weberbrunner Architekten und Kuhn Truninger Landschaftsarchitekten hatten vorgängig, 2005, zusammen mit der Arbeitsgruppe für Siedlungsplanung und Architektur (ASA) den Studienauftrag über die Zentrumsentwicklung gewonnen. Der Kern des Siegerprojekts ist gleichermaßen raffiniert wie Kühn: die Verlegung der Kantonsstrasse nach Norden, auf ein neues Trasse. Damit schlagen die Planer gleich mehrere Fliegen mit einer Klappe. Zum einen kann die heute isoliert dastehende Bauernhaus-

gruppe nördlich der Badenerstrasse wieder an den historischen Dorfkern angebunden und in den vergrösserten Stadtpark rund um die Kirche eingebunden werden. Zwischen dem urbanen Stadtplatz und den Bauernhäusern entsteht zusätzlich der «Kulturplatz». Da werden künftig Veranstaltungen wie Chitbi, Zirkus und Stadtfeste stattfinden. Später soll da aber auch ein neuer Stadtsaal gebaut werden, als Ersatz für den veralteten «Salmen». Zum Konzept – und das ist der geniale Streich – gehört der einspurige Kreisel mit dem Stadtplatz in seiner Mitte. Er unterbricht den Verkehrsfluss auf der Zürcher-/Badenerstrasse. Wohn- und Geschäftshäuser schliessen die Brache zwischen Bahnhof und Stadtplatz, als vertikalen Akzent schlagen die Wettbewerbsgewinner an der Ecke Zürcher-/Engstringerstrasse ein Hochhaus vor. Das Projekt ist mutig und riskant, denn es greift ins kantonale Verkehrsregime ein. Doch Simulationen haben gezeigt, dass mit einer Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die Bernstrasse der künftige Kreisel funktionieren wird. In der Folge gab der Kanton Zürich auch grünes Licht für den Umbau der Zürcher- und der Badenerstrasse *siehe Seite 8*.

**1940–1960: ZEICHEN DER NEUEN ZEIT** Mit der provisorischen Drogerie setzte Thedi Locher im Sommer 1945 ein erstes Zeichen einer neuen Zeit an die Schlierener Tramwendeschleife. Vier Jahre später verabschiedete die Gemeindeversammlung eine neue Bauordnung, die für den «Dorfkern» rund um die zentrale Kreuzung vier- bis sechsgeschossige Häuser mit Arkaden und Läden im Erdgeschoss vorsah. Bald errichtete Drogerist Locher sein Wohn- und Geschäftshaus, dessen Arkaden sich am benachbarten Haus Bahnhofstrasse 4 fortsetzen. Anfang der Sechzigerjahre entstanden an der Zürcherstrasse mit dem «Linde»-Hochhaus und dem «Lilie»-Zentrum weitere städtische Fragmente im alten Dorf. Nachdem Schlieren lange mit einer Verlängerung der Tramlinie bis zum Kesslerplatz geliebäugelt hatte, kam stattdessen am Silvester 1954 das Aus fürs Tram. Man sah in >>

### 1 STADTPLATZ, 2012

Zürcherstrasse/Badenerstrasse

> Die Zentrumsplanung organisiert Schlierens Mitte neu. Der Stadtplatz macht den Wandel zu einer selbstbewussten Kleinstadt sichtbar. Prägendes Element ist das Dach der künftigen Stadtbahnhaltestelle, das die neue Mitte Schlierens markiert.

> Bauherrschaft: Stadt Schlieren

> Durchführung Studienauftrag: Planpartner, Zürich

> Architektur, Landschaftsarchitektur: Kuhn Truninger Landschaftsarchitekten, Zürich

### 2 ÜBERBAUUNG «PARKSIDE», 2011

Güter-/Bahnhof-/Ringstrasse

> Die Überbauung ist die erste Etappe der Zentrumsplanung. Im Erdgeschoss entstehen eine Migros-Filiale und weitere Läden, im 1. Obergeschoss Büro- und Dienstleistungsflächen, darüber 99 Mietwohnungen. Die Überbauung liegt zentral, bietet dank dem Hof aber dennoch Ruhe. Gegen die Strasse gibt es Loggien, gegen den Hof Balkone.

> Bauherrschaft: Luzerner Pensionskasse, Luzern; J. F. Jost & Co., Schlieren

> Projektentwicklung: Halter Entwicklungen, Zürich

> Architektur: Weberbrunner Architekten, Zürich

> Landschaftsarchitektur: Kuhn Truninger Landschaftsarchitekten, Zürich

> Generalunternehmung: Bauengineering.com, Zürich

> Anlagekosten (BKP 0–9): ca. CHF 80 Mio.



1794 1904 1940 2000



<Blick in die Bahnhofstrasse Richtung Bahnhof, 1931. Die Häuser in Bildmitte standen bis 2009 isoliert auf der «Ringstrassen-Insel».



<Luftaufnahme der «Festung Schlieren» im 2. Weltkrieg. Rechts oben die Tramwendeschleife. Kaum ein Haus steht heute noch.



<Blick vom Bahnhof durch die Bahnhofstrasse Richtung Zentrum, nach 1912. Rechts gibt es eine geschlossene Häuserfront.



^Wendeschleife des 31er-Trolleybusses Ende der Sechzigerjahre. Die Umbauarbeiten für die Strassenverbreiterung haben begonnen, das Haus in Bildmitte (Restaurant zur Alten Post) wird bald abgebrochen.



^Nicht im Zentrum, sondern am Ortsausgang haben die Sechzigerjahre das markanteste Zeichen gesetzt: das Wohnhochhaus am Kesslerplatz. Rechts die noch nicht ausgebaute Badenerstrasse. Postkarte



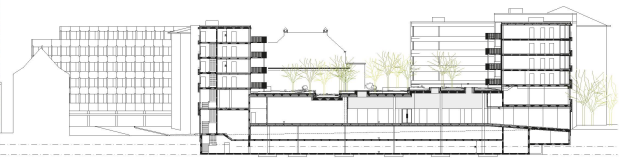
<Blick vom Bahnhofplatz zum «Linde»-Hochhaus, um 1970. Da entsteht zurzeit die Überbauung «Parkside».



^Späte Früchte der Sechzigerjahre-Planung von Benedikt Huber: Wohn- und Geschäftshäuser an der Uitikonstrasse und das neue Stadthaus, um 1978.



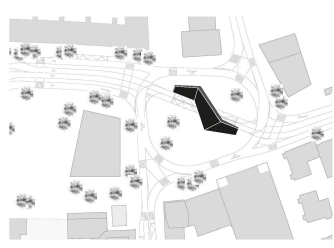
^2\_ Die Überbauung «Parkside» wird – neben der Drogerie Locher – zu einem Wahrzeichen am Stadtplatz.



<2\_Querschnitt durch das «Parkside» mit dem Ladenzentrum im Erdgeschoss; rechts der künftige Stadtplatz.

>1\_ Modell des künftigen Stadtplatzes: Das Dach ist Blickfang und bietet Wetterschutz für die Trampassagiere.

>1\_ Der Stadtplatz im Zentrum des grossen Kreisels wird zur neuen Mitte Schlierens.





» ihm ein Hindernis für den zunehmenden Autoverkehr. Doch bald stauten sich die Autos wieder – morgens Richtung Zürich, abends Richtung Dietikon. Während der Kanton viele Ortsdurchfahrten verbreiterte, passierte in Schlieren nichts. Geringe Gebäudeabstände verhinderten einfache Lösungen, zudem rechnete man mit einer Entlastung durch die Autobahn. Viele Schlieremer fanden, der Gemeinderat mache beim Kanton zu wenig Druck.

**DAS STADTENTWICKLUNGSKONZEPT WEIST DEN WEG** Im Sommer 2005 beschliesst der Stadtrat von Schlieren das Stadtentwicklungskonzept des Planungs- und Architekturbüros Metron. Das Konzept zeigt die Richtung von Schlierens Entwicklung auf, bündelt aber auch Massnahmen, die die Stadt ohnehin geplant hat. Eine zentrale Rolle spielt darin die Stadtmitte als Schnittpunkt der Achsen «Schlieren lokal» und «Schlieren international»: Entlang der Nord-Süd-Achse (Engstringerstrasse–Bahnhof–Zentrum–Uitikonstrasse) sollen die lokalen Identitäten gestärkt werden – der Erholungsraum an der Limmat und am Schlieremer Berg, die Wohnquartiere im Zelgli, die Einkaufsmöglichkeiten im Zentrum. Quer dazu verläuft zwischen den Achsen Bernstrasse und Badener-/Zürcherstrasse ein Korridor mit wichtigen Verkehrswegen, internationalen Unternehmen und teilweise lärmbelasteten Wohngebieten. Am neuen Schnittpunkt von «Schlieren lokal» und «Schlieren international» liegt das Zentrum mit dem Stadtplatz, den Einkaufsmöglichkeiten und dem Stadtpark.

Das Stadtentwicklungskonzept suggeriert – anders als die grossen Planungen der Sechzigerjahre – nicht einen spektakulären Wurf, sondern es zeigt realistische Lösungen auf. Dazu gehört neben den Grossprojekten am Stadtplatz die Aufwertung öffentlicher Räume wie die bereits realisierte Begegnungszone Sägestrasse, der Stadthausplatz und das Baumdach an der «Salmen»-Kreuzung. Direkte Folgen des Stadtentwicklungskonzepts sind auf institutioneller Ebene das Stadtbaukollegium, auf planerischer Ebene der öffentliche Gestaltungsplan Schlieren West (siehe Seite 18) und die privaten Gestaltungspläne Färbi-Areal, Wagi-Areal und Geistlich-Areal.

**1960–1975: GROSSE PLÄNE FÜRS ZENTRUM** 1960 hatte die Gemeinde einen Wettbewerb für das Gebiet des alten Dorfkerns im Winkel zwischen Badener- und Uitikonstrasse durchgeführt. Im Siegerprojekt von Architekt Benedikt Huber blieb – wie zu jener Zeit üblich – mit Ausnahme der Kirche und des Pfarrhauses kein Altbau stehen. Vor der Kirche legte Huber einen Dorfplatz an, flankiert von der Gemeindeverwaltung, dem Kirchgemeindehaus und einer Wohn- und Geschäftsüberbauung. Siebengeschossige Wohnhäuser besetzten die Ränder des Areals. Da das Gebiet unter zahlreichen Eigentümern aufgeteilt war, kam bald Sand ins Getriebe. 1970 stellte der Gemeinderat die Planung ein. Dafür hatte der Kanton nun einen Schlüssel gefunden, um die Zürcher-/Badenerstrasse doch auszubauen: als Autobahnzubringer für die linksufrigen Limmattalgemeinden. Diese Baustelle war gleich zweifach «lang»: drei Kilometer Strasse wurden ausgebaut, fünf Jahre (1969–1974) dauerten die Bauarbeiten. Der Umbau versetzte dem Dorfkern den Todesstoss: Neun Häuser mussten der Strasse weichen, zwei (Badenerstrasse 5 und 22) verschob man um je acht Meter von der Strasse weg. Zur Entflechtung der Hauptkreuzung und als grosszügige Buswendeschleife entstand die Ringstrasse, die die Verbindung von der Bahnhofstrasse ins Zentrum kappte und in grossem Bogen eine auffällige Häusergruppe und eine Wiese umschloss. Zu Fuss gelangte man seither via Unterführung unter der an dieser Stelle fünfspurigen ausgebauten Badenerstrasse vom Bahnhof ins Zentrum.

**DIE VISION IST ZU GROSS** Ende Januar 2003 tagt im Zürcher Stadthaus die Jury des Wettbewerbs «attraktive Zentren» des Raumplanungsdachverbands Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU). Schlieren, eine der acht teilnehmenden Gemeinden und Stadtquartiere, richtet mit der grossen Kelle an: Stadtrat Jean-Claude Perrin und Dietmar Leyk von LW Architects nehmen die zahlreichen Biotechfirmen (siehe Seite 28) zum Anlass, Schlieren als Wissenschaftsstadt zu positionieren. Seinen baulichen

Ausdruck soll das neue Schlieren in einem neuen Zentrum zwischen der Badenerstrasse und den Gleisen erhalten. Ein neues Stadthaus, ein Wellness-Hotel, eine Seniorenresidenz, der Bahnhof und Wohn- und Geschäftshäuser verändern das Antlitz Schlierens gründlich, eine Plattform über den Gleisen verbindet die beiden Stadtteile beidseits der Bahn.

Die Jury unter dem Vorsitz von Michael Koch wertet den Vorschlag als «positiv und mutig», aber auch als «überdimensioniert» und setzt ihn auf einen hinteren Platz. Schlieren solle seine Qualitäten und Potenziale sorgfältig evaluieren und die Zentrumsattraktivierung in «kleinen, realistischen» Schritten angehen. Damit hat Schlieren bereits begonnen: mit dem Stadtentwicklungskonzept und dem Zentrums Wettbewerb, die im Hintergrund des RZU-Wettbewerbs angelaufen sind.

**1975–2000: DER LANGE ABSTIEG** Nachdem die grossen Pläne für ein neues Zentrum 1970 gescheitert waren, trieb die Gemeinde die Planung für ein Gemeindehaus dennoch weiter. Architekt Victor Langenegger gewann den Wettbewerb, und dank den krisenzeitlichen Bundessubventionen für öffentliche Bauten fand das Projekt im zweiten Anlauf eine Mehrheit an der Urne. Ende 1978 war das Gebäude fertig. Es hiess nun Stadthaus, denn seit 1974 war Schlieren offiziell eine Stadt. Zwar hatten auch dem Stadthaus mehrere Altbauten weichen müssen, doch die Tabula-rasa-Mentalität der Sechzigerjahre war vorbei. Etliche alte Häuser wurden renoviert, darunter als besonderes Schmuckstück das Stürmeierhaus, dessen älteste Teile aus dem 16. Jahrhundert stammen.

Nach langem Hin und Her baute die reformierte Kirchgemeinde das Haus Mitte der Achtzigerjahre zu einem Gemeinschaftszentrum mit Restaurant um. Damit hatte sich die Sechzigerjahre-Vision für ein Dorfzentrum doch noch erfüllt – wenn auch in anderer Gestalt: Nicht ein kommerziell geprägter, städtischer Platz bildete fortan das repräsentative Herz Schlierens, sondern ein dörflich angehauchter Kirchplatz, der in den idyllisch angelegten Stadtpark eingebettet wurde. Dass nur wenige Meter entfernt die laute Badenerstrasse vorbeiführte, merkte man kaum; die Einmündung der Kirchgasse hatte man gekappt und den ruhigen Park mit einer Lärmschutzwand von der lauten Strasse abgetrennt. Schlieren hatte seiner Hauptstrasse definitiv den Rücken zugekehrt.

**EIN DÜSTERES BILD IN DEN MEDIEN** Im Sommer 2003 ist Schlieren im Städte-Rating des Westschweizer Wirtschafts magazins «L'Agefi» der Absteiger des Jahres: minus 51 Plätze und am Ende 76 Plätze hinter der ähnlich gelagerten Nachbarin Dietikon. Die Belastungen durch den Verkehr und geringe Steuereinkommen sind zwar Sorgen, die auch andere Agglomerationsgemeinden plagen. In Schlieren treten sie jedoch besonders scharf zutage und werden durch die Probleme mit dem Auto-Occasionshandel, Entlassungen bei den verbliebenen Industrieunternehmen, Raser auf den Strassen oder das unattraktive Zentrum verstärkt. Der «Tages-Anzeiger» nimmt das Rating zum Anlass, über Schlieren zu berichten. Der Beitrag der Limmattalerin Helene Arnet ist zwar durchaus objektiv, doch bei den Schlieremern – und wohl auch den Tagi-Leserinnen und -Lesern – bleibt einzig der Titel hängen: «Leben im «Abfallkübel» des Kantons».

Darauf sendet das Schweizer Fernsehen Anfang 2004 im Magazin «Schweiz aktuell» eine Woche lang aus und über Schlieren. Bereits der Einstieg macht alles klar: Am Löwenplatz in Zürich, von wo der 31er-Bus nach Schlieren fährt, fragt Moderator Roland Luder Passantinnen und Passanten, ob sie sich denn vorstellen könnten, in Schlieren zu wohnen. Selbstverständlich kann sich das niemand vorstellen, und bis zum Ende der Woche kommt die Sendung trotz informativer Beiträge nicht mehr aus der Negativspirale heraus. Bevölkerung und Behörden sind geschockt.

Mit der Realität stimmt dieses katastrophale Aussenbild zwar kaum überein, doch das wissen einzig die Schlieremer. «Schlieren hat ein Imageproblem», sagt Stadtpräsident Peter Voser im Fernsehen und in der Zeitung. Der Tiefpunkt ist erreicht, der Leidensdruck ist gross – die Stadt nimmt die Entwicklung ihres Zentrums und der gesamten Stadt an die Hand.





