

Zeitschrift: Tec21
Herausgeber: Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein
Band: 132 (2006)
Heft: 9: Schlieren

Artikel: Eine Strasse wird gezügelt
Autor: Engler, Daniel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-107922>

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: 01.04.2025

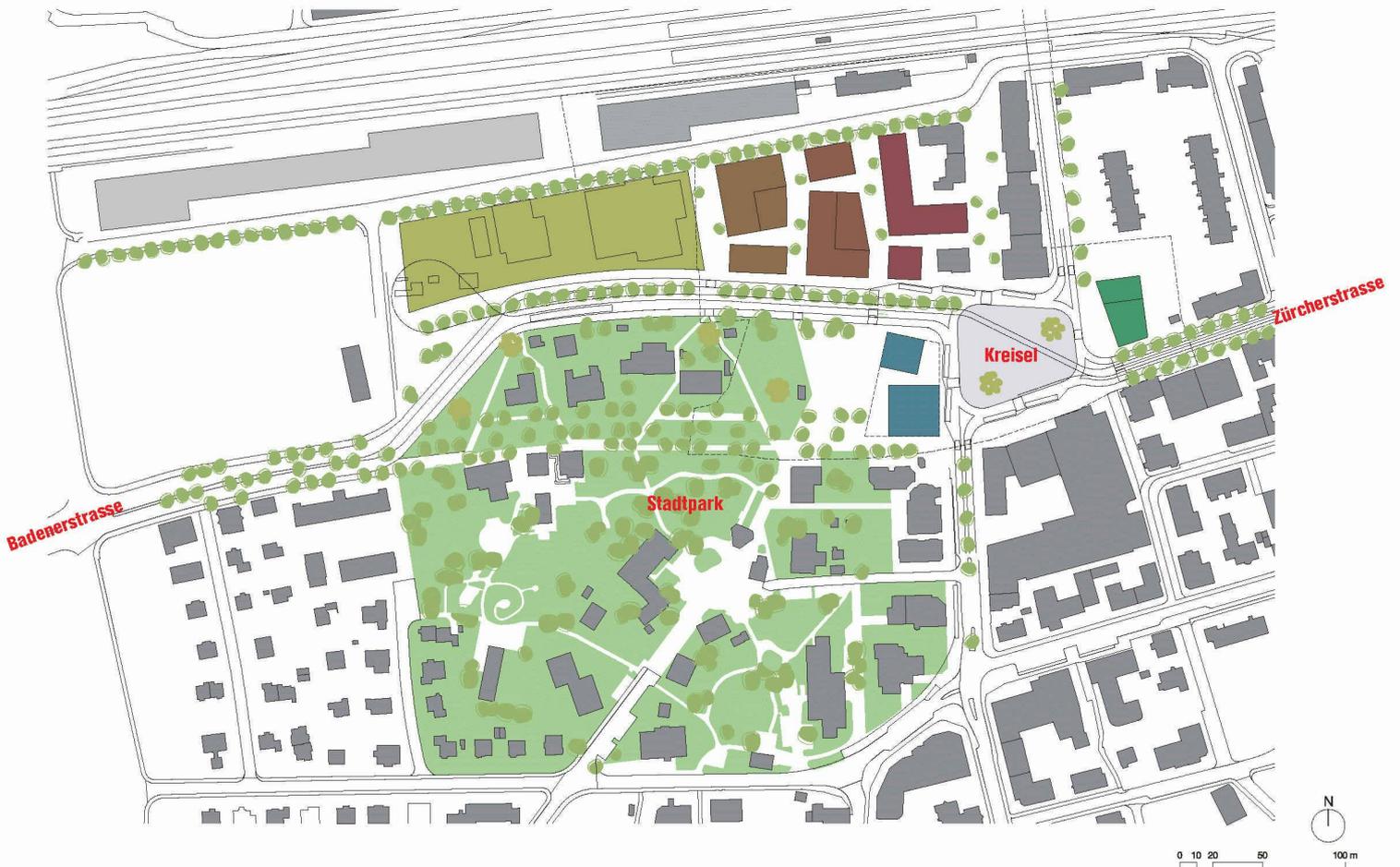
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Eine Strasse wird gezügelt

Seit 35 Jahren zerschneidet eine vier- und mehrspurige Strasse das Zentrum von Schlieren und bildet einen unwirtlichen, trennenden Korridor. Nun wird zurückgebaut. Der mutige Vorschlag, im Stadtzentrum die Hauptstrasse zu verlegen, bildet die Kernidee des siegreich aus einem Studienauftrag hervorgegangenen Projekts.

1
Neues Zentrum von Schlieren. Der neue Verkehrskreisel ermöglicht die Verlegung der Zürcher- / Badenerstrasse nach Norden und damit die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtparks. Aussen am Kreisel sind die Bushaltebuchten angelagert, die Limattaler Stadtbahn wird den entstehenden Platz dereinst diagonal durchfahren. Mst. 1 : 4000 (Plan: weberbrunner architekten)

Die erste Vorstadt im Westen Zürichs ist eines der eindrucklichsten Beispiele dafür, welche Folgen die Autoeuphorie der 1960er- und 1970er-Jahre für gewachsene Siedlungsstrukturen hatte. Aber es gibt Hoffnung: Nördlich der Bahngleise existiert mit der Bernstrasse eine zweite, leistungsfähige Hauptverkehrsstrasse. Geplant ist, den Durchgangsverkehr auf diese fast überall fern von Wohngebieten verlaufende – schon im 18. Jahrhundert angelegte – Achse zu verlegen. Sowohl das kantonale Tiefbauamt wie auch die mitbetroffenen Nachbargemeinden Zürich und Dietikon stehen hinter dem Konzept. In Dietikon trifft sich das Vorhaben mit eigenen Ideen zur zukünftigen Verkehrsführung.



Zentrumsumbau

Die Verlagerung der grossen Verkehrsströme war denn auch die Hauptvorgabe für einen Studienauftrag «Zentrumsentwicklung», der im letzten Jahr ausgelobt wurde (vgl. tec21 9/2005). Erste Priorität hat für Schlieren erklärermassen der Rückbau der Zürcher-/Badenerstrasse. Das ist insbesondere auch wichtig, um die Attraktivität der Ortsmitte als Einkaufs- und Dienstleistungszentrum zu erhalten und wenn möglich zu stärken. Die Behörden versuchen, im Rahmen ihrer Möglichkeiten allfällige Ansinnen nach Verkaufsf lächen an der Peripherie von vornherein zu unterbinden. Rechtlich könnte ein solcher Anspruch natürlich auch gegen den Willen der Stadt durchgesetzt werden. Da die Promotoren solcher Projekte aber wissen, dass sich Bewilligungsverfahren mit behördlicher Kooperation viel rascher und effizienter gestalten, lässt sich die Entwicklung auf diese Weise recht gut steuern.

Ein zentrales Element im zukünftigen Verkehrssystem ist die geplante Limmattaler Stadtbahn. Sie wird Schlieren wieder mit dem Stadtzürcher Tramnetz verbinden. Früher fuhr nämlich das Tram Nr. 2 über die heutige Endhaltestelle Farbhof hinaus bis nach Schlieren und sogar noch weiter über die Limmat nach Weiningen. Als 1956 eine Erneuerung der Schienen notwendig geworden wäre, wurde der Betrieb kurzerhand auf Trolleybusse umgestellt. Dieser Streckenabschnitt wird aber nur die 1. Etappe des Wiederausbbaus darstellen. Weitere Schritte sind die Strecke Dietikon-Neuenhof (via Spreitenbach) sowie die Verbindung von Schlieren nach Dietikon.

Kreisel als Drehscheibe

Der im erwähnten Studienauftrag siegreiche Vorschlag von weberbrunner architekten sieht vor, die Badenerstrasse zu einer zweispurigen Erschliessungsstrasse zurückzubauen. Herzstück des Verkehrskonzeptes ist ein Platz im Zentrum der Stadt (Plan). Entlang seiner Ränder verläuft einspuriger Kreisverkehr. Er nimmt die Verkehrsströme aus allen Richtungen auf und sorgt für deren Verteilung. Alle Bushaltebuchten sind ebenfalls am Kreisel angelagert. Die Stadtbahn führt von Zürich kommend diagonal über den Platz zu ihrer Haltestelle an der nordwestlichen Ecke. Der mutige Entscheid der Verfasser, die Bahn nicht wie heute vorgesehen bis direkt an den Bahnhof zu leiten, zahlt sich in einer einfachen Linienführung aus und in einer Stärkung der Zentrumsidee: Das Gebiet um die rund 200 m lange Bahnhofstrasse wird sich als stark frequentierte Verbindung zwischen dem Bahnhof und der neuen ÖV-Drehscheibe Stadtplatz zu einer hochattraktiven Geschäftslage entwickeln können, ebenso wie die übrige, dicht geplante Umgebung des Stadtplatzes.

Auf der bisherigen Hauptverkehrsachse wird es darum gehen, die Attraktivität des Strassenraumes für die Anwohner und Fussgänger zu verbessern. Eine feste Randbedingung für gestalterische Massnahmen ist dabei die voraussichtlich in Mittellage fahrende Stadtbahn. Die Platzierung der westlichen Kreiselausfahrt ermöglicht die Verlegung der Strasse nach Norden und schafft damit im Stadtzentrum wie selbstverständlich Platz für einen grossen, zusammenhängenden Park (vgl. Plan).

Parkhaus als Filter

Auf der Nord-Süd-Achse sind die Verkehrsprobleme geringer, aber nicht zu vernachlässigen. Die Strecke über die Limmat nach Unterengstringen hat sich während der Spitzenzeiten als beliebte Ausweichstrecke zur überlasteten Autobahn etabliert, ebenso die Strasse nach Uitikon hinauf. Als erfolgversprechende Massnahme steht die Erschwerung oder gar Verhinderung dieser Querbeziehung durch die Stadt zur Diskussion. Allenfalls könnte das unter dem Stadtplatz geplante Parkhaus als eine Art «Filter» dienen. Den Behörden ist es aber ein Anliegen, die Auswirkungen einer allenfalls verminderten Erreichbarkeit auf das lokale Gewerbe im Auge zu behalten. In den Quartieren wiederum steht die Einrichtung von Tempo-30-Zonen kurz bevor. Ein spezieller Fall ist das zwischen Eisenbahn und Limmat etwas abseits gelegene Quartier Zelgli. Es ist durch die als neue Hauptverkehrsachse definierte Bernstrasse vom Zentrum getrennt. Die Lebensqualität ist aber durch die grüne Umgebung und die Nähe zur Limmat recht hoch, und es besteht ein intaktes Quartiergefüge, die Grundversorgung ist durch einige Läden gewährleistet. Das Verkehrsaufkommen auf der Hauptstrasse ist zwar hoch, übermässig schnell wird aber nicht gefahren. So halten z. B. die Busse verkehrsberuhigend auf der Fahrbahn. Pläne für eine ostseitige Quartierumfahrung existieren (gestrichelt auf dem Plan S. 8), bis zu deren Verwirklichung wird aber noch einige Zeit verstreichen.

Neues Verkehrsregime schon nächstes Jahr

Die Umsetzung des schlüssigen, zukunftsweisenden und in Sachen Verkehr kaum bestrittenen Stadtentwicklungsplans gestaltet sich nicht einfach. Eine nach sehr gutem Echo in der Bevölkerung erste echte Nagelprobe wartet im Sommer im Parlament, in Gestalt zweier Vorlagen, bei denen es um einen Landtausch im Zentrum und um einen Rahmenkredit für die weitere Planung gehen wird. Letztere ist allerdings zusätzlich vom Fortgang der kantonalen Richtplanung abhängig. Die im neuen Zentrumsprojekt geänderte Linienführung der Stadtbahn muss zuerst per Richtplaneintrag Rechtskraft erlangen, bevor Projekte bewilligt werden können, die das alte Trasse tangieren.

Die erste Etappe der Stadtbahn wird voraussichtlich erst in etwa 15 Jahren fertig sein. Das stört aber nicht weiter, das ganze Zentrumsprojekt kann, abgesehen von einigen Vorinvestitionen, unabhängig davon realisiert werden. Da die Trolleybusverbindung nach Zürich seit einiger Zeit an der Kapazitätsgrenze läuft, hat sich der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) kürzlich entschlossen, Doppelgelenkbusse mit rund 30 % höherer Kapazität einzusetzen. Die Verkehrsverlagerung auf die Bernstrasse kann voraussichtlich ebenfalls schon im nächsten Jahr umgesetzt werden. Die Kapazität der Zürcher-/Badenerstrasse wird dann durch die Umwandlung von zwei der vier Fahrspuren in Busspuren reduziert.