

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 22 (2009)
Heft: [11]: Die Lenker des Verkehrs : Management für den knappen Strassenraum

Artikel: Zum Shopping mit dem Tram : Sihlcity, das Vorzeigebispiel für die Erschliessung mit dem öV
Autor: Hornung, René
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-123886>

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: 15.05.2025

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

ZUM SHOPPING MIT DEM TRAM

«Sihlcity» gilt als das am besten mit dem öffentlichen Verkehr erschlossene Einkaufszentrum. Tram und Bus bringen Kunden ohne Wartezeiten dorthin.

Text: René Horning, Plan: Basler & Partner, Bearbeitung Hochparterre

Die Sihlcity-Erschliessung sei eine eigentlich «unlösbare Aufgabe» gewesen, schrieb Hochparterre im Sonderheft zur Eröffnung des Einkaufszentrums – siehe Beilage zu Hochparterre 6-7/2007. Im Nachhinein präsentiert sich das Verkehrsregime als logisch und beinahe simpel – nicht zuletzt dank den dem eigentlichen Bau vorangegangenen Diskussionen zwischen Generalunternehmung, Tiefbauamt und der Dienstabteilung Verkehr.

Sihlcity soll von rund 60 Prozent der Kundinnen und Kunden aus der Stadt und von den Mitarbeitenden mit dem öffentlichen Verkehr, mit dem Velo oder zu Fuss erreicht werden. Das Parkhaus mit 850 Plätzen ist für die aus der Agglomeration anfahrenen Kundinnen und Besucher gedacht. Es ist vergleichsweise klein, das zeigen die Zahlen des Einkaufszentrums Glatt, das bei fast gleicher Verkaufsfläche 4750 Parkplätze aufweist. Für das Sihlcity-Parkhaus wurde unter Beteiligung des VCS ein Fahrtenmodell vereinbart, das in den ersten vier Jahren je 5000 Ein- und Ausfahrten pro Tag erlaubt und ab dem fünften Betriebsjahr nur noch je 4400 – Zahlen, die bisher allerdings deutlich unterschritten wurden.

Heute gilt Sihlcity als das am besten erreichbare Einkaufszentrum im Land: Zwei Tramlinien – die Linie 5 wurde extra für dieses Projekt verlängert –, die neu geführte Buslinie 89 und die Sihltalbahn, die S4 mit dem verschobenen Bahnhof Saalsporthalle, führen hierher. Die Buslinie 33 hält am Nordende des Geländes. Für die Verkehrsfachleute war der wohl wichtigste Baustein die Verlängerung der Tramlinie 5, die zuvor am Bahnhof Enge endete. Sie fährt nun vom Tessinerplatz vor dem Bahnhof weiter und klettert in einer engen, steilen Linkskurve hinauf auf die Bederstrasse. Dort biegt sie ins bestehende Trasse der Linie 13 ein, fährt über die Utobücke zur Sihlcity und wendet bei der Laubegg.

SPEZIALSIGNAL FÜRS TRAM Die Kurve nördlich des Bahnhofs Enge – beinahe eine Spitzkehre – war für die Verkehrsfachleute eine besondere Herausforderung. «Wir entschieden uns für eine Teilsteuerung», erklärt der zuständige Mitarbeiter Urs Odermatt: Der Individualverkehr, der auf der Bederstrasse abwärtsfährt, wird aufgehalten, wenn das Tram die enge Kurve befährt. «Das Tram fährt aber auf eigenes Risiko», so Odermatt weiter. Er hat das Programm für die Wechselsignale an dieser Kreuzung geschrieben. Eine solche Regelung gebe es sonst in der Stadt kaum, doch hier habe sie sich bewährt und zu keinen Problemen geführt. Die gesamte Kreuzung mit einer Ampel steuern, das wollten die Fachleute nicht, denn das hätte zu Rückstaus in der Bederstrasse und in den Bleicherweg geführt.

Eine weitere, weniger aufwendige Neuerung war die Zufahrt der verlängerten Buslinie 89, die im Untergeschoss, in der Zulieferungsebene von Sihlcity, ihre neue Endstation hat. Der Bus fährt von der Laubegg kommend auf dem Tramtrasse in der Giesshübelstrasse. Ein von ihm gesteuertes Lichtsignal gibt ihm freie Fahrt, um an den rechten Fahrbahnrand und dort in die unterirdische Erschliessung einzubiegen. Die Ausfahrt aus Sihlcity erfolgt im Süden des Areals, vorbei an den Rampen des Parkhauses.

Mit der Eröffnung von Zürichs Westumfahrung und des Üetlibergtunnels fährt neu auch die Postautolinie 200 (Affoltern a. A. – Zürich-Enge) in die unterirdische Haltestelle im Sihlcity ein. Bei der Weiterfahrt zum Bahnhof Enge kann das Postauto allerdings die Ampelsteuerung der VBZ nicht nutzen und muss deshalb mit dem Individualverkehr weiterfahren.

PLANUNG AM COMPUTER In der «Anfahrt» auf Sihlcity wurden alle

Kreuzungen auf ihre Leistungsfähigkeit überprüft. «Diese sind zwar bis zu 99 Prozent ausgelastet, neue Steuerungen waren dort aber nicht nötig», so Odermatt. Heikel sei die Situation bei der Einmündung der Waffenzplatzstrasse in die Bederstrasse, weil dort die zusätzlich verkehrende Tramlinie 5 die freie Fahrt des Individualverkehrs nun häufiger unterbricht. Trotzdem waren auch hier keine Massnahmen nötig, denn Sihlcity sollte – zumindest aus dem Stadtzentrum – nicht mehr Individualverkehr mit sich bringen. Diese Annahme aus der Planung hat sich weitgehend als richtig erwiesen. Deshalb wurde auch die Steuerung an der Kreuzung Utobücke/Manesse-/Giesshübelstrasse «nur im Sekundenbereich» angepasst.

Die Planung erfolgte aufgrund von Verkehrszahlen am «grünen Tisch», respektive am Computer. Hat sie sich im Alltag bewährt? «Ja», sagt Urs Odermatt. Das liegt allerdings auch daran, dass die Besuchs- und Kundenfrequenzen im neuen Einkaufszentrum noch nicht so hoch sind. Auch die nächtlichen Kinovorstellungen haben zu keinen der zuerst befürchteten Ein- und Ausfahrtsprobleme aus dem Parkhaus geführt. Die Justierungen an den Steuerungen hielten sich deshalb in engen Grenzen.

KOMPLEXE SIGNALISATIONSPLÄNE Bevor ein Zentrum dieser Grösse mit allen externen und internen Verkehrsbeziehungen in Betrieb gehen kann, sind umfangreiche Planungen nötig. Das Generalunternehmen reichte seine Vorschläge ein, die Dienstabteilung Verkehr überprüfte diese rechtlich und auf Sicherheitsaspekte. «Nicht zuletzt müssen die Notfalleinsätze funktionieren», stellt Hansjörg Weber fest, der für einen Teil der Planungen rund um Sihlcity zuständig war. Die Signalisationspläne mit ihren komplexen Darstellungen wurden schliesslich rechtlich verbindlich.

Drei Massnahmen hat die Dienstabteilung Verkehr noch nachträglich eingeführt. Es wurden mehr Veloparkplätze eingerichtet, und aus Sicherheitsgründen wurde der Fussgängerstreifen am Südende der Tramhaltestelle Sihlcity Nord zum Utoplatz vor dem Einkaufszentrum «unter Licht genommen», also mit Ampeln ausgerüstet, denn die aufs Tram rennenden Passagiere gerieten in gefährliche Situationen. Schliesslich wurde ein in der Planung nicht erkannter Schleichweg für den Individualverkehr über die Parkhausein- und -ausfahrt nachträglich unterbrochen.

Andere heikle Situationen werden von der Polizei unterbunden: etwa die nächtlichen Autorennen in der unterirdischen Erschliessungsstrasse oder der Parkplatzsuchverkehr in den Quartierstrassen. «Wir erwarten, dass sich die Situation mit den häufigen Kontrollen einpendelt und beruhigt», begründet Hansjörg Weber den Umstand, dass bis heute keine weiteren Massnahmen zur Verhinderung des Parkplatzsuchverkehrs nötig wurden.

VERKEHRSERSCHLIESSUNG UND HALTESTELLEN BEIM EINKAUFSZENTRUM SIHL CITY

- Zulieferung
- Bus
- Postauto
- Tram/SZU
- 1_VBZ-Tramhaltestelle Sihlcity Nord
- 2_SZU-Haltestelle Saalsporthalle
- 3_VBZ-Haltestelle Bus 89
- 4_Postautohaltestellen

