

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: Jeder Achse ihr Verkehr : Schlierens Rezept, das Zentrum vom Verkehr zu entlasten
Autor: Hornung, René
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-154394>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 28.07.2025

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

JEDER ACHSE IHR VERKEHR

Zusammen mit dem neuen Stadtplatz will Schlieren die Durchfahrtsachse im Zentrum beruhigen.

Text: René Hornung, Fotos: Zeljko Gataric

Vier parallele Verkehrsschneisen führen in Ost-West-Richtung durch die Stadt Schlieren: die Autobahn A1, die Bernstrasse, dazu vier (und bald sechs) Eisenbahngleise und die für den Lokalverkehr wichtige Achse Zürcher-/Badenerstrasse. Im Zentrum soll nun aber mehr Ruhe einkehren. Das Ziel der Stadtentwicklung heisst da: «siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung». «Wir machen das Ortszentrum für den Individualverkehr relativ stark zu, denn am Stadtplatz sollen künftig die Menschen und nicht mehr die Autos den Puls bestimmen», so Stadtentwicklerin Barbara Meyer.

Erste Schritte sind realisiert, doch das Ziel ist noch nicht erreicht: Fussgängerinnen und Fussgänger, aber auch der Langsamverkehr müssen auf dem Weg vom Bahnhof ins Zentrum und umgekehrt immer noch «unten durch», durch die Unterführung oder sich lange am Lichtsignal gedulden. Bis zu neunzig Sekunden wartet man auf Grün. Das dürfe es in Zukunft nicht mehr geben, ist das erklärte Ziel der Schlieremer Verkehrsfachleute.

Seit den späten Achtzigerjahren diskutierten sie immer wieder mit dem kantonalen Amt für Verkehr über die Möglichkeiten der Zentrumsentlastung vom motorisierten Individualverkehr, denn die Achsen durch Schlieren sind Staatsstrassen, und da hat der Kanton das Sagen. «Viele Gemeinden wünschen sich Verkehrsberuhigungen, doch wir müssen darauf achten, dass das Strassennetz als Ganzes funktioniert», erklärt Urs Waldvogel, der für die Region zuständige Entwicklungsingenieur im kantonalen Amt für Verkehr. Der Kanton arbeitet mit Kapazitäts- und regionalen Verkehrssteuerungsmodellen, die unter anderem die Stauräume in Gebiete ausserhalb der Siedlungen verlegen und den öffentlichen Verkehr bevorzugen. Auch für die Limmattaler Gemeinden Schlieren, Urdorf und Dietikon ist ein solches Modell erarbeitet worden.

DA AUSBAU – DORT RÜCKBAU Schlieren stiess mit seinen Wünschen beim Kanton auf offene Ohren: «Wenn wir den Verkehr in weniger dicht besiedelte Gebiete verlagern können, machen wir das», so Niklaus Bischofberger, Verkehrsmanagement-Fachmann im Amt für Verkehr. Allerdings zeichne sich auch für das Einzugsgebiet der Bernstrasse eine dichtere Besiedlung ab. Inzwischen ist der frühere Engpass in der Achse Bernstrasse, der Knoten mit der Engstringerstrasse, ausgebaut und die Lichtsignalsteuerung angepasst. «Die Wartezeiten sind da nun die im Raum Zürich tolerierbaren», kommentiert Schlierens Stadttingenieur Manuel Peer. Dieser erste Schritt war die Grundvoraussetzung für die Entlastung des Zentrums vom motorisierten Individualverkehr.

Der nächste Schritt war die Beseitigung eines Erbes der Verkehrsphilosophie der Siebzigerjahre: Die damals in beide Richtungen je zweispurig ausgebaute Achse Zürcher-/Badenerstrasse ist seit Ende 2009 – bis auf ein kurzes Stück im Zentrum von Schlieren – auf je eine Spur pro Richtung zurückgebaut. «Das ist ein logisches Puzzleteil, wenn es darum geht, das Zentrum von Schlieren zu entlasten», sagt Urs Waldvogel. Nun hat auf diesen Zufahrtsachsen der Bus seine eigene Spur. «Subjektiv hat das bereits zu einer spürbaren Entlastung geführt – auch wenn uns die Lärmmessungen noch keine echten Verbesserungen zeigen», weiss Manuel Peer. Ruhiger wird diese Achse, wenn da Tempo 50 km/h gelten wird. Dass in der Peripherie von Schlieren noch mit Tempo 60 km/h gefahren wird, sei auf eine Kommunikationspanne zwischen dem Kanton und der Stadt Schlieren zurückzuführen, räumen beide Seiten ein: «Jede Instanz meinte, die andere kümmere sich um die – von allen gewünschte – Temporeduk-

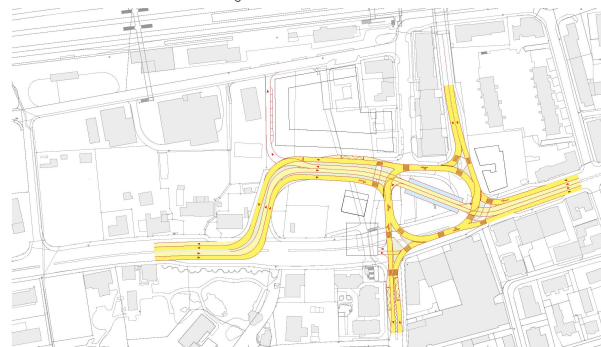
tion», so Manuel Peer. Und Urs Waldvogel verspricht: «Mit dem Bau des Stadtplatzes wird Tempo 50 dann auf der ganzen Achse kommen.» Die Geschwindigkeitsreduktion wird weitere Anpassungen an den Signalsteuerungen nötig machen, damit die grüne Welle funktioniert. Die fabrikneuen 60er-Signaltafeln werden danach andernorts zum Einsatz kommen. Die Achse Zürcher-/Badenerstrasse vom motorisierten Individualverkehr zu entlasten, heisst, ihn auf die Transitachse der Bernstrasse zu verlagern. Dafür braucht es Lenkungsmaßnahmen: «Der Durchfahrtswiderstand durchs Zentrum muss grösser sein als jener auf der Bernstrasse», erläutert Niklaus Bischofberger. Die Lichtsignale an den drei bestehenden Querverbindungen zwischen den parallel verlaufenden Achsen werden entsprechend neu programmiert. Mit dem Bau des Stadtplatzes werden die Bodenmarkierungen und die Steuerungen noch einmal angepasst, und auch der Knoten Bernstrasse/Engstringerstrasse muss mit dem Bau des Kreisel wahrscheinlich noch einmal ausgebaut werden. Die Bernstrasse selbst aber ist nicht weiter ausbaubar.

UMBAU IN ETAPPEN

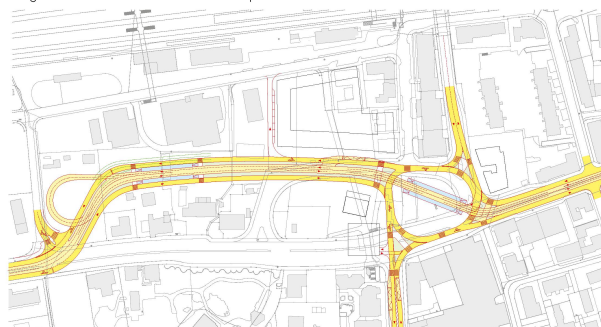
Der Stadtplatz und die neue Verkehrsführung werden in Etappen umgesetzt. Ab 2012 wird der einspurige Kreislauf mit dem Haltestellendach im Zentrum gebaut und der Verkehr Richtung Westen über die heutige Ringstrasse geführt. Damit wird die Badenerstrasse südlich des heutigen Restgrüns über rund 100 Meter verkehrsfrei. Es entsteht der «Kulturplatz» als Ergänzung des Stadtparks.

Im Endausbau wird diese Achse weiter nach Westen verlängert, «hinter» den Bauernhäusern durch. Die Badenerstrasse kann dann über weitere 180 Meter ausser Betrieb genommen werden. Das Gelände soll ebenfalls dem Stadtpark zugeschlagen werden. Die Stadt Schlieren muss die Strassenfläche aber dem Kanton abkaufen.

✓ Erste Etappe: 100 Meter Badenerstrasse werden abgehängt, der Verkehr rollt über die Ringstrasse.



✓ Endausbau: Weitere 180 Meter Badenerstrasse werden abgebrochen und Teil des Stadtparks.





^Schlierens neue Wohnbaugebiete stehen dicht am Bahntrasse. Die Stadt verlangt deshalb als Lärmschutzmassnahme eine hohe und geschlossene Bauweise in der ersten Bautiefe.

>Sanierte Zürcherstrasse Blick Richtung Westen kurz nach dem Postzentrum Mülligen.



^Sanierte Badenerstrasse Blick Richtung Westen. Der Bus hat seine eigene Spur bekommen.

Die Verkehrsbelastung und damit die Durchfahrtszeiten durch die Orte im Limmattal variieren je nach Tageszeit stark. «Passiert im Gubrist-Autobahntunnel ein Unfall, haben wir bei uns im Zentrum sofort alles blockiert», so Stadttingenieur Manuel Peer. Und wegen des zunehmenden Verkehrs würden die Staus auch länger. Zürichs Westumfahrung habe Schlieren ausserdem eher mehr als weniger Verkehr gebracht. Und Peer weiss auch, dass die Grenzen der Verkehrsentslastung bald erreicht sein werden, denn zwei Drittel des Verkehrsaufkommens im Zentrum von Schlieren sind reiner Binnenverkehr: «Es sind also nicht die Pendler, die den Stau im Zentrum verursachen», hält der Stadttingenieur fest.

STADTPLATZ UND LIMMATTALBAHN Das Kernstück der Beruhigung im Zentrum von Schlieren existiert erst auf den Plänen (siehe Seite 4). Der neue Stadtplatz ist als einspuriger Kreisel mit oberirdischen Querungen geplant und ersetzt die heutige Kreuzung mit der Fussgängerunterführung. Das mit allen interessierten Kreisen öffentlich diskutierte Projekt stiess anfänglich nicht überall auf Zustimmung. Viele fürchteten, die Kapazität des Kreisels reiche nicht und führe zu noch mehr Staus. Doch sowohl Urs Waldvogel wie Manuel Peer wissen: Es wird funktionieren, animierte Simulationen beweisen, dass «nichts passiert», dass die Staus nicht grösser werden und sich die Durchfahrtszeit durch Schlieren nicht verlängert. Allerdings: Die Fussgängerinnen und Fussgänger werden bei der Querung des Kreisels den Grünphasen eines Lichtsignals folgen müssen. «Sonst läuft's nicht», weiss Urs Waldvogel aus den Simulationsversuchen und ergänzt: «Eine bessere Strassengestaltung in Ehren, aber sie muss auch funktionieren.» Im Zentrum des Kreisels werden die Busse und später die Limmattalbahn halten. Eine Haltestellensituation, die mit auf den Bus rennenden Passagieren den rundum zirkulierenden Autoverkehr «stört».

Ab 2019 wird – wenn alles gut geht – die Limmattalbahn im Zentrum halten. Dass die Bahn kommt, ist so gut wie sicher. Sie ist im Zürcher Richtplan festgeschrieben, im Sommer 2010 startet die Arbeit am Vorprojekt. Viele Details sind inzwischen festgelegt: Die Limmattalbahn soll von Zürich-Altstetten bis Killwangen gebaut werden und mit «Zweirichtungsfahrzeugen» fahren. Sie wird sowohl mit dem Zürcher Tram als auch mit der Bremgarten-Dietikon-Bahn kompatibel sein. Von der Tramendstation Farbhof in Zürich bis nach Schlieren soll sie in der Strassenmitte verkehren – dazu liegt bereits ein Entscheid des Regierungsrats vor. Bei der Strassensanierung in Schlieren wurden dafür die Vorbereitungen schon getroffen und die Leitungen entsprechend neu verlegt. Der Individualverkehr wird dann an den Rand, auf die aktuellen Busspuren, verlegt.

Westlich des neuen Stadtplatzes von Schlieren wird die Bahn am Spital Limmattal und an der Kantonsschule Urdorf vorbeifahren. «Ein «Schwenker», der Vorteile bringt, weil Spital und Schule ein hohes Passagieraufkommen bringen werden», kommentiert Cyrill Weber, Gesamtprojektleiter Limmattalbahn beim Zürcher Verkehrsverbund (ZVV). Im Zuge der Arbeit am Vorprojekt würden nun aber nochmals alle Punkte genau geprüft. Dabei werden auch die noch offenen Details der Streckenführung westlich von Schlieren geklärt. Danach wird die Politik zum Zuge kommen: Sie muss die Finanzierung für das Projekt sicherstellen.

Geklärt werden muss auch noch, wer die im Endausbau 13,5 Kilometer lange Limmattalbahn dereinst betreiben wird. Der ZVV selbst hat nämlich weder eigene Busse auf der Strasse noch Trams auf den Schienen.

DIE BAHN ALS STÄDTEBAUPROJEKT Der ZVV, die Gemeinden und der Kanton verstehen die Limmattalbahn als Städtebauprojekt, das Identität schaffen wird. «Eine Bahn signalisiert viel klarer «Stadt» und «Verdichtung» als ein Bus», weiss auch Barbara Meyer. Aus Sicht der Stadt Schlieren ist die Limmattalbahn aber nicht zuletzt wegen des stetigen Wachstums der Bevölkerung und der Zunahme der Arbeitsplätze nötig. In den letzten fünf Jahren entstanden allein in Schlieren 2000 neue Arbeitsplätze, die Bevölkerung nahm im gleichen Zeitraum ebenfalls um 2000 Personen zu. Sind auch die beplanten Areale überbaut, wird die Einwohnerzahl um weitere 3000 und die Zahl der Arbeitsplätze um 2000 zunehmen. >>

» Die Bahn ist allerdings nicht nur Mittel zur Entlastung der Strassen. «Sie wird auch neue bauliche Entwicklungen anstossen, denn eine neue Verkehrserschliessung erhöht immer auch die Stadortattraktivität», sagt Niklaus Bischofberger, sie werde die Bautätigkeit weiter anheizen.

Neben der Limmattalbahn muss deshalb auch die Feinerschliessung ausgebaut werden, vor allem jene der neuen Wohngebiete nördlich der SBB-Gleise. Dafür soll das Ortsbusnetz erweitert werden – Umsteigeort ist auch da der neue Stadtplatz. Die bestehende Bushaltestelle auf der Brücke über den Bahnhofperrons bleibt bestehen. Dort sorgen schon heute die Lifte für die direkte Anbindung an die S-Bahn.

Während die Limmattalbahn-Pläne schon weit entwickelt sind, wird sich am 15-Minuten-Takt der S-Bahn nichts ändern. Das Limmattal soll zwar eine zusätzliche S-Bahn-Linie bekommen, diese wird aber Schlieren nicht bedienen. Sie wird allerdings die beiden bestehenden Linien S3 und S12 entlasten und in deren Zügen Platz schaffen. «Damit sind wir schon gut bedient», findet Stadttingenieur Manuel Peer. Ausserdem werden die SBB den Bahnhof Schlieren zu einem Dienstleistungszentrum ausbauen und dann wird auch das Gleis 1, der sogenannte «Hausperron», wieder als S-Bahn-Haltekannte benutzt werden können.

Der wichtige Umsteigeort im öffentlichen Verkehr wird aber der nahe Stadtplatz sein. In der ersten Phase wird dort die Buslinie 31 aus der Stadt ihre Endstation haben und die Linie 303 den Anschluss Richtung Killwangen und Spreitenbach gewährleisten – eine Verkehrsverbindung, die künftig die Limmattalbahn sicherstellen wird. Stadtplatz und die Gleise der S-Bahn sind nur subjektiv weit voneinander entfernt: «Die 200 Meter sind deutlich weniger als der kürzeste Weg vom künftigen Durchgangsbahnhof Löwenstrasse unter dem Zürcher Hauptbahnhof zum nächsten Tram», betont Stadttingenieur Manuel Peer.

UMBAU IN ETAPPEN Umgesetzt wird das neue Verkehrsregime in Etappen. Nach den bereits realisierten Massnahmen an der Bernstrasse, dem Umbau der Zürcher- und der Badenerstrasse sowie den Änderungen an den Steuerungen bei den Querspangen wird ab 2012 der Kreisel gebaut und der Verkehr über die heutige Ringstrasse geführt. Das schafft die Möglichkeit, die Badenerstrasse südlich des heutigen Restgrüns in der Ringstrasse über rund hundert Meter verkehrsfrei zu machen und dieses Areal als «Kulturplatz» dem Stadtpark zuzuschlagen. Im Endausbau wird diese neue Achse weiter nach Westen verlängert, hinter den Bauernhäusern durch und über jenes Areal, auf dem heute vor allem Container stehen und Fahrende ein Durchgangslager finden. Die heutige Badenerstrasse kann dann über weitere 180 Meter ausser Betrieb genommen werden. Sie soll abgebrochen und dem Stadtpark zugeschlagen werden. Dafür – das hat sich der Kanton ausbedungen – muss die Stadt Schlieren die Strassenfläche dem Kanton abkaufen. «Schlieren ist hier privilegiert, denn kaum eine andere Gemeinde hat für solche Umlagerungen auch den nötigen Platz», kommentiert Urs Waldvogel. Ausserdem plant Schlieren eine zusätzliche Querverbindung im Quartier «Goldschlägi», wo eine zusätzliche Verbindung zwischen Badener- und Bernstrasse entstehen soll.

Und was wird bei so viel Geld für den öffentlichen und den Individualverkehr fürs Velo gemacht? In Schlieren ist inzwischen die parallele Achse zur Zürcher-/Badenerstrasse durch die Schulstrasse, die Freiestrasse und die Urdorferstrasse verkehrsberuhigt und für den Langsamverkehr gut ausgebaut, eine gerade auch für Schülerinnen und Schüler geeignete Route. Für Arbeitspendler, die lieber entlang der «schnellen» Achse mit dem Verkehr mitrollen, sind auf dem Trottoir der Zürcher- und Badenerstrasse Radstreifen signalisiert. Schwieriger und noch zu verbessern sind die Querverbindungen, vor allem, wenn sie von Kindern sicher benutzt werden sollen. «Unser Velowegnetz ist für sie noch nicht optimal ausgebaut», räumt Barbara Meyer ein. Weil aber Velowege auch ein Stück städtische Lebensqualität sind, wird an Verbesserungen gearbeitet. Unter anderem soll die bestehende westliche Unterführung unter den Bahngleisen für den Veloverkehr befahrbar werden.

Auch an die Spaziergänger hat Schlieren gedacht. Der Naherholungsraum am Schlieremer Berg und der Limmattbogen sind beide gut erschlossen. Für Spaziergänger bildet allerdings die Bernstrasse eine Barriere, die nur an wenigen Orten über- oder unterquert werden kann. Verbesserungen sind auch da in Arbeit. In den Plänen findet sich eine neue Diagonalverbindung vom Bahnhof entlang den Industriegleisen mit einem Anschluss an die Bahn-/Strassenunterführung zum Gaswerkareal und zum landwirtschaftlich genutzten «Erdbeerfeld».

In den Wohngebieten hat die Stadt Schlieren die «Hausaufgaben» gemacht: In allen Quartieren sind Anfang 2010 Tempo-30-Zonen signalisiert und wo nötig die Strassen umgebaut worden – bis auf das Quartier unterhalb des Spitals Limmattal. Viele Strassen sind dort aber Sackgassen, «eigentlich die effizienteste Methode der Verkehrsberuhigung», stellt Manuel Peer fest. Mit ihren idyllischen Wohnquartieren sind die Schlieremer geradezu privilegiert – nicht umsonst gibts hier den «Heimeliweg». Und an der Sägestrasse, an der viele der noch erhaltenen Bauernhäuser stehen, ist inzwischen eine «Begegnungszone» mit Tempo 20 und Fussgängervortritt eingerichtet, die als Teil der lokalen Nord-Süd-Achse mit der Anerkennung «Flâneur d'Or» ausgezeichnet wurde. Gelobt wurde die Konzeption als Teil einer grossräumig geplanten Langsamverkehrsverbindung und die Rücksichtnahme auf den ursprünglichen bäuerlichen Dorfkern. – Sind Stadtplatz und Kreisel realisiert, lässt sich auch die dann zur Sackgasse werdende Bahnhofstrasse zur Flaniermeile umgestalten.

Die neuen Quartiere entstehen allerdings nicht an der Flanke des Schlieremer Bergs, sondern entlang der Bahnlinie. Da bleibt Bahnlärm ein Problem. Wenn zwei weitere Durchfahrtsgleise durchs Limmattal gebaut werden, bringt dies noch höhere Belastungen, vor allem wegen der lauten Güterzüge. Die bahnnahen Neubauten müssen deshalb konsequent mit Lärm- aber auch Erschütterungsschutz geplant werden, verlangt die Stadt.

JAHRELANGE DISKUSSIONEN

In den Siebzigerjahren wurde die Achse ab der westlichen Zürcher Stadtgrenze durch das Zentrum von Schlieren vierspurig ausgebaut. Doch schon seit 1987 wurde immer wieder über einen Rückbau diskutiert, insbesondere über separate Busspuren. Sie sind jetzt, nach über 20 Jahren, realisiert worden. 1994 hatte ein Postulat im Parlament von Schlieren auch die Verkehrsentslastung des Zentrums verlangt. Im Frühling 2000 wurde die Planung an die Hand genommen, und es galt, den Kanton vom Rückbau zu überzeugen und den Knoten Bernstrasse/Engstringerstrasse auszubauen. Im Juni 2003 wurde der Verkehrsplan Schlieren verabschiedet, der sich fürs Zentrum zur «siedlungsorientierten Strassenraumgestaltung» bekennt.

Im Januar 2005 fiel der Grundsatzentscheid für den Stadtplatz mit dem einspurigen Kreisel. Ab 2012 wird am Stadtplatz gebaut.

»Den Grünraum im Rücken:
Das Spital und seine Nebenbetriebe.

