

Neuaufgabe des Stadtentwicklungskonzepts der Stadt Schlieren

Schlussbericht - Juni 2016



Neuaufgabe des Stadtentwicklungskonzepts der Stadt Schlieren

Schlussbericht - Juni 2016

Auftraggeber

Stadt Schlieren

Abteilung Bau und Planung
Freiestrasse 6
8952 Schlieren CH

Begleitung

Barbara Meyer (Projektleiterin Stadtentwicklung)
Hans-Ueli Hohl (Abteilungsleiter Bau und Planung - Stadtingenieur)
Markus Bärtschiger (Ressortvorsteher Bau und Planung)
Toni Brühlmann (Stadtpräsident)
Astrid Romer (Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit)

Mitglieder der Stadtbaukommission

Dunja Kovari-Binggeli, Zürich
(Architektur, Planung)
Elisabeth Boesch, Zürich
(Architektur)
Walter Vetsch, Zürich
(Landschaftsarchitektur)
René Schaffner, Schlieren
(Sekretär der Kommission)

Projektteam

AS&P - Albert Speer und Partner GmbH

Architekten | Planer
Hedderichstraße 108-110
60596 Frankfurt am Main

Projektkoordination, Teamleitung

Michael Heller

Siedlung

Markus Kaltenbach (Städtebauliche und allg. gestalterische Konzeption)
Moritz Mücke (Mitwirkung Analyse)

Freiraum

Matthias Dilger (Leitung)
Florian Gieding
Rainer Mutschler (Aktivwerkstatt 1)

Infrastruktur

Michael Dinter (Leitung)
Veronika Valek
Frederik Lux

Modellbau, allgemeine Plandarstellung

Hannah Berndhäuser
Lujian Zhang
Jan Lohr
Jan Nickel

Fachberatung

bureau für RAUMENTWICKLUNG

Dr. Markus Nollert
Aargauerstrasse 70 | Atelier 26
8048 Zürich

Expertengespräche

Werner Toggenburger (Amt für Verkehr Kanton Zürich, Entwicklungsingenieur West)
Peter Moser (SBB Infrastruktur, Netzentwicklung Region Ost)
Christian Werlen (Amt für Raumentwicklung Kanton Zürich, Kreisplaner)
Frank Argast (Amt für Städtebau der Stadt Zürich)

Zürcher Hochschule der Künste (ZHdK)

Meret Wandeler (Institut für Gegenwartskunst IFCAR - Fotografische Langzeitbeobachtung)

Aktivwerkstätten

Vertreterinnen und Vertreter der Schlieremer Bevölkerung

Inhalt

	Über alles gesehen	7
1	Anlass und Ziel	8
2	Vorgehensweise	9
3	Analyse	10
	3.1 Das Limmattal	10
	3.2 Stadtgefüge und Lagegunst	12
	3.3 Dynamisches Schlieren - kantonale Vorgaben	13
	3.4 Stadtschichten	15
4	Stadträumliches Leitbild	18
	4.1 Herleitung - Planen entlang der Infrastrukturtrassen	18
	4.2 Synopse	26
5	Städtebau	30
	5.1 Quartiere und Nachbarschaften	30
	5.2 Querverbindungen	32
	5.3 Strategie für den Umgang mit Hochhausprojekten	34
	5.4 Mischung macht Stadt	37
	5.5 Nutzungsschwerpunkte	38
	5.6 Innenentwicklung und Verdichtungsstrategie	40
	5.7 Potenzialabschätzung	44
6	Verkehr	48
	6.1 Mobility Hub	48
	6.2 Verkehrsverlagerung	49
	6.3 Veränderung der Strassenquerschnitte	52
	6.4 Veloverkehr	54
7	Freiraum	58
	7.1 Das Grundgerüst	58
	7.2 Querspangen	60
	7.3 Längsverbindungen	61
	7.4 Die Freiraumorte	62
	7.5 Der Flussraum	63
	7.6 Der Waldraum	65
8	Gesamtplan der stadträumlichen Entwicklung	68
	8.1 Gesamtkonzept	68
	8.2 Ein neues Gefüge aus Nachbarschaften	70
	8.3 Lupenräume	72
9	Ausblick	79
	Massnahmenkatalog	80

Über alles gesehen

Im Zuge der dynamischen Veränderungen in der Metropolitanregion Zürich hat die Stadt Schlieren derzeit eine Jahrhundertchance ihrer Stadtentwicklung in der Hand. Zum Zeitpunkt der Beauftragung waren bereits zahlreiche Projekte auf den Weg gebracht oder realisiert, die sich in grosser Streubreite über den Stadtraum verteilen. Neue bauliche Volumen bestimmen die Stadtsilhouette und belegen stellenweise eindrücklich den Quantensprung der Verdichtung. Im Lichte dieser Ereignisse hat die Abstimmung für den Bau der Limmattalbahn (LTB) eine unterstützende Wirkung. Insbesondere der Raum des Stadtkerns von Schlieren wird sich hierdurch in den nächsten Jahren signifikant verändern. Hier laufen neben dem Umbau der verkehrlichen Anlagen auch verschiedene bauliche und freiraumplanerische Projekte unterschiedlichster Akteure simultan. Am Ende dieser dynamischen Ära muss sich der Erfolg des Umbaus der Stadt Schlieren an der Qualität ihres neuen Stadtkerns messen lassen. Ankunft, Begegnung, Versammlung, Verwaltung, Einkauf und Kultur sind nur einige der zentralen Aktivitäten in der Stadtmitte. Ein ausgewogenes Spektrum an inner-

städtischen Nutzungen sowie die systematische Verortung von Belägen, Beleuchtungen, Stadtmöblierung und Stadtgrün sind dabei ebenso von Bedeutung wie die Gestaltung der Gebäude. Wenn es gelänge, die laufenden Projekte und die neueren Erkenntnisse über räumliche und funktionale Zusammenhänge nördlich und südlich des Bahnhofs einer konstruktiven Zusammenschau zu unterziehen, wäre ein erster bedeutsamer Schritt in diese Richtung getan. Dies muss nicht bedeuten, dass laufende Planungen komplett in Frage gestellt werden sollen. Es geht zunächst vielmehr darum, die verschiedenen Akteure für diese grosse Chance zu sensibilisieren und eine gemeinsame Wahrnehmung der Dinge zu erzeugen.

Der Rietpark, der derzeit noch als „Satellit“ im nordwestlichen Stadtraum liegt, und das in Entwicklung stehende Geistlich-Areal müssen schlüssig an das nördliche Bahnhofsumfeld angebunden werden. Dies gilt selbstverständlich auch für das neue Zentrum südlich des Bahnhofs. Eine klare räumlich-funktionale Ausrichtung solcher Projektareale auf die Stationen des öffentlichen Verkehrs

wird die Akzeptanz des Fussgänger-, Velo- und öffentlichen Verkehrs unterstützen. Diese Aufgabe sollte prioritär behandelt werden, solange die Intensität der Entwicklung im Talraum noch anhält.

Die zentrale Erkenntnis der achtmonatigen Arbeiten in Schlieren besteht darin, in den folgenden Jahren einerseits die Kräfte auf die Neugestaltung des Herzens der Stadt - der Mitte - zu konzentrieren, andererseits aber auch die Übersicht über das grosse Ganze zu behalten. Im Wesentlichen gilt es dabei, die folgenden sieben Schwerpunkte zu beachten:

- **Stadtpark /Grüne Mitte gesamthaft und qualitativ gestalten,**
- **bestehende Bahnquerungen aufwerten und neue entwickeln,**
- **Denken und Planen in vernetzten Quartieren mit ausreichenden Freiräumen und Plätzen,**
- **fünf attraktive Querspangen zwischen Schlieremer Berg und Limmatbogen entwickeln,**
- **die Bernstrasse zu einer stadtverträglichen Strasse umbauen,**
- **Stadteingänge beim Kesslerplatz und der Gasometerbrücke als Identifikationsorte umgestalten,**
- **den Limmatbogen landschaftlich hochwertig entwickeln.**

Nach den beiden Aktivwerkstätten kann zusammenfassend gesagt werden, dass Politik, Verwaltung und Bevölkerung sich einig darüber sind, dass bei der Entwicklung der Stadt Schlieren Qualität vor Quantität stehen muss.



- 1**- Arealentwicklung Bhf (Süden), Stand: 24.06.2015
- 2**- Arealentwicklung Bhf (Norden), Stand: 18.04.2013
- 3**- Limmattalbahn, Stand: 30.06.2015
- 4**- Neugestaltung Zentrum Schlieren, Stand: 05.05.2015
- 5**- Wiesenstr. Geistlichareal Konzept, Stand: 26.03.2010
- 6**- MOVO11 - Bauprojekt, Stand: 25.03.2010
- 7**- Geistlich-Areal Masterplan, Stand: 01.12.2008
- 8**- Studie Engstringer Kreuzung, Stand: 03.05.2013
- 9**- Radwegstudie Engstringerstr., Stand: 26.08.2014

Laufende Projekte im Kernbereich der Stadt Schlieren

1 Anlass und Ziel

Die Metropolitanregion Zürich wächst. Im Transitraum Limmattal, dem bedeutungsvollsten Zugangskorridor der Region, sind die damit verbundenen baulich-räumlichen Veränderungen besonders deutlich erkennbar. Inzwischen sind für viele Gebietskörperschaften des Tals die Spielräume für die rasche Entwicklung von Neuem deutlich eingeschränkt. Auch für die Stadt Schlieren gilt es, die letzten Entwicklungsspielräume und Reserven zu erkunden und mit Bedacht, d.h. schrittweise und haushälterisch zu mobilisieren. Diese Entwicklungen betreffen nicht nur spektakuläre Neubauten, sondern eröffnen auch die Möglichkeit, in die Jahre gekommene und zum Teil absehbar nicht mehr benötigte Substanz zukunfts-tauglich umzubauen und zu gestalten. Die sich ändernden Anforderungen an bauliche Dichte sollen dabei gleichzeitig als Chance und Option für Verbesserungen erkannt werden.

In grosser Streubreite stösst im Stadtgebiet von Schlieren inzwischen grossstädtische Architektur hart auf kleinteilige bauliche Strukturen des letzten Jahrhunderts. Das sich damit rasant verändernde Bild muss als Wandel hin zur Stadt

verstanden werden und nicht nur als Collage von Gelegenheiten. Das Ziel soll es daher sein, langfristig ein homogenes und in sich schlüssiges Stadtbild auszubilden.

Auch das Mobilitätsangebot des Limmattals wird sich verändern und durch die Limmattalbahn urbaner werden. Auch diese Entwicklung wird Impulse für stadträumliche Verbesserungen geben. Eine zentrale Frage ist hierbei, ob diese Aufgabe mit der inzwischen routinemässigen baulichen Verdichtung und Transformation „Areal für Areal“ allein zu bewältigen ist, oder ob nicht etwa grössere Anstrengungen notwendig werden.

Im Falle des neuen Stadtentwicklungskonzepts (STEK) der Stadt Schlieren wurde daher vereinbart, simultan auf den drei Massstabsebenen von

- Talraum,
- Stadtgebiet,
- und Quartieren

zu arbeiten, sowie die integrierte planerische Behandlung der Fragen von Städtebau, Verkehr und Landschaft vorzunehmen. Gleichzeitig ist aber auch der

Fall zu beachten, dass die momentane Dynamik nicht kontinuierlich andauern, begonnene Grossprojekte unvollendet liegen bleiben und damit eine brüchige Stadtlandschaft entstehen könnte.

Die Stadt Schlieren hat angesichts der rasanten Dynamik und einer ausführlichen Analyse und Erfolgskontrolle des STEK von 2005 beschlossen, innezuhalten und ein aktualisiertes, räumlich-funktionales Stadtentwicklungskonzept zu entwickeln. Dieses Konzept soll aber nicht nur auf die aktuelle Wachstumsgeschwindigkeit ausgerichtet sein sondern, soweit möglich, auch Ungewisses mitdenken. Das bedeutet, dass das Planungsinstrument auch dann noch wirksam bleiben muss, wenn die aktuelle Dynamik unerwartet stagnieren oder etwa längerfristig aussetzen sollte.

Planerisch bedeutet dies im Wesentlichen, die nächsten 15 - 25 Jahre in Etappen zu denken. Flexible und kleinteilige Stadt- und Quartiersbausteine sind zu entwickeln und so zusammenzufügen, dass mit einem weiteren Wachstum sowie im Falle von ruhigeren Entwicklungsphasen keine unattraktiven, d.h. fragmentierten

Zwischenzustände entstehen können. Auf diese Weise sollen schlüssige und miteinander vernetzte attraktive Nachbarschaften in Schlieren generiert werden.

Der Umbau Schlierens ist bereits in vollem Gange, daher zielt das vorliegende Konzept nicht auf spektakulär Anderes oder Neues. Es setzt vielmehr Leitplanken für ein schrittweises Procedere bei Planung und Umsetzung des anstehenden Programmes und bringt Aspekte einer nachhaltigen Stadtplanung ein. Zu viel Neues in zu raschen Schritten und zu grossen Einheiten umgesetzt kann sowohl das soziokulturelle Gefüge der Stadt aus dem Gleichgewicht bringen, als auch die Kontrolle über die Vielzahl gleichzeitig im Gesamtraum der Stadt laufender Aktionen beeinträchtigen. Besonderer Wert wurde daher auf die Kommunikation und Abstimmung mit der Schlierener Bevölkerung gelegt.

Im Gegensatz zum Entwurf einer Momentaufnahme - etwa einem Masterplan - bildet das neue Stadtentwicklungskonzept ein flexibles, d.h. vor allem nicht zu enges Korsett für die künftigen Entwicklungen.

2 Vorgehensweise

Aufgrund der komplexen fachlichen Zusammenhänge und des Abstraktionsgrads eines Stadtentwicklungskonzepts hat sich die enge Kooperation mit der Bevölkerung bewährt. Dabei geht es weniger um die Durchführung eines „Wunschkonzerts“, sondern vielmehr um die Erlangung zusätzlicher Ideen und Hinweise für die Bearbeitung. Auch das Erzeugen von Verständnis und Vertrauen in Bezug auf die anstehenden Veränderungen ist Gegenstand der Mitwirkung.

Nach Abschluss der zweimonatigen Erkundungsphase wurden erste Erkenntnisse mit Verwaltung und Stadtbaukommission abgestimmt. Im Rahmen einer ersten Aktivwerkstatt wurden erste Erkenntnisse vorgestellt. Hier wurde der planerische Input bewusst knapp und präzise gehalten, um der Bevölkerung ausreichend Raum zu geben. Die einzelnen Gegenstände wurden im Kreise thematisch geordneter Gruppen diskutiert und erste Schlussfolgerungen und Zusammenfassungen formuliert.

Die Ergebnisse dieser Werkstatt wurden im Zuge der viermonatigen Entwurfsphase ausgewertet, getestet und, wo

immer sinnvoll und möglich, eingearbeitet.

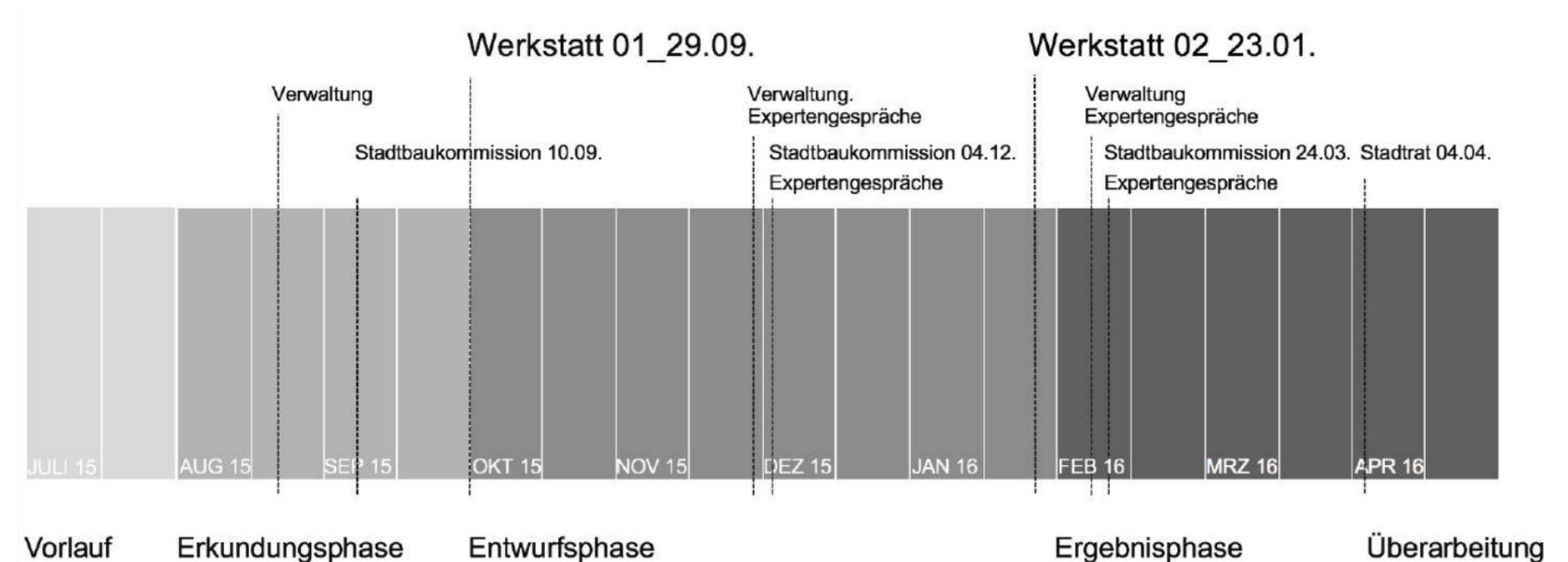
Zusätzlich wurden Expertengespräche auf kantonaler Ebene mit Vertretern der Ämter für Verkehr und Raumentwicklung, des Amtes für Städtebau der Stadt Zürich sowie der Abteilung Infrastruktur und Netzentwicklung der SBB geführt. Diese Gespräche dienten nicht zuletzt auch der Erkundung der Plausibilität der Planungsansätze und Testentwürfe. Auch hierbei ging es darum, den Planungsprozess möglichst transparent zu gestalten,

die Möglichkeit zu eröffnen, mitzudenken und Anregungen zu geben.

Anlässlich der zweiten Aktivwerkstatt wurde das erarbeitete Material ausführlich vorgestellt und besprochen. Damit ergibt sich erneut die Chance, in Arbeitsgruppen letzte Kommentare und Ideen in den Planungsprozess einzubringen.

In der dritten Phase, der Ergebnisphase, wurden die letzten Anregungen eingearbeitet.

Der Entwurf des Berichts wurde sodann von Verwaltung und Stadtbaukommission beurteilt, bevor der Stadtrat schliesslich über das weitere Vorgehen beraten hat.



Zeit- und Organisationsschiene des Projekts

3 Analyse

3.1 Das Limmattal

Weniger die Nähe zum Energie und Mobilität gebenden Wasser, wie im Falle der Gründung Zürichs, haben zur Siedlungsstruktur des Talraums geführt. Die historische Besiedlung entlang der unteren Hanglagen ist vielmehr begründet durch die ursprünglich von Altarmen durchzogene Sumpflandschaft des Talbodens. Erst durch die Trockenlegung dieses Raumes wurde die industrielle Nutzung des Talbodens möglich. Die Kreuzungspunkte der Landstrassen und die Nähe zu den Brücken und später auch zu den Bahnhöfen, haben zu der kettenartigen Besiedelung des Talraums mit derzeit etwa 200.000 Einwohnern geführt. Der Flussraum wurde nie als besondere Qualität wahrgenommen und spielt auch heute noch in den Stadträumen des Tals kaum eine Rolle.

Die Kantone Zürich und Aargau teilen sich etwa hälftig das Dutzend immer enger zusammenrückender Gemeinden bzw. Städte des sich stetig urbaner entwickelnden Limmattals. Von der hohen Erschliessungsgunst profitiert heute

neben den Wirtschaftsstandorten Zürich und Baden auch der gesamte Metropolitanraum.

Eine zentrale Erkenntnis der Ideenkonkurrenz „PeRL - Perspektive Raumentwicklung Limmattal“ von 2013 bestand beispielsweise in der Möglichkeit einer Eingrenzung des etwa 25 km langen Talraumes in drei Teilbereiche. Durch grüne Querspangen gegliedert bilden sich die Räume Zürich-Altstetten/Schlieren, Dietikon/Spreitenbach/Killwangen sowie Baden-Wettingen bis zur Mündung der Limmat ab. Diese Teilräume sollen künftig ihren jeweils unterschiedlichen Charakteristika entsprechend weiterentwickelt werden. Generell bleiben aber sowohl Konkurrenz, Kommunikation als auch die teilweise Kooperation von Gemeinden des Tals gleichermaßen wirksam. Dies fördert die besonders hohe Agilität des Limmattals.

Sowohl das grüne Infrastrukturband der Limmat als auch die zahlreichen technischen und verkehrlichen Infrastrukturtassen schneiden heute raumgreifende Bänder und Inseln in den Boden des Tales. In Querrichtung hierzu verstreben sich

knapp 60 Brücken, Stege und Stauwerke, was durch die grossen Zäsuren von Flussraum und Bahntrasse begründet ist. Im Zusammenwirken dieses gitterartigen Geflechtes bildet sich - technisch gesprochen - das Grundgerüst des Siedlungsraumes Limmattal ab. Dieses Gerüst ist heute mit seinem enormen Wert das zentrale und unwiederbringliche Erbe des Talraumes. Dies gilt es künftig intelligent zu bewirtschaften und weiterzuführen.

Durch die heute international stark frequentierte Bahntrasse sowie die auf Hochleistung ausgerichteten National- und Kantonsstrassen ist das Limmattal gleichzeitig bedeutsamster Zugangskorridor der Metropolregion Zürich. Die Raumplanung spricht im Zusammenhang mit dem Transitraum Limmattal von einem „Raum von nationaler Bedeutung“. Als „Portal“ dieses Raumes zählt der Zürcher Hauptbahnhof mit knapp 3.000 Zugfahrten und weit über 400.000 Fahrgästen pro Tag zu den grössten Bahnhöfen Europas.

Bei der fortschreitenden Entwicklung des Limmattals ist daher das Thema der Nutzungsmischung und die damit

mögliche Entflechtung der Pendlerströme bedeutsam, wenn man den Infarkt dieser Verkehrsdrehscheibe Zürich HB abwenden will. Ein entscheidender Beitrag des Projekts LTB könnte darin bestehen, als Feinverteiler die Attraktivität für die Ansiedlung von weiteren Arbeitsplätzen im Tal zu stärken. Sollte, wie erwartet, die Zahl der etwa 200.000 Einwohner in den nächsten Jahrzehnten auf 270.000 - 300.000 Einwohner ansteigen, wird sich der einst beschauliche Talraum immer mehr in ein kompaktes, urban organisiertes Gefüge verwandeln.

Der 2015 beschlossene Bau der Limmatbahn ist beispielsweise ein untrügliches Indiz für die urbane Transformation des Limmattals, welches damit über ein weiteres Angebot an zeitgemässer Mobilität verfügt. Die reibungslose Organisation dieses besonderen linearen Raumes ist eine der anspruchsvollsten, aber auch faszinierendsten Aufgaben der räumlichen Planung in der Schweiz.

Aus dem sensibel organisierten Spektrum von ländlich-romantischen und grossstädtischen Motiven ergibt sich eine spannungsvolle Entwicklungsperspektive für

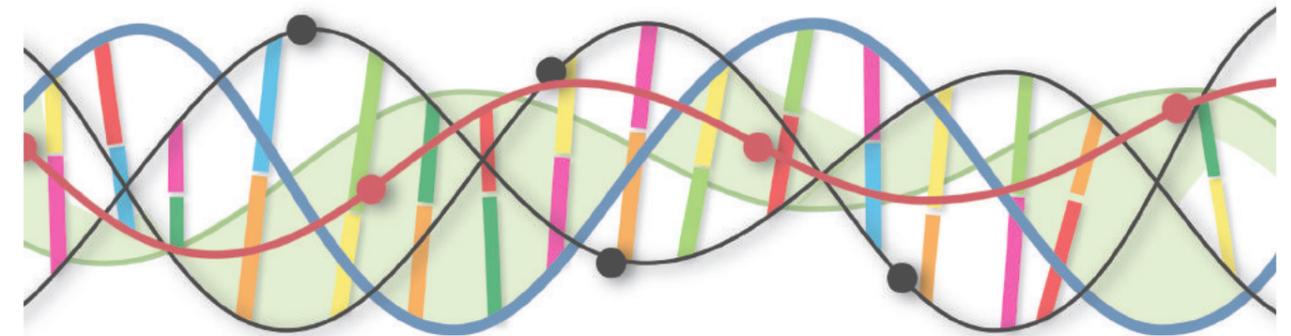
das Limmattal von morgen. Die Funktion des Transitraumes und die Sicherung seiner künftigen mobilen Leistungsfähigkeit dürfen durch die aktuelle und noch zu erwartende Siedlungsentwicklung der einzelnen Städte nicht behindert oder eingeschränkt werden.

Im Zuge der bestehenden und möglicherweise noch zu erwartenden Dynamik wird die Wahrnehmung und Sicherung stadtklimatischer Aspekte immer bedeutsamer. Die grossen grünen Querspangen und die letzten Freiraumfelder im Talboden entlang der Limmat sind bedeutsame Reserven für die klimatische Versorgung des künftig womöglich 300.000 Einwohner starken urbanen Gefüges. Das

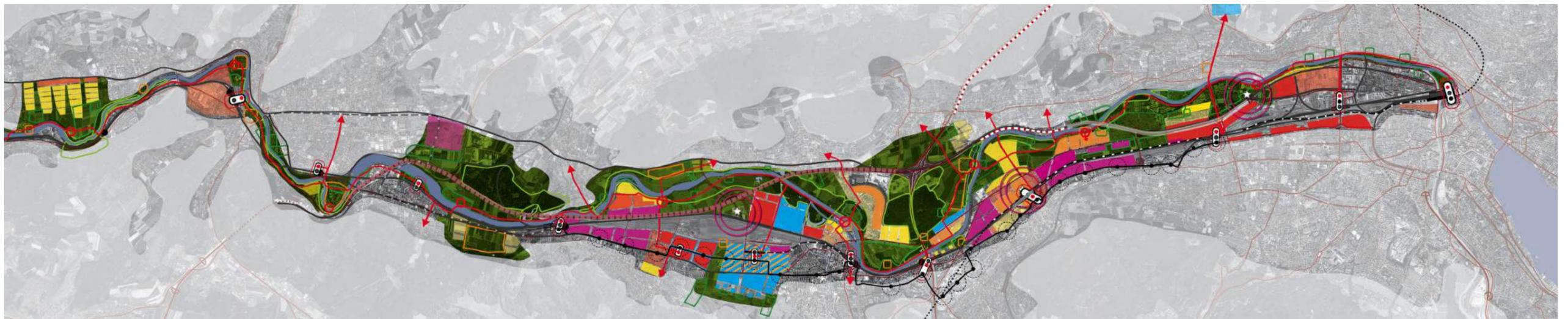
neue Schlieremer STEK zeigt anhand der Beispiele des vorgeschlagenen Limmattalparks, der grün ummantelten Cluster entlang der Limmat und der den Siedlungskörper querenden Freiraumverbindungen die Bedeutung grüner Infrastrukturen bei der Entwicklung des Limmattals.

Die Gemeinschaft der Städte und Gemeinden des Tals versteht sich heute nicht etwa als reine Stadterweiterungsreserve von Baden und Zürich oder gar als Bandstadt. Das Modell besteht vielmehr aus einer Kette von in sich schlüssigen und weitgehend eigenständigen Gebietskörperschaften. Konkurrenz und Kooperation wirken gleichermaßen und bilden sowohl die Grundbegabung als auch den

„Motor“ für vielfältige Entwicklungen. Leitbilder, die etwa eine radikale Verstärkung in Form einer Bandstadt in diesem Raum bewerben, sollten die Qualität dieser vitalen Konkurrenz und Koexistenz bedenken.



Perspektive Raumentwicklung Limmattal, Ideenkonkurrenz 2005 - Idee der „Doppelhelix“, AS&P



Perspektive Raumentwicklung Limmattal, Ideenkonkurrenz 2005, Vorschlag für ein Rahmenkonzept, AS&P

3.2 Stadtgefüge und Lagegunst

Im Querschnitt des Talraumes betrachtet, baut sich das Gefüge der Stadt Schlieren in der für das Limmattal typischen Form auf. Raumbegrenzend wirken die grünen Hangrücken von Schlieremer Berg und Gubrist. Bis etwa zur halben Höhe dieser Hänge breiten sich, den beiden historischen Landstrassen folgend, Siedlungsteppiche aus kleinteiligen und punktförmigen Wohnbebauungen aus. Engstringen bildet mit seiner kleinteiligen Siedlungsstruktur das Gegenüber zu Schlieren im Querschnitt des Talraumes.

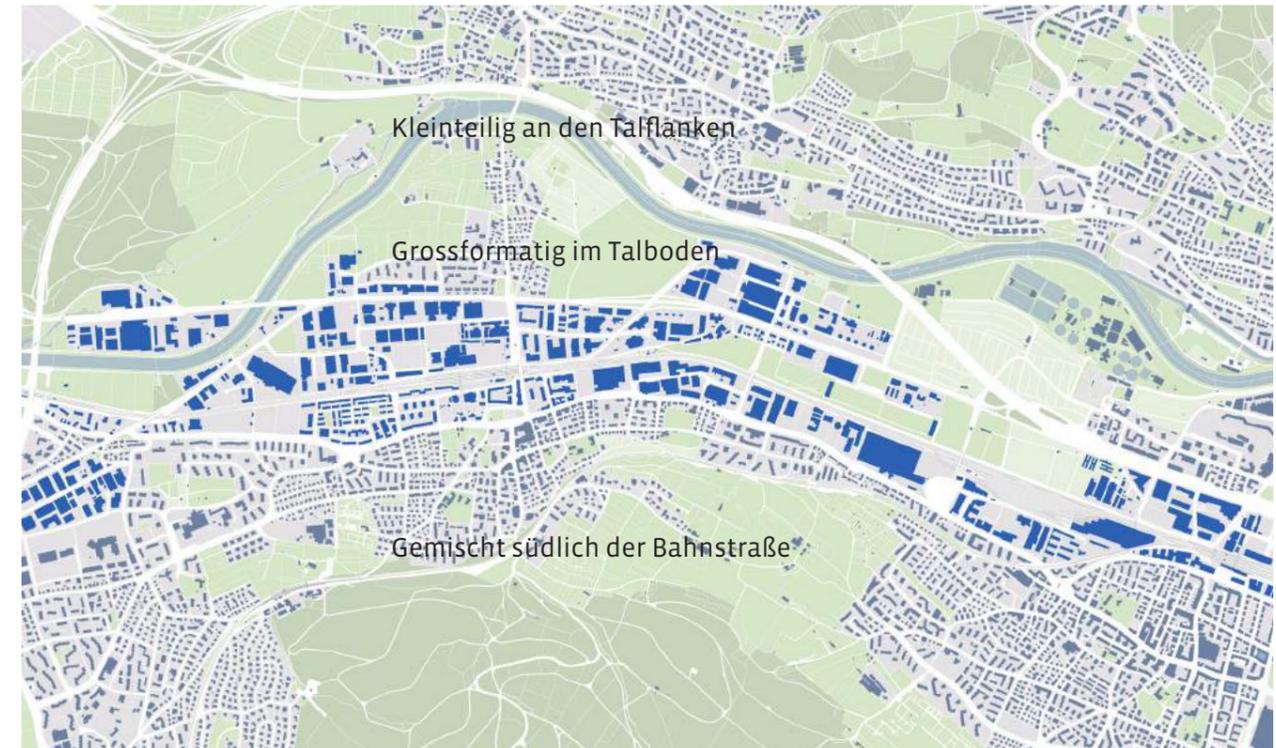
Durch den Talboden hindurch schiebt sich schliesslich eine Gemengelage aus überwiegend grossformatigen Industrie- und Gewerbebauten entlang von Limmat, Nationalstrasse und Bahntrasse. Neuerdings mischen sich aber auch kompakte Stadtbausteine in diesen mittigen Teilbereich des Tals, wie etwa der Schlieremer Rietpark, Schlieren West oder das Limmattfeld in Dietikon.

Diese raumgreifenden Strukturen stehen teilweise in engem räumlichem Verbund

zueinander, bilden gelegentlich aber auch Insellagen innerhalb von Grünräumen.

Die Nationalstrasse N1 ist insbesondere für die wirtschaftliche Zukunft von Schlieren bedeutsam. Mit Anschlüssen in den Grenzbereichen von Altstetten und Dietikon stellt sie vor allem die westlichen und östlichen Bereiche von Schlieren in eine besondere Erschliessungsgunst für gewerbliche und tertiäre Nutzungen. Über die Bernstrasse wird hier der relevante Wirtschaftsverkehr abgewickelt, ohne dabei die Lebensqualität der Kernstadt zu beeinträchtigen.

Schliesslich fädelt eine Nord-Süd-Achse, gebildet aus Engstringerstrasse und Uitikonerstrasse, die fünf Stadtschichten auf und bildet das funktionale Rückgrat der Stadt in Querrichtung des Talraumes. Die damit abgebildete Kreuzform stellte bislang gewissermassen das Koordinatensystem des Schlieremer Stadtraumes dar. Im Schnittpunkt dieser Achse mit der Zürcher-/Badenerstrasse spannt die Ringstrasse das Zentrum bzw. die geome-



„Körnung“ der Stadtbausteine

trische Mitte der Stadt auf. Dieses Achsenkreuz und das darin definierte Zentrum bildeten im STEK von 2005 das räumliche Grundgerüst der Entwicklung.

Eine zentrale Frage bei der Bearbeitung der Neuauflage war, ob dieses Leitbild auch noch für das künftige Schlieren mit seinen möglicherweise ± 21.500 Einwohnern weiterhin tragfähig sein wird.

3.2 Dynamisches Schlieren - Transformationsprozesse und kantonale Vorgaben

In der Kette des Siedlungsgefüges Limmattal steht Schlieren - als erster Nachbar der Stadt Zürich - im Zentrum der unerwartet hohen dynamischen Entwicklungen. Mit dem Stadtentwicklungskonzept von 2005 konnte die erste Welle dieser Dynamik aufgefangen und das Wachstum bzw. der teilweise Umbau der Stadt gelenkt werden.

Die Langzeitbeobachtung der Zürcher Hochschule der Künste belegt eindrücklich den Wandlungsprozess, den die Stadt mit der anhaltenden Dynamik durchläuft.

Dieser Transformationsprozess vom Industriestandort zu einer modernen Stadt für Wohnen, Dienstleistung, Forschung und Technologie hat erst begonnen und wird laut der „Beurteilung Räumliche Entwicklung 2005 - 2013“ des Büros Planpartner „noch einige Jahre andauern“.

An zahlreichen Stellen des Stadtraumes sind die Massstabsprünge zu erkennen, die mit dem aktuellen Urbanisierungs-



Fotografische Langzeitbeobachtung Schlieren © ZHdK

prozessen einhergehen. Diesen gilt es in Zukunft mit geeigneten Massnahmen zu begegnen. „Ansatzpunkte sind generell beispielsweise die Stärkung von Identifikationsräumen (damit die Vertrautheit mit den räumlichen Situationen wieder zunimmt) und die Gestaltung des Stadtbilds“, wie die Planpartner AG der Stadt Schlieren attestiert.

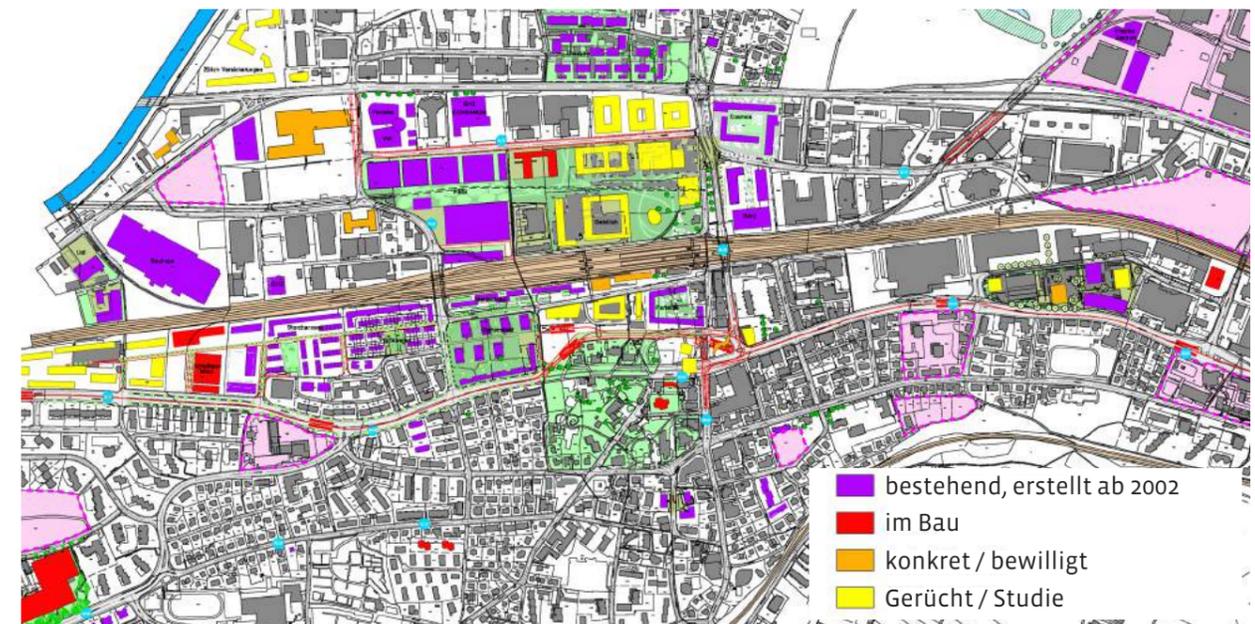
Die anhaltende Dynamik betrifft in Zukunft nicht mehr allein die freigewordenen Industrieareale wie das Färbi- und Geistlich-Areal oder Schlieren West, sondern zunehmend auch die bestehenden Wohngebiete. In der laufenden Revision der regionalen Richtplanung wurden beispielsweise grosse Bereiche südlich der Bahn als Gebiete mit „hoher baulicher Dichte“ festgeschrieben. In diesen Gebieten soll nach den kantonalen Vorgaben durch Transformation eine Dichte von 1.1 erreicht werden, was teilweise eine Verdoppelung oder sogar eine Verdreifachung der heutigen Dichte zur Folge haben würde.

Den Chancen einer solchen Entwicklung stehen aber tiefgreifende Veränderungen in bestehenden Wohngebieten gegenüber, die nicht mit flächendeckenden planerischen Vorgaben behandelt werden können. Auch muss überprüft werden, wo eine bauliche Transformation sinnvoll und möglich ist und wo nicht.

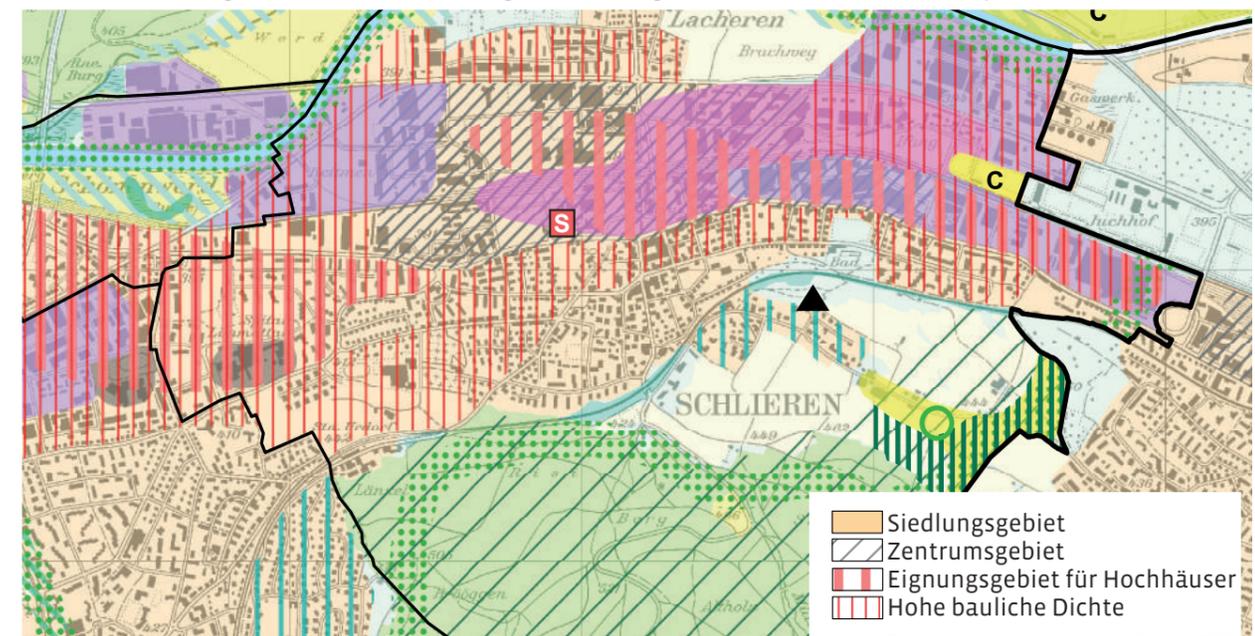
Ein Steigerung der Dichte kann und sollte mit einer Steigerung der Qualität einhergehen, wenn Schlieren den Transformations- und Urbanisierungsprozess in funktionsfähige Bahnen lenken will.

Die anhaltende Dynamik und der Umgang mit kantonalen Vorgaben sind daher wichtige Aufgabenfelder, denen sich die Neuauflage des Stadtentwicklungskonzepts widmet.

Diese Aufgaben sind eng an städtebauliche Überlegungen und Gelegenheiten gebunden. Daher geht es zu Beginn darum, Schlieren als Stadtraum mit seinen spezifischen Eigenheiten wahrzunehmen.



Raumbeobachtung Stadt Schlieren, Siedlungsentwicklung der letzten 10-15 Jahre, Planpartner AG



Regionaler Richtplan Siedlung und Landschaft der ZPL, Version der öffentlichen Auflage 2015

3.4 Stadtschichten

Die beiden Bahntrassen, die Zürcher-/Badenerstrasse und die Bernstrasse schneiden heute den Körper der Stadt in fünf parallele Stadtschichten. Die bauliche Körnung dieser einzelnen Schichten zeigt, von Süden nach Norden betrachtet, deutlich den fortschreitenden Wandel der Stadt auf:

An die peripher verlaufende Trasse der S-Bahn-Linien S5 und S14 legt sich das noch zu wenig beachtete Naherholungsgebiet Schlieremer Berg. Dieser besondere Landschaftsraum ist heute mit fünf Bahnquerungen (plus einer geschlossenen) für Fussgänger- und Veloverkehr gut an den Siedlungskörper angebunden.

Zwischen dieser Trasse und der Zürcher-/Badenerstrasse haben sowohl genossenschaftliche Siedlungen als auch kleinteilige private Wohnformen die für das Tal typischen aufgelockerten Siedlungsmuster teppichartig ausgebreitet. In dieser „Stadtschicht“ liegen heute die wesentlichen Zeitdokumente der Stadtgeschichte mit ihrem für die Stadt

so bedeutsamen sozialen „Humus“. Im Gegensatz zu den Quartieren im Talboden mit ihren neu angesiedelten Nachbarschaften leben hier u.a. Familien seit mehreren Generationen.

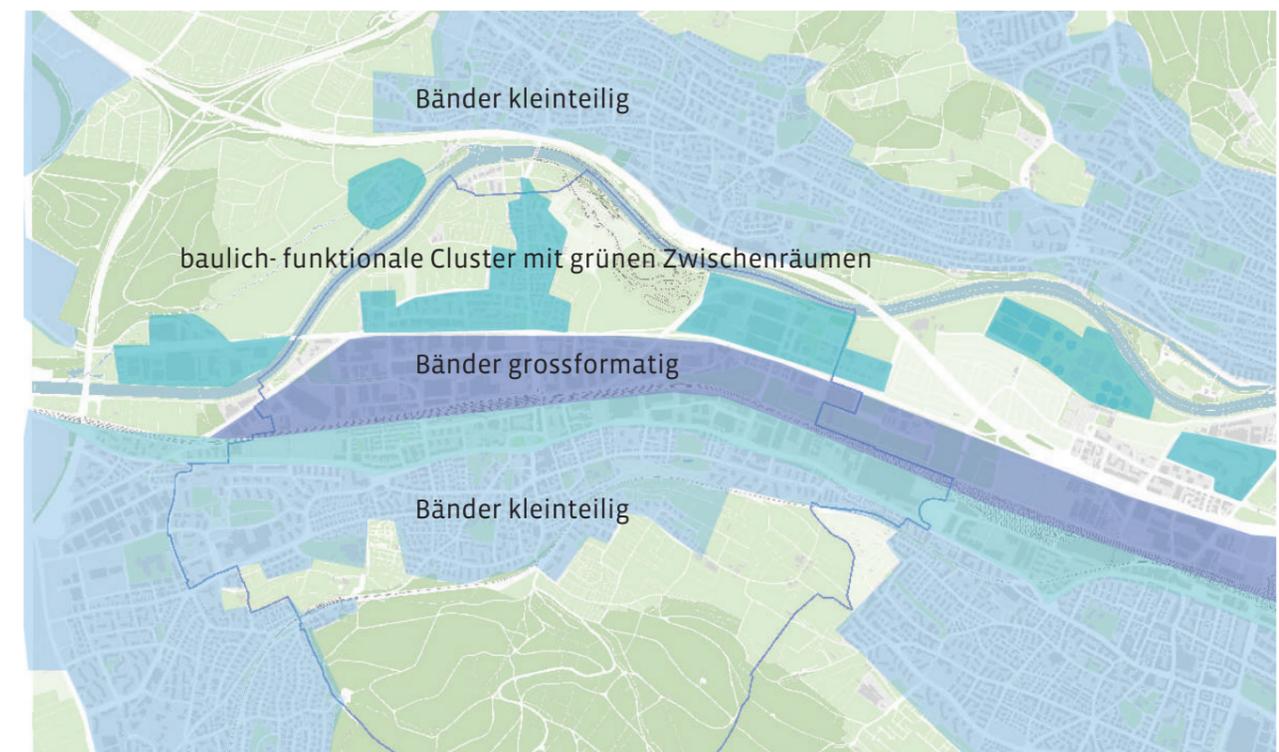
Im sich nördlich anschliessenden Raum zwischen der Zürcher-/Badenerstrasse und der Bahntrasse reiht sich hingegen eine bunte Schicht aus Industrie- und Gewerbebauten auf. Im westlichen Bereich mischt sich derzeit mit grossen Schritten ein breites Spektrum an Wohnformen mittlerer Dichte bis 1.0 hinzu.

Der bandartige Raum zwischen Bahntrasse und Bernstrasse weist derzeit die markantesten Veränderungen des Stadtraums und des Stadtbildes auf. Eine neue „Schicht“ aus gewerblichen Nutzungen, aber auch Wohnen in grossen Einheiten und hoher Dichte (2.2) legen sich hier mit raschen Realisierungsschritten um eine lineare Grüne Mitte, den Rietpark. Die derzeit markantesten Gebäude in Bezug auf Höhenentwicklung und architektonische Gestaltung entstehen in diesem Bereich. Die städtebauliche Grossform stellt derzeit noch einen Torso dar, hat längst noch nicht ihre kritische Masse

erreicht und wartet auf ihre dringend notwendige Vollendung.

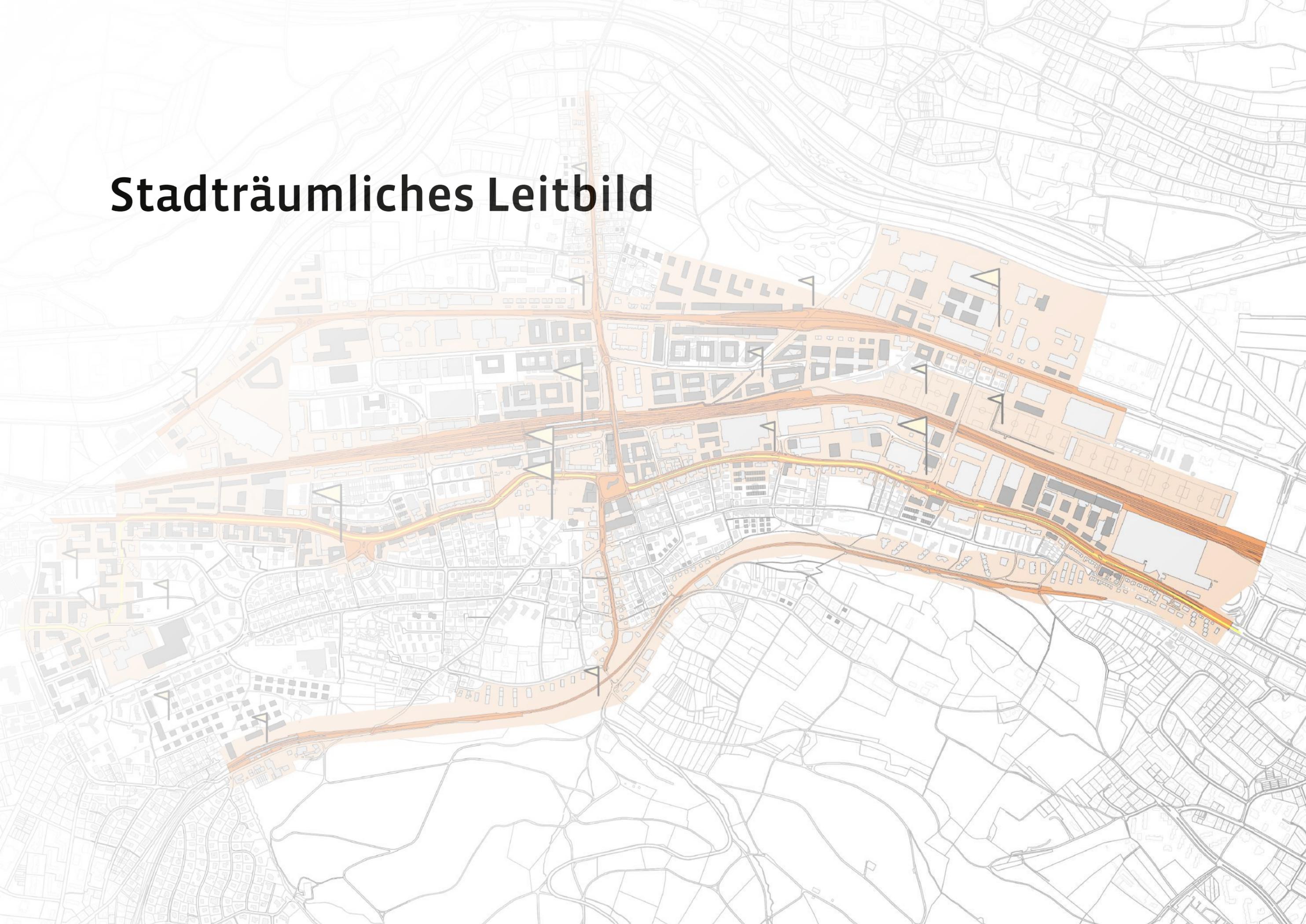
Die Bernstrasse markiert schliesslich die heutige „Peripherie“ nach Norden hin und lässt hinter einem dünnen strassenbegleitenden und gemischt genutzten Bebauungsband nur erahnen, welche grünen Schätze sich zur Limmat hin noch verbergen. Dieser Raum bildet den nördlichen Gegenpol zum Schlieremer Berg im Süden. Auf den Talraum projiziert birgt diese bandartige Schicht entlang

der Limmat die letzten bedeutsamen Reserven an Grünräumen. In diesem Band „schwimmt“ auch das Raumcluster des Gaswerk-Areals. Hier wird qualitätvolle historische Bausubstanz durch Zwischen- und Pioniernutzungen in Stand gehalten. Dieser Teil der Stadt weist bereits im heutigen, eher schlichten Zustand eine besondere Stimmung auf.



„Schichtung“ des Stadtgefüges

Stadträumliches Leitbild



4 Stadträumliches Leitbild

4.1 Herleitung - Planen entlang der Infrastrukturtrassen

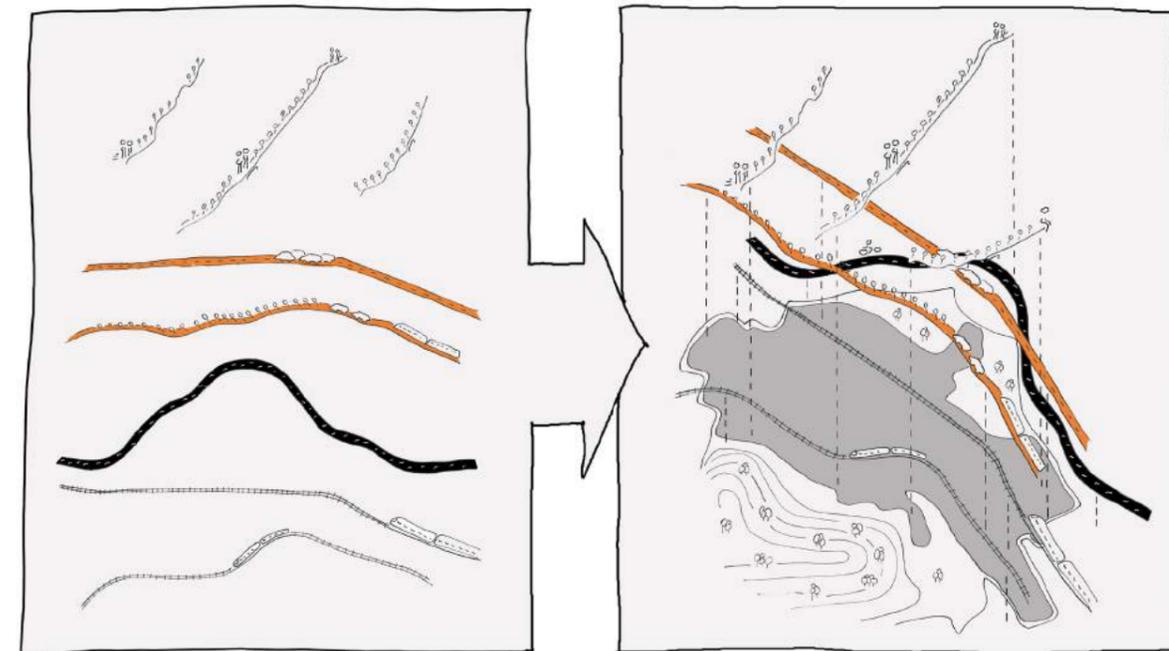
Das STEK soll nicht nur aus der Untersuchung derjenigen Elemente der Stadt entwickelt werden, die derzeit besonders eng mit den dynamischen Entwicklungen in Zusammenhang stehen, sondern auch aus einer Gesamtbetrachtung der Stadt.

Es ist davon auszugehen, dass die verkehrliche Erschliessung die Richtschnüre der künftigen städtebaulichen Entwicklung im Talraum und im Stadtgebiet von Schlieren ziehen wird. Mit Blick auf die steigende Inanspruchnahme dieser Ressource des Tals wurden daher insbesondere Entwicklungsschwerpunkte und Quartiere im Umfeld von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs untersucht.

In einem ersten Entwurfsdurchgang wurden zunächst die Einzelteile des infrastrukturellen Grundgerüsts hinsichtlich ihrer Begabungen betrachtet, um sie anschliessend wieder zu einem Bild zusammenzufügen und in einem erneuten integrierteren Entwurfsprozess zu untersuchen.



Blick auf die Teile und auf das Ganze - „Die Kunst des Aufräumens“ © Ursus Wehrli



Infrastrukturtrassen - die „Anatomie“ des Stadtgefüges

• Die Zürcher-/Badenerstrasse

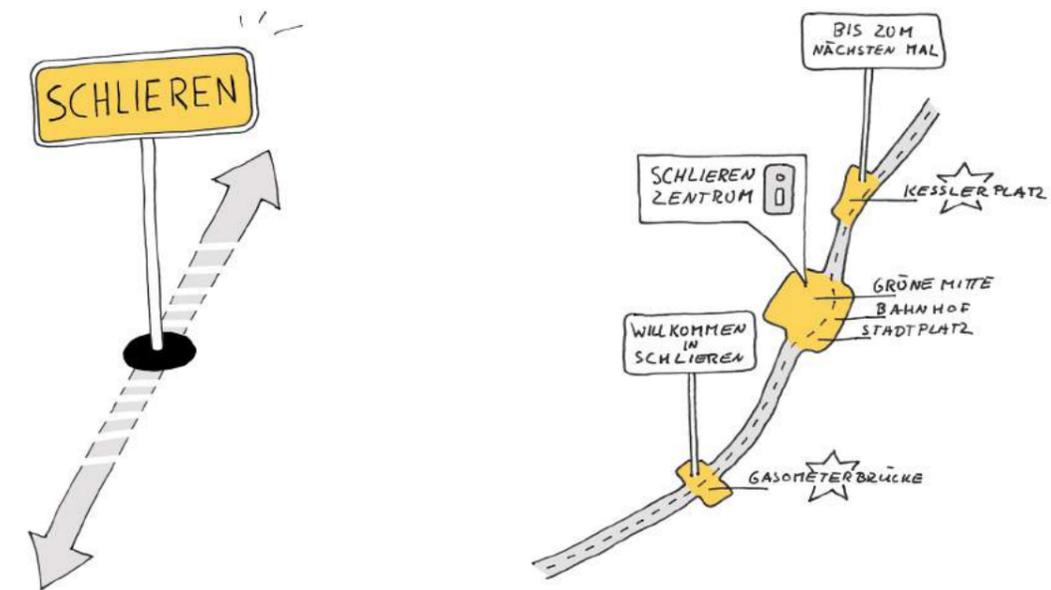
Sie ist als historische Haupteinfahrt der Stadt heute in ihrer Funktion und Ausformung primär auf Leistung ausgerichtete städtische Transitachse. Der Bau der LTB wird mit der einhergehenden Umgestaltung des Strassenraums diesen Charakter zugunsten eines städtischeren Charakters positiv verändern. Strassenbegleitende Bäume, Fuss- und Velowege sowie Angebote für Kurzzeitparken werden insbesondere den Liegenschaften entlang der Strasse neue Adressgunst beschern. Vor allem wird die Mitte der Stadt durch die Verschwenkung der Strassenachse und die damit verbundene Beruhigung des Verkehrsstromes die einmalige Chance einer Neuinterpretation und attraktiven Umgestaltung erhalten.

Der geradlinige leistungsorientierte Strassenverlauf soll aber zusätzlich an zwei weiteren Stellen mittels vergleichsweise unspektakulärer Eingriffe in seiner Dynamik etwas gedrosselt werden. Nicht etwa wie zu Beginn vermutet an den Gemeindegrenzen Schlierens, sondern weiter im Gefüge der Stadt bieten sich Möglichkeiten, im Strassenraum Akzente

zu setzen und mehr qualitätvollen Stadtraum zu entwickeln. Im Sinne der Qualitätssicherung sollen auch für die beiden äusseren Räume - Kesslerplatz und Platz an der Gasometerbrücke - Gestaltungswettbewerbe durchgeführt werden.

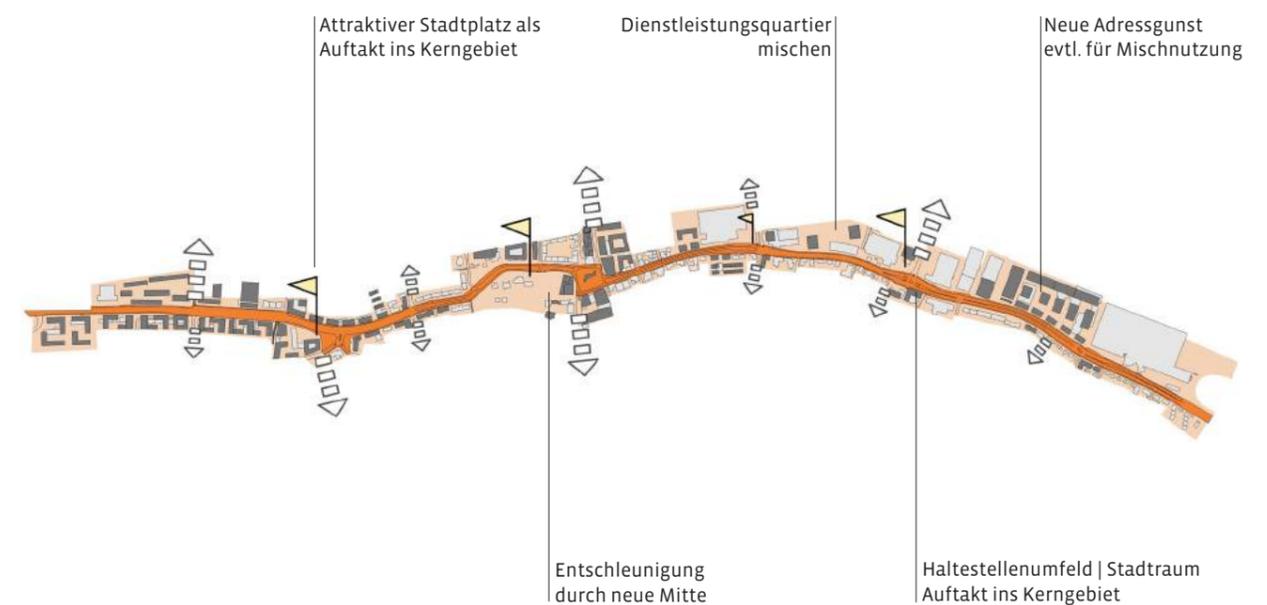
Der Kesslerplatz im Westen und der Raum um den Halbknoten in der Achse der Gasometerbrücke im Osten bieten die Möglichkeit, künftig als Eingangsplätze zur Innenstadt zu wirken. Mittels einer adäquaten Freiraumgestaltung könnte die Dynamik der Strasse an diesen Orten etwas gedämpft werden. Diese beiden neu zu definierenden Orte verstehen sich nicht als Konkurrenz zur neuen Mitte, sondern vielmehr als Ergänzung. Es geht auch nicht primär darum, mehr Einzelhandel anzusiedeln, da diese Bereiche heute bereits über Angebote zur Nahversorgung der Quartiere verfügen. Hier sollen künftig mehr Verweilqualität, Grün und gestalterische Qualität zugrunde gelegt werden.

Gemeinsam mit der neuen Mitte sollen damit drei Stadträume und Stadteingänge entstehen, die als „Visitenkarten“ des künftigen Schlierens wirken sollen.



„Entschleunigung“ und Kenntlichmachung des Ortes

Kerngebiet durch räumliche „Anker“ ankündigen



Die Zürcher-/Badenerstrasse ist nicht nur Transitkorridor, sondern auch Stadtstrasse

• Die Limmattalbahn

Die LTB wird nicht nur die Feinverteilung des öffentlichen Verkehrs in urbaner Qualität im Talraum organisieren, sondern auch Veränderungen im Stadtraum herbeiführen, die sich positiv auf die Adressengunst der Innenstädte auswirken.

Neben der erneuten Aufwertung des Erschliessungsgrades der Stadt ist sie gleichzeitig Impulsgeberin für verschiedenste Aktionen und Verbesserungen im Schlieremer Stadtraum. Mit ihrem Bau verknüpft sich die einmalige Gelegenheit, mehrere Synergieeffekte gleichzeitig zu nutzen, sofern dies noch in den Prozess der Umsetzung einzubringen ist. Beispielsweise wären hier die nebenstehend dargestellten Stadteingänge Kesslerplatz und der Platz an der Gasometerbrücke zu nennen.

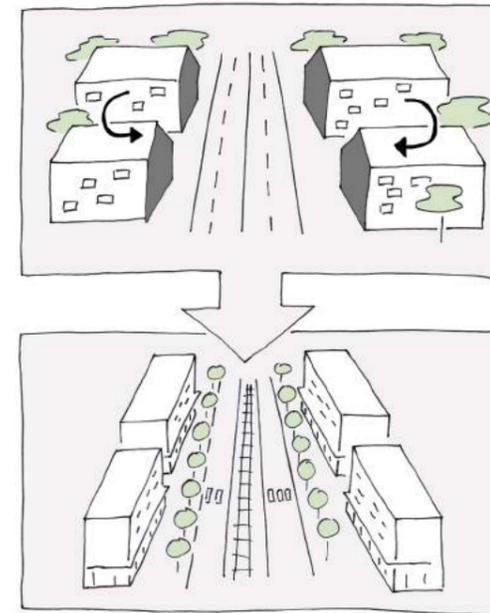
Andernfalls sollten diese Ansätze aber nicht aufgegeben werden, sondern für spätere Phasen parat und nachrüstbar gehalten werden. Die „Grüne Mitte“ ist dabei die einschneidendste Begleitscheinung und wird sowohl das Herz als auch das Entrée der Stadt, von Bahnhof und Zürcher-/Badenerstrasse aus

betrachtet, positiv verändern. Hierbei sollte aber an das bestehende Grün nicht nur eine weitere Grünfläche angeschmolzen werden. Die Gelegenheit sollte genutzt werden, die Grüne Mitte gesamthaft einer Revision zu unterziehen und auf ihre Potenziale zu untersuchen.

Im Testentwurf wurden entlang der Trasse Einzugsbereiche mit Radien von jeweils 400 m, was in etwa 10 Gehminuten entspricht, dargestellt. Diese belegen, dass nicht nur das Siedlungsband südlich der Bahntrasse erschliessungsbegünstigt sein wird, sondern auch die Areale Rietbach- und Rütiquartier nördlich der Bahn.

Auch das künftige Gaswerk-Areal wird in der Gunst dieser Erschliessung stehen, wodurch sich auch die heute etwas unterrepräsentierte Gasometerbrücke deutlich mehr beleben und in den Dienst der Erschliessung stellen könnte.

Bei entsprechender Anzahl, Lage und Qualität der bestehenden und künftigen Querungen der Bahntrasse wertet die LTB bei weitem nicht nur den südlichen Raum der Stadt auf.



Vom offenen Siedlungsraum zum Stadtraum



Die Limmattalbahn - „Impulsgeberin“ der Entwicklung

• Die Bahntrasse Zürich-Baden

Die Bahntrasse ist mit ihrem S-Bahn-Anschluss der Link zur Metropolregion Zürich. Von hier aus sind der Zürcher Hauptbahnhof in 11 und der Flughafen Kloten in 25 Minuten erreichbar. Diese Erschliessungsgunst ist bei der Entwicklung des Bahnhofsumfelds besonders zu beachten. Sollte der Slogan „Schlieren – wo Zürich Zukunft hat“ weiterhin Bestand haben, so wäre er für die Entwicklung des Bahnhofsumfelds und seiner Nutzungen von besonderer Bedeutung. Hier könnte, etwa auf dem Geistlich-Areal, ein attraktiver Hotelneubau sowohl eine Erweiterung des Schlieremer Angebots darstellen als auch eine sehr gut erreichbare Option für den Talraum und die Stadt Zürich. Die Ansiedlung weiterer Arbeitsplätze im engeren Umfeld des Bahnhofs sollte erwogen werden, wobei eine Durchmischung mit unterschiedlichen Angeboten für das Wohnen einhergehen sollte.

Der dargestellte 600-m-Radius, der etwa 15 Gehminuten entspricht, zeigt beispielsweise, dass sowohl der gesamte Rietpark mit umgebender Bebauung als auch der westliche Rand des Gaswerk-Areals eingebunden sind und für eine Erschliessung

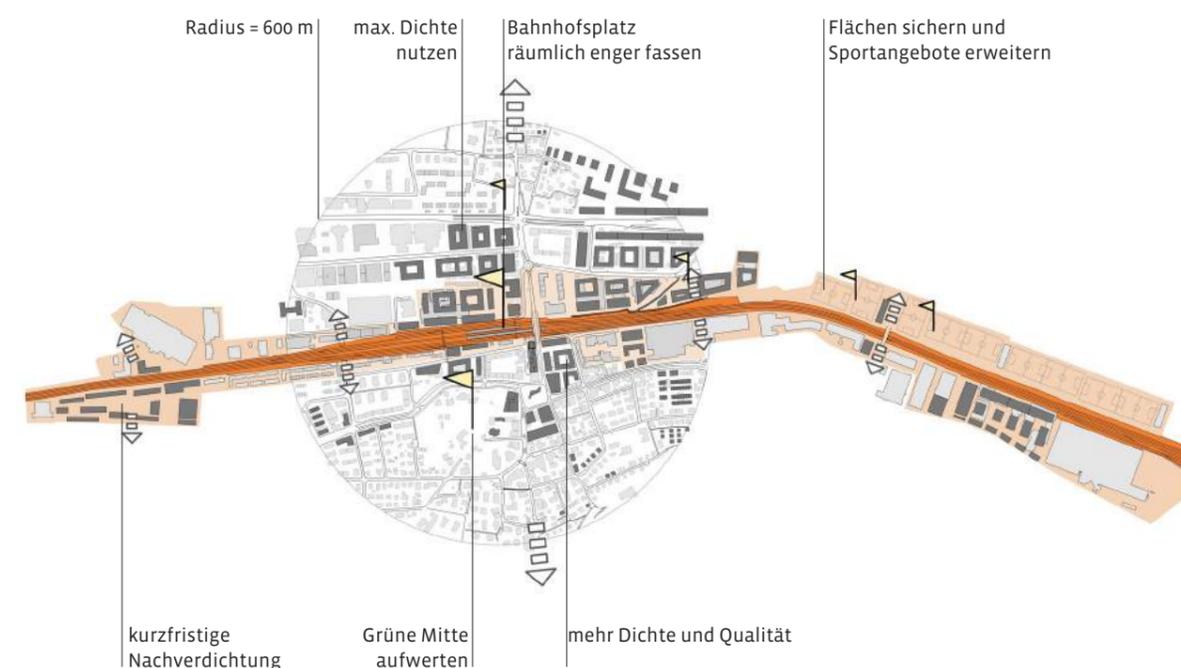
durch den ÖV mit herangezogen werden können. Das nördliche Bahnhofsumfeld muss auch den Gemeinden nördlich der Limmat in guter Erreichbarkeit offenstehen, die über keine vergleichbare ÖV-Erschliessung verfügen. Das bedeutet, ausreichende Reserven für Veloabstellplätze, Bushaltestellen und Kiss & Ride-Flächen zu planen.

Die Engstringerbrücke gehört mit ihren Erschliessungsbauwerken ebenfalls zum Inventar des Bahnhofsumfelds. Die direkte Verbindung zwischen S-Bahn-Perrons und Bushaltestelle stellt eine wertvolle Entlastung des ohnehin begrenzten Bahnhofsumfelds der Südseite dar. Diese Einrichtung sollte in Zukunft unter hoher Qualität in Bezug auf Benutzerfreundlichkeit fortgeschrieben werden. Im Sinne einer gleichmässigen Verknüpfung der Ebenen ist ein südlicher Brückenaufgang im Raum des Bahnhofplatzes ebenso von Bedeutung.

Auch die Benutzerfreundlichkeit der Brücke für Fussgänger und Velofahrer ist verbesserungsfähig. Ihre künftige Rolle in Bezug auf den motorisierten Individualverkehr ist hinsichtlich Flächenan-

spruch und Geschwindigkeit auszuloten. Eine radikale Reduzierung auf der Brücke erscheint vor dem Hintergrund der zu erwartenden Veränderungen im Norden der Stadt nicht als zielführend.

Weitere attraktive Querverbindungen zu schaffen – sowohl unterirdisch als auch über die Gleistrasse hinweg – gehört zu den zentralen Empfehlungen des neuen STEK.



Die Bahnlinie und ihr Einzugsgebiet - 11 Min. bis ZH HB

• Die Bernstrasse

Die Bernstrasse zeigt als Kantonsstrasse heute unterschiedliche Charakteristika und Teilabschnitte in ihrem Verlauf. Als Überlandstrasse, Stadtstrasse mit fallweise einer oder auch zwei Spuren pro Richtung und Zubringer von und zur Nationalstrasse N1 übernimmt sie mehrere Funktionen. Auf Schlieremer Gemeindegebiet liegt sie in der Hierarchie der Leistungsstärke zwischen N1 und Zürcher-/Badenerstrasse.

Die Bernstrasse übernimmt künftig Kapazitäten der Zürcher-/Badenerstrasse und dabei weitestgehend deren Wirtschaftsverkehr. Aufgrund ihrer peripheren Lage zum Stadtkörper hat die Bernstrasse städtebaulich bislang kaum Beachtung erlangt.

Die Zeitschnitte der Langzeitbeobachtung belegen, wie ein rigoroser Umgang mit passivem Lärmschutz den Stadtraum vollständig in die Anonymität führen kann. In solchen Dimensionen ausgeführte Beispiele haben in der Regel Nachahmungen zur Folge, die in der Summe eine vollständige Abkehr der Stadt vom Strassenraum ergeben.



Bernstrasse im Kreuzungsbereich mit der Engstringerstrasse, Fotografische Langzeitbeobachtung Schlieren ©ZHdK

Schlieren muss - gerade im Zuge von Wandel und Wachstum - **den Sprung an die Limmat und ihren Landschaftsraum wagen. Eine funktional-gestalterische Auseinandersetzung mit der Bernstrasse ist daher unumgänglich. Hier muss die Stadt künftig mehr „Gesicht“ zeigen**, d.h. attraktiven Stadt- bzw. Strassenraum entwickeln. Damit wird auch die Adressengunst für die Ansiedlung weiterer attraktiver Akteure in Schlieren verbessert, wovon auch der neue Rietpark profitieren wird. In seiner heutigen Dimension ist in diesem neuen Stadtraum ein höherer Belebungsgrad wünschenswert.

Das Beispiel des Zürcher Streckenabschnitts der Pfingstweidstrasse könnte Orientierung und Massstab geben. Sie zeigt, wie mittels einer zeitgemässen

Stadtmöblierung, Beleuchtung und Begrünung attraktiver Stadtraum erzeugt werden kann. In diesem Abschnitt der Kantonsstrasse wurde auch erfolgreich Wohnungsbau entwickelt, wobei die Pfingstweidstrasse mit zwei Fahrspuren pro Richtung deutlich leistungsfähiger ausgerichtet ist als der Abschnitt im Schlieremer Stadtraum. In entsprechender Qualität kann auch entlang der Bernstrasse erfolgreich Wohnungsbau entwickelt werden.



Gestalteter Strassenraum, Pfingstweidstrasse Zürich West © Keystone (<http://www.zomin.ch>)

Der teilweise Rückbau von verkehrlichen Anlagen aus der industriellen Ära Schlierens wäre neben ersten gestalterischen Massnahmen der Auftakt einer Aufwertung der Bernstrasse.

Die ebenerdige Gleisanbindung des Gaswerk-Areals an das Gleisnetz hatte seinerzeit eine raumgreifende Überwerfung der Bernstrasse zur Folge. Unattraktive Begleiterscheinungen solcher Bauwerke sind vor allem die Rampen. Sie schränken die Querbarkeit der Strassenräume ein und zerstören die Adressengunst der unteren Geschosse der umgebenden Bebauung. Ein Rückbau der Parallelrampen würde die Querbarkeit der Strasse erheblich verbessern und das gesamte Umfeld sowie die Adressen im Bereich der Rampen aufwerten, zumal in diesem Bereich Wohnnutzungen bestehen und durch weitere ergänzt werden könnten.

Im Kreuzungsbereich mit der Engstringerstrasse plant der Kanton derzeit die Fortsetzung dieser verkehrlichen Lösung in umgekehrter Version. Hier soll die Bernstrasse unmittelbar nach der oben beschriebenen Überwerfung über weitere

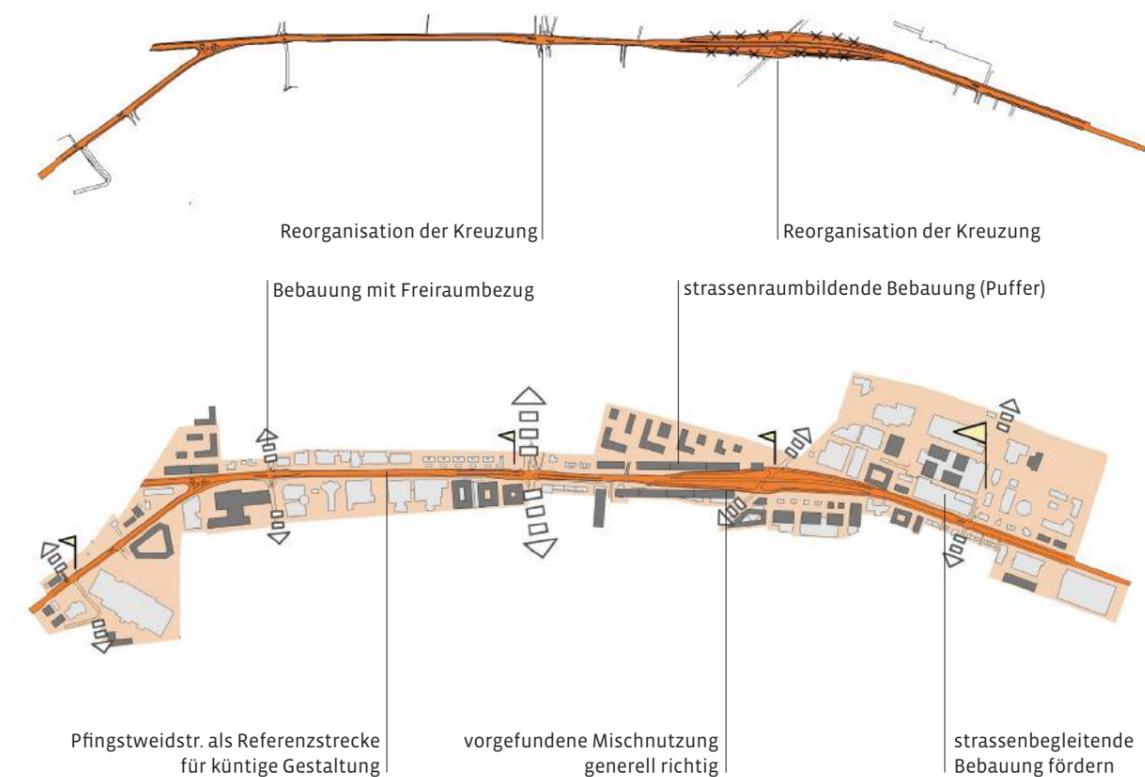
Rampen in Tieflage gebracht und kreuzungsfrei unter der Engstringerstrasse hindurchgeführt werden. Eine solche Abfolge von vertikalen Verkehrsbauwerken würde die Perspektive auf eine klassische Stadtstrasse zerstören. Querbarkeit und Sichtbeziehungen würden über einige hundert Meter eingeschränkt und die Adressengunst für künftige Entwicklungen beschädigt werden. Das Zelgi-Quartier und der Limmatbogen wären hierdurch noch stärker vom Stadtkörper abgeschnitten.

Mit einem Rückbau der Überwerfung bestünde die Chance, die nördliche Strassenseite der Bernstrasse im Bereich der oben besprochenen Rampenbauwerke zu entwickeln. Im Sinne einer ausgeglichenen beidseitigen Bebauung und räumlichen Fassung der künftigen Stadtstrasse könnte eine Zeile aus Bauwerken für Dienstleistungen zunächst einen Puffer bilden. Im „Schallschatten“ dieser Bebauung ergäbe sich dann die Möglichkeit, attraktiven Wohnungsbau mit Bezug zum Limmatpark zu entwickeln. Auf die Bedeutung eines solchen Angebots wurde auch im Rahmen der Aktivwerkstätten hingewiesen. Die Voraussetzung hierfür

ist die Anpassung des Siedlungsgebiets im kantonalen Richtplan.

Im Falle der Bernstrasse geht es darum, die knappe Ressource attraktiven Stadtraumes nicht zu verschenken, dem Strassenraum mittels höherwertiger Bebauung, Begrünung und zeitgemässer Beleuchtung ein urbanes Gesicht zu geben. Damit konzentriert sich das neue

STEK nicht nur auf die Achse der Zürcher-/Badenerstrasse, sondern auch auf ihre nördliche „Parallele“.



Die Bernstrasse im Stadtraum von Schlieren - als städtische Strasse umgestalten

• Die Bahntrasse Zürich-Zug

Die Trasse der S-Bahnlinien S5 und S14 tangiert den südlichen Stadtraum und schneidet diesen vom Landschaftsraum des Schlieremer Bergs ab. Gleichwohl stellt die Anbindung durch die Haltestelle Urdorf eine bedeutsame Erschliessungsreserve dar (Urdorf bis Zürich HB 11 Min.).

Heute ist das Umfeld der Haltestelle nicht adäquat entwickelt und die Anbindung an den Schlieremer Stadtraum nicht vorhanden. Die landwirtschaftlich genutzten Flächen nördlich der Haltestelle eignen sich für eine städtebauliche Entwicklung mit Wohnnutzung. Sie könnte auch eine attraktive Wegverbindung in Richtung Limmattal und bis zur LTB schaffen. Mit Blick auf einen ökonomischen Umgang mit den Flächen der Landwirtschaft ist eine solche Idee jedoch sorgfältig abzuwägen.

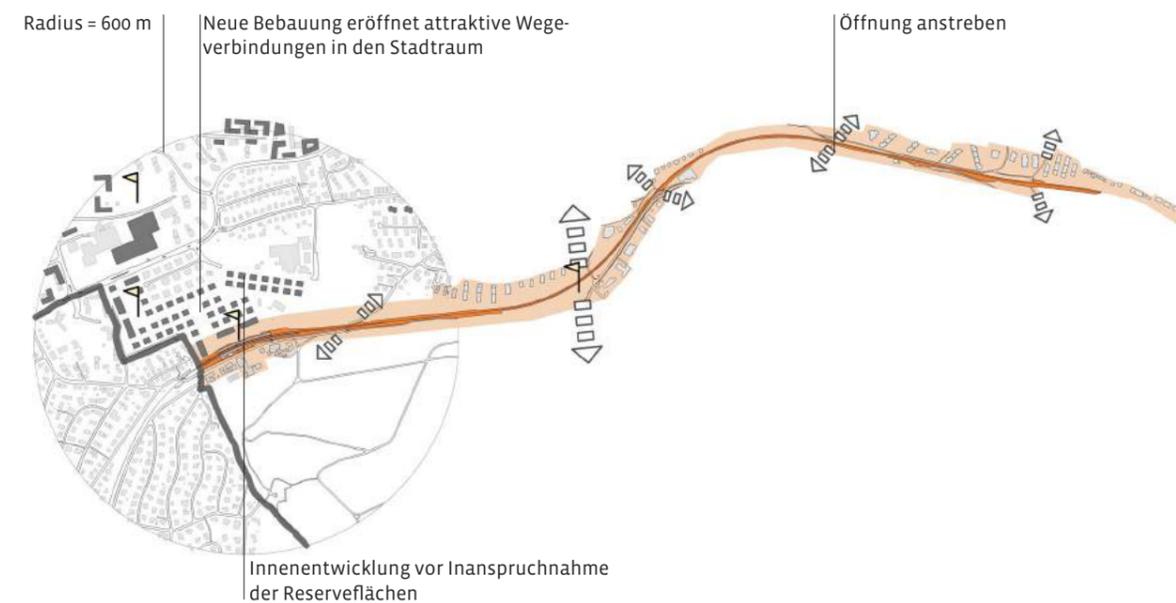
In der Hierarchie der umzusetzenden Aufgaben in Schlieren rückt eine solche Aufgabe eher in den Hintergrund. Als Option sollte sie aber aufgrund der besonderen Chance einer Anbindung an das S-Bahn-Netz der Region Zürich künftig nicht aus den Augen verloren werden.

Im Einzugsbereich der Haltestelle liegt auch das Wohnquartier nordwestlich des Limmattalspitals, welches künftig auch noch durch eine Haltestelle der LTB begünstigt wird. Die aufgelöste städtebauliche Struktur dieser Überbauung - ein Zeitdokument der 70er und 80er Jahre des vergangenen Jahrhunderts - birgt durchaus Potenziale für eine mögliche Transformation. Anstelle einer mittelfristig zu erwartenden Sanierung könnte auch eine schrittweise Transformation zugunsten einer höheren Wohndichte in Erwägung gezogen werden.

Insbesondere das engere Umfeld der Hochhäuser weist heute anonyme Räume und verödete Eingangsbereiche, undefinierte Freiräume sowie grossflächige Parkplätze auf. So würde zum einen der aufgelöste Stadtraum durch eine kompaktere Bebauung enger zusammenrücken, zum anderen könnte die Anzahl der Wohnungen erhöht werden.

Mit mehr Differenzierung in privaten, halböffentlichen und öffentlichen Freiraum könnte in diesem Quartier mehr Atmosphäre und Begegnung geschaffen werden.

Eine Entwicklung des südlichen Stationsumfeldes ist nicht empfehlenswert, da hiermit ein weiterer Verzehr an Landschaftsraum und zusätzliche Strassenerschliessungen einhergehen würden.



Bahnhof Urdorf und Umfeld - Innenentwicklung

• Die Engstringerstrasse

Die einzige in Querrichtung zu den beschriebenen Infrastrukturen in Nord-Süd-Richtung verlaufende Strassenachse stellt die Engstringer-/Utikonstrasse dar. Im STEK 2005 als zentraler Bestandteil des Achsenkreuzes identifiziert, bildet sie nach wie vor eine wichtige Querachse, welche das Bahnhofsumfeld sowie die neue Mitte umfasst.

Gegliedert wird der Strassenverlauf durch eine Abfolge an öffentlichen Plätzen, welche an zentralen Kreuzungspunkten der Freiraumverbindungen angeordnet sind. An der Kreuzung Engstringer-/Bernstrasse gilt der Querung des Langsamverkehrs besonderes Augenmerk.

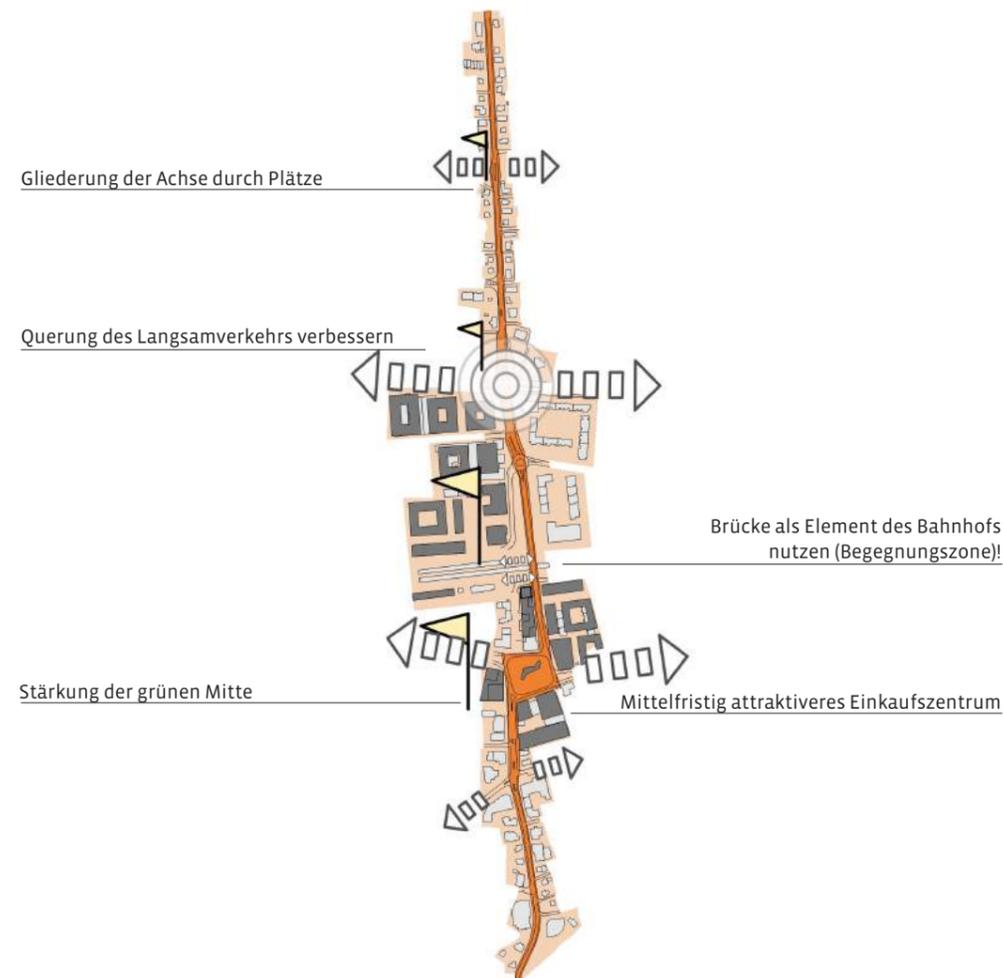
Die Brücke über die Gleise wird als Element des Bahnhofs verstanden und soll als Begegnungszone weiter qualifiziert und gestaltet werden.

Die Planungen der neuen Mitte, insbesondere der neue Stadtplatz, werden die Strasse weiter beruhigen und attraktiver für Velo- und Fussgängernutzung machen. Doch bildet die Strasse auch weiterhin eine bedeutsame Erschliessungsachse

der nördlichen Gemeinden zum Bahnhof Schlieren und seinem Umfeld.

Südlich der Zürcher-/Badenerstrasse wird die Achse durch Wohnquartiere geführt und soll dort künftig im Sinne der beschriebenen grünen Querspangen

weiterentwickelt werden. Dieser Teil der Nord-Süd-Achse wird künftig einen der wesentlichen Zubringer zum Schlieremer Berg aus der Schlieremer Mitte heraus bilden.



Die zentrale Querachse - Stärkung des Zentrums

4.2 Synopse

Neben den klassischen Routineaufgaben einer Stadt, d.h. der Behandlung vieler Einzelvorhaben, hat sich Schlieren derzeit beschleunigt mit der Organisation von Dichte auseinanderzusetzen. Die Synopse zeigt dabei Arealentwicklungen vornehmlich entlang den Infrastrukturtrassen des Tals. Sie belegt die damit einhergehende Fortschreibung der Bandstrukturen des Talraumes. Die Räume zwischen diesen Bändern werden sich wie bisher in kleineren Schritten entwickeln.

Aus der Betrachtung der obersten Ebene der städtischen Planung eröffnet das neue STEK nun die Chance, querzudenken und der aktuellen Dynamik mehr gesamtgesellschaftlichen und qualitativen Stadtraum abzugewinnen. Das bedeutet, dass die Dynamik künftig stärker in die Querrichtung des Stadtkörpers ausgerichtet werden soll. Damit wird sich das Thema „Stadt“ homogener über den Gesamttraum verteilen als bisher.

Der durch die LTB angestossene Umbau des Zentrums als neue Mitte wird den

baulichen Auftakt dieser Ära bilden. Die Schlauchwirkung der Trassen wird durch solche „Instrumente“ gemildert - es entsteht mehr massstäbliche Gliederung. Aufgrund der langen Strassenabwicklung insbesondere im Fall der Zürcher-/Badenerstrasse liegt es nahe, über weitere solcher Räume nachzudenken.

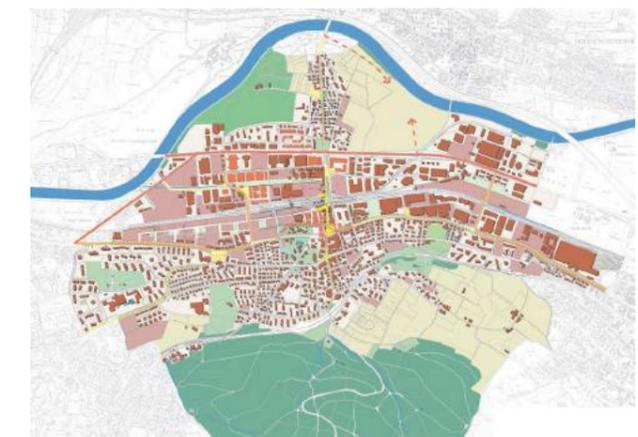
Darüber hinaus gilt es künftig, eine deutlich stärkere Verflechtung dieser sich immer mehr verdichtenden Stränge untereinander zu erzeugen. Neben dem zentralen Achsenkreuz - gebildet aus Engstringerstrasse und Zürcher-/Badenerstrasse - sollen weitere, teilweise auch untergeordnete Querverbindungen gefördert werden. Ein ausgewogenes und belebendes Wegesystem insbesondere in Querrichtung durch den Stadtraum ist zu entwickeln. Eine besondere Herausforderung wird in der Entwicklung akzeptabler - d.h. attraktiver - Querungen der Bahntrassen bestehen. Die beiden grünen Pole des Stadtraumes, der beliebte Schlieremer Berg im Süden und der bisher noch unter Wert stehende Landschaftsraum

mit der Limmat im Norden bieten die Gelegenheit, künftig als Anziehungs- und Orientierungspunkte dieses vernetzten Wegesystems zu wirken. Dabei ist ein Umdenken innerhalb der Stadtbevölkerung von besonderer Bedeutung, was sich aber in den Aktivwerkstätten erfreulicherweise bereits in Ansätzen gezeigt hat. Die Bernstrasse darf künftig nicht weiter als Peripherie gedacht und behandelt werden. Sie gehört zum Inventar der Stadtstrassen und muss in die Hierarchie der neu zu gestaltenden Stadträume einbezogen werden. Erst wenn sie als integraler Bestandteil dieses neuen Freiraumgerüsts betrachtet wird, ist der „Sprung an die Limmat“ überhaupt möglich.

Ein Festhalten an dieser im Gesamttraum des Tals typischen Linearität führt allein noch nicht zu Urbanität. Die Synopse der linearen Teilräume (Seite 27) belegt die Notwendigkeit massstäblicher Gliederung im Gefüge der Stadt (Quartiere/Nachbarschaften). Die Vernetzung dieser Räume untereinander sowie die gross-

zügige Quervernetzung mit den beiden Landschaftspolen ist auf hohem Niveau zu organisieren.

Der Vergleich der beiden Stadtentwicklungskonzepte macht die Notwendigkeit räumlicher Gliederung deutlich.

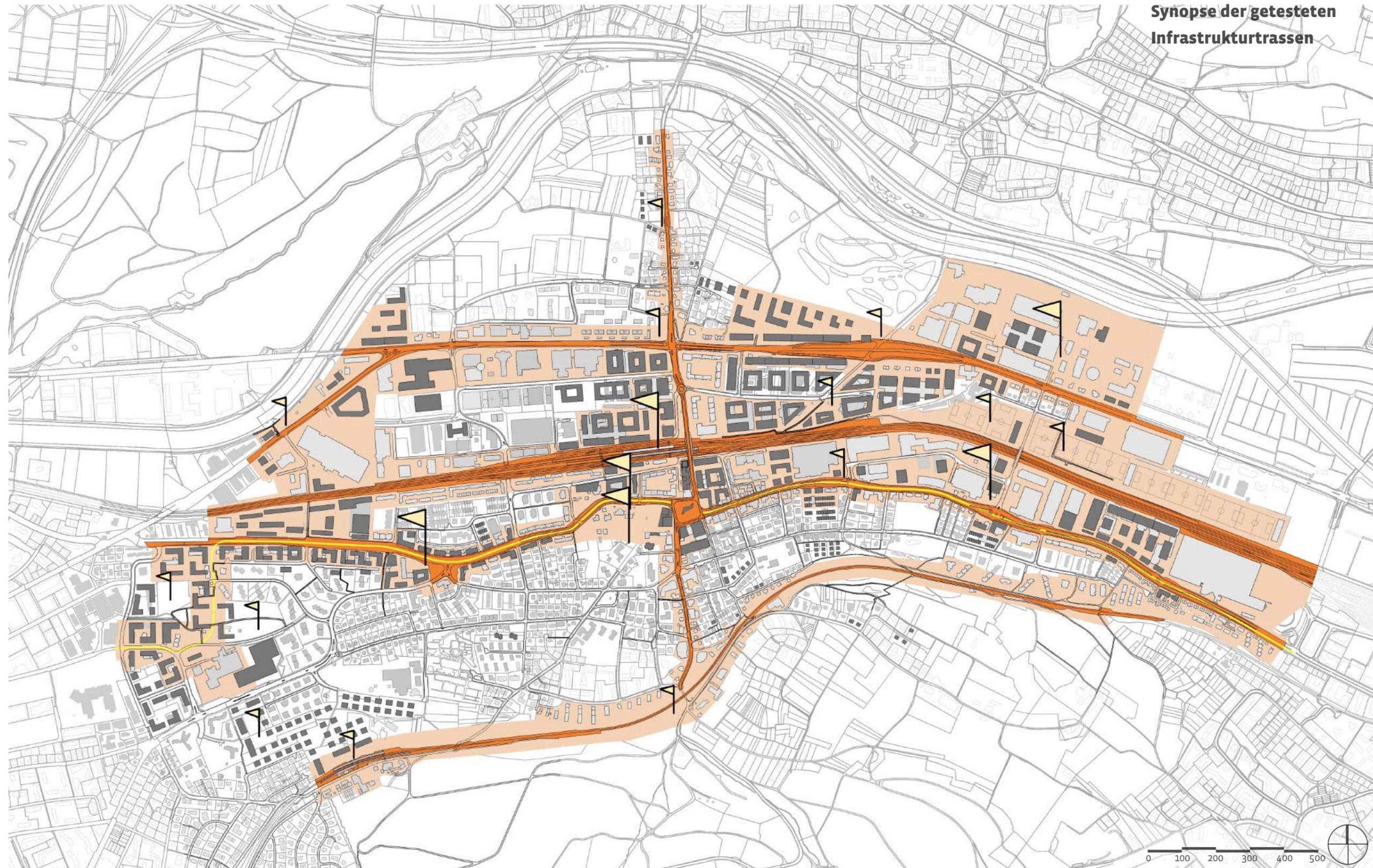


STEK 2005 © metron



STEK 2016

Synopse der getesteten
Infrastrukturtrassen



Städtebau



5 Städtebau

5.1 Quartiere und Nachbarschaften

Das wachsende Schlieren soll nicht als montageartiges Gemenge aus Projekten und Arealen begriffen werden, welche allein dem leitenden Gedanken der Verdichtung geschuldet sind. Das Ziel ist ein schlüssiger „Organismus“ aus vernetzten Quartieren und Räumen.

Die Projekträume sollen künftig nicht nur auf Parzellen und Areale reduziert werden, sondern vermehrt auf grössere Betrachtungsräume ausgedehnt werden.

Die Raubeobachtung des Limmattals durch das Büro Planparter AG veranschaulicht eindrücklich die weit verstreuten areal- und parzellenförmigen „Footprints“ der Entwicklungsschritte des Talraumes (Seite 14). Die Folge einer eingeschränkten, d.h. allzu projektbezogenen Sicht- und Vorgehensweise kann in der Vernachlässigung bedeutsamer räumlich-funktionaler Zusammenhänge bestehen. Dies betrifft beispielsweise die brüchige Abwicklung und Adressengunst von Strassenräumen, die Vernachlässigung attraktiver Querungen der Bahntrasse, die Logik

verkehrlicher Erschliessung und die Qualitäten der öffentlichen Räume sowie deren Vernetzung.



Neu definierte Quartiere



Mit Geschichte umgehen



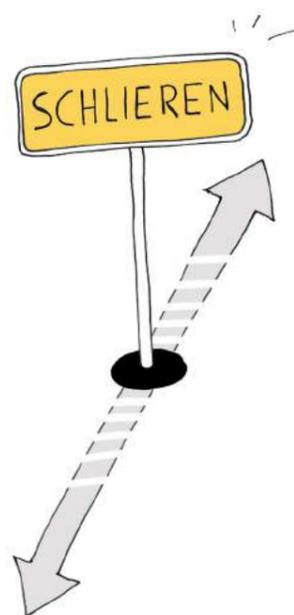
Weitere Identitäten und Orte schaffen

In den beschriebenen Bandformen und deren paralleler Schichtung verbirgt sich grösstenteils die Ursache für die unruhige Stimmung und den fehlenden räumlich-funktionalen Zusammenhalt, insbesondere im Kern der Stadt.

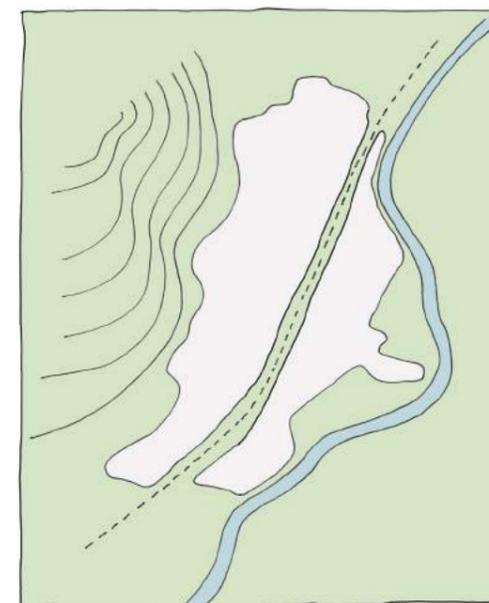
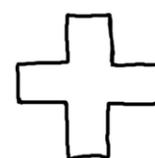
In einem ersten Schritt soll daher die Bildung bzw. Definition von Quartieren, d.h. sozial und atmosphärisch begründeter Nachbarschaften definiert werden. Diese Nachbarschaften sollen sukzessive mit eigenen Freiräumen ausgestattet werden, die Begegnung und Verweilen, d.h. den physischen Austausch der Bewohner untereinander, fördern sollen.

Die Vernetzung dieser Nachbarschaften soll über deren Freiräume erfolgen, so dass sich ein vernetztes Wegesystem entwickeln kann.

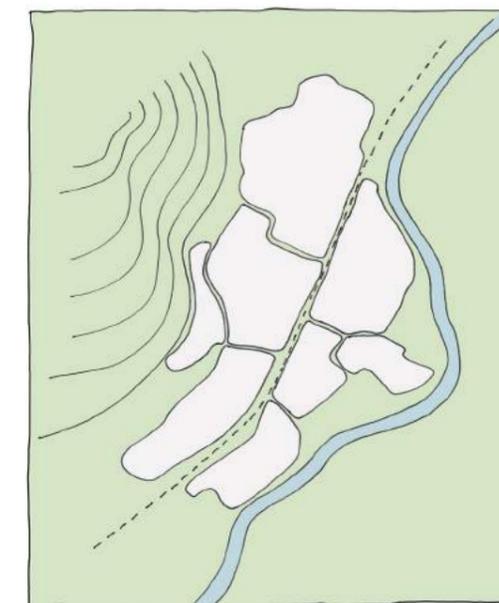
In Sinne einer Erweiterung des heutigen Kerns der stetig wachsenden Stadt soll künftig mit Hilfe von Kesslerplatz und einem neuen Platz in der Achse der Gasometerbrücke eine grössere räumlich-funktionale Wahrnehmung von Schlierens Zentrum erreicht werden.



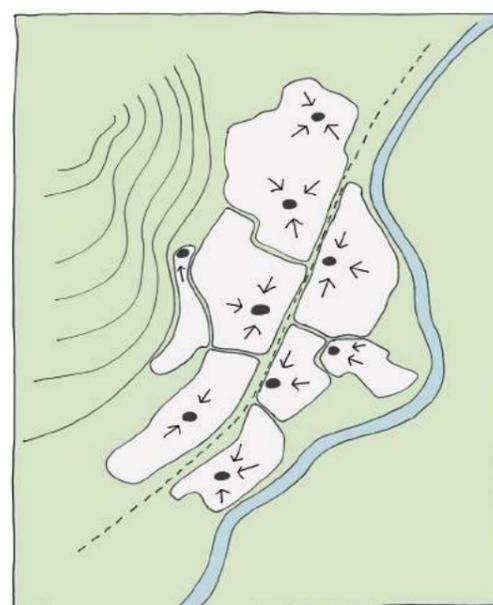
Parallele Schichtung des Gefüges durch die Infrastrukturtrassen



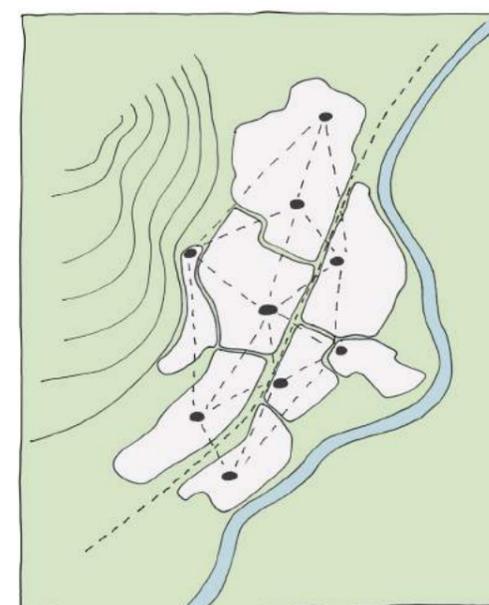
Bahntrasse verursacht die stärkste Nord-Süd Zäsur in Stadt- und Talraum



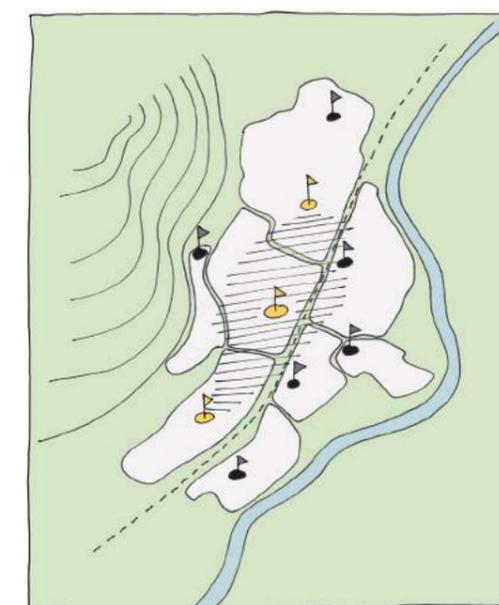
Gliederung des Siedlungsgefüges in kompakte Nachbarschaften



Quartiersplätze als Orte des physischen Austauschs der Nachbarschaften



Vernetzung der Nachbarschaften untereinander



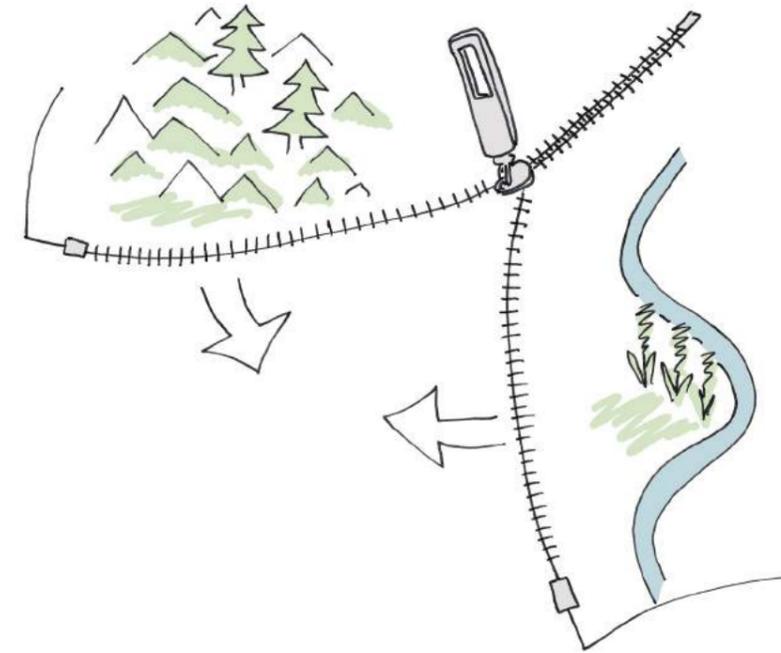
Erweiterung der Kernzone durch drei Freiräume

5.2 Querverbindungen

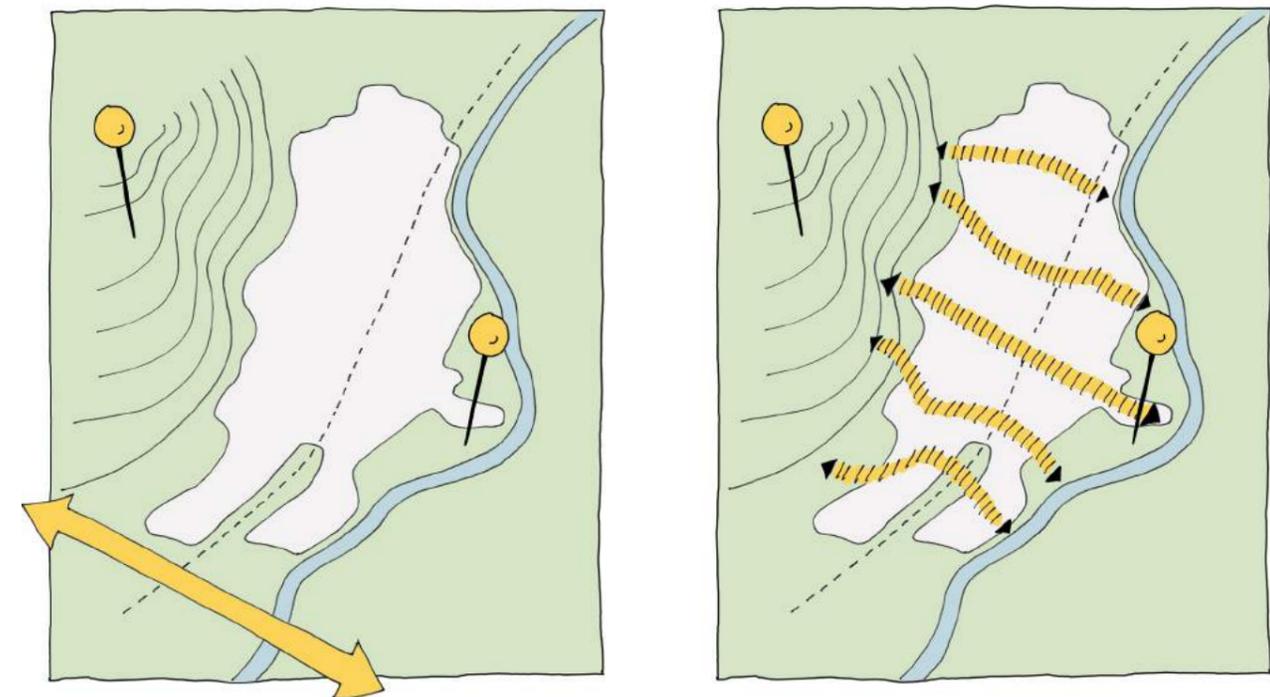
Im Zuge der Entwicklung des Talraumes wurden im letzten Jahrhundert weder der Flusslauf der Limmat noch die übrigen Freiraumelemente in die Gunst der Stadtentwicklung einbezogen. Einzig die konsequente Freihaltung der oberen Bereiche der Hangrücken ist ein Geschenk für die heutige Entwicklung des Tals. Auch die grünen Inseln entlang der Limmat bilden heute wertvolle Trittsteine für eine landschaftsarchitektonische Neuinterpretation des Raumes.

Das beschriebene Prinzip einer massstäblicheren Fassung, Gliederung und Vernetzung der künftigen Nachbarschaften des Siedlungskörpers - insbesondere in Querrichtung - wird durch die Verbindung der attraktiven „Landschaftspole“ unterstützt. Heute existieren bereits geeignete Wege und Strassenräume, um eine solche „grüne“ Vernetzung unspektakulär bewerkstelligen zu können. Entscheidend ist die Wahl geeigneter und attraktiver Querungen der Bahntrasse.

Der beliebte Schlieremer Berg, die noch längst nicht entdeckten Qualitäten des Flussraums und die grünen Inseln im Talboden - allen voran das Kloster Fahr - könnten über diese Querverbindungen besser aus den Quartieren heraus erreicht werden. Die Verbindungen gliedern aber auch den Stadtraum und sorgen für die in den Aktivwerkstätten nachgefragte soziokulturelle Kohäsion, d.h. Begegnung, Austausch und Verweilqualität.



Stadtraum stärker in die Gunst der peripheren Landschaftsräume einbeziehen!



Siedlungsraum mit peripheren „Landschaftspolen“

Vernetzung der Pole durch Fuß- und Velowege



Attraktivere Querungen entwickeln



Aufenthalts- und Bewegungsqualitäten schaffen



Landschaftsräume anbinden



Attraktiven Stadtraum entwickeln



Raum für den Langsamverkehr schaffen



Restraum zu Stadtraum machen



Integration des Gaswerk-Areales



Stadtraum aufwerten



Gestaltung im Strassenraum verbessern



Zwischenräume definieren und ggf. reduzieren



Potenziale des Gaswerk-Areals nutzen



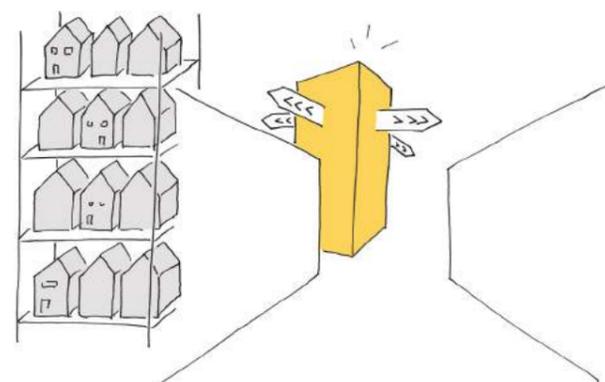
Urbanere Lösungen für den öffentlichen Raum suchen

Neuaufgabe des Stadtentwicklungskonzepts der Stadt Schlieren

5.3 Strategie für den Umgang mit Hochhausprojekten

Etwa seit der Mitte des vergangenen Jahrhunderts gehören vereinzelte Hochhäuser zum Inventar des Talraumes. Nach einigen Jahrzehnten hat das schnell wachsende Tal im Zuge von Innenentwicklung und einhergehender Flächenverknappung das Hochhaus wiederentdeckt. Insbesondere in Längsrichtung des Raumes, entlang der Bahntrasse, fädelt sich bereits heute zwischen Baden und Zürich HB eine Kette von vertikalen Landmarken auf, die den agilen Transitraum wie Meilensteine durchmessen und gliedern. Sie sind die Begleiterscheinung der Urbanisierung des hocherschlossenen Talraumes und kündigen die besondere Längenausdehnung bzw. Dimension des einmaligen urbanen Gefüges fernwirksam an. Mit dem Prime Tower hat diese sich nach Osten steigende Kette ihren vorläufigen End- und Höhepunkt vor den Toren der Zürcher Kernstadt gefunden. Hochhäuser schonen zwar den Verbrauch von Baugrund, ziehen jedoch Verkehr an und bestimmen das Erscheinungsbild des Talraumes. In Bezug auf Standort, Verschattung und Geschossigkeit, aber

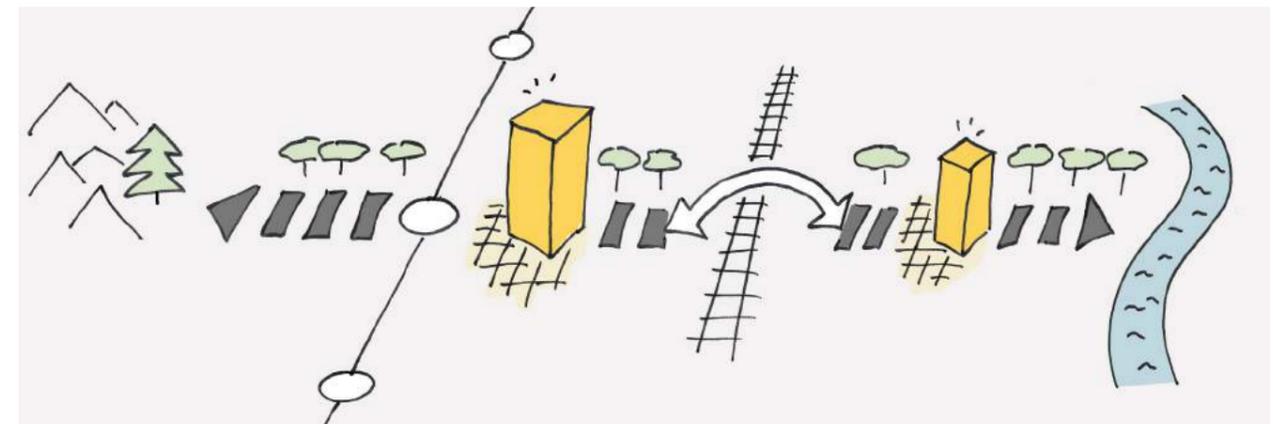
auch auf hohe architektonische und landschaftsarchitektonische Qualität muss bei der Entwicklung von Hochhausprojekten weiterhin mit besonderer Sorgfalt vorgegangen werden. Hochhäuser sind dominant, setzen fernwirksame Signale, steigern bei hervorragender Qualität das Image des Ortes und geben Impulse für weitere Entwicklungen. Bei qualitätvoller Erdgeschossnutzung und ggf. besonderer öffentlicher Nutzung der Dachgeschosse (Skygardens, Skylounges) kann das Image und damit die Akzeptanz von Hochhäusern verbessert werden.



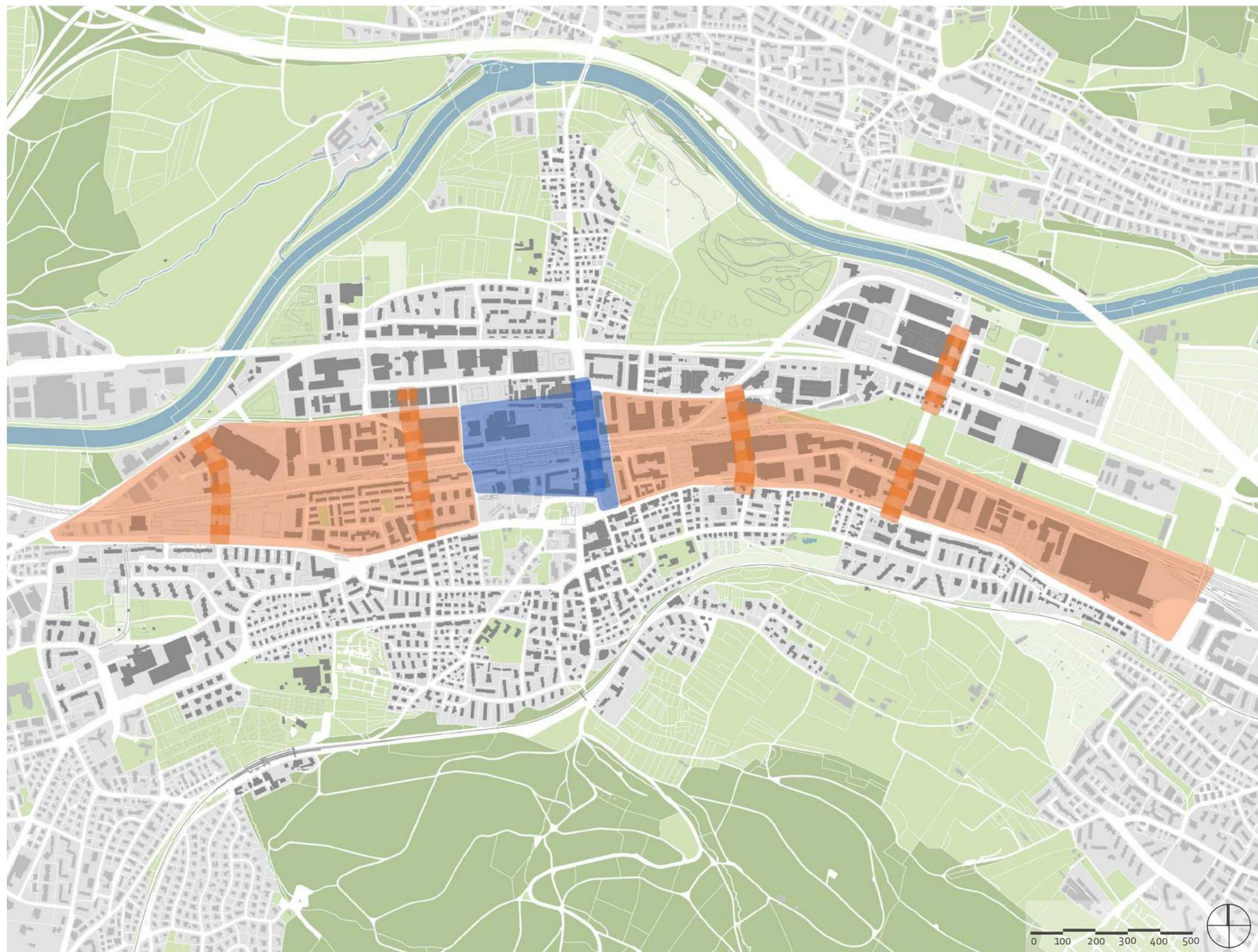
Hochhäuser sind Orientierung gebende Merkmale

Aus räumlich-funktionalen Gründen sollten Hochhäuser grundsätzlich in den Einzugsbereichen der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, insbesondere im Umfeld des Schlieremer Bahnhofs und im Zentrum, konzentriert werden. Als vorbildliches Beispiel gilt der Prime Tower an der Haltestelle Hardbrücke, der als fernwirksames Symbol des neuen Dienstleistungsstadtteils Zürich West gelesen wird. In Schlieren sollen die Hochpunkte – in den Bereichen der Querverbindungen platziert – als Orientierung gebende Landmarken wirken und die Verbindungen der

Stadthälften weiträumig ankündigen. Da sie aber gleichzeitig das Erscheinungsbild und die Orientierbarkeit des umgebenden Stadtraumes beeinflussen, sollten die Standorte mit Bedacht gewählt werden. Die Konzentration von Hochpunkten (Kategorie 1) auf die wenigen Reserven des Bahnhofsumfelds markiert und belebt die historische und gleichzeitig neue Mitte der Stadt. Diese generiert mehr kritische Masse genau an dem Ort, an dem sich künftig auch Nahversorgung und soziale Einrichtungen auf zeitgemäßem Niveau etablieren sollen.



Hochhäuser als integrale Bestandteile der Querverbindungen (Kategorie 2)

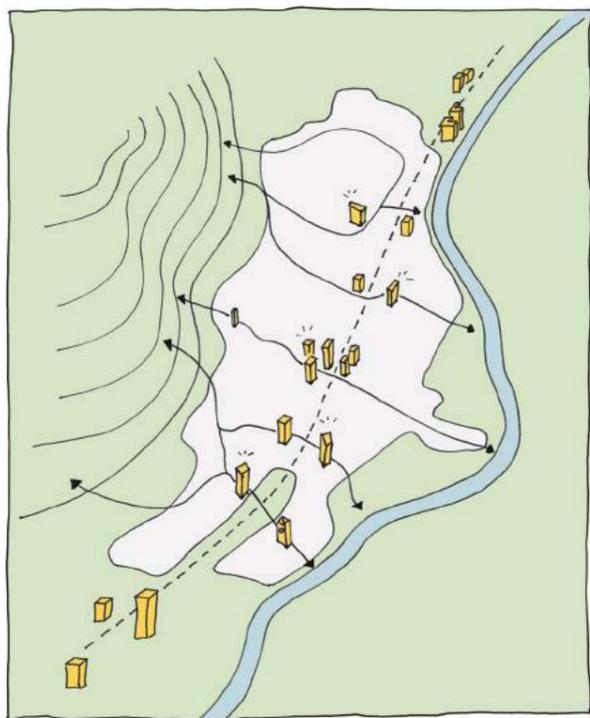


Hochhausstandorte

-  Hochhausbereiche
Höhe > 50,00 m (Kategorie 1)
-  Mögliche Hochhausstandorte
bei Bahnquerungen (Kategorie 1)
-  Bereich für hohe Häuser
Höhe bis 25,00 m (Kategorie 3)
-  Mögliche Hochhausstandorte
bei Bahnquerungen,
Höhe bis 50,00 m (Kategorie 2)

Für die hierarchische Ordnung der Höhenentwicklung hinsichtlich des Einflusses auf die Stadt- und Talsilhouette gilt:

- Kategorie 1
Hochhaus mit überregionaler Ausstrahlung (> 50,00 m), nur in der Nähe des Bahnhofs Schlieren und als fernwirkendes Signal des Zentrums südlich des Bahnhofs



Strategische Verortung der Hochhäuser (Kateg. 1+2)

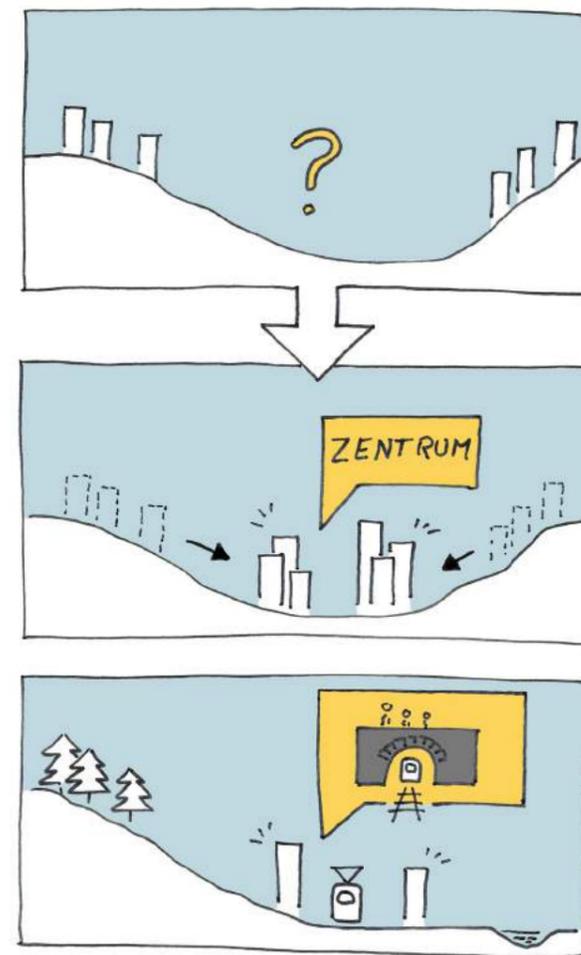
- Kategorie 2
Hochhaus (bis 50,00 m) mit lokaler Ausstrahlung, als Zeichen im Vorfeld von Bahnquerungen

- Kategorie 3
Hohes Haus (bis 25,00 m) im engeren Umfeld des Bandes der Bahntrasse. Beispiel Wagi-Areal.

Mit dieser Regelung sind Altstetten, Schlieren und Dietikon bereits im Wesentlichen aufeinander abgestimmt. Sie fördert ein klareres Gesamtbild des Talabschnittes. Falls möglich, sollen laufende Projekte wie beispielsweise das Wagi-Areal in Bezug auf diese Hierarchie nochmals abgestimmt werden.

Eine sorgfältige architektonische Feinabstimmung muss aber auch künftig mittels der bewährten Wettbewerbs- und Gestaltungsplanverfahren gesichert werden. Zu beachten sind auch die unterschiedlichen Charaktere der Stadt nördlich und südlich der Bahntrasse. Während der Nordraum grossformatige und urbanere

Strukturen aufweist, ist der südliche Raum geprägt von kleinteiligeren Baustrukturen.



Lage von Hochhäusern im Querschnitt des Talraumes

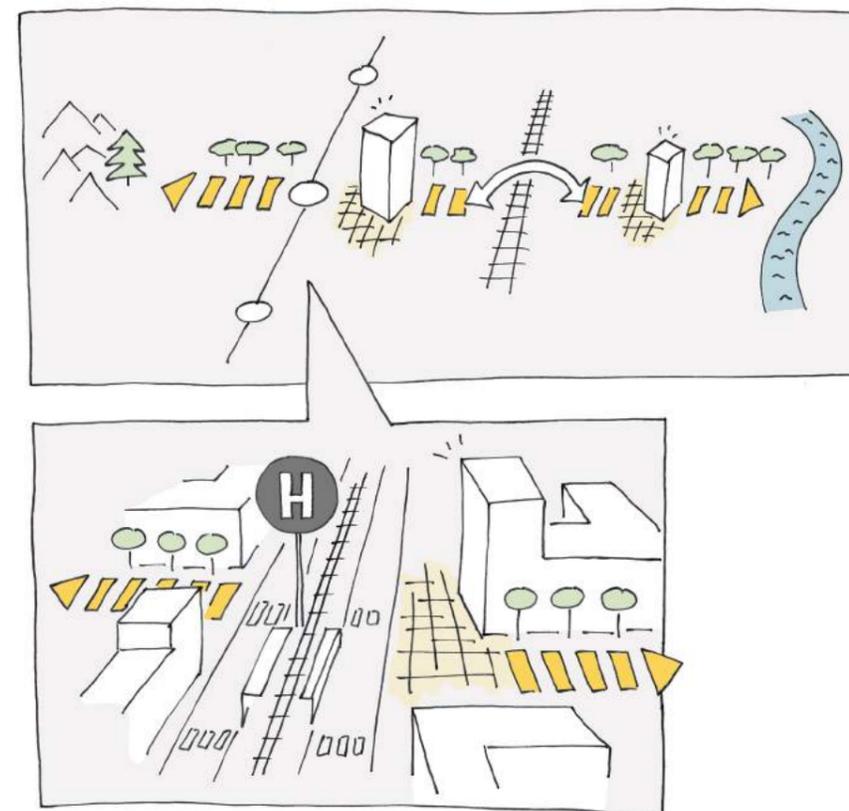
5.4 Mischung macht Stadt

Mit dem Bau der LTB wird sich mittelfristig der Charakter der Zürcher-/Badenerstrasse in Bezug auf mehr Urbanität verändern. Das bedeutet, dass weder längere Abwicklungen monotoner Bürofassaden noch die stereotypische Addition gleicher Wohnformen den Strassenraum säumen sollen. Wo immer möglich, soll Durchmischung und Vielfalt entstehen, ohne dass dabei der Eindruck eines „Durcheinanders“ entstehen muss. Mischung sorgt für die gleichmässige Belegung von Stadträumen, möglichst länger als nur acht Stunden pro Tag. Dabei sollten auch die Wochenenden mit bedacht werden, um den Eindruck von leerstehenden „Geisterstädten“ zu vermeiden, der in manchen monofunktional überformten Quartieren zu Problemen, insbesondere auch bei der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr, führt.

Dem STEK liegt das Prinzip von „Ruhe und Dynamik“ zugrunde und bildet sich im Nutzungsschema ab (Seite 39). Einerseits bleiben hierbei die historischen Wohn-

quartiere unangetastet, andererseits sind aber robustere Bereiche gekennzeichnet, die sich dynamisch, d.h. rascher aber nicht in allzu grossen Schritten entwickeln sollen. Zu viel Neues in zu kurzer Zeit kann zu Störungen bestehender Wohnmilieus führen, und nicht zuletzt zeigen grössere städtebauliche Entwicklungen eine gewisse Anlaufzeit in Bezug auf die Entstehung von Identität und Wohnbegleichheit.

Die Querverbindungen tragen in Bezug auf die gewünschte soziokulturelle Kohäsion insofern ihren Teil bei, als sie die neuen Quartiere und Arrondierungen mit sozialer Kontrolle und mit Orten für die Begegnung durchsetzen. An den Haltestellen der LTB konzentriert und durch kleinere Platzräume für kurzfristiges Verweilen gegliedert, sorgen die Querungen für eine homogenere Verteilung von städtischem Leben über den Stadtraum hinweg. Die neue Schlieremer Mitte allein wird im Zuge der Urbanisierung des Stadtraumes nicht ausreichen.



Prinzip der Querverbindungen

5.5 Nutzungsschwerpunkte

Das vorangegangene Stadtentwicklungskonzept von 2005 wurde bei einem Stand von 13.000 Einwohnern entwickelt und auf einen Zeithorizont bis 2025 mit insgesamt etwa 14.000 Einwohnern projiziert. Das Verhältnis von Arbeitsplätzen zu Einwohnern wurde in einem Verhältnis von 1 : 1 angestrebt, während heute ein Rückgang der Nachfrage nach Büroraum zu verzeichnen ist. Im Jahr 2015 hatte Schlieren bereits die Marke von 18.000 Einwohnern überschritten.

Der vorliegenden Neuauflage des STEK liegen keine konkreten Zielvorgaben oder Grössenordnungen zugrunde, sie strebt vielmehr die Erkundung von Spielräumen für das verträglich und qualitativ Machbare an. Die Stadt rechnet mit 20.000 Einwohnern bis 2020 und die Region mit 21.500 bis 2030.

Für die Entwicklung weiterer Arbeitsplätze wurden zunächst besonders geeignete Areale ausgewiesen, die im Bedarfsfalle teilweise aber auch Mischnutzungen bzw. reine Wohnnut-

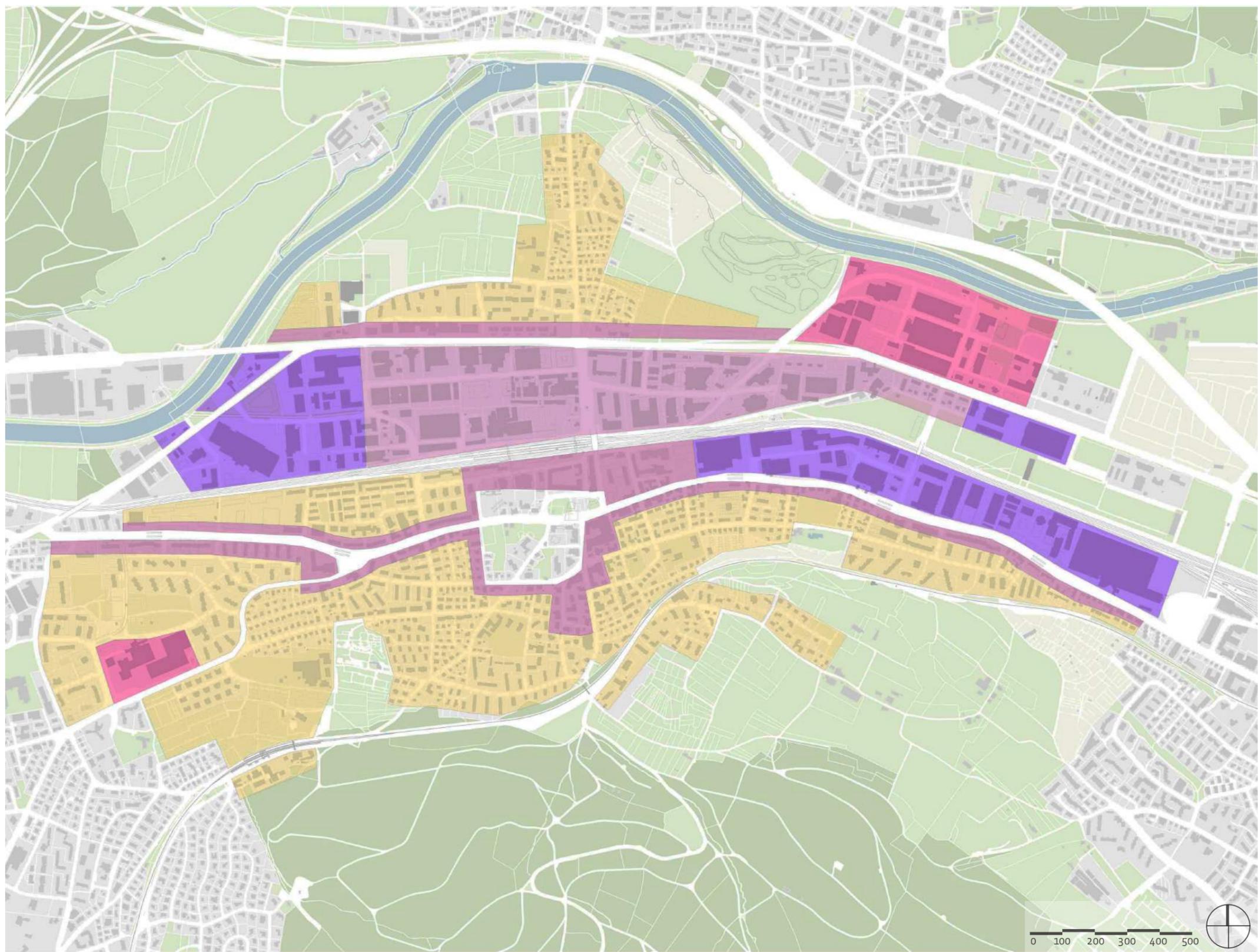
zungen zulassen würden. Die Nachfrage nach Büroraum war zum Zeitpunkt der Erarbeitung des STEK als deutlich verhalten zu bezeichnen. Als oberstes Ziel gilt es aber, Schlierens Arbeitsplätze mindestens zu erhalten und Spielräume für weitere zu sichern und räumlich zu verorten. Die Region rechnet mit 1.200 weiteren Arbeitsplätzen bis 2030.

Grundsätzlich sollen die Hanglagen weiterhin dem Wohnen dienen, wobei hier flächige und kleinteilige Entwicklungen anzustreben sind, welche sich in den vorhandenen Kontext einfügen.

Diejenigen Areale, welche die neue Mitte flankieren, das Bahnhofsumfeld sowie die unmittelbar angrenzenden Parzellen und Areale entlang der Zürcher-/Badenerstrasse, sollen langfristig mittels Mischung besetzt werden.

Die Gebiete mit Arbeitsplatzschwerpunkten orientieren sich am Vorhandenen und messen insbesondere dem Wagi-Areal eine besondere Bedeutung zu.

Das Gaswerk-Areal gilt es im Rahmen einer Gebietsentwicklung auf der Basis eines Testplanungsverfahrens hinsichtlich der Eignung für ein Freizeit- und Kreativcluster mit Wohnnutzung genauer auszuloten und hier eventuell innovative Formen der Nutzungsmischung zu erproben. Hierzu müsste allerdings der regionale Richtplan angepasst werden.



Nutzungsverteilung

- Wohngebiet
- Mischgebiet
- Arbeitsplatzgebiet
- Sondernutzungen

5.6 Innenentwicklung und Verdichtungsstrategie

Die Zielvorgaben des regionalen Richtplans, grosse Teile Schlierens auf eine Ausnützungsziffer von 1.1 oder höher zu verdichten, illustrieren die Notwendigkeit, bei der Bereitstellung von Wohn- und Arbeitsraum zukünftig mehrheitlich auf den Bestand zurückzugreifen. Es ist aber ratsam, das Thema der Verdichtung nicht pauschal, sondern differenziert und ortsspezifisch anzugehen.

Eine Verdichtungsstrategie soll helfen, diese zukünftig bedeutsame Aufgabe mit planerischer Sorgfalt anzugehen.

Grundsätzlich besteht das städtebauliche Instrumentarium der Innenentwicklung aus den unten abgebildeten „Werkzeugen“:

1. Arrondieren
z.B. im Bereich der Müllerstrasse



2. Nachverdichten
z.B. nördlich des Spitals Limmattal



3. Transformieren
z.B. südlich der Badenerstrasse



4. In Ruhe lassen
z.B. im Bereich des Heimeliwegs



Werkzeuge der Innenentwicklung

1. der Arrondierung brüchiger Siedlungsstrukturen insbesondere an den Rändern,
2. der Nachverdichtung in der Fläche und der Höhenentwicklung,
3. der Transformation von sanierungsbedürftigem, schwer zu nutzendem Gebäudebestand von geringer Dichte (z.B. Quartiere der 50er bis 80er Jahre, Gewerbebauten, W2-Zonen),
4. der Identifikation von Quartieren und Nachbarschaften, die aufgrund ihres besonderen räumlichen, sozialen, historischen und atmosphärischen Charakters von deutlichen Veränderungen ausgenommen werden sollen.

Die Verdichtungsstrategie fusst auf dem integrierten Einsatz aller vier Werkzeuge.

Im Falle Schlierens wird das Thema der Transformation von besonderer Bedeutung sein. Die Transformation stellt in der Regel keine ad-hoc-Lösung dar, da sie planerisch sehr sorgfältig vorbereitet und kommuniziert werden muss. Dies betrifft u.a. die gründliche Recherche der Besitzverhältnisse, der zeitlichen Verfügbarkeit, der gemeinsamen Absichten und der Möglichkeit von Tauschoperationen. Aussagen über mögliche Dichten sollten nicht pauschal festgelegt, sondern ortsbegleitet werden.

Die Dichtevorgaben des Kantons sind bei einer Transformation keine allzu grosse Herausforderung, sofern auf städtischere Typologien zurückgegriffen wird. Auch mit auf die Verhältnisse von Schlieren angepassten städtebaulichen Strukturen lassen sich Dichten um die 1.5 erreichen.

Die Beispiele auf der Seite 42 zeigen auch, dass mittels einer kompakteren Bebauung ein Mehr an Qualität einhergehen kann und muss. Durch die Formulierung neuer Raumkanten können einerseits die Aussenräume und der Strassenraum klarer gefasst werden und ihre Wirkung als öffentlicher Raum

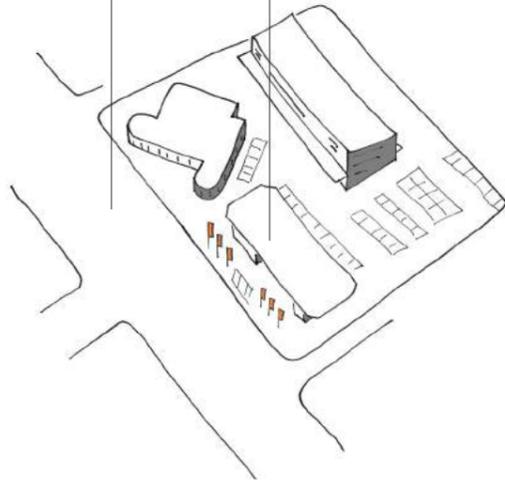
besser entfalten. Andererseits erfahren die derzeit unternutzten halböffentlichen Zwischenräume eine spürbare Aufwertung, da sie "privater" und damit vielfältiger nutzbar werden.

Die Verdichtungsstrategie besteht aus sechs Handlungsfeldern, die simultan vorangetrieben werden können, aufgrund ihrer Lage sowie ihrer Bedeutung für die Entwicklung von Schlieren aber durchaus als Prioritäten zu verstehend sind:

1. Heutige Entwicklungsgebiete: Die noch verfügbaren und in Entwicklung stehenden grossen Areale „Geistlich“, „Schlieren West“ und „Wagi“ als Lückenschluss in der Bebauung und Impuls für weitere Entwicklungen.
2. Vorrangige Verdichtungsgebiete: Prioritär zu behandelnde Gebiete in zentrumsnahen und vom ÖV gut erschlossenen Lagen mit erheblichen qualitativen und quantitativen Potenzialen. Zusammenhängende Planung und Test der eingesetzten Verfahren und Instrumente.

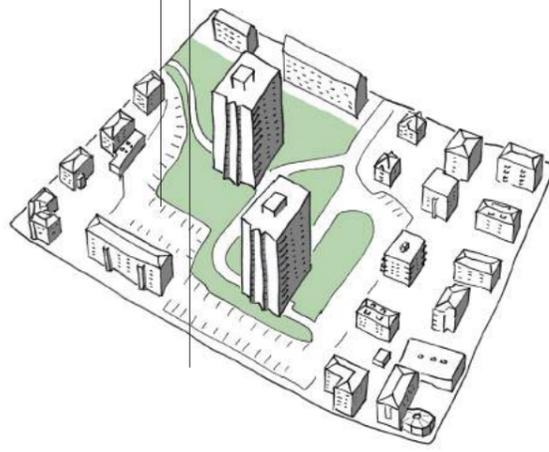
3. Einzugsbereiche der LTB und S-Bahn: Die Gebiete um die Haltestellen sollen den neuen Erreichbarkeiten entsprechend aufgewertet und verdichtet werden.
4. Im Korridor der LTB auf der Zürcher-/Badenerstrasse ist die Neugestaltung des Strassenraums durch die Aufwertung der städtebaulichen Kante zu unterstützen und so sind auch neue Nutzflächen zu schaffen.
5. In Siedlungsbausteinen der 50er bis 80er Jahre, W2-Zonen und Arbeitsplatzgebieten sind massgeschneiderte Konzepte für die Transformation von Blocks oder Kleinquartieren zu erarbeiten. Dazu müssen die spezifischen Rahmenbedingungen (Baustuktur, Zustand, Sanierungszyklen, Eigentümerstruktur und -Interesse) erfasst werden.
6. Die wenigen noch freien Bauzonen Schlierens sind ein wichtiger Baustein der Verdichtungsstrategie und sollen als strategische Reserve eingesetzt werden. Dabei sind qualitativ hochstehende Projekte zu realisieren und im Falle der vorgeschlagenen Bebauung entlang der Bernstrasse auch der Abtausch von Siedlungsflächen, Fruchtfolgeflächen und Bauzonen zu prüfen. Dies bedingt eine weit vorausschauende Planung mit Einflussnahme auf die übergeordnete Richtplanung von Kanton und Region.
- Die Umsetzung der Verdichtungsstrategie hängt selbstverständlich und primär von den vorherrschenden Rahmenbedingungen ab. Nachfolgend wurden einige Regelmässigkeiten formuliert, die in jedem Fall zu beachten sind:
- **Gespür für Stadtraum fördern:**
Zur Vermeidung von gestalterischen „Brüchen“ sollen bei Arealentwicklungen und Transformationsgebieten sowohl engere als auch weitere Betrachtungsparameter definiert werden.
 - **Grundeigentümer einbinden:**
Mittels geeigneter partizipativer Verfahren müssen Spielräume und Bedürfnisse der Grundeigentümer in die konzeptionelle Arbeit frühzeitig einbezogen werden.
- **Freiräume differenzieren und aufwerten:**
Der quantitativen Reduktion von Grünflächen ist die Aufwertung der Freiräume entgegenzusetzen. Dabei sollte die städtebauliche Struktur helfen, zwischen öffentlichen und privaten Freiräumen zu differenzieren.
 - **Stadt-, Verkehrs- und Freiräume gemeinsam entwickeln:**
Mit geeigneten planerischen, entwerferischen und partizipativen Verfahren sind integrierte Konzepte zu erarbeiten, die qualitativ hochstehende Beispiele der Transformation ermöglichen.
 - **Spielräume gesetzlicher Regelungen ausloten und nutzen:**
Mit dem Einsatz von Gestaltungsplänen, (An-)Baulinien, der Festschreibung überhoher Erdgeschosse oder Gebieten mit geschlossener Bebauung die gewünschten städtebaulichen Strukturen ermöglichen und sichern.
- In den vorgeschlagenen Handlungsfeldern wurden Zielgrössen der Ausnutzung, mögliche Verfahren und Qualitätsziele zugewiesen (Seite 43). Die Abschätzung des möglichen Zuwachses an Geschossfläche, Einwohnern und Arbeitsplätzen ergibt, dass mit den vorgeschlagenen Dichten und Massnahmen 620.000 - 900.000 m² Geschossfläche geschaffen werden könnten, die je nach Nutzung
- 8.400 - 12.000 Einwohnern und
 - 4.000 - 6.000 Arbeitsplätzen Raum geben (vgl. Tabellen Seiten 44/45).
- Vergleicht man dieses Zahlen mit den Zahlen der quantitativen Entwicklung im regionalen Richtplan (+ 3.600 EW, + 1.500 AP 2014 - 2030), zeigt sich, dass Schlieren mit der vorliegenden Strategie durchaus in der Lage ist, seine Rolle als wachsende Stadt zu erfüllen.
- Ziel muss es sein, durch die Anwendung der Verdichtungsstrategie schrittweise zu einer neuen Qualität von Siedlung, Freiraum und Verkehr im Stadtraum von Schlieren zu kommen, die die Bereitschaft für weitere Verdichtungsmassnahmen erhöht.

unklarer Strassenraum überdimensionierte Parkierungen



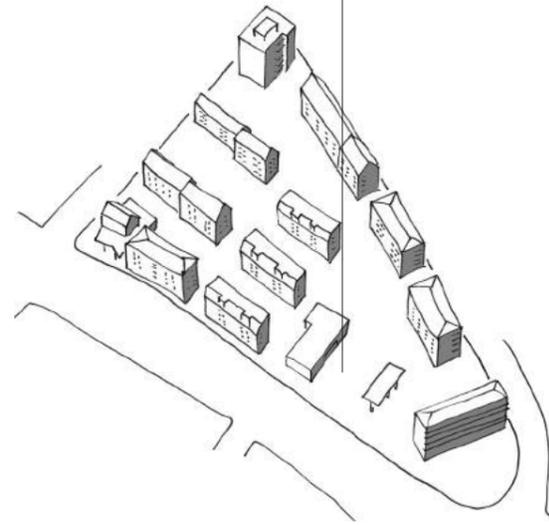
Grundstücksgrösse: 9.170 m²
 Grundfläche: ~ 1.240 m²
 Geschosse: 1-3
 Geschossfläche: ~ 4.709 m²
 Ausnutzungsziffer AZ: 0,5

Abstandsflächen/Resträume überdimensionierte Parkierungen



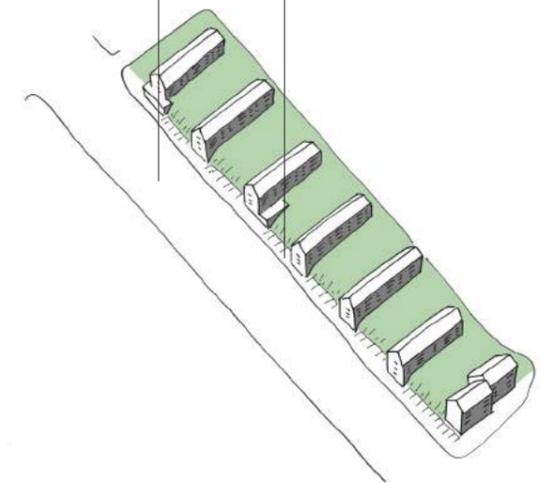
Grundstücksgrösse: 9.960 m²
 Grundfläche: ~ 790 m²
 Geschosse: 12
 Geschossfläche: ~ 9.480 m²
 Ausnutzungsziffer AZ: 1,0

fehlende Raumkanten /unklarer Strassenraum



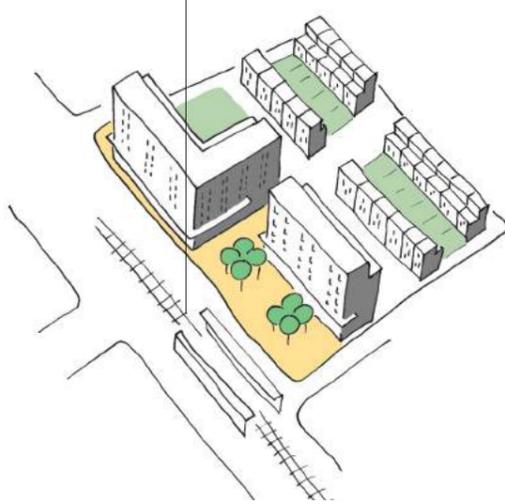
Grundstücksgrösse: 5.440 m²
 Grundfläche: ~ 1.534 m²
 Geschosse: 1-5
 Geschossfläche: ~ 5.401 m²
 Ausnutzungsziffer AZ: 1,0

„poröse“ Raumkanten undefinierte Zwischenräume



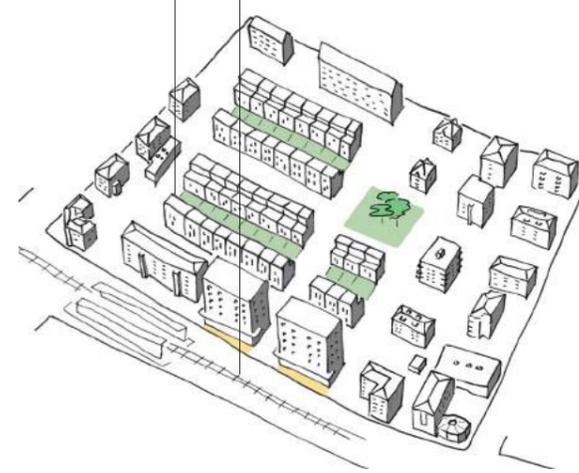
Grundstücksgrösse: 11.187 m²
 Grundfläche: ~ 2.980 m²
 Geschosse: 4
 Geschossfläche: ~ 11.920 m²
 Ausnutzungsziffer AZ: 1,1

attraktives Haltestellenumfeld



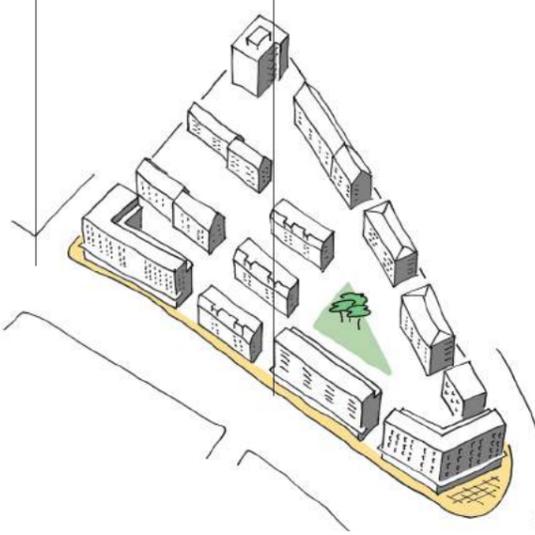
Grundstücksgrösse: 9.170 m²
 Grundfläche: ~ 3.050 m²
 Geschosse: 3-5
 Geschossfläche: ~ 12.330 m²
 Ausnutzungsziffer AZ: 1,3

einfügen in den Kontext



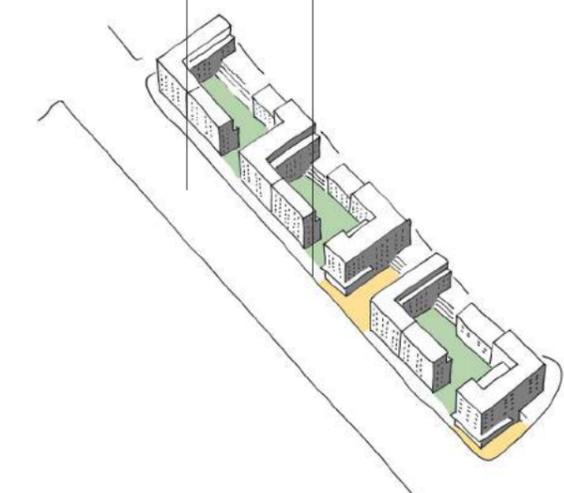
Grundstücksgrösse: 9.960 m²
 Grundfläche: ~ 3.350 m²
 Geschosse: 4-6
 Geschossfläche: ~ 14.760 m²
 Ausnutzungsziffer AZ: 1,5

klare Raumkante / aktive EG-Zone



Grundstücksgrösse: 5.440 m²
 Grundfläche: ~ 1.900 m²
 Geschosse: 5-7
 Geschossfläche: ~ 10.441 m²
 Ausnutzungsziffer AZ: 1,5 (neuüberbaute Grundstücke)

Klare Raumkante



Grundstücksgrösse: 11.187 m²
 Grundfläche: ~ 4.890 m²
 Geschosse: 3-5
 Geschossfläche: ~ 22.481 m²
 Ausnutzungsziffer AZ: 1,5

differenzierte Aussenräume

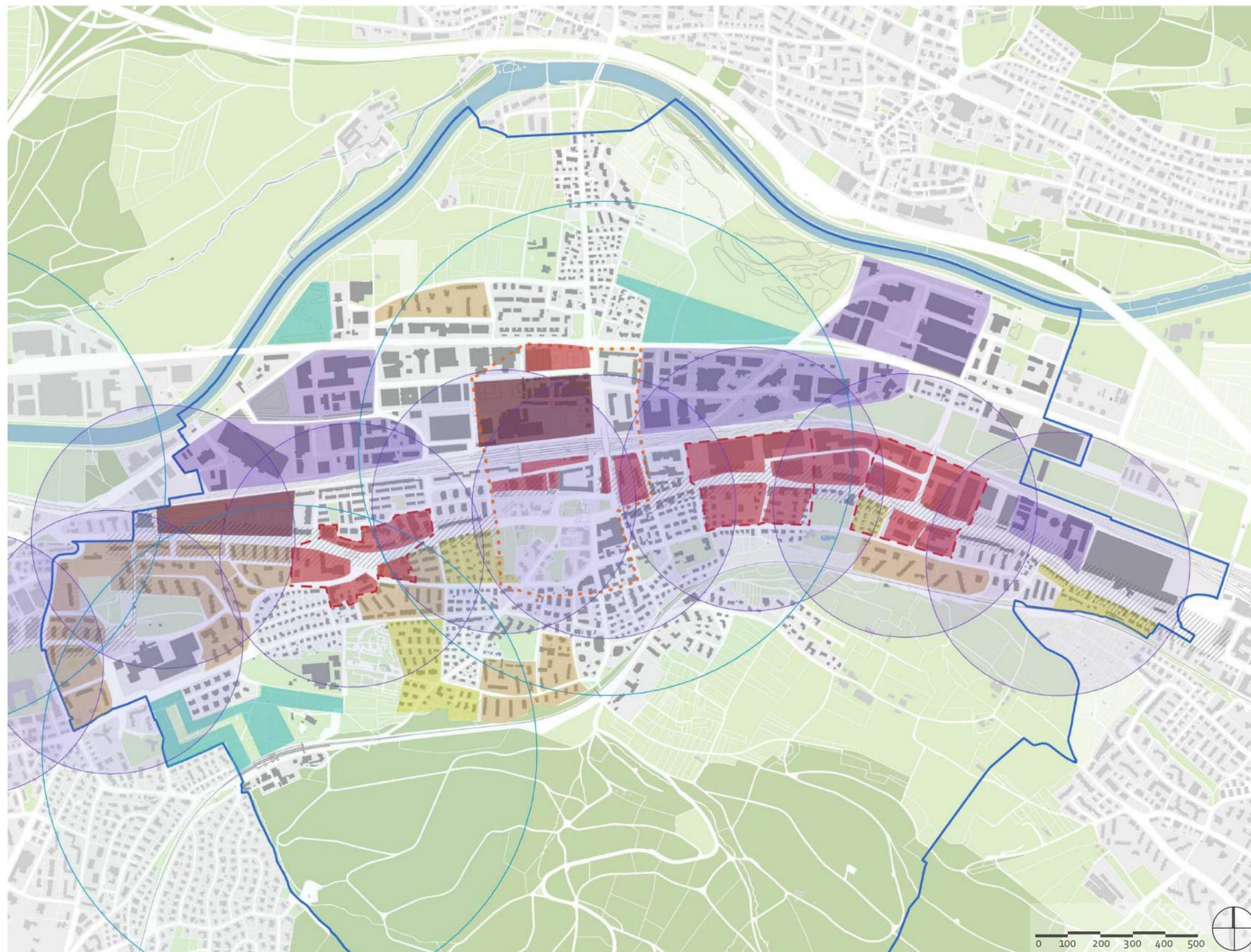
A | Haltestelle Gasometerbrücke

B | Haltestelle Wagonsfabrik

C | östlich des Kesslerplatzes

D | südwestlich des Kesslerplatzes

Verdichtung



- laufende Entwicklungen (Planung/Bau) AZ: 1.3 - 2.2
- vorrangige Verdichtungsgebiete AZ: 1.3 - 1.7 (nur mit städtebaulichen Konzepten), Sicherung mit Rahmenplänen
- Zusammenhängendes Betrachtungs-/Bearbeitungsgebiet (Empfehlung)
- Empfohlener Perimeter für interdisziplinäre ganzheitliche Betrachtung und Aufwertung des Zentrums
- Einzugsbereiche Haltestellen LTB (Radius 400 m). AZ von 1.2 - 1.5 anstreben, hohe Qualität öffentlicher Räume
- Achse LTB/Zürcher-Badenerstrasse Verdichtung um 0.2 AZ prüfen, Bau- und Anbaulinien wo sinnvoll und nötig, Geschlossene Bauweise als zusätzliche Möglichkeit für Stadtbild und Ausnutzung prüfen
- Einzugsbereiche Haltestellen S-Bahn (Radius 750 m) Ausnutzung von 1.3 - 1.7 AZ anstreben (Urdorf: 0.8 - 1.2), gesamthaft betrachten
- Transformation Quartiere der 50er bis 80er Jahre: Zielgröße AZ 1.0 - 1.2 anstreben, quartierweise gemeinsam mit Grundeigentümern entwickeln. Hohe Qualität des Städtebaus und der öffentlichen und privaten Freiräume
- W2-Zonen: Überprüfung einzelner W2-Zonen auf langfristige Verdichtung auf Zielgröße AZ 0.6 - 1.0. Quartierweise Betrachtung mit Grundeigentümern, Testentwürfe und Beispielvorbaben
- Transformation der Arbeitsplatzgebiete: Verdichtung durch Zusammenlegen von Funktionen, neuen Nutzungen und Aufstockung prüfen. Qualität der öffentlichen Räume erhöhen. Wo sinnvoll, Erhöhung AZ von 0.2 - 0.4 anstreben
- Neuentwicklungen: Überbauungen neuer Flächen (Reservezonen und Bauzonen transformation). Wettbewerbs- und Gestaltungsplanpflicht. Hohe Qualität. AZ zwischen 0.6 und 1.5

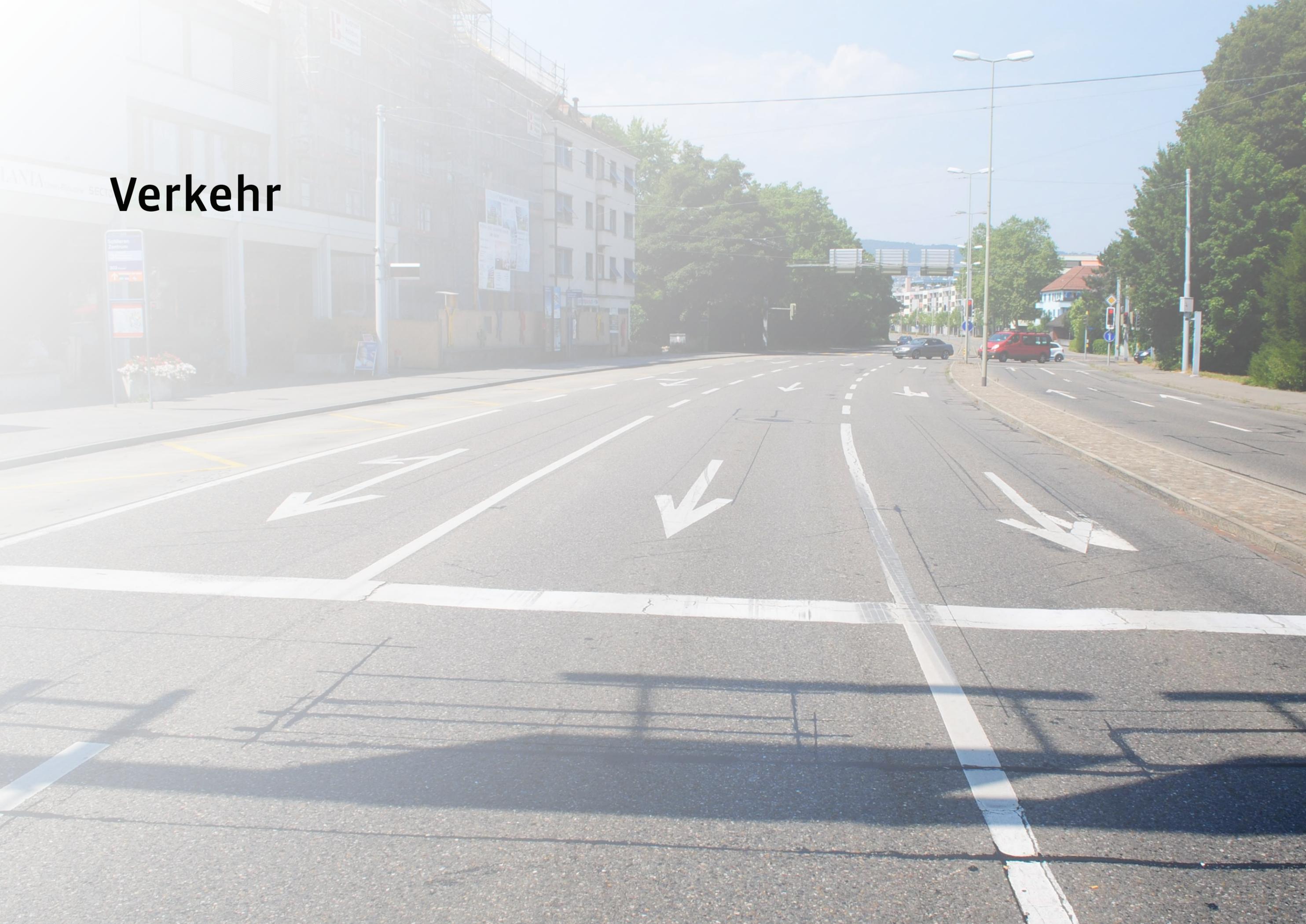
5.7 Potenzialabschätzung

Flächenbezeichnung	Flächen [ha]	Berechnungsgrundlage [ha]	Begründung	anrechenbare Flächen [m², -25% Verkehrs und Freifläche]	AZ 2016 [Zonenplan-Ausbaugrad (geschätzt)]	AZ Zukünftig	AZ Differenz	Realisierungsanteil [geschätzt]	zusätzliche Nutzfläche [Abzug Konstruktions- und Verkehrsfläche pauschal 25%]	Anteil EW	zusätzliche EW [Annahme 50m²/EW]	zusätzliche AP [Annahme 50m²/AP]					
Laufende Entwicklungen (Planung/Bau) AZ: 1.3-2.2																	
Geistlich	6.7			50'411	0	2	2.5	2	2.5	100%	75'616	94'520	60%	907	1'134	605	756
Schlieren West	4.5			33'528	0	1	1.3	1	1.3	100%	25'146	32'690	100%	503	654	0	0
Summe	11.2			83'939							100'762	127'209		1'410	1'788	605	756
Rahmenpläne/vorrangige Verdichtungsgebiete AZ: 1.3-1.7																	
Zentrum Ost	1.5			10'928	1.1	1.3	1.7	0.2	0.6	60%	983	2'950	60%	12	35	8	24
Zentrum West	1.4			10'130	1.1	1.3	1.7	0.2	0.6	60%	912	2'735	60%	11	33	7	22
Zentrum	2.8			21'058	1.1	1.3	1.7	0.2	0.6	50%	1'579	4'738	60%	19	57	21	63
Kesslerplatz	4.4			33'224	0.7	1.3	1.7	0.6	1	60%	8'970	14'951	70%	126	209	54	90
Wagi + NZZ	12.2			91'340	0.9	1.3	1.7	0.4	0.8	70%	19'181	38'363	10%	38	77	345	691
Schindler	2.3			17'349	0.8	1.4	1.6	0.6	0.8	80%	6'246	8'328	80%	100	133	25	33
gegenüber Wagi	1.3			9'938	0.6	1.3	1.7	0.7	1.1	50%	2'609	4'099	100%	52	82	0	0
Gasometerplatz	1.8			13'326	0.8	1.3	1.7	0.5	0.9	80%	3'998	7'196	50%	40	72	40	72
Gasometer	7.9			58'996	0.8-0.9	1.3	1.7	0.4	0.9	70-80%	13'588	26'377	10-50%	59	110	213	417
"Schindler"	9.7			72'956	0.6-0.9	1.3	1.7	0.4	1.1	50-80%	18'445	31'608	80-100%	171	254	198	379
Geistlich Nord	1.5			11'230	0	1.3	1.7	1.3	1.7	90%	13'139	17'182	20%	53	69	350	458
Summe	26.3			232'838							44'478	83'360		398	698	500	994
Einzugsbereiche Haltestellen LTB (Radius 400m) AZ von 1.2-1.5 anstreben, hohe Qualität öffentlicher Räume																	
Summe	240.7	93.1	abzgl. bereits einger. Flächen	698'414	0.5	1.2	1.5	0.7	1	60%	220'000	314'286	70%	3'080	4'400	1'320	1'886
Achse LTB/Zürcher-Badenerstrasse Verdichtung um 0.2-0.5 AZ																	
Summe	37.7			376'647				0.2	0.2	60%	45'198	45'198	70%	633	633	271	271
Einzugsbereiche Haltestellen S-Bahn (Radius 750 m) Ausnützung von mindestens AZ 1.5 anstreben (Urdorf: 0.8-1.0),																	
Summe	116.7	45.6	abzgl. bereits einger. Flächen	342'158	0.6	1.3	1.7	0.7	1.1	60%	107'780	169'368	70%	1'509	2'371	647	1'016
Transformation Quartiere der 50er-80er Jahre: Zielgrösse AZ 1.1/+0.4																	
1	8.9			66'390	0.6	1	1.2	0.4	0.6	30%	5'975	8'963	100%	120	179	0	0
2	4.4			33'002	0.7	1	1.2	0.3	0.5	30%	2'228	3'713	100%	45	74	0	0
3	3.3			24'556	0.7	1	1.2	0.3	0.5	30%	1'658	2'763	100%	33	55	0	0

4	5.0			37'439	0.6	1	1.2	0.4	0.6	30%	3'370	5'054	100%	67	101	0	0
5	3.4			25'159	0.7	1	1.2	0.3	0.5	30%	1'698	2'830	100%	34	57	0	0
Flächenbezeichnung	Flächen [ha]	Berechnungs- grundlage [ha]	Begründung	anrechen- bare Flächen [m², -25% Verkehrs und Freifläche]	AZ 2016 [Zonenplan- Ausbaugrad (geschätzt)]	AZ Zukünftig	AZ Differenz	Realisie- rungsanteil [geschätzt]	zusätzliche Nutzfläche [Abzug Konstruktions- und Verkehrsfläche pauschal 25%]	Anteil EW	zusätzliche EW [Annahme 50m²/ EW]	zusätzliche AP [Annahme 50m²/AP]					
6	3.7			27'488	0.6	1	1.2	0.4	0.6	30%	2'474	3'711	100%	49	74	0	0
7	2.8			20'825	0.6	1	1.2	0.4	0.6	30%	1'874	2'811	100%	37	56	0	0
Summe	31.3			234'859	0.6-0.7	1	1.2	0.4	0.6	30%	19'276	29'845	100%	386	597	0	0
W2-Zonen: Überprüfung einzelner W2-Zonen auf langfristige Verdichtungsmöglichkeiten (+ 0.2-0,8 AZ),																	
a	2.7			20'123	0.4	0.6	1	0.2	0.6	30%	906	2'717	100%	18	54	0	0
b	4.9			36'625	0.4	0.6	1	0.2	0.6	30%	1'648	4'944	100%	33	99	0	0
c	1.0			7'243	0.4	0.6	1	0.2	0.6	30%	326	978	100%	7	20	0	0
d	2.1			15'617	0.4	0.6	1	0.2	0.6	30%	703	2'108	100%	14	42	0	0
Summe	10.6			79'608	0.4	0.6	1	0.2	0.6	30%	3'582	10'747	100%	72	215	0	0
Transformation der Arbeitsplatzgebiete																	
I	12.0			89'796				0.2	0.4	40%	5'388	10'776	0%	0	0	108	216
II	4.5			33'701				0.2	0.4	30%	1'517	3'033	0%	0	0	30	61
III.1	4.2			31'247				0.2	0.4	30%	1'406	2'812	0%	0	0	28	56
III.2	11.7			87'892				0.2	0.4	30%	3'955	7'910	0%	0	0	79	158
IV	3.2			23'889				0.2	0.4	30%	1'075	2'150	0%	0	0	22	43
V	10.9			81'791				0.2	0.4	30%	3'681	7'361	0%	0	0	123	245
Summe	46.4			348'316				0.2	0.4	30%	17'021	34'042	0%	0	0	389	779
Neuentwicklungen																	
i	2.3			17'428	0	0.9	1.2	0.9	1.2	100%	11'764	15'685	80%	188	251	47	63
ii	5.4			40'147	0	0.9	1.2	0.9	1.2	100%	27'099	36'132	100%	542	723	0	0
iii	6.1			45'676	0	0.7	1.2	0.7	1.2	100%	23'980	41'108	100%	220	293	144	247
Summe	13.8			103'250	0.6-0.7	0.7	1.2	0.7	1.2	100%	62'843	92'925	80-100%	950	1'267	191	309
SUMME	508.4			2'500'028							620'940	906'980		8'437	11'969	3'923	6'012
Restliches Gemeindegebiet (punktuelle Verdichtungen)																	
Summe	318.4			2'388'197	0.4	0.6	0.8	0.2	0.4	10%	35'823	71'646	70%	502	1'003	215	430
SUMME	826.8			4'888'225							656'763	978'626		8'939	12'972	4'138	6'442

Anmerkung: die Kontrollabschätzung der im regionalen Richtplan eingezeichneten Gebiete zeigt, dass diese bei einer 100% Erfüllung der Dichtevorgaben weit über den geforderten Werten bis 2030 und in ähnlichen Bereichen wie die Werte der Verdichtungsstrategie liegen

Verkehr



6 Verkehr

Das vorliegende Konzept orientiert sich sowohl am kantonalen als auch am bestehenden kommunalen Verkehrsplan von 2013. Bis auf den Kreuzungspunkt Engstringer-/Bernstrasse (Seite 23) wurden die bestehenden Planungsinstrumente durch das STEK bestätigt und in einigen Bereichen vertieft sowie ergänzt.

Die LTB wird „auf den Spuren“ des alten Trams aus den 1900er bis 50er Jahren die Städte des Tals untereinander enger zusammenbinden und eine neue Form verträglicher Mobilität bieten. Die Renaissance dieser urbanen Erschliessungsform ist angesichts steigender Einwohnerzahlen und -dichten von besonderer

Bedeutung. Sie erhöht die Aufmerksamkeit der planenden Akteure und erfordert besonders in den unmittelbaren Einzugsgebieten um die Haltestellen adäquate Nachverdichtung. Mit zunehmender Urbanisierung werden aber auch der Langsamverkehr und unkonventionelle Fortbewegungsmittel immer bedeutsamer. Neben einem Velonetz bedarf es attraktiver Fussgängerverbindungen und „Sitzrouten“ für ältere Menschen, um am städtischen Leben teilhaben und es aktiv mitgestalten zu können. Zur Erhöhung der Attraktivität des Langsamverkehrs gilt es, auch infrastrukturelle Massnahmen zu treffen, Autoverkehr zu minimieren, entsprechend zu verlagern und zu entschleunigen.

6.1 Mobility Hub

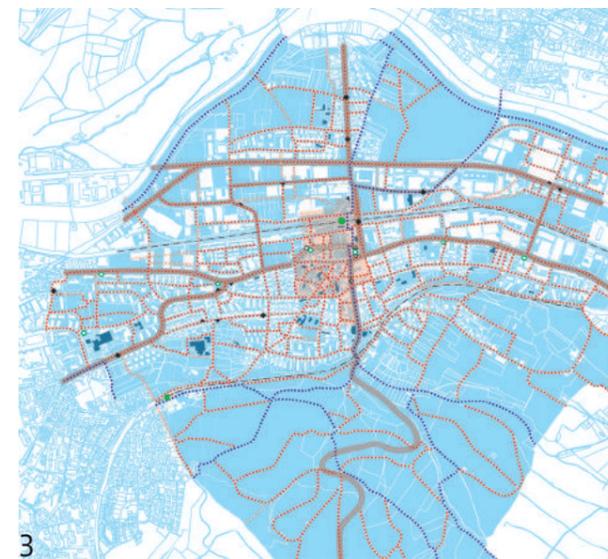
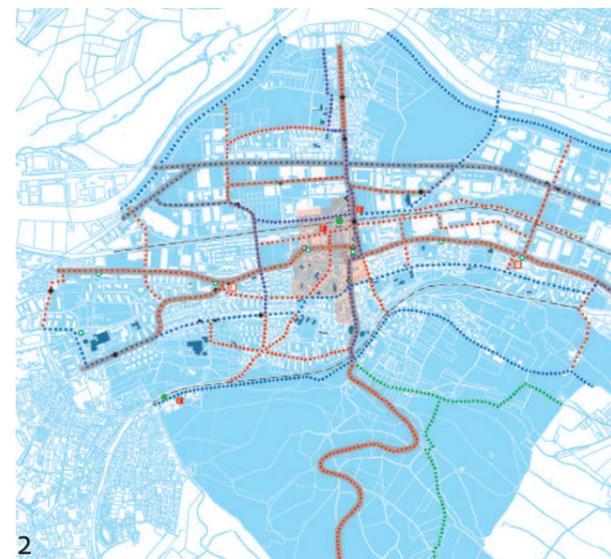
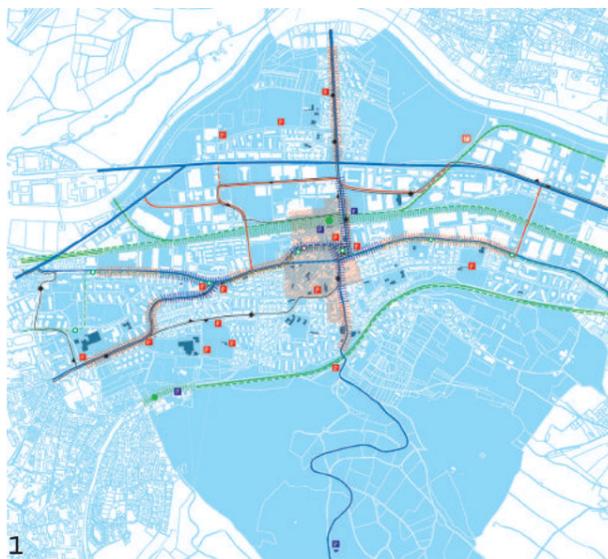
Wichtige Stellen für eine nachhaltige Mobilität in der Stadt sind die zentralen Umsteigeorte zwischen den Verkehrsarten. Für Schlieren ist dies hauptsächlich der Bereich um den Bahnhof. Hierzu zählt sowohl die Nord- und Südseite, die Engstringerbrücke, der neue Stadtplatz mit der Haltestelle der LTB sowie die LTB-Haltestelle bei der SBB-Unterführung West. Die Engstringerbrücke stellt mit ihren Bushaltestellen sowie ihrem direkten Zugang zum Perron 2 und zur Nordseite dabei einen zentralen Umsteigepunkt zwischen Bus und Bahn dar.

Dieser kann mit einem weiteren direkten Zugang zur Südseite/Perron 1 erheblich verbessert werden.

Auch eine entsprechende Umgestaltung der Verkehrsfläche auf der Brücke in Art einer Begegnungszone würde sowohl den Umsteigern als auch dem Veloverkehr von erheblichem Nutzen sein.

Am zentralen Stadtplatz hingegen müssen die LTB, die Busse und der Veloverkehr verknüpft werden. Hier, wie auch an der Nord- und Südseite des Bahnhofs, sind sichere Veloabstellanlagen mit entsprechender räumlicher Reserve bzw. Velo-Sharing-Stationen in guter Orientierbarkeit einzurichten.

Es kann zukünftig davon ausgegangen werden, dass in diesen Abstellanlagen erhebliche Kapazitäten im hohen dreistelligen Bereich notwendig werden. Somit ist es sinnvoll, nicht nur über ebenerdige Anlagen, sondern auch über mehrstöckige Gebäude nachzudenken, die dann auch Bike- und Car-Sharing und weitere Dienstleistungen rund um die nachhaltige Mobilität aufnehmen (z.B. Velowerkstatt und Mobilitätszentrale).



Kommunaler Richtplan 2013, Verkehrsplan: 1 - MIV/ÖV, 2 - Radfahrer- und Reiterverkehr, 3 - Fussgängerverkehr

An der Nord- und Südseite müssen zusätzlich Stellplätze für Kiss & Ride sowie für Taxis realisiert werden.

Auch am Bahnhof Urdorf ist zu prüfen, ob und wo solche Anlagen optimal verortet werden können.

6.2 Verkehrsverlagerung

Für die Zürcher-/Badenerstrasse entsteht durch die Implementierung der LTB die grosse Chance, Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehr zu minimieren und teils auf die Bernstrasse sowie die N1 zu verlagern.

Durch verkehrsberuhigende Massnahmen wie die vorgeschlagenen Stadteingänge am Kesslerplatz sowie an der Gasometerbrücke in Ergänzung zur neuen Mitte nimmt die Attraktivität für Durchgangsverkehr ab. Zur weiteren Entlastung der Engstringerstrasse sowie des Knotens Engstringerstrasse/Bernstrasse sind die

im kommunalen Verkehrsplan vorgesehenen Anbindungen der Goldschlägi- und Rütistrasse von erheblichem Vorteil. Weiterer Ziel- und Quellverkehr kann durch eine noch zu prüfende Verlagerung der Tankstellenstandorte aus der Kernstadt in die Nähe der Gewerbestandorte entlang der Bernstrasse vermieden werden.

In Kombination mit einer attraktiven Gestaltung für Velofahrer und Fussgänger wird sich die Zürcher-/Badenerstrasse zu einer zentralen und belebten Stadtstrasse entwickeln. Erste Ideen, das Tram am Bahnhof Altstetten Nord in Richtung Schlieren zu verlängern, sollen positiv

aufgenommen werden. In diesem Zusammenhang bietet es sich bereits heute an, als Vorläufer einer möglichen künftigen Tramverlängerung die bestehende Buslinie 307 von Altstetten Nord über die Bernstrasse zum Bahnhof Schlieren und weiter über die Brandstrasse und Rietbachstrasse bis zum Bahnhof Glanzberg zu führen. Dies ermöglicht die optimale Anbindung des Gaswerk-Areals, des Geistlich-Areals und des Rietparks mit Anschluss an die S-Bahn am Bahnhof Schlieren.

Für die Erschliessung Schlierens gewerblich genutzter Standorte ist die den nördlichen Stadtraum tangierende Nationalstrasse N1 bedeutsam. Die hierzu parallel verlaufende Bernstrasse eröffnet die Chance, den Wirtschaftsverkehr von der N1 zu den Gewerbestandorten an den beiden Stadtgrenzen von Schlieren gezielt und auf kurzen Wegen zu führen. Im Westen wäre das Limmattaler Kreuz ohne Störung des Stadtgebietes von Dietikon erreichbar und im Osten der Anschluss Altstetten, ebenfalls in peripherer d.h. nicht störender Lage zur Altstettener Innenstadt.



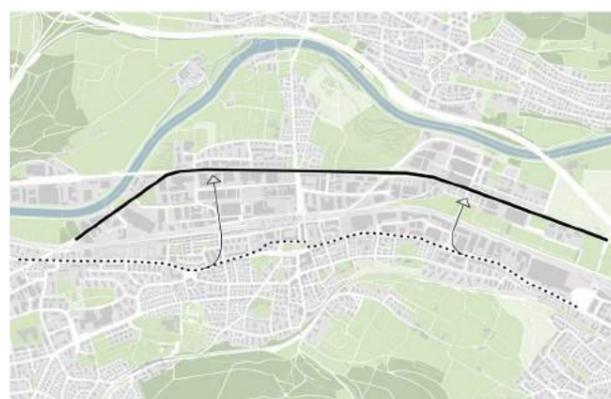
Tram Linie 2, in der Ringstrasse, 1956



Limmattalbahn in der Zürcher-/Badenerstrasse, Planung

Wie auf Seite 23 beschrieben sehen derzeitige Planungen für den Knoten Bernstrasse/Engstringerstrasse eine Tunnellösung für den Verkehr auf der Bernstrasse vor. Die östlich angrenzende Überwerfung der Bernstrasse soll in naher Zukunft saniert werden. Dadurch wäre es in den nächsten Jahrzehnten nicht möglich, entlang der Bernstrasse einen attraktiven Strassenraum zu entwickeln, da die getätigten Investitionen mittel- bis langfristig abgeschrieben werden müssen. Im Gegensatz zum kommunalen Verkehrsplan sieht das STEK vor, diese Baumassnahmen siedlungsverträglich anzupassen.

Mit dem im Verkehrsplan vorgesehenen Anschluss der Rütistrasse an die Bernstrasse soll geprüft werden, ob die raumgreifende Überwerfung zurückgebaut und



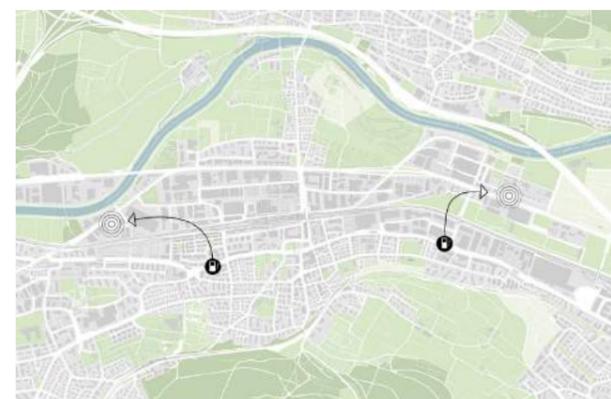
Bernstrasse als Entlastung der Zürcher-/Badenerstrasse

wie auch bei der Anbindung der Goldschlägistrasse ein ebenerdiger lichtsignal-geregelter Knoten realisiert werden kann.

Der Knoten Bernstrasse/Engstringerstrasse bedarf trotz Kapazitätssteigerung einer - möglichst ebenerdigen - Optimierung. Hier müssen die Belange der querenden Fussgänger und Velofahrer sowie des Individualverkehrs behutsam gegeneinander abgewogen werden.

Dies wäre ein bedeutender Schritt hin zu einer Attraktivierung des Strassenraums und einer erfolgreichen städtebaulichen Anbindung des Limmatbogens/Zelgli an die Kernstadt Schlieren.

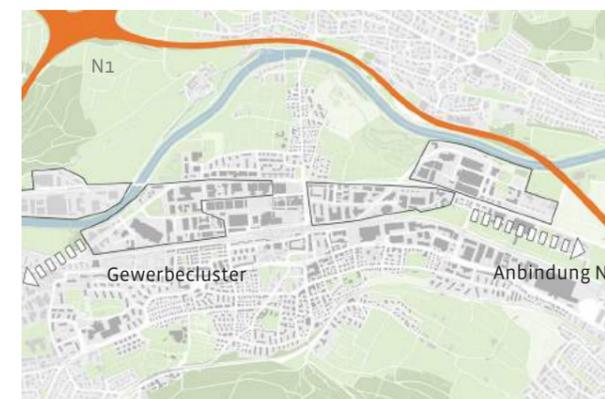
Der Fernverkehr kann Schlieren theoretisch im Norden, Westen und Osten passieren, ohne städtische Strassen



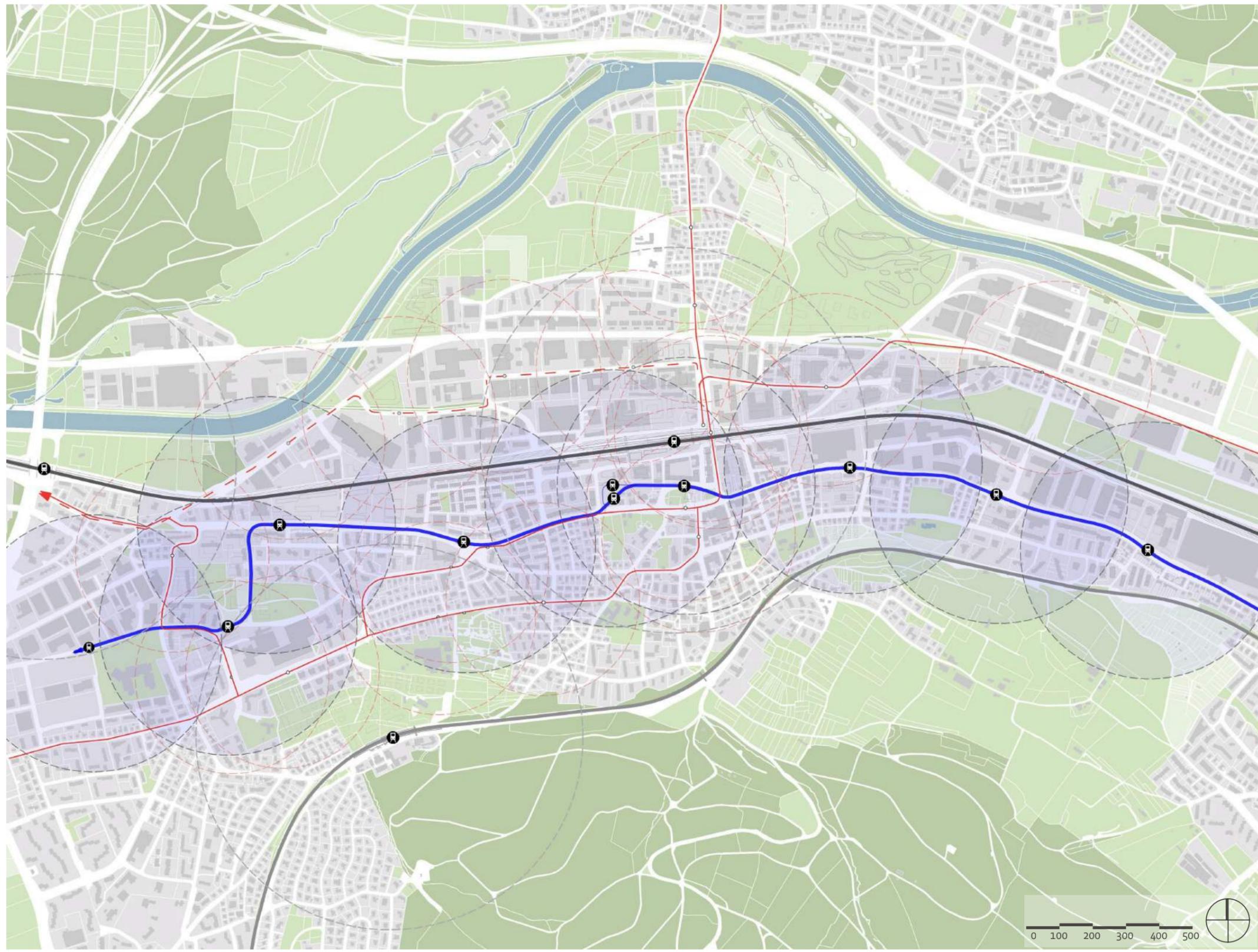
Tauschoperation der Tankstellenstandorte

zu belasten. Der Engpass des Gubristtunnels führt jedoch vermehrt dazu, dass Schleichverkehre versuchen, den Rückstau auf der N1 und N3 über das untergeordnete Netz zu umfahren. Eine Ertüchtigung des untergeordneten Netzes zur Aufnahme dieses Verkehrs wäre aber kontraproduktiv, da weiterer Verkehr angezogen wird und attraktive Lebens- und Strassenräume unmöglich macht.

Eine Lösung besteht daher nur in einem beschleunigten Ausbau des Gubristtunnels, der von der Stadt Schlieren mit allen Möglichkeiten unterstützt werden muss.



Gewerbebestandorte in Nähe zur Nationalstrasse N1



**Erschliessung
öffentlicher Verkehr**

-  S-/Regionalbahn, Bahnhof
Einzugsradius 600 m
-  Limmattalbahn, Haltestelle
Einzugsradius 400 m
-  Bus, Haltestelle
Einzugsradius 300 m
-  Bus, Haltestelle - Planung
Einzugsradius 300 m

6.3 Veränderung der Strassenquerschnitte

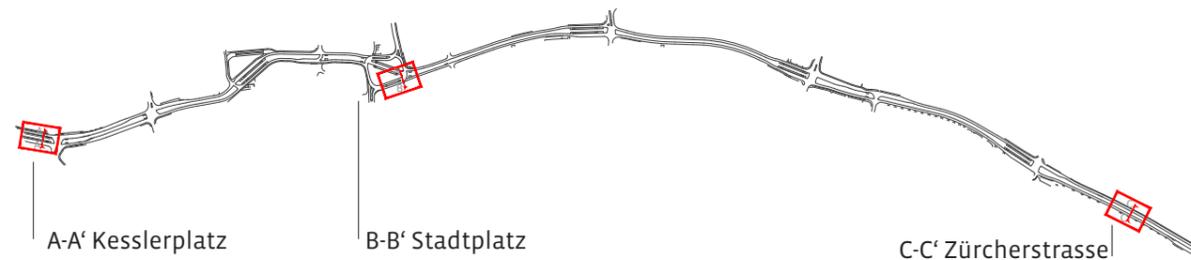
Die Dynamik und städtebauliche Transformation wird insbesondere an der Umgestaltung der Zürcher-/Badenerstrasse deutlich.

Durch die mit dem Bau der LTB verbundene Aufwertung des Strassenraumes für Velofahrer und Fussgänger stellt die Massnahme weit mehr als lediglich ein zusätzliches Angebot an öffentlichem Nahverkehr dar.

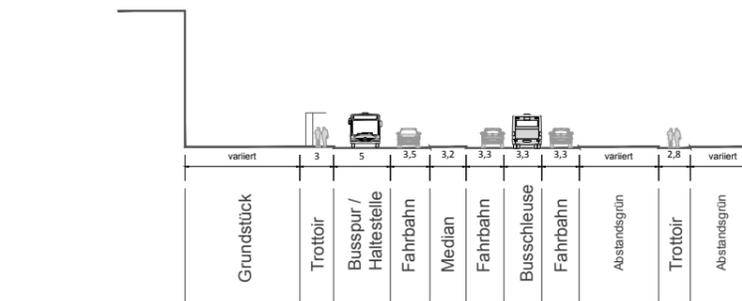
Auch für die angrenzenden Parzellen und Areale wird ein Mehrwert durch die zusätzliche Erschliessungsgunst und das zusätzliche Angebot öffentlichen

Stadtraumes entstehen. Hierauf gilt es, in adäquater Weise städtebaulich und freiraumplanerisch zu reagieren und dies in das Gesamtkonzept der Stadt mit einzu beziehen.

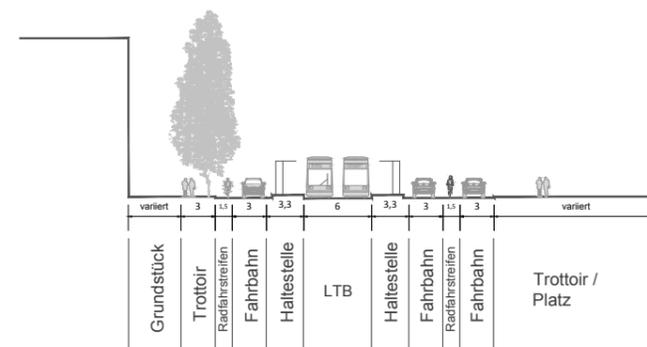
Die drei Regelschnitte der LTB zeigen beispielhaft, welche Potenziale die Reorganisation von reinem Verkehrsraum hin zu einem attraktiven Stadtraum für verschiedenste Verkehrsteilnehmer mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln bieten wird.



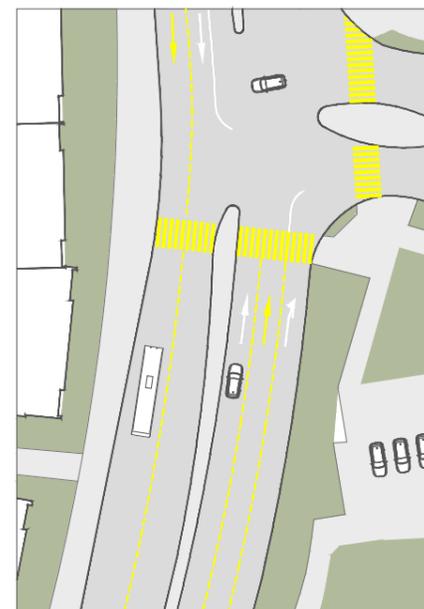
Verortung der Schnitte



Strassenschnitt A-A' Ist-Zustand



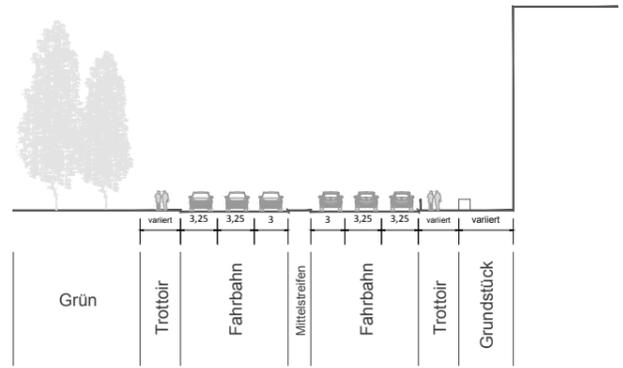
Strassenschnitt A-A' mit LTB



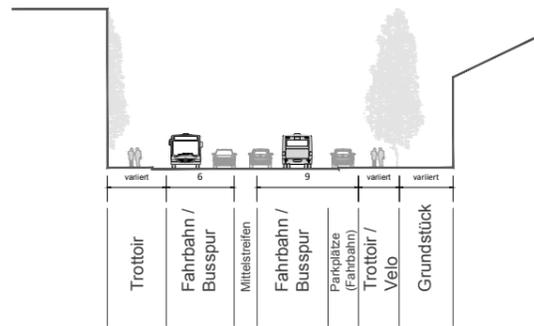
Strassenprofil A-A' - Vorher-Nachher



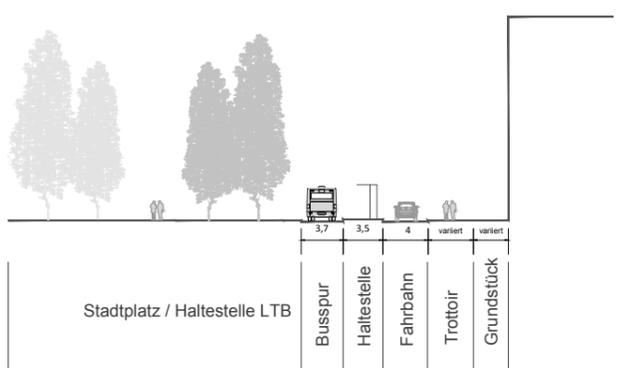
Neuaufgabe des Stadtentwicklungskonzepts der Stadt Schlieren



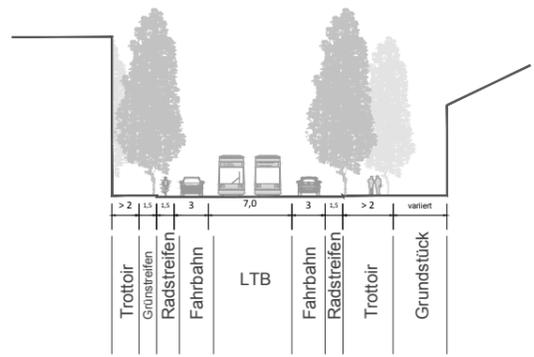
Strassenschnitt B-B' Ist-Zustand



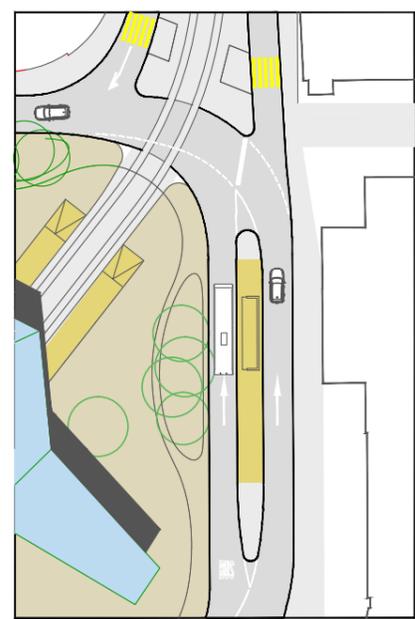
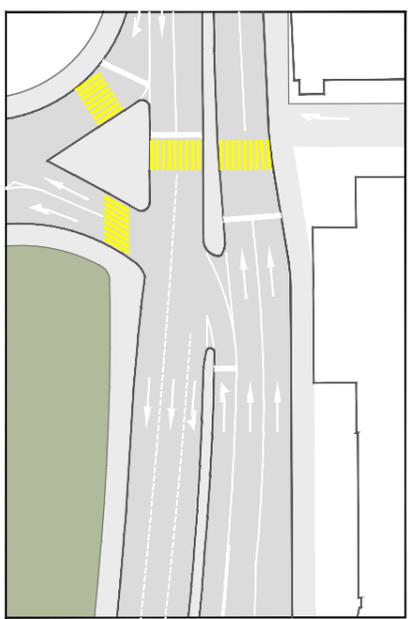
Strassenschnitt C-C' / Regelschnitt Ist-Zustand



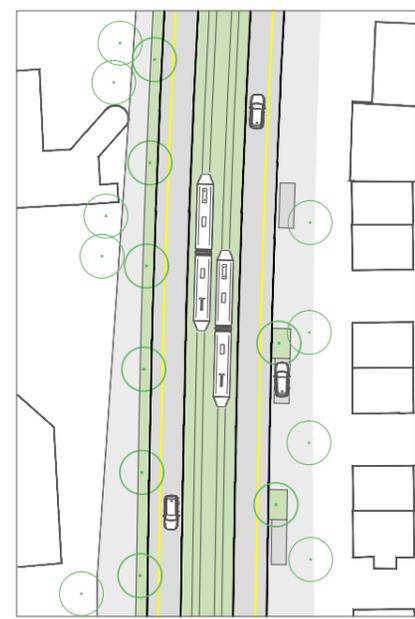
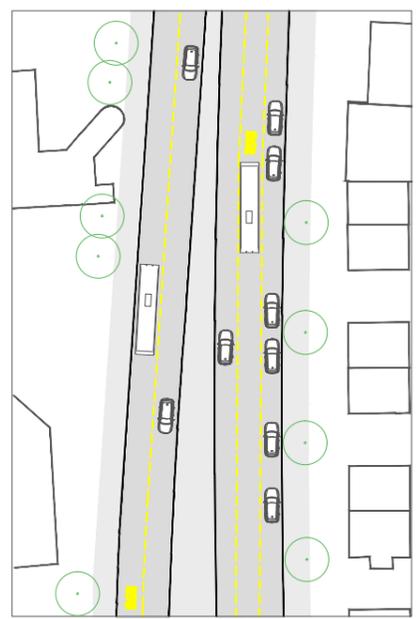
Strassenschnitt B-B' mit LTB



Strassenschnitt C-C' / Regelschnitt mit LTB



Strassenprofil B-B' - Vorher-Nachher



Strassenprofil C-C' - Vorher-Nachher

6.4 Veloverkehr

Die Trassen für den Veloverkehr sind von besonderer Bedeutung. Es ist davon auszugehen, dass diese Verkehrsart künftig eine höhere Bedeutung im Limmattal haben wird. Gerade im Segment der Langsamverkehre zeichnen sich erhebliche Zunahmen ab, zumal neben dem klassischen Velo weitere unkonventionelle Verkehrsmittel wie das E-Bike oder andere Formen der elektrischen Mobilität wie Hoverboards, One-Wheel Boards oder Segways hinzukommen werden.

Nicht nur im Schüler- und Freizeitverkehr, sondern auch im Berufsverkehr und Einkaufsverkehr wird diese nachhaltige und gesunde Mobilitätsform im Kurz- und Mittelstreckenbereich eine immense Bedeutung erlangen. Dazu bedarf es aber auch der notwendigen Fahrwege und sicheren Abstellanlagen.

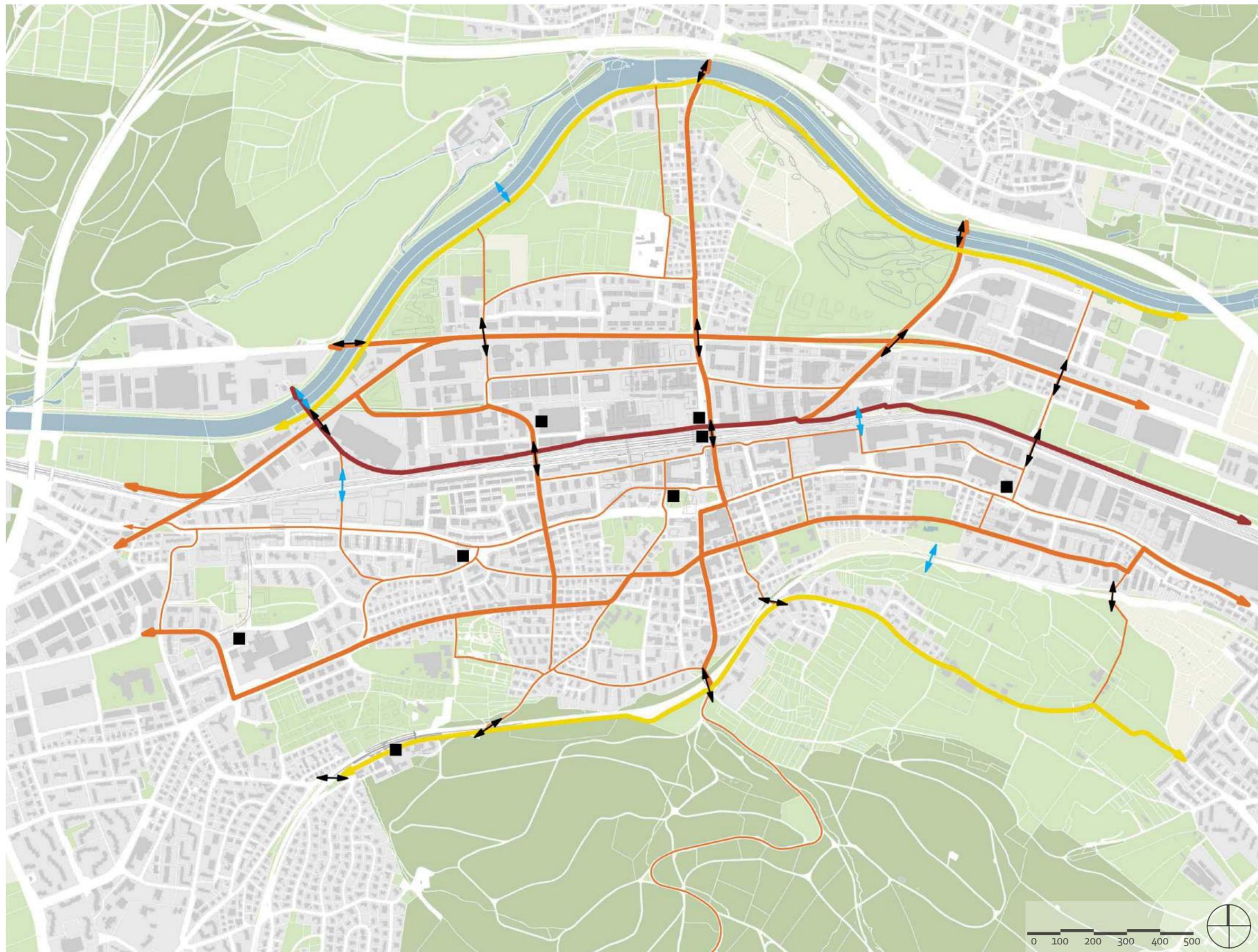
Die wichtigsten Infrastrukturen hierfür sind der geplante Veloschnellweg entlang der Bahn, die strassenbegleitenden Velowege entlang der Bernstrasse und

der Zürcher-/Badenerstrasse sowie die Wege entlang der Limmat und am Hang des Schlieremer Berges. Um ein dichtes Wegnetz in Schlieren zu erlangen, müssen diese Ost-West-Achsen durch Nord-Süd-Achsen, wie zum Beispiel entlang der Engstringerstrasse, ergänzt werden.

Hierfür sind weitere attraktive Querungen der Bahnstrecken und Hauptstrassen zu errichten und bestehende aufzuwerten. Sichere und ausreichende Abstellmöglichkeiten an zentralen Orten und ein lokales und regionales Wegeleitsystem müssen diese Wegeinfrastruktur ergänzen.



Velostellplätze am Rietpark



- Velonetz/Stellplätze**
nach regionalem und kommunalem
Richtplan
Planungen zum Veloschnellweg
- Regionaler Richtplan 03/2015**
- Veloschnellroute
 - Übergeordnete Verbindung
 - Freizeitroute
- Kommunaler Richtplan 11/2013**
- Kommunale Verbindung
 - Veloabstellplätze
 - Zentrale Querungspunkte Bestand
 - Zentrale Querungspunkte Planung

Freiraum



7 Freiraum

7.1 Das Grundgerüst

Das wachsende Schlieren soll wesentlich intensiver als bisher mit Freiräumen durchsetzt, von grünen Wegebeziehungen durchzogen und räumlich gegliedert werden. Attraktiv und fussgängerfreundlich gestaltete Strassenräume fördern die Wahrnehmung und Orientierung der Bevölkerung in Bezug auf ihre Stadt. Schritt für Schritt soll sich künftig ein Freiraumgerüst, gebildet aus Verbindungen und Orten, über den Stadtraum legen. Dieses Gerüst soll mehr Begegnung sowie Verweilqualität im Stadtraum schaffen. Die herausgearbeiteten Orte sollen Räume der Kommunikation und Identifikation für die Bewohner Schlierens werden. Die Verbindungen sollen als Leitlinien zwischen diesen Punkten wirken.

Attraktiv gestaltete Stadträume fördern die Adressengunst und geben Impulse für positive Entwicklungen. Ein solches Konzept wird aber nur dann Wirkung zeigen, wenn sichergestellt ist, dass die Zielpunkte der Verbindungen - Schlierer Berg und Limmatraum - attraktiv

genug sind. Auch wird es von zentraler Bedeutung sein, gleichzeitig die Querungen der dazwischenliegenden Trassen so attraktiv und bequem wie möglich zu gestalten. Die einzelnen Bestandteile des Freiraumgerüsts werden im Folgenden separat erläutert.

Alle weiteren freiraumplanerischen Überlagerungen im Stadtgebiet sollen die Grundsätze der ökologischen Vernetzung miteinbeziehen. Die bereits bestehenden Vernetzungsprojekte sind zu berücksichtigen und mit der Zielstellung eines gebietsübergreifenden ökologischen

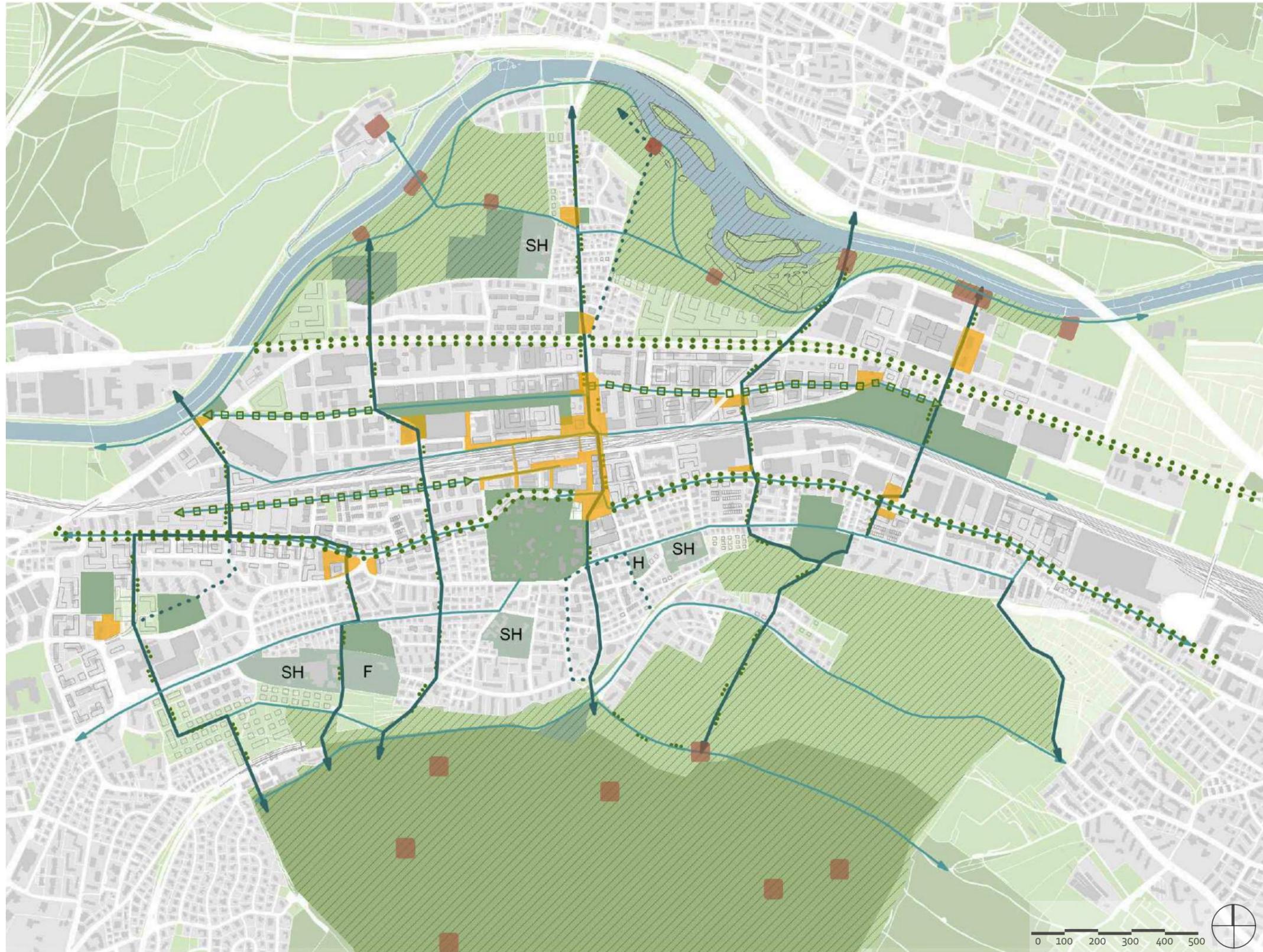
Verbundsystems sinnvoll weiterzuentwickeln.

Neben der ökologischen Aufwertung der längsgerichteten Landschaftsräume ist besonders deren Quervernetzung im Stadtgebiet voranzutreiben.



Die Entdeckung des Lebensraums und Standortfaktors „Flussraum“

Freiraumkonzept



- Verbindungen**
- Querspangen (mit Gehölzpunkten/-reihen und Orientierungssystem)
 - alternative Führung Querspange
 - Längsverbindungen
 - aufgewertete Strassenräume
 - zentrale Freiraumabfolge
- Orte**
- Erlebnisraum Landschaft
 - Freizeitinseln im Landschaftsraum
 - urbane Grünräume / Parks / Sport
 - Plätze / steinerne Stadträume
- Landschaftsraum**
- Waldfläche
 - offene Wiesenfläche
- Siedlungsbezogene Freiräume**
- Schule
 - Friedhof
 - Hort
 - nachbarschaftsbez. Grünflächen



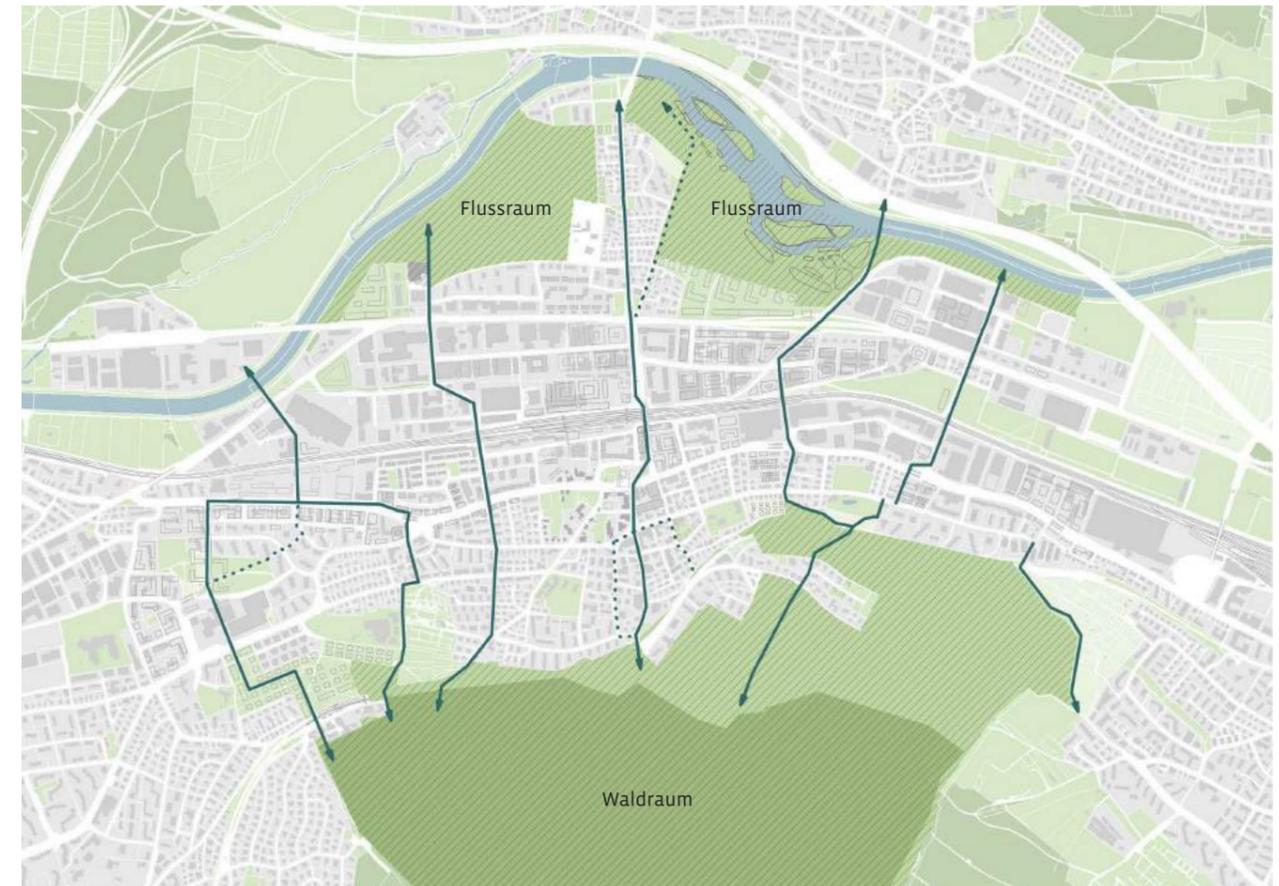
7.2 Querspangen

Der Flussraum am Limmatbogen und der Waldraum am Schlieremer Berg mit seiner vorgelagerten offenen Agrarlandschaft sind Landschaftsorte sowohl mit einer besonderen als auch sehr unterschiedlichen Naturausstattung und Raumstruktur als auch zu aktivierenden Freiraum- und Naherholungspotenzialen. Um diese beiden Pole enger mit dem Stadtgebiet zu verflechten und sie für die Einwohner erleb- und erreichbar zu machen, sind die Querspangen der Hauptbaustein des Freiraumgerüsts. Sie verbinden nicht nur die Landschaftsräume miteinander, sondern auch die besonderen Orte im Stadtraum. Die dargestellten Verbindungen sind in ihrer Lage und Dimension vertiefend zu überprüfen (Machbarkeitsstudien), zu sichern und - wo immer möglich und sinnvoll - durch weitere zu ergänzen. Jedenfalls aber werden die Querspangen auch weiterhin durch bestehende Straßenräume führen. Hier ist bei einem überlegten Umbau auf sichere und durchgängige Wege für Fussgänger und Velofahrer sowie auf eine gute Lesbarkeit und Orientierung zu achten.

Die Referenzbeispiele zeigen generelle Möglichkeiten, die Spangen im Stadtbild sichtbar und nachvollziehbar zu gestalten. Dies könnte beispielsweise durch eine Kennzeichnung mittels Gehölzen einer besonderen Wuchsform, Blattfärbung oder Blüte erfolgen. Die Ausbildung durchgehender Alleen ist im Bestand schwierig zu realisieren. Reihen- und Einzelbaumsetzungen sollen den Raum der Strassen ablesbar definieren. Ein Leitsystem in Form von Bodenmarkierungen könnte als Orientierung auch für Fuss- und Veloverkehr wirken. Nach Möglichkeit ist entlang den Spangen die Grünsubstanz und Aufenthaltsqualität im Sinne von Ruhe- und Begegnungsräumen zu gestalten. Sofern eine entsprechend grüne Ausgestaltung realisierbar ist, lässt sich durch die Spangen auch die ökologische Vernetzung fördern.



Kennzeichnung/Orientierung durch Gehölze



Landschaftsräume mit verbindenden Querspangen



exemplarisches Leitsystem



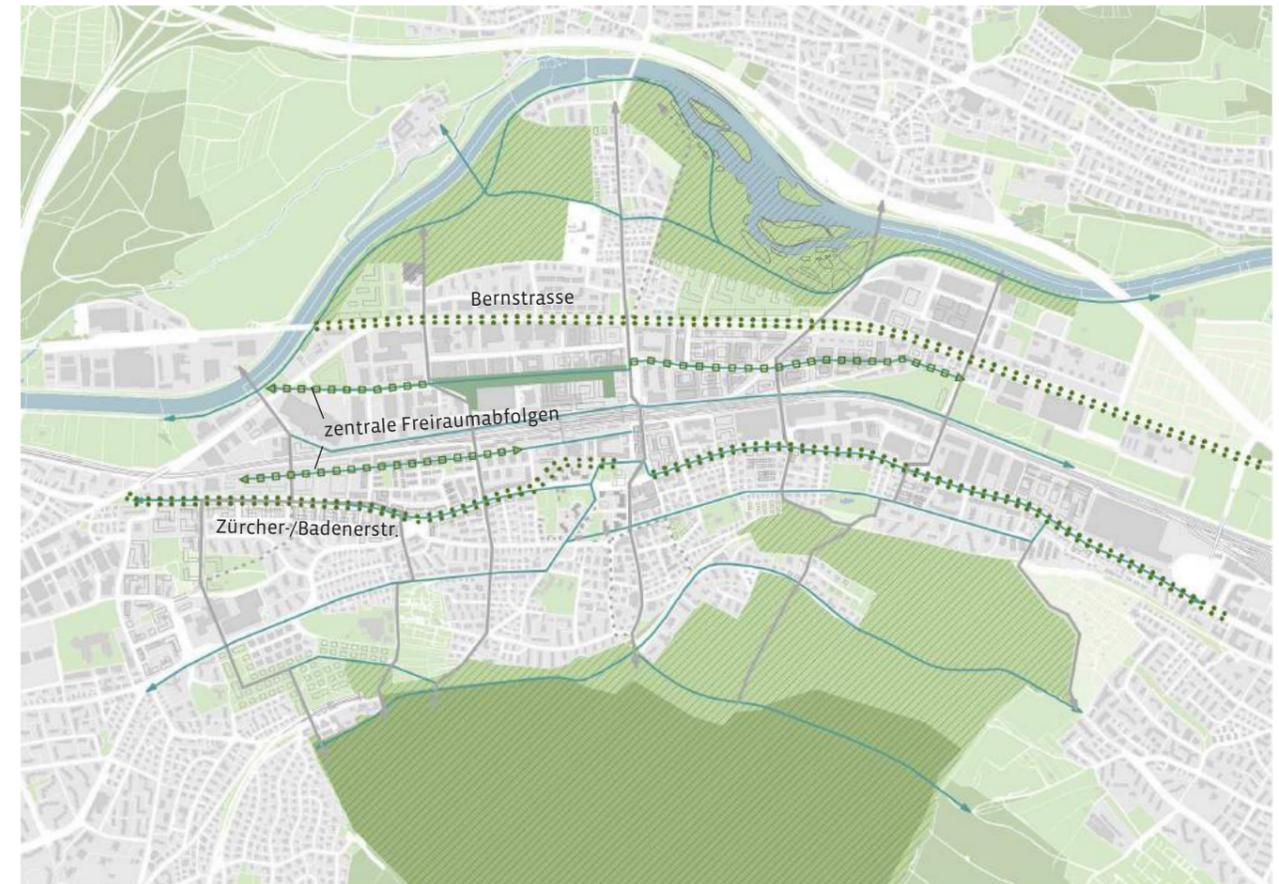
Erholungs- und Verweilmöglichkeiten

7.3 Längsverbindungen

Neben den Querverbindungen sind auch die Längsverbindungen im Talraum ein wichtiger Bestandteil des Netzes der Freiraumverbindungen. Ein grosser Teil dieser Verbindungen existiert bereits. Teilweise sind diese qualitativ zu entwickeln und auch zu ergänzen. Hier ist die Entwicklung von urbanen Strassenräumen mit Freiraumqualität, Durchgrünung und durchgängigen Fuss- und Veloverbindungen sowohl an Zürcher-/Badenerstrasse als auch der Bernstrasse zu beachten.

An der Zürcher-/Badenerstrasse bietet sich mit der Limmattalbahn die Chance, diesen Stadtraum nachhaltig zu entwickeln. Um die Freiraumqualität zu sichern, sollte die bestehende Planung der Limmattalbahn auf diese freiraumplanerischen Aspekte hin überprüft und ggf. optimiert werden. Die Chancen dieses einmaligen Zeitfensters sollen nicht ohne Nutzung von Synergien verstreichen. Die Bernstrasse ist nach denselben Kriterien langfristig zu einer Stadtstrasse umzugestalten.

Eine weitere wichtige Freiraumverbindung, deren durchgängiger Ausbau langfristig angestrebt werden soll, ist die zentrale Abfolge von Grünräumen, Plätzen und Strassenabschnitten zwischen den beiden Stadtstrassen. Hier ist mit dem Bau und der weiteren Planung des Rietparks ein erster wichtiger Schritt getan.



Landschaftsräume und Längsverbindungen



Urbanes Grün, Rietpark Schlieren



Gestalteter Strassenraum, Pfingsweidstrasse Zürich West © Keystone
(<http://www.zomin.ch>)

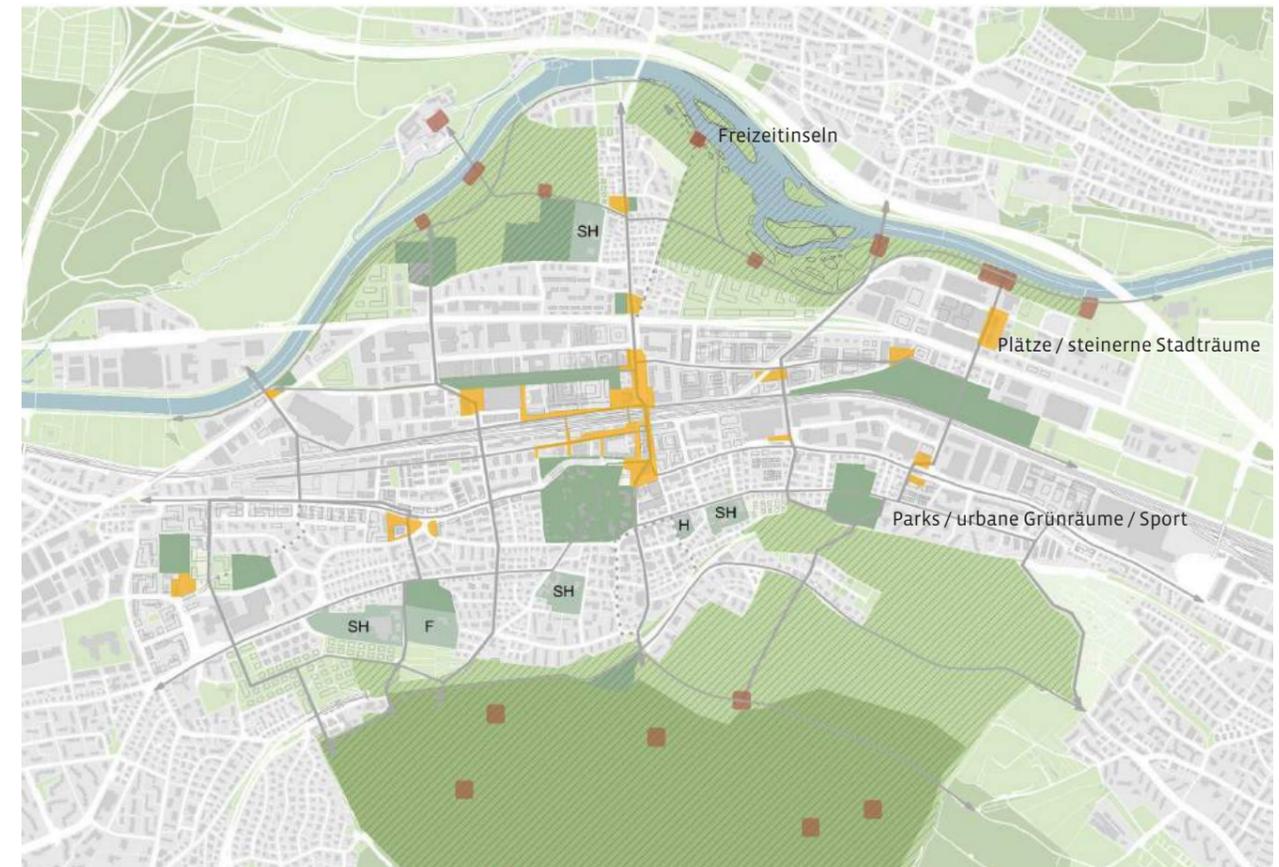
7.4 Die Freiraumorte

Den zweiten Bestandteil des Freiraumgerüsts bilden die übergeordneten Freiraumorte. Diese sind an den wichtigen Knoten- und Endpunkten im Verbindungsnetz platziert. Die Grafik unten zeigt die grundsätzliche Hierarchisierung. Während das Zentrum Schlierens durch die Grüne Mitte definiert wird, sollen im Westen und Osten des Kerngebietes künftig zwei neue Platzsituationen als Stadteingänge wirken. An den Kreuzungspunkten der Freiraumverbindungen ordnen sich die weiteren besonderen Freiraumorte an, die sich über Siedlungsgebiet und Landschaftsraum verteilen. Bei diesen für Schlieren aufgezeigten



Hierarchie der urbanen Freiräume

bedeutsamen Orten ist sowohl bei der Planung als auch bei der Erstellung ein besonderes Augenmerk auf die Freiraumqualität zu legen. Als wichtige Kommunikations- und Begegnungsräume für die Bewohner Schlierens sollen sie einen hohen Standard widerspiegeln. Die oben rechts abgebildete Grafik zeigt den Charakter und die Ausprägung der einzelnen Freiraumorte. In den Landschaftsräumen sind Freizeitinseln angesiedelt, die als punktuelle Nutzungsangebote diese Räume als Naherholungsgebiete attraktiver machen. Hier sind beispielsweise Flusszugänge, Badestellen, definierte Aufenthaltsbereiche in den Räumen oder auch Spiel-, Sport-, und Freizeitangebote denkbar. Die zweite typologische Einheit bilden Plätze und steinerne Stadträume. Sie sind Anlaufpunkte innerhalb der einzelnen Quartiere. Der Schwerpunkt liegt hier vor allem im steinernen Kerngebiet um den Bahnhof. Die urbanen grünen Räume und Parkanlagen vervollständigen das Freiraumangebot der besonderen Orte. Hier ist es elementar wichtig, die Grüne Mitte nebst Stadtpark von weiterer Bebauung möglichst freizuhalten und als das grüne Herz von Schlieren weiterzuentwickeln.



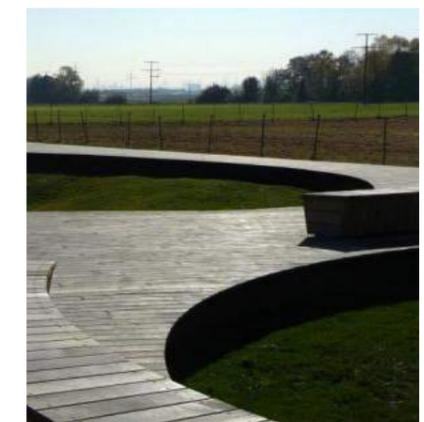
Freiraumorte: Plätze, Grünräume, Landschaftsorte, Freizeitinseln



Stadtraum, Kardinaal Mercier Square © OMGEVING cvba (<http://landarchs.com>)



Gestaltung Flussraum, Flusssufer Meran © Freiraumamwasser.eu (<http://www.freiraumamwasser.eu>)



mögliche Gestaltung von Aufenthaltsbereichen

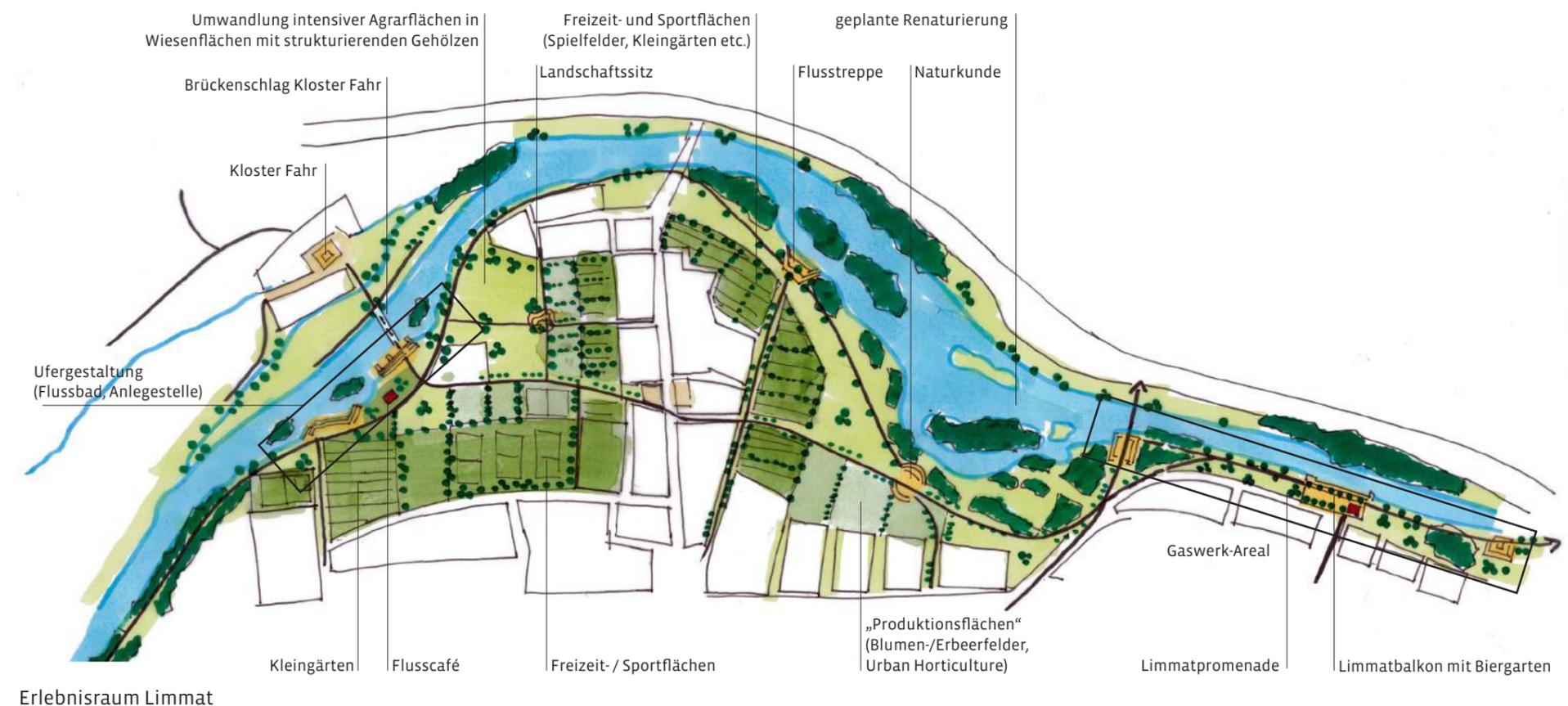
7.5 Der Flussraum

Im Flussraum der Limmat ist bereits eine grosse Renaturierungsmassnahme in der Projektierung. Eine nachhaltige Entwicklung der attraktiven Wasserlage Limmatbogen kann im Hinblick auf die Aktivierung von Landschaftsräumen als Naherholungsgebiete in einem immer dichter werden Siedlungsraum ein Pilotprojekt für das ganze Tal werden. Dies wäre ein Beispiel für die bedeutsame Sicherung und Entwicklung der letzten Freiraumreserven entlang der Limmat.

Die dargestellten Ideen im Limmatbogen sollen über behutsame gestalterische Eingriffe und Flächenkonversion realisiert werden. Der Landschaftsraum und seine Qualitäten sind so zu ergänzen und punktuell aufzuwerten, dass ein attraktives Naherholungsgebiet und ein Identifikationsraum nicht nur für Schlieren, sondern für alle angrenzenden Gemeinden entstehen kann. Durch diese Aufwertung der Freiräume wird langfristig ihre Sicherung im Zuge der raschen Verdichtung des gesamten Talraumes erreicht.

Neben der in der Planung befindlichen Flussaufweitung im östlichen Bereich ist die Ufergestaltung gegenüber dem Kloster Fahr ein weiterer Interventionsraum. Die hier ebenfalls angedachten Uferrenaturierungen können durch besondere Wasserzugänge mit Bademöglichkeiten oder Anlegestellen ausgebaut werden. Eine Brücke zum Kloster Fahr ist im kommunalen Verkehrsplan bereits enthalten und in diesem Zusammenhang zu realisieren.

Einen zweiten Schwerpunkt bildet die Limmatpromenade am Gaswerk-Areal. Hier besteht mittel- bis langfristig die Chance, den gesamten Uferbereich aufzuwerten, den direkten Zugang zum Limmatufer herzustellen und das künftige, evtl. umgenutzte Gaswerk-Areal mit den übrigen Freiräumen entlang der Limmat zu vernetzen. Hier soll ein besonderer, zum Flussraum ausgerichteter Stadtbaustein entlang der Freizeitroute an der Limmat entstehen.



Die Querspangen werden über besondere Freiraumorte als Gelenk- oder Endpunkte im Freiraum verankert, womit sie direkt erreichbare Freizeitnutzungen anbieten. Entlang der Siedlungsränder sind Sportflächen und Freizeitflächen wie Kleingärten vorstellbar. Mit den Querverbindungen ergibt sich nicht nur die Möglichkeit des Sprungs an, sondern auch über die Limmat. Diese Perspektive soll weiterverfolgt werden und insbesondere das Kloster Fahr - mit seiner einmaligen Atmosphäre - für Fussgänger und Velofahrer an den Stadtkörper von Schlieren angebunden werden.

In einem nächsten Schritt ist zu untersuchen, ob intensive Agrarflächen in extensivere Wiesenflächen mit strukturierenden Gehölzen umgewandelt werden können. Produktionsflächen für die lokale Nahrungsmittelversorgung sind ein wichtiger Baustein, um die Identifikation und Akzeptanz dieser Räume durch die Bevölkerung zu fördern.



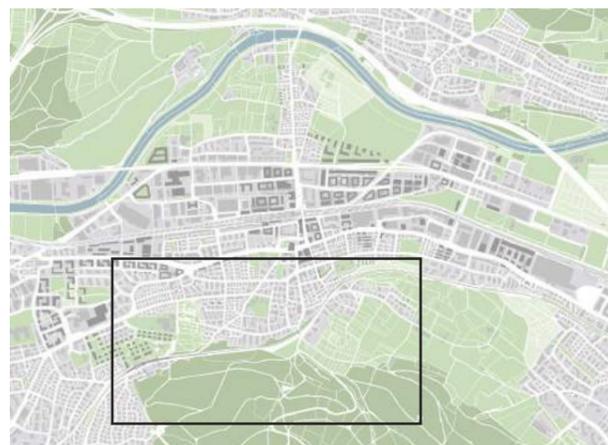
Bestehende Fusswege- und Veloverbindung mit Oberengstringen

7.6 Der Waldraum

Der Waldraum am Schlieremer Berg stellt bereits heute ein attraktives Naherholungsgebiet dar und zieht nicht nur die Bewohner der Stadt Schlieren an. Hier gilt es, die Qualitäten behutsam und sinnfälliger weiterzuentwickeln.

In den vorgelagerten offenen Agrarflächen sollen Feldgehölze ergänzt werden, um durchgängige Biotopstrukturen zu entwickeln. Die bestehenden Obstgärten sollen als besondere Landschaftselemente und wichtige Insektennährgehölze erhalten und weiterentwickelt werden.

Über gezielte Eingriffe soll das Freizeitangebot im Waldbereich für die Bewohner



Lage im Stadtraum

qualitativ erhöht werden. Die Zugänge zum Wald sind als Zugangsportale mit Aufforderungscharakter zu entwickeln. Das bedeutet, sie erkennbar zu machen und mit entsprechenden Informationsan-

geboten zum Wandern einzuladen.

Waldlichtungen bieten sich beispielsweise als Räume für intensivere Freizeitnutzung an. Mit der Weiterentwicklung

des durchgehenden Rundwegesystems im Waldbereich und mit der entsprechenden Vernetzung zu den Nachbargemeinden kann die Erlebbarkeit des Waldraumes insgesamt deutlich erhöht werden.



Erlebnisraum Schlieremer Berg

Gesamtplan der stadträumlichen Entwicklung



8 Gesamtplan der stadträumlichen Entwicklung

8.1 Gesamtkonzept

Der Übersichtsplan des STEK stellt das Extrakt der gesamten sechsmonatigen Untersuchungen dar. Als Regiebuch der Stadtentwicklung für die nächsten 15 - 25 Jahre ist es damit weder zu grob- noch zu feinkörnig angelegt. Die durchgeführten Testentwürfe stehen dabei im Hintergrund, sie belegen grundsätzliche Möglichkeiten und Gelegenheiten für positive Veränderungen. Diese sollen im Bedarfsfall mittels qualitätssichernder Verfahren und in sorgfältig abgestimmten Schritten und in ausreichend raumgreifenden Untersuchungsräumen weiterentwickelt werden.

Der Stadtraum wurde bewusst nicht flächendeckend in den Fokus künftiger Entwicklungen gestellt. Bereits in der Erkundungsphase wurde klar, dass der Stadtraum sowohl in Bereiche von dynamischen als auch ruhigeren Entwicklungsprozessen einzuteilen ist. Beispielsweise sollen sich das sogenannte Heimeliquartier und weitere etablierte Nachbarschaften im südlichen Raum der Zürcher-/Badenerstrasse künftig konventionell,

d.h. nach individuellem Bedarf weiterentwickeln. In den beschriebenen dynamischen Bereichen ist hingegen besondere Sorgfalt bei der planerischen Betreuung geboten, um eine hohe stadträumliche Qualität zu erreichen.

Das bestehende Verkehrskonzept der Stadt wurde nicht in Frage gestellt, sondern ausdrücklich gewürdigt. Hier wird vielmehr zu einer engagierten und schrittweisen Umsetzung des kommunalen Verkehrsplans von 2013 geraten. Bezüglich der Bernstrasse ist eine zeitnahe kritische Überprüfung der laufenden Planungen notwendig. Die Spielräume für den Umbau der Strasse im Sinne einer Stadtstrasse sind ebenfalls auszuloten.

Erhöhte Aufmerksamkeit soll künftig der Erkundung von Chancen und Synergieeffekten zur Neugestaltung und Aufwertung der Stadt zugrunde gelegt werden, die sich bei der Umsetzung grösserer Verkehrsprojekte anbieten. In der Achse der Zürcher-/Badenerstrasse treten drei neue innerstädtische Räume in Erscheinung, die künftig die dominante Transitwirkung der Strasse aufhalten und

bedeutsame Querbeziehungen in die Nachbarschaften der Stadt ankündigen. Trotz herannahender Realisierung der LTB empfiehlt es sich, die Planungen der Trasse hinsichtlich allfälliger Synergieeffekte sorgfältig durchzusehen, um ggf. erste Ansätze des STEK nachjustieren und auf den richtigen Weg bringen zu können.

Im Zuge der noch anstehenden baulichen Veränderungen bietet die Mitbetrachtung von Frei- und insbesondere Grünräumen die grössten Chancen für einen nachhaltigen Umbau von Teilen der Stadt. Mittels attraktiver Quervernetzung der langen Siedlungsbänder besteht die Möglichkeit, dem sich weiter verdichtenden Gefüge der Stadt deutlich mehr Kohärenz zu verleihen. Hierbei sollen künftig die Hochhäuser als Koordinaten dienen und die wesentlichen Verbindungen bzw. Nahtstellen im Stadtraum ankündigen.

Das STEK berücksichtigt beispielsweise das Gaswerk-Areal - dessen künftige Nutzung noch auszuloten ist - insofern, als es die Querverbindung mit dem Kerngebiet der Stadt über die Gasometerbrücke hinweg bis an den neuen Platzraum an der Zürcher-/Badener-

strasse sichert. Hier bereits soll sich das künftige Gaswerk-Areal ankündigen und im Stadtraum besser wahrnehmbar werden als bisher. Auch die Anbindung des künftigen Quartiers an den Flussraum ist vorgesehen und bei einem Planungsverfahren unbedingt zu berücksichtigen. Hier kann Schlieren zum Sprung an die Limmat ansetzen, in einer Form und Qualität, wie sie im gesamten Limmattal heute noch nicht zu finden ist.

Das grüne Band der Sportanlagen ist eine besondere Attraktion im Tal. Aufgrund der hohen Beliebtheit und guten Erreichbarkeit per Velo und Bahn sollte diese Freizeitmeile nicht nur gesichert, sondern wo immer möglich auch fortgeschrieben werden. Die letzten Freiflächen westlich und östlich der Gasometerbrücke bieten sich hierfür als Reserve an und sollten, nicht zuletzt vor dem Hintergrund der noch offenen Zukunft des Gaswerk-Areals, nicht im Vorgriff baulichen Zwecken gewidmet werden. Hier wirkt die Aufnahme des gesamten Gaswerk-Areals samt dieser noch freien Flächen im Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) unterstützend.



Gesamtplan STEK

- Siedlungsfläche
 - innerstädtische Raumkante
 - Testentwurf
 - Raumkante in Randlage
 - Solitärgebäude
 - baulicher Hochpunkt
 - Hochhaus Kategorie 1 (> 50,00 m)
 - Hochhaus Kategorie 2 (bis 50,00 m)
 - Hohes Haus Kategorie 3 (bis 25,00 m)
 - langfristiger Rückbau Hochpunkt
 - Querspangen
 - Längsverbindungen
 - Bahnquerung
 - wichtige Querung
 - Veloschnellroute
 - urbane Grünräume/Parks/Sport
 - Plätze/steinerne Stadträume
 - Erlebnisraum Landschaft
- Orientierungsinhalt**
- ⚡ Bahnhof/Haltestelle LTB
 - ★ besonderer Ort
 - ★ besonderes Gebäude
 - 🎓 Schule
 - ✝ Kirche/Kapelle
 - 🏥 Spital
 - 🏊 Freibad

8.2 Ein neues Gefüge aus Nachbarschaften

Die gängige Vorgehensweise mittels Arealentwicklungen im Tal birgt die Gefahr eines Zerfließens des Stadtraumes. Die Streuung und Aneinanderreihung von Projekten verstellt sowohl den Blick auf das urbane Ganze als auch das engere Umfeld. Dies gilt auch für den Stadtraum von Schlieren. Die Raumbeobachtung hat dieses Phänomen eindrücklich illustriert (Seite 14).

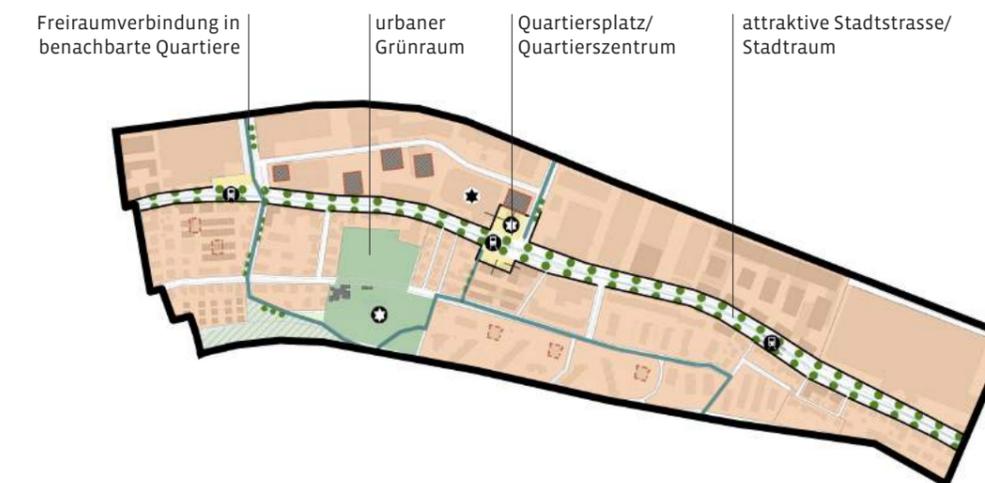
Das STEK sieht daher vor, die Stadtentwicklung künftig auf drei Masstabs- und Informationsebenen simultan zu betrachten:

- die Ebene des Stadtraumes
- die Ebene der Nachbarschaften und Quartiere
- die Ebene der Areale und Projekte

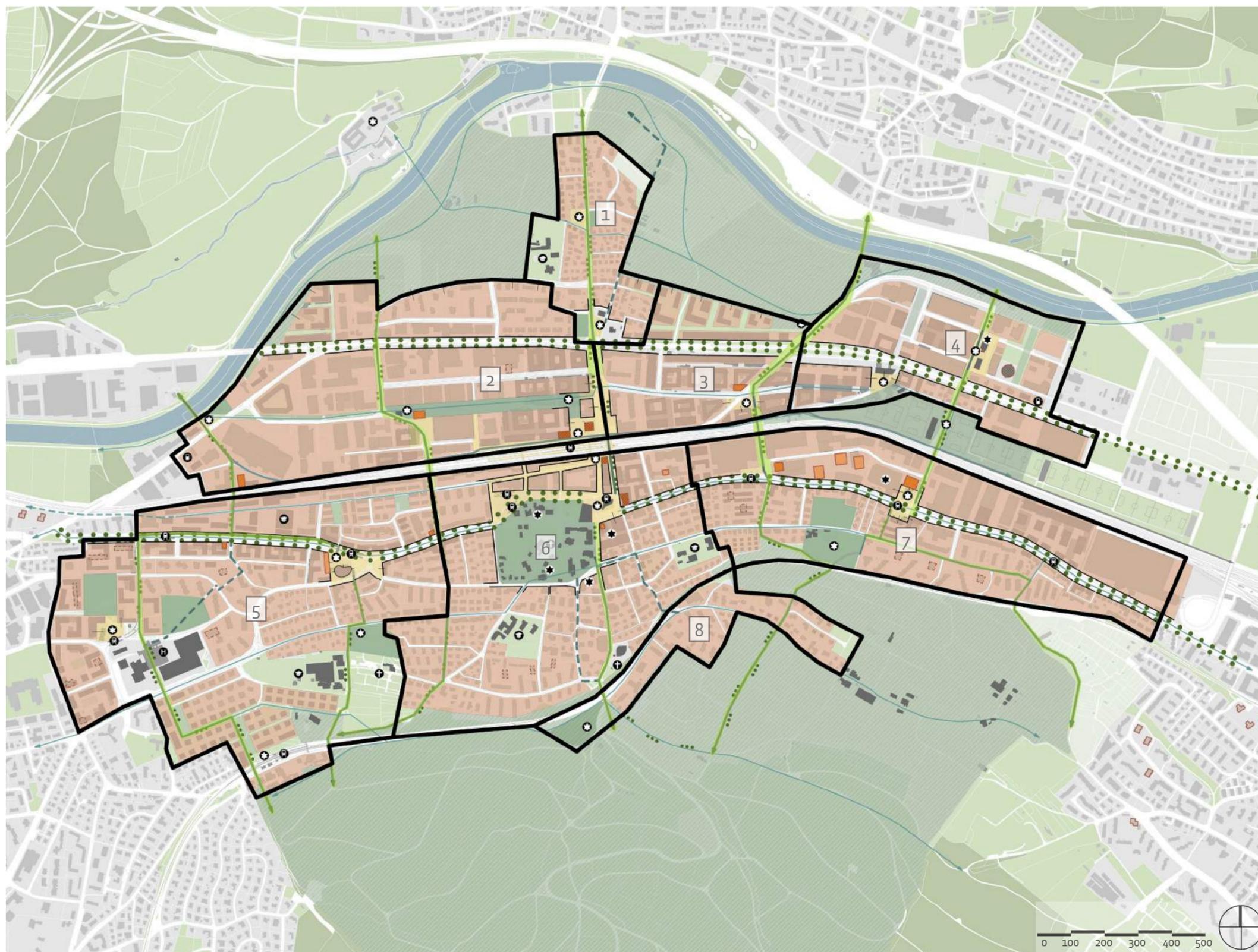
Die Beachtung und Definition besonderer Nachbarschaften bzw. Quartiere im Stadtraum vermindert gerade bei raschen Veränderungen die Gefahr, Brüche im „sozialen Gewebe“ der Stadt zu erzeugen. Bereiche mit eindeutigen Identitäten,

Stimmungen und „sozialem Humus“ sollen künftig bei der Entwicklung ihrer Bausteine mitbetrachtet werden.

Die dargestellten Nachbarschaften sind als ein erster Entwurf zu verstehen, der gemeinsam mit den Auftraggebern vorgenommen wurde. Im Zuge der künftigen Umsetzung sollen die Funktionen, Perimeter und Namen dieser Nachbarschaften weiter qualifiziert werden. Jede Nachbarschaft soll mindestens über ein kleineres Nachbarschaftszentrum verfügen. Dies könnte in Form kleinerer Platz- oder Grünräume geschehen, die jeweils bei Veränderungen wie Arealentwicklungen in den jeweiligen Gestaltungsplänen berücksichtigt werden müssen. Je nach Lage und Fall sind diese Freiräume auch in die Ausschreibung von Wettbewerbsverfahren einzubringen. In der räumlich-funktionalen Vernetzung dieser kleinen Orte ist der Grundstein für ein kohärenteres Stadtleben mit mehr Begegnung und Austausch gelegt.



Bestandteile und Merkmale eines Quartiers



Nachbarschaften

-  Quartiere
-  **Zelgliquartier**
„Wohnen am Limmatpark“
-  **Rietbachquartier**
„Urbanes Wohnen und Arbeiten“
-  **Rütiquartier**
„Urbanes Wohnen und Arbeiten“
-  **Gaswerk-Areal**
„Quartier mit Limmatbezug“
-  **Schlieren-Südwest**
„Alle Wohnformen der Stadt“
-  **Schlieren Zentrum**
„Das pulsierende Herz der Stadt“
-  **Schlieren-Südost**
„Wohnen und Arbeiten an der LTB“
-  **Schlieremer Berg**
„Wohnen mit Landschaftsbezug“

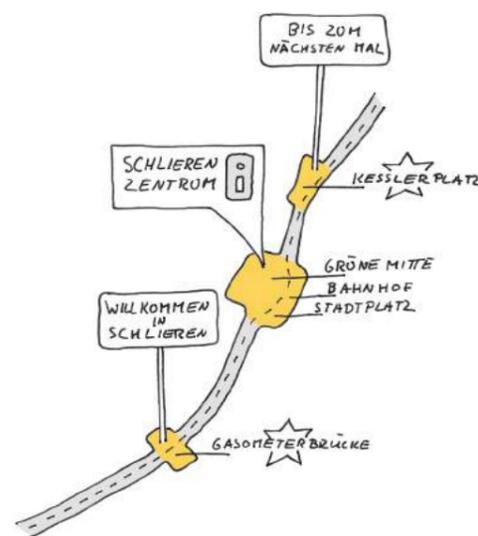
8.3 Lupenräume

Das STEK wurde auf mehreren grossen Masstabsebenen behandelt. Die Untersuchung von drei Lupenräumen im Masstab 1 : 1.000 hat daher ausschliesslichen Testcharakter. Im Falle der Lupenräume soll es nicht um Ideenentwicklung und Gestaltungsvorgaben gehen, sondern um Belege, d.h. die Darstellung von funktionalen Zusammenhängen und um die Überprüfung von Hypothesen des Gesamtkonzepts. Aus diesem Grunde wurden drei Räume ausgewählt, die unterschiedlichen Entwicklungsbedingungen ausgesetzt sind bzw. ausgesetzt sein werden.

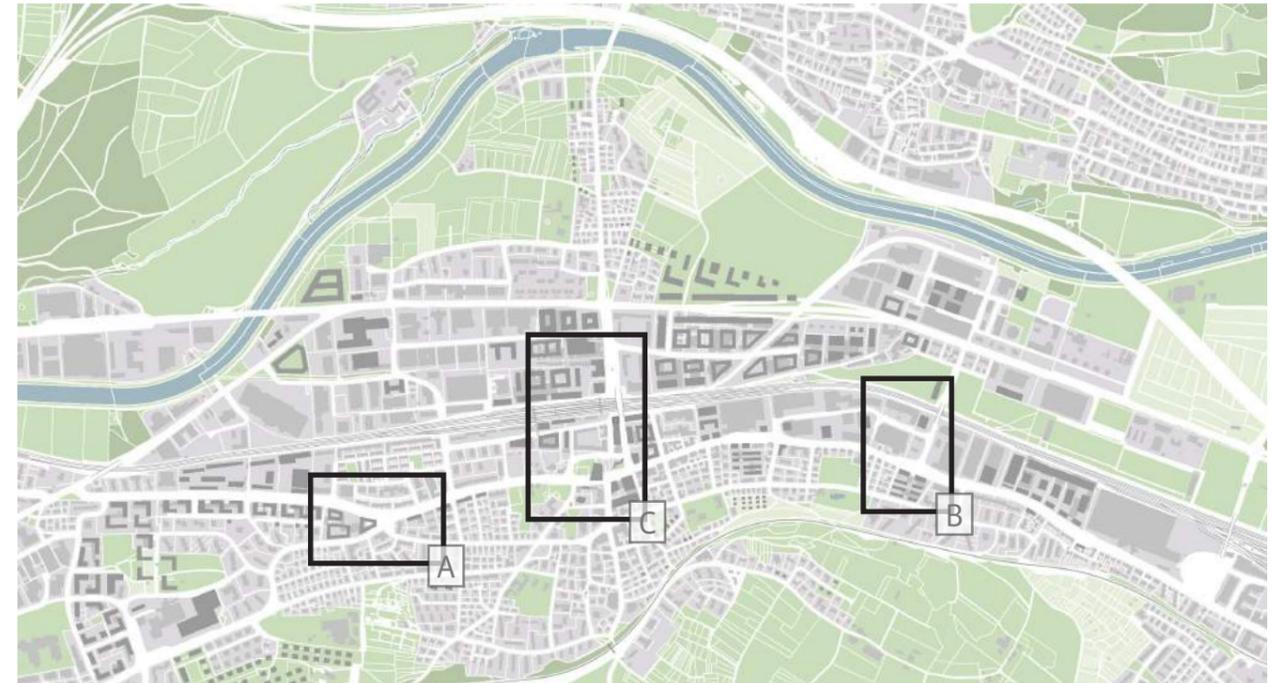
Das zentrale Bahnhofsumfeld wird derzeit von mehreren Akteuren gleichzeitig und in unterschiedlich fortgeschrittenen Stadien beplant. Der Lupenraum soll eine Auslegeordnung dieser Aktionen darstellen und ein Gesamtbild der Lage und der Chancen ergeben.

Die beiden äusseren Lupenräume, Kesslerplatz und der Platz an der Gasometerbrücke, sollen künftig als Eingänge des

Schlieremer Kerngebiets wirken. Mittels einer besonderen Freiraumgestaltung kann es hierbei gelingen, dem Transitcharakter der Zürcher-/Badenerstrasse mittels eines qualitätvollen Umgangs mit dem Freiraum etwas an Dominanz zu nehmen. Der Besucher der Stadt soll künftig anhand eines besonders qualitätvollen Umgangs mit dem öffentlichen Raum den deutlichen Hinweis dafür finden, den Stadtraum von Schlieren erreicht zu haben. Ursprünglich bestand die Idee darin, die Gemeindegrenzen mit Stadteingängen zu kennzeichnen, aber im Zuge der Expertengespräche wurde angeregt, nicht die politischen Grenzen sondern vielmehr stadträumlich bedeutsame Orte als Stadteingänge zu gestalten.



Kenntlichmachung des Kerngebietes



Verortung der Lupenräume

• Stadteingang West

Der Kesslerplatz weist heute bereits gute Voraussetzungen für die Gestaltung eines besseren, Orientierung gebenden Stadtraumes auf. Der längerfristig erhaltenswerte Hochhausriegel bildet einerseits eine Landmarke im Stadtraum, andererseits formuliert er eine klare räumliche Begrenzung für die Gestaltung eines urbanen Platzraumes. Heute wirkt das östliche Umfeld der Hochhausreihe mit ihren eingeschossigen Anbauten und Parkplatzanlagen als wenig einladende Grauzone und stellt keinen

Beitrag für einen attraktiven Stadtraum entlang der Zürcher-/Badenerstrasse dar. Vor dem Hintergrund der im Bau befindlichen neuen Wohnquartiere nördlich der Zürcher-/Badenerstrasse und des Neubaus der LTB-Haltestelle würde sich eine Umgestaltung des Platzraumes und seiner bestehenden Nahversorgungen lohnen. Hier soll eine Schnittstelle zwischen bestehenden und neuen Wohnquartieren entstehen, die Begegnung fördert und Verweilqualität bietet. Die tangierende Freiraumspange gilt es im Stadtraum ablesbar zu integrieren. Der

bestehende Einzelhandel könnte in zeitgemässer Architektur künftig etwa als solitäres Bauvolumen im Platzraum angeordnet werden. Damit würde die Zugänglichkeit und Orientierbarkeit des Platzes gegenüber dem heutigen Stand deutlich verbessert werden. Die Parkierung sollte komplett vom Platzraum entfernt und im Zuge eines urbaneren Neubaus unterirdisch angeboten werden. Auch die östliche Platzbegrenzung könnte im Zusammenhang mit einer Transformation des Tankstellenareals neu gefasst und gestaltet werden. Der bestehende kleinteilige Einzelhandel könnte auch hier wieder neu integriert werden.

Eine idealtypische Lösung würde darin bestehen, die künftige Oberflächengestaltung des Platzraumes über die Zürcher-/Badenerstrasse hinwegzuziehen, um den Raum grosszügiger erscheinen zu lassen und die Neugestaltung auch im Strassenraum erkennbar zu machen. Die Möglichkeit innovativer Oberflächengestaltung der Zürcher-/Badenerstrasse ist in diesen Bereichen vor dem Hintergrund der Verkehrsbelastung sorgfältig zu prüfen. Für eine solche Lösung existieren Referenzprojekte.



A | Vertiefungsbereich Kesslerplatz, westlicher Auftakt des Kerngebiets

• Stadteingang Ost

Bereits heute ist am Kreuzungspunkt der Zürcher-/Badenerstrasse mit der Achse der Gasometerbrücke ein kleineres Zentrum mit Einzelhandelseinrichtungen existent. Mit oder auch nach dem Bau der LTB-Haltestelle soll sich hier durch eine vergleichsweise unspektakuläre Umgestaltung der östliche Stadteingang Schlierens entwickeln. Gleichzeitig wird der neue Raum auch von einer der Querspangen tangiert, die über die Gasometerbrücke zur Limmat und in südlicher Richtung zum Schlieremer Berg führen soll. Mit diesem Platzraum soll vor allem das künftige Gaswerk-Areal eine eindeutige Anbindung und gleichsam einen Auftritt im Stadtraum erhalten. Auch hier wäre zu prüfen, ob die künftige Oberflächengestaltung den Strassenraum einbeziehen könnte.

• Bahnhofsumfeld Mitte

Der Gesamttraum um den Bahnhof herum ist in seiner Masstäblichkeit, Ausstattung und Orientierbarkeit noch längst nicht mit der Dimension des künftigen, urbaneren Schlierens synchronisiert. Insgesamt muss das Bahnhofsumfeld in einer Reihe mit den übrigen, noch

deutlich aufzuwertenden Bahnquerungen gesehen werden, wenn das nördliche Schlieren schlüssig mit dem südlichen Stadtraum zu einem gemeinsamen Gefüge verklammert werden soll.

Das südliche Bahnhofsumfeld ist heute räumlich zu beengt, zu schlicht und alles andere als einladend. Der Raum um den Bahnhof muss künftig neugierig machen auf den Besuch der Stadt. Das nördliche Bahnhofsumfeld muss in Bezug auf die Entwicklung des Geistlich-Areals und die Bebauung am Rietpark deutlich urbaner ausgerichtet werden. Ein Park am Bahnhof allein wäre zu wenig, nicht zuletzt vor dem Hintergrund, dass Engstringen mit am Bahnhofsumfeld Nord teilhaben muss. Der Raum für Busse, Taxis und Velos muss auch hier, genau wie im Süden, mitbetrachtet werden. Der GVZ-Neubau an der Engstringerbrücke könnte mittels einer einheitlichen Platzgestaltung räumlich angebunden werden und einen attraktiven östlichen Ankerpunkt des Bahnhofsplatzes darstellen. Der Idealfall wäre es, damit sowohl das nördliche als auch das südliche Bahnhofsumfeld als eine gestalterische und funktionale Einheit zu betrachten.



B | Vertiefungsbereich Gasometerbrücke, östlicher Auftakt des Kerngebiets

Hinzu kommt auch die Engstringerbrücke mit ihren Verbindungsbauten zu den Perrons. Einheitliche Beläge sollten als Erkennungszeichen des Bahnhofsumfeldes wirken und bis an die Grüne Mitte heranreichen. Vor dem Hintergrund der sich zügig entwickelnden neuen Wohnquartiere westlich des Goldschlägi-Areals sollten nicht nur die Bahnhofstrasse, sondern auch ihre westlichen Nebenstrassen durch eine einheitliche und hochwertige Freiraum- bzw. Oberflächen-gestaltung aufgewertet werden.

Auf der nördlichen Seite beginnt sich derzeit ein weiteres neues Quartier um den Rietpark herum aufzuspannen. Dieses Quartier wartet im östlichen Bereich, dem Geistlich-Areal, auf die letzte Etappe seiner Vollendung und auf einen attraktiven Anschluss an das Bahnhofsumfeld. Während im südlichen Entwicklungsraum das vorherrschende offene Siedlungsmuster in kompakter Weise fortgeschrieben wird, entwickelt sich um den Rietpark ein für Schlieren neues, aber dennoch klassisches Bebauungsmuster, bestehend aus Strasse, Block, solitären Dominanten und unterschiedlichen Freiräumen. Dieses neue Quartier

weist „Korngrößen“ auf, die durchaus mit den Entwicklungen in Zürich West vergleichbar sind. Noch ist die Gesamtentwicklung aber nicht abgeschlossen und das engere Umfeld der bereits realisierten Projekte weist noch deutliche Spielräume für eine Fortschreibung auf. Dies betrifft vor allem das nördliche Bahnhofsumfeld, das bislang noch keine logische Wegeführung in das Projektgebiet hinein darstellt. Erst mit diesem „Schlussstein“ und einer kräftigen randlichen Bebauung wird sich der Rietpark in seiner ungewöhnlich längsgerichteten Dimension adäquat mit Leben füllen.

Aber auch das südliche Bahnhofsumfeld weist noch vereinzelte Entwicklungsspielräume auf. Vor dem Hintergrund der geplanten Umgestaltung und Erweiterung der Grünen Mitte von Schlieren im Zuge der Realisierung der LTB wäre eine sensible Nachverdichtung zu prüfen. Soll sich dieser bedeutsame zentrale Freiraum durch eine kompaktere Randausbildung künftig adäquat mit städtischem Leben füllen, wäre dies die neue Visitenkarte der Stadt.



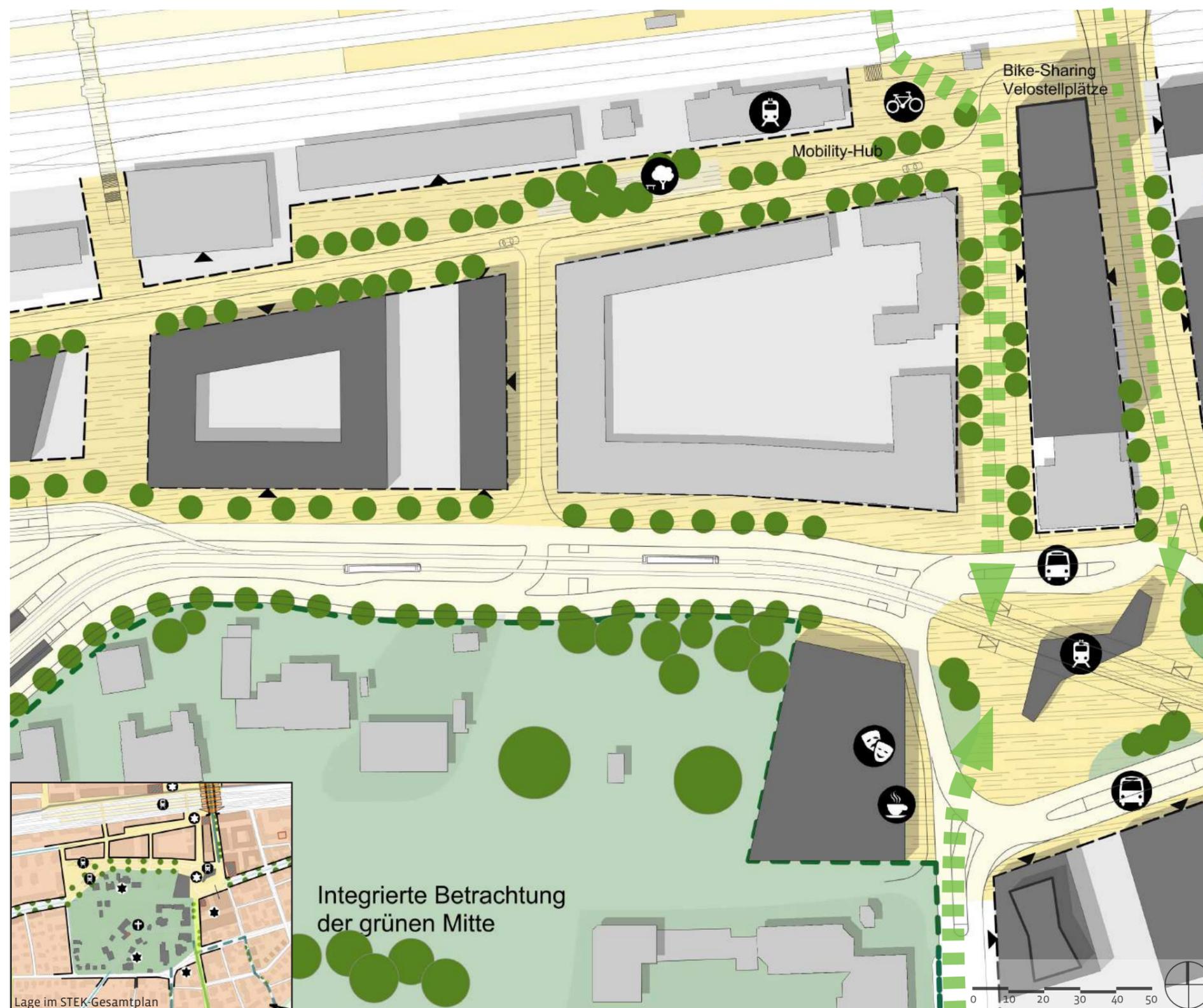
C | Vertiefungsbereich Mitte, Zentrum



C | Vertiefungsbereich Mitte, nördlicher Teilbereich

• Die Grüne Mitte

Der Raum der neuen Mitte und des Stadtparks kennzeichnet die Wiege Schlierens im Schnittpunkt von Zürcher-/Badenerstrasse und Uitikonstrasse. Im Zuge des rasanten Wandels und der baulichen Verdichtung kann man hier die Freiraumqualität erheblich verbessern. Gewissermassen als Gedächtnis der Stadt wird die Grüne Mitte an die Geschichte Schlierens erinnern, mehr Begegnung der Einwohner fördern und jahreszeitenunabhängig zum Verweilen einladen. Die gestalterische Ausbildung der grünen Randbereiche muss daher künftig einladender wirken und neugierig machen auf den Besuch des grossen Freiraumes. Das Areal lebt vom Kontrast aus klarer räumlicher Kante und aufgelockerten Bauformen im Binnenbereich. Mit Ausnahme des Stadtsaals sollen daher weitere bauliche Eingriffe in die Grüne Mitte künftig sorgfältig erwogen werden. Als moderne Hybridform eines Stadtparks, d.h. sowohl mit Grün als auch mit bunt gemischter Bebauung unterschiedlichster, teilweise öffentlicher Nutzungen durchsetzt, könnte sich damit ein einmaliger Raum mit dem Impulsgeber der LTB- und Bushaltestellen entwickeln.



C | Vertiefungsbereich Mitte, südlicher Teilbereich

9 Ausblick

Der Bau der LTB und die gleichzeitige Umsetzung zahlreicher Projekte im Zentrum der Stadt werden die verantwortlichen Akteure vor ungewöhnliche Herausforderungen stellen. Für den Fall, dass die Stadtentwicklung von Schlieren in der gleichen Intensität wie bisher fortschreiten sollte, wäre eine Begleitorganisation empfehlenswert. Diese sollte auf Qualitätssicherung und die Sicherung grösstmöglicher Synergien der simultan laufenden Aktionen ausgerichtet sein. Gerade die parallel laufenden Aktivitäten im Zentrum und zu beiden Seiten des Bahnhofs sollten in routinemässigen Abständen mittels einer kritischen Auslegeordnung verfolgt und falls nötig gesteuert werden. Hier besteht ansonsten die Gefahr, anstelle einer homogenen stadträumlichen Lösung ein patchworkartiges Nebeneinander von Projekten zu erlangen.

Besonders dringend erscheint die Abstimmung von Ideen der Freiraumgestaltung (Beläge, Möblierung, Begrünung...) des Bahnhofsumfeldes mit den Aktivitäten beim Bau der LTB.

Angesichts des absehbaren Spektrums

und der Grössenordnung an Aufgaben müssen zeitnah Kapazitäten für die Begleitung bzw. Koordination der Umsetzung bereitgestellt werden. In den markierten Randbereichen ist eine enge Zusammenarbeit mit den jeweiligen Nachbargemeinden empfehlenswert, um stadtgestalterische Brüche zu vermeiden.

Das Gaswerk-Areal (A) und sein engeres Umfeld werden aufgrund der Besitzverhältnisse in Zusammenarbeit mit der Stadt Zürich entwickelt werden müssen.

Bei der Entwicklung des Limmatbogens (B) sollte planerisch gemeinsam mit der Gemeinde Unterengstringen vorgegangen werden.

Im Bereich der Schönenwerdkreuzung (C) sollte die enge Kooperation mit Dietikon und Urdorf gesucht werden.

Darüber hinaus empfiehlt es sich, auch weiterhin den regionalen Zusammenhang zu beachten. Das strategische Konzept einer möglichen Tramlinie von Altstetten Nord nach Schlieren Nord sollte beispielsweise als Option weiter mitbetrachtet werden.



Kooperation mit den Nachbargemeinden

Eine eventuelle Erweiterung der SBB-Gleise ist ebenfalls nicht auszuschliessen (Honerettunnel bzw. Vorbahnhof von Zürich) und ist als vorrangige Massnahme einzustufen.

In Bezug auf die Sicherung eines attraktiven Bildes des Talraumes empfiehlt es sich, Hochhausprojekte mit den Nachbarstädten abzugleichen. Dies ist im Falle von Dietikon bereits geschehen.

Generell wurde im Zuge der Bearbeitung des Konzepts empfohlen, zum Thema der Umsetzung regelmässige Veranstaltungen mit der Bevölkerung und den betroffenen Akteuren durchzuführen.

Massnahmenkatalog

Am Ende der Bearbeitung lautet die zentrale Frage bei der Stadtentwicklung in Schlieren: Soll weiterhin in grosser Streubreite im Stadtraum simultan entwickelt werden oder sollte das Spektrum der Planungen und Projekte in Schwerpunkte übergehen und eine zeitlich-räumliche Staffelung und Konzentration betrachtet werden?

Diese strategischere Ausrichtung bietet die Sicherheit, die grossräumigen laufenden Projekte sicher und schlüssig abzuschliessen und dabei die Gefahr auszugrenzen, im Falle einer möglichen Stagnation unvollendete oder brüchige Lösungen im Kern der Stadt hinnehmen zu müssen. Damit ist den beiden Entwicklungsschwerpunkten unmittelbar nördlich und südlich des Bahnhofs möglichst zeitnah besondere Aufmerksamkeit im Sinne von Koordination und Qualitätssicherung zu schenken. Hier gilt es, unaufgeregt und durchgängig gestalterische und materielle Qualität zu zeigen.

Die derzeit anhaltende Dynamik soll weiterhin grundsätzlich positiv wahrgenommen und als Jahrhundertchance aufgefasst werden. Das STEK trifft aber auch Vorkehrungen für den Fall, dass diese Dynamik stagnieren oder auch aussetzen sollte.

Während die Entwicklung des Färb-Areals abgeschlossen ist, bietet das Geistlich-Areal noch Spielräume für eine Entwicklung des nördlichen Bahnhofsumfelds. Auch einzelne Ideen und Projekte rund um die neue zentrale Haltestelle der LTB einschliesslich des engeren Bahnhofsumfeldes sind auf dem Weg der Realisierung, aber teilweise auch noch im Ideenstadium. Diesen beiden Entwicklungsschwerpunkten soll besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden, um den bedeutsamen Kern der Stadt Schlieren einer kurz- bis mittelfristigen Vollendung zuzuführen. Bei Entwicklungen wie dem teilweisen Umbau der Stadt sollte nach Möglichkeit immer vom Kern her, d.h. konzentrisch vorgegangen werden, um Insellagen zu vermeiden.

Das STEK ist „gelenkig“, d.h. bausteinartig angelegt und zeigt Lösungsansätze bzw. Empfehlungen, die keine architektonische bzw. parzellenscharfe Vorgabe beinhalten. Es geht damit nicht um die Umsetzung eines Grossvorhabens mittels Masterplan. Eine Vielzahl von Vorschlägen - etwa die grünen Querverbindungen durch die Quartiere - sollen sowohl in einzelnen kleineren Schritten, als auch falls gewünscht, simultan realisierbar sein.

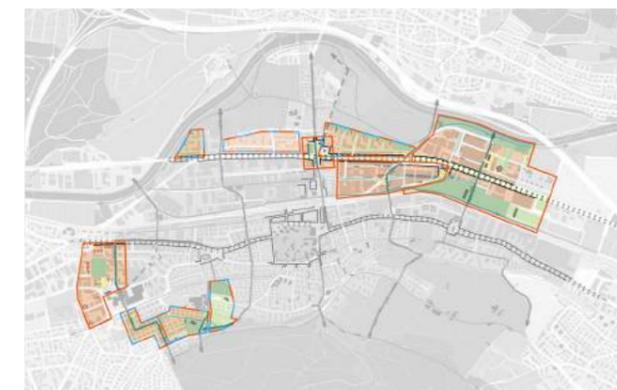
Drei gestaffelte Zeitschnitte kurz-, mittel- und langfristiger Aktivitäten wurden mit dem Ziel entwickelt, zeitliche Abhängigkeiten und mögliche Synergieeffekte herauszuarbeiten. Damit soll es gelingen, dynamische Entwicklungen in hierarchischer Folge auf die dafür geeigneten Räume der Stadt zu lenken.



Phase 01: kurzfristige Aktivitäten



Phase 02: mittelfristige Aktivitäten



Phase 03: langfristige Aktivitäten

Massnahmenpaket	Nr.	Inhalt	Umsetzungshinweise	Verweis auf Bericht
Allgemeine Massnahmen		„Stadtgespräche“ Jährliche Beurteilung der Umsetzung des STEK von der Stadtbaukommission Fortführung Monitoring und periodische Evaluation des Stadtentwicklungsprozesses	Regelmässige Veranstaltungen mit der Bevölkerung und weiteren Anspruchsgruppen zum Thema Stadtentwicklung. Zeitpunkt: Zu Beginn des Budgetprozesses. Dabei sind auch die Auswirkungen auf die soziokulturelle und volkswirtschaftliche Entwicklung der Stadt zu beobachten.	9, (S.79, letzter Absatz)
A. Weiterentwicklung Zentrum Schlieren/Bahnhof	A.1	Interdisziplinäre ganzheitliche Betrachtung und Aufwertung des Zentrums inklusive Bahnhofsumfeld Nord und Süd inkl. der „grünen Mitte“ (Stadtpark) mit: <ul style="list-style-type: none"> • Mobilitäts-Hub Schlieren Bahnhof • Bahnhofplatz Süd und Nord (Geistlich-Areal) inkl. Aufwertung Unterführungen • Städtebauliche Weiterentwicklung Stadtzentrum • Erweiterung und Neugestaltung Stadtpark • Projekt Stadthalle 	Verfahrensvorschlag: Koordinationsrunde aller Beteiligten, mit begleitendem Studienauftrag/Testplanung.	S.7, 8.3
	A.2	Weiterentwicklung des Geistlich-Areals inkl. neuem Bahnhofplatz (Nord)	Planungen des Parks und Gestaltung der Wiesenstrasse überprüfen und anpassen. Ggf. städtebauliches Konzept optimieren.	8.3
	A.3	Realisierung Stadtplatz	Bestehendes Projekt/Planung der Stadt Schlieren	8.3
	A.4	Schrittweise Realisierung Bahnhofplatz	Aus Gesamtkonzept (A.1) heraus schrittweise Elemente des neuen Bahnhofplatzes realisieren.	8.3
	A.5	Erweiterung + Neugestaltung Stadtpark		8.3
B. Potenzialentwicklung	B.1	Baulückenprogramm zur Nachverdichtung des Siedlungsraumes	Auf der Basis der Verdichtungsstrategie soll entschieden werden, wo Baulücken gefüllt werden sollten und wo sie als Impuls für eine Transformation und Neuordnung eines Blocks dienen könnten.	5.6
	B.2	Areale und Parzellen entlang der neuen Zürcher-/Badenerstrasse umgestalten (strassenbegleitende Bebauung)	Strassenbegleitende Bebauung als Aufwertung des Strassenraums	4.1, 5.4
	B.3	Transformation von Reservezonen von Schlieren Nordwest nach Schlieren Nordost („Erdbeerfeld“).	Möglichkeit der strassenbegleitenden Bebauung der Bernstrasse und die Realisierung hochwertiger Wohnflächen zur Landschaft hin sind nur möglich, wenn bestehende Zonen transferiert werden können. (Siedlungsgebiet und Fruchtfolgefleichen in den überkommunalen Richtplänen, Bauzonen im Zonenplan)	4.1, 5.6
	B.3.1	Bebauung der transformierten Reserveflächen (Freiraumbezüge berücksichtigen)	Projekte Dritter	
	B.4	Transformation von Industriezone Unterrohr in Mischbebauung mit hohem Wohnanteil („Wohnen am Wasser“)	Anpassung regionaler Richtplan, Zonenplan und Gestaltungsplan	5.6, 7.5, 8.2
	B.5	Wohn- und Mischbebauung nördlich der Bernstrasse	Bebauung im Zuge der Umgestaltung der Bernstrasse zu einer attraktiven Stadtstrasse	4.1

Massnahmenpaket	Nr.	Inhalt	Umsetzungshinweise	Verweis auf Bericht
C. Transformation - und Quartiersentwicklung	C.1	„Testplanung Gaswerk-Areal“ zur Nutzungs- und Programmfindung (gemeinsam mit der Stadt Zürich) Ziel: Anschliessende Rahmen- bzw. öffentlichem Gestaltungsplanung, ggf. mit ersten Realisierungswettbew.	Anpassung RP + BZO-Revision + GP falls Mischnutzung	5.5, 7.5, 8.2
	C.1.1	Realisierung Gaswerk-Areal		5.5, 7.5, 8.2
	C.2	Fertigstellung Wagi-Areal	Private Gestaltungspläne	4.1, 5.5, 5.6, 8.2
	C.3	Transformation /Neugestaltung des Gewerbeclusters Rüti		6.2, 8.2
	C.4	Transformation/Umgestaltung des Quartiers nordwestlich vom Spital		6.2, 8.2
	C.6	Städtebaulicher Wettbewerb und Einzonung zwischen Spital und Bahnhof Urdorf		4.1, 5.6
	C.6.1	Bebauung zwischen Spital und Bahnhof Urdorf in Etappen	Projekte Dritter	4.1, 5.6
D. Öffentliche Räume und Querverbindungen	D.1	Machbarkeit, Planung und Entwicklung der vorgeschlagenen Querspangen und Längsverbindungen prüfen und vorantreiben	Der Raum für Längs- und Querverbindungen ist verbindlich zu sichern	7, 7.2
	D.1.1	Sukzessive Umsetzung der Querspangen und Längsverbindungen		7, 7.2
	D.2	Entwicklung der übergeordneten Freiraumorte (Freizeitinseln, Plätze und steinerne Stadträume, urbane Grünräume und Parkanlagen) im Siedlungsgebiet sowie Definition, Sicherung und Ausbau von Freiraumqualitäten		7.1, 7.4
	D.3.1	Stadteingang West - Umgestaltung des Kesslerplatzes		8.3
	D.3.2	Stadteingang Ost - Gasometerbrücke		
	D.4	Sicherung der Freiraumqualitäten/Grünausstattung in der Planung LTB		6.3, 7.3
	D.5	Aufwertung und Schaffung von Querungen der Bahntrassen im Rahmen der Querspangen	Gemeinsam mit Massnahmenpaket F, D.1 und D.1.1	6.4
	D.6	Entwicklungskonzept Friedhof, Erweiterung und evtl. Umnutzung Nordbereich		7.1
	D.7	Alleenkonzept		7.1, 7.2, 7.3
D.8	Spielplatzkonzept		7.4	
E. Verkehrsraum 2.0 und Limmattalbahn	E.1	Planung und Umsetzung des Mobiliäts-Hubs Bahnhof Schlieren mit: - Verkehrsberuhigung Engstringerbrücke Bahnhof und neuer Zugang auf Südseite/Perron1 - Ausreichenden Abstellanlagen für Velos (auch in Gebäuden) - Einführung von Bike- und Car-Sharing zunächst am Bahnhof, dann auch im Stadtgebiet - Ausreichende Anlagen für Bus, Taxi und K+R	Gemeinsam/in Abstimmung mit Massnahme A.1	8.3
	E.2	Bau der Limmattalbahn und Umgestaltung der Zürcher-/Badenerstrasse.	Qualität der Umgestaltung des Strassenraums und ausreichend Querungsmöglichkeiten für den Langsamverkehr sichern. Synergien mit D.2 (Quartierplätze) erkunden und nutzen	6, 6.3, 7.3
	E.3	Verlängerung der Buslinie 307 von Altstetten Nord über Bernstrasse, Bahnhof Schlieren, Geistlich-Areal, Rietpark zum Bhf Glanzenberg	Im regionalen Richtplan enthalten, mit ZVV	6.2

	Nr.	Inhalt	Umsetzungshinweise	Verweis auf Bericht
Massnahmenpaket				
E. Verkehrsraum 2.0 und Limmattalbahn (Fortsetzung)	E.4	Umgestaltung der Bernstr. zu einer leistungsfähigen und attraktiven Stadtstrasse, gemeinsam mit Kanton voranbringen. Bestandteile:	Das bestehende kantonale Projekt für die Engstringer-Kreuzung sollte schnellstmöglich überprüft werden, ansonsten kann ein stadtvertraglicher Umbau (Rückbau) erst nach einer Generation erfolgen.	6, 6.2
	E.4.1	- kurzfristige Veränderungsmöglichkeiten des Projekts Knoten Bernstr./Engstringerstr. (Tieferlegung) prüfen		
	E.4.2	- ebenerdige Umgestaltung des Kreuzungspunktes Bernstr./Rütistr.	Industriegleis nicht mehr in Betrieb, Richtplaneintrag	
	E.4.3	- Späterer Rückbau Engstringer-Kreuzung zu ebenerdiger Kreuzung (wenn kantonales Projekt realisiert wurde)	Bei der Konzeption der zukünftigen Gestaltung der Bernstrasse ist die langfristige Möglichkeit einer zusätzlichen Tramlinie mit zu betrachten.	
	E.5	Anbindung Rütistr.	Mit Massnahme E.4.2	6.2
	E.6	Kreisverkehr Engstringer-/ Rütistr.	Kantonales Projekt	6.2
	E.7	Möglichk. von Tauschoperationen für die Tankstellenstandorte ausloten		6.2
F. Velo- und Fussverkehr	F.1	Sukzessive Implementierung des gesamten regionalen und kommunalen Velonetzes inklusive eines reg. u. komm. Wegleitsystems	Ziel: Fertigstellung 2025	6, 6.4
	F.1.1	Fertigstellung des gesamten Velonetzes		
	F.2	Bau des Veloschnellweges bis zur Stadtgrenze Zürich		6.4
	F.3	Aufwertung bestehender und Schaffung neuer Querverbindungen über Limmat, Bernstrasse, Zürcher-/ Badenerstr.		6.4
	F.4	Masterplan Fussverkehr	Analyse und Aufwertung bestehender Fussgängerverbindungen sowie Schaffung von Wegebeziehungen.	6, 6.3
	F.5	Planung und Umsetzung von ausreichenden Abstellmöglichkeiten für Velos an zentralen Orten		6.4
	F.6	Wegverbindung Spital-Bhf Urdorf		4, 7.6
G. Aufwertung Limmat und Schlieremer Berg	G.1	Planungsprozess für den Limmatbogen in Gang setzen. Ziel: - Langfristige Standortsicherung als attraktives Naherholungsgebiet mit übergeordneter Bedeutung. Festschreibung der Freiraumqualitäten und Lage der Freizeitsinseln im Limmatbogen.	Gesamtheitliche Betrachtung des Landschaftsraumes, Überführung in ein Landschaftsentwicklungskonzept prüfen (LEK). Erste Pilotprojekte kurzfristig umsetzen.	7.5
	G.1.1	- 1. Bauabschnitt Limmatbogen	Renaturierung ab 2021. Projekt Kanton, vorgängig Verlegung Grundwasserfassung	
	G.1.2	Fertigstellung des Limmatbogens		
	G.2	Landschaftsraum Schlieremer Berg - Aufwertung als Naherholungsraum	Vorhergehende Potenzialanalyse zur Möglichkeiten einer Aufwertung	7.6
	G.3	Freiraumgestaltung im Gaswerk-Areal inkl. Erweiterung des Sportangebotes entlang der Gleise	Anpassung regionaler RP und Zonenplan	7.4
H. Grenzüberschreitende Entwicklung	H.1	Grenzbereich Schlieren-Zürich entwickeln	Im Zuge der Entwicklung des Gaswerk-Areals sollten weitere grenzüberschreitende Themen nördlich und südlich der Bahnlinie gemeinsam erkundet werden (Sportband, Siedlungsränder und -übergänge, gemeinsame Einrichtungen, Verkehrsmanagement, ...)	3.2
	H.2	Entwicklungsmöglichkeiten im „Dreistädteck“ rund um die S-Bahn-Station Glanzenberg gemeinsam mit Dietikon und Urdorf erkunden	Rund um die Station Glanzenberg stossen die drei Gemeinden Schlieren, Urdorf und Dietikon mit ihren Rückseiten aneinander. Hier bestehen noch grosse Potenziale für eine gemeinsame Siedlungs- und Verkehrsentwicklung.	3.2, 5.3, 9
	H.3	Limmatbogen gemeinsam mit Unterengstringen und Würenlos (Kloster Fahr) bearbeiten	Die Planungen rund um den Limmatbogen sollten als Anlass genommen werden, die Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden zu intensivieren.	9

Phase 01 | 0-10 Jahre

Konzentration auf die Mitte

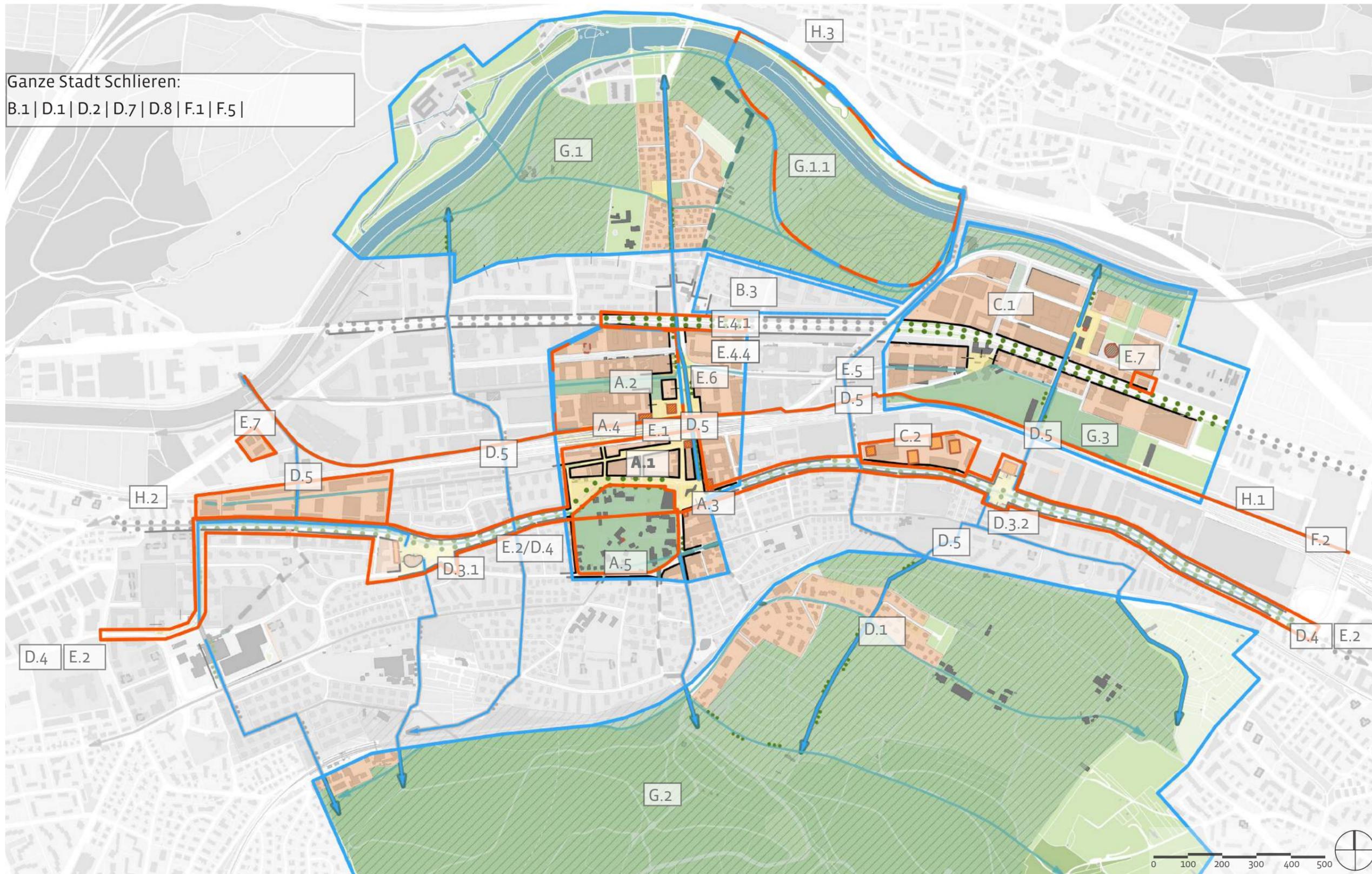
Kurzfristig muss besonderes Augenmerk auf das Zentrum sowie die Gestaltung der Grünen Mitte und die Entwicklung der Querspangen gelegt werden.

Diese Schwerpunktbildung schliesst jedoch andere notwendige Instrumente der Innenentwicklung nicht aus.

Nachverdichtung durch Baulückenprogramme, Arrondierung der bestehenden Siedlungsstrukturen sowie die Transformation einzelner Areale und Parzellen können und sollten weiterhin erfolgen. Die übergeordneten Siedlungsstrukturen wie die Quartiere sollten dabei jedoch präzisiert und sukzessive ausformuliert werden.

Erste Synergien durch die Umsetzung der LTB-Planung können hierbei genutzt werden, insbesondere im Bahnhofsumfeld.

	Siedlung		Verkehr		Freiraum
Planung	(B.3) Transformation von Reservezonen von Schlieren Nordwest nach Nordost („Erdbeerfeld“) (C.1) „Testplanung Gaswerk-Areal“ zur Nutzungs- und Programmfindung (gemeinsam mit der Stadt Zürich) (H.1) Grenzbereich Schlieren-Zürich entwickeln (H.2) „Dreistädteck“ um S-Bahn Glanzenberg erkunden		(E.4.1) kurzfristige Veränderungsmöglichkeiten des kantonalen Projekts Knoten Bernstr./ Engstringerstr. (Tieferlegung) prüfen		(D.1) Machbarkeit, Planung und Entwicklung der vorgeschlagenen Querspangen prüfen und vorantreiben (G.1) Planungsprozess des Limmatbogens in Gang setzen (G.2) Schlieremer Berg - Aufwertung als Naherholungsraum (Potenzialanalyse) (D.2) Entwicklung der übergeordneten Freiraumorte (Freizeitinseln, Plätze und steinerne Stadträume, urbane Grünräume und Parkanlagen) im Siedlungsgebiet sowie Definition, Sicherung und Ausbau von Freiraumqualitäten (H.3) Limmatbogen gemeinsam mit Nachbargemeinden bearbeiten (D.7) Alleenkonzept (D.8) Spielplatzkonzept (G.3) Freiraumgestaltung im Gaswerk-Areal inkl. Erweiterung des Sportangebotes entlang der Gleise (Regionaler RP + Zonenplan)
	(A.1) Interdisziplinäre ganzheitliche Betrachtung und Aufwertung des Zentrums/Bahnhofsumfeld sowie integrierte Betrachtung der „grünen Mitte“ (gemeinsam mit E.1)				
Planung + Umsetzung	(A.2) Weiterentwicklung des Geistlich-Areals inkl. neuem Bahnhofplatz (Nord) (B.1) Baulückenprogramm zur Nachverdichtung des Siedlungsraums (E.7) Möglichkeiten von Tauschoperationen für die Tankstellenstandorte ausloten		(D.5) Aufwertung und Schaffung von Querungen der Bahntrassen im Rahmen der Querspangen (E.1) Planung und Umsetzung des Mobiliäts-Hubs Bahnhof Schlieren (F.2) Bau des Veloschnellweges bis zur Stadtgrenze Zürich (F.1) Sukzessive Implementierung des gesamten Velowegenetzes		(D.3.1) Stadteingang West - Umgestaltung des Kesslerplatzes (D.3.2) Stadteingang Ost - Gasometerbrücke) (D.4) Sicherung der Freiraumqualitäten/ Grünausstattung in der Planung der Limmattalbahn (G.1.1) Renaturierung im Limmatbogen
Umsetzung	(C.2) Fertigstellung Wagi-Areal		(E.2) Bau der Limmattalbahn und Umgestaltung der Zürcher-/Badenerstrasse (E.4.4) Umbau Kreuzungspunkt Bernstr./ Engstringerstr. (je nach Ausgang Verhandlungen mit Kanton) (E.6) Kreisverkehr Engstringer-/Rütistr. (F.5) Planung und Umsetzung von ausreichenden Abstellmöglichkeiten für Velos an zentralen Orten		(A.3) Realisierung Stadtplatz (A.4) Schrittweise Realisierung Bahnhofplatz (A.5) Erweiterung und Neugestaltung Stadtpark



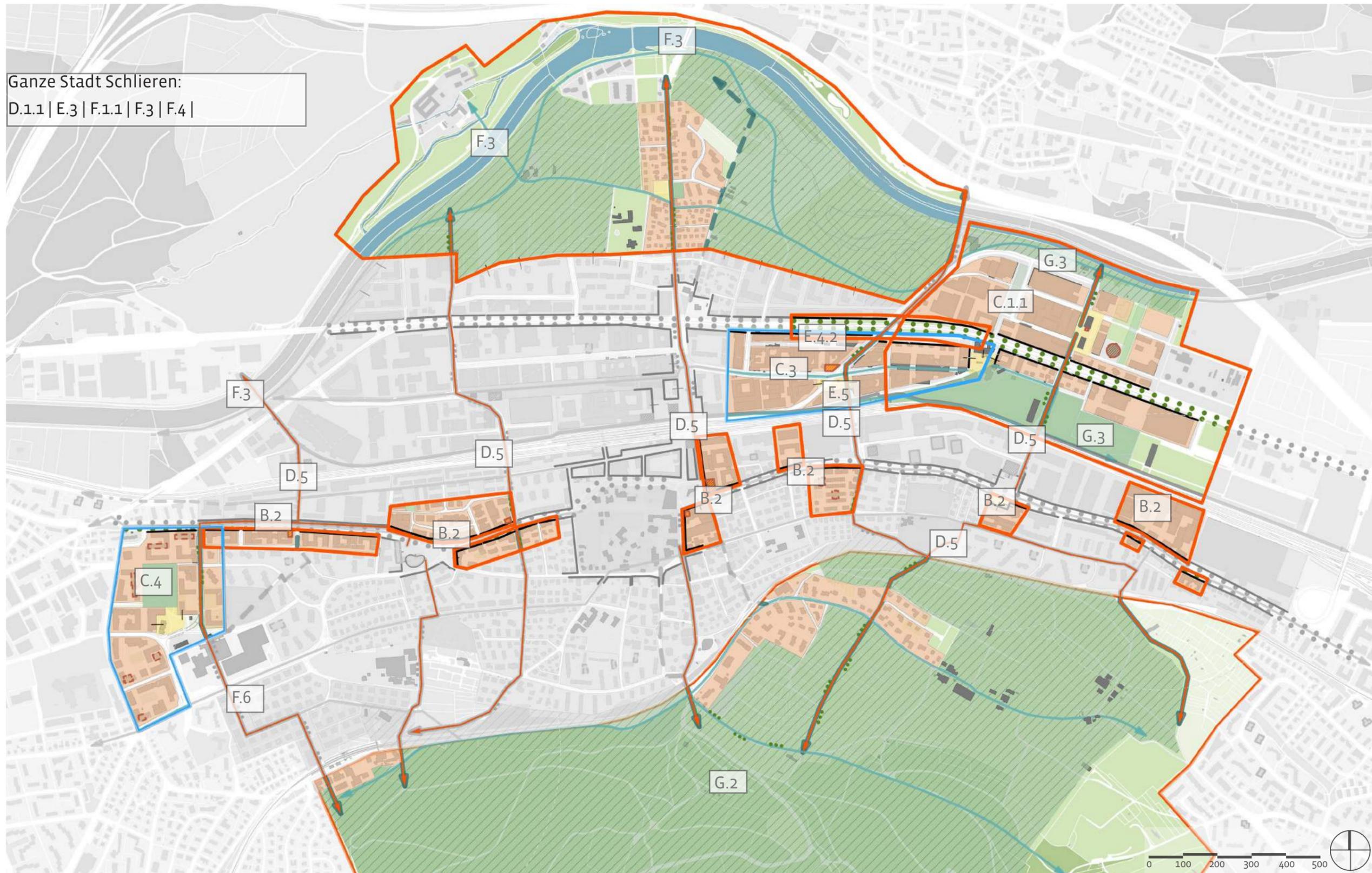
Phase 02 | 10-25 Jahre

Neue Lagegunst nutzen

Mittelfristig soll vor allem die Umsetzung des Freiraumgerüsts in Form der Querverbindungen realisiert werden. Diese bringen Synergieeffekte für Randlagen wie das Gaswerk-Areal mit sich und werten den bestehenden Siedlungskörper auf.

Sukzessive soll die neue Lagegunst entlang des Trassenverlaufs der LTB genutzt und hochwertige Entwicklungen gefördert bzw. in Angriff genommen werden.

	Siedlung		Verkehr		Freiraum
Planung	(C.4) Transformation/Umgestaltung des Quartiers nordwestlich vom Spital (C.3) Transformation /Neugestaltung des Gewerbeclusters Rüti		(F.4) Masterplan Fussgängerverkehr		
Planung + Umsetzung	(B.2) Areale und Parzellen entlang der neuen Zürcher-/Badenerstrasse umgestalten (strassenbegleitende Bebauung)		(F.6) Wegeverbindung Spital - Bhf. Urdorf (E.3) Verlängerung der Buslinie 307 zum Bahnhof Glanzenberg (F.3) Aufwertung bestehender und Schaffung neuer Querverbindungen über Limmat, Bern-, Zürcher-/ Badenerstr. (E.4.2) ebenerdige Umgestaltung des Kreuzungspunktes Bernstr./Rütistr. (E.5.) Anbindung Rütistrasse		(D.1.1) Sukzessive Implementierung/Umsetzung der Querspangen und Längsverbindungen
Umsetzung	(C.1.1) Realisierung Gaswerk-Areal		(F.1.1) Fertigstellung des gesamten Velowegenetzes (D.5) Aufwertung und Schaffung von Querungen der Bahntrassen im Rahmen der Querspangen		(G.1.2) Fertigstellung Limmatbogen (G.3) Freiraumgestaltung im Gaswerk-Areal inkl. Erweiterung des Sportangebotes entlang der Gleise (G.2) Landschaftsraum Schlieremer Berg - Aufwertung als Naherholungsraum



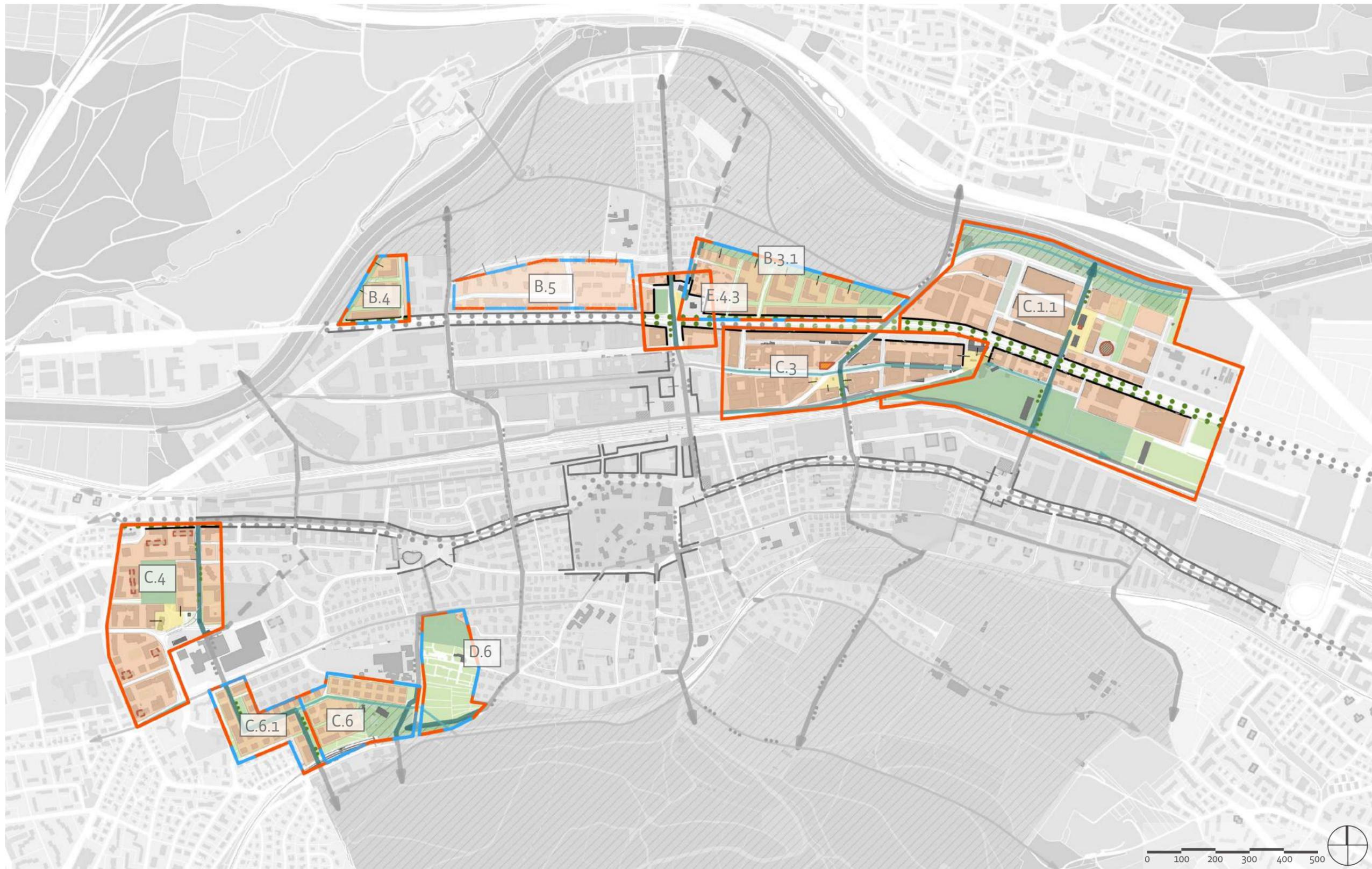
Phase 03 | 25 Jahre +

Umgestaltung der Randbereiche

Langfristig, d.h. über den 25-jährigen Betrachtungszeitraum des vorliegenden STEK hinaus, gilt es, die Bernstrasse zur attraktiven Stadtstrasse umzugestalten. Dies ergibt neue Potenziale und Möglichkeiten für die angrenzenden Quartiere und Areale, insbesondere das Rütiquartier und den Limmatbogen.

Je nach Wachstumsentwicklung können langfristig auch Reserveflächen in den Randzonen des Siedlungsgefüges überplant werden, um weiteren Wohnraum in Schlieren zu schaffen.

	Siedlung		Verkehr		Freiraum
Planung + Umsetzung	(B.3.1) Bebauung der transformierten Reserveflächen (Freiraumbezüge berücksichtigen) (B.4) Transformation von Industriezone Unterrohr in Mischbebauung mit hohem Wohnanteil („Wohnen am Wasser“) (B.5) Wohn- und Mischbebauung nördlich der Bernstrasse (C.6.) Städtebaulicher Wettbewerb und Einzonung zwischen Spital und Bahnhof Urdorf (C.6.1) Bebauung zwischen Spital und Bahnhof Urdorf				(D.6) Entwicklungskonzept Friedhof, Erweiterung und evtl. Umnutzung Nordbereich
Umsetzung	(C.1.1) Realisierung Gaswerk-Areal (C.3) Transformation /Neugestaltung des Gewerbeclusters Rüti (C.4) Transformation/Umgestaltung des Quartiers nordwestlich vom Spital		(E.4.3) Späterer Rückbau Engstringer-Kreuzung zu ebenerdiger Kreuzung (wenn kantonales Projekt realisiert wurde)		





Gesamtplan STEK

- Siedlungsfläche
 - innerstädtische Raumkante
 - Testentwurf
 - Raumkante in Randlage
 - Solitärgebäude
 - baulicher Hochpunkt
 - Hochhaus Kategorie 1 (> 50,00 m)
 - Hochhaus Kategorie 2 (bis 50,00 m)
 - Hohes Haus Kategorie 3 (bis 25,00 m)
 - langfristiger Rückbau Hochpunkt
 - Querspangen
 - Längsverbindungen
 - Bahnquerung
 - wichtige Querung
 - Veloschnellroute
 - urbane Grünräume/Parks/Sport
 - Plätze/steinerne Stadträume
 - Erlebnisraum Landschaft
- Orientierungsinhalt**
- ⚡ Bahnhof/Haltestelle LTB
 - ★ besonderer Ort
 - ★ besonderes Gebäude
 - 🎓 Schule
 - ✚ Kirche/Kapelle
 - 🏥 Spital
 - 🏊 Freibad