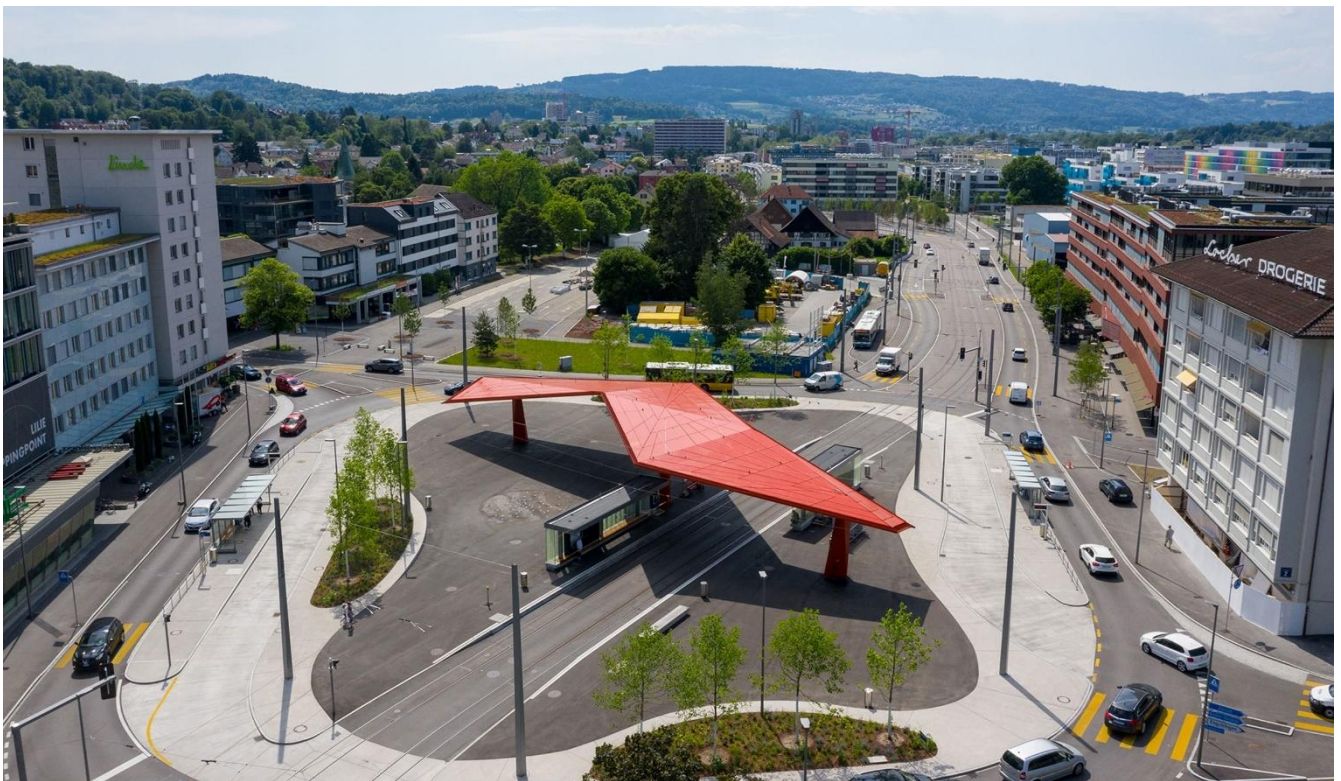


Gesamtverkehrskonzept GVK Schlieren mit Fokus auf problematische Knoten

Stand: 22.04.2026



Auftraggeber

Stadt Schlieren

Abteilung Bau und Planung
Freiestrasse 6
8952 Schlieren

Begleitung

Nadine Gubser (Projektleiterin Stadtentwicklung)

Steuerung

Stefano Kunz (Ressortvorsteher Bau und Planung)
Pascal Leuchtmann (Ressortvorsteher Sicherheit und Gesundheit)
Peter Lattmann (Abteilungsleiter Bau und Planung)
Stephan Knobel (Abteilungsleiter Sicherheit und Gesundheit)

Bearbeitungsteam

Samuel Graf
Linda Ammann
Remo Baumberger

EBP Schweiz AG
Mühlebachstrasse 11
8032 Zürich
Schweiz

Druck: 22. April 2026
Titelbild «Zentrum Schlieren», Andrin Winteler, Quelle Openhouse-zuerich

Zusammenfassung

Die Stadt Schlieren entwickelt sich dynamisch. Mit wachsender Bevölkerung und steigender Anzahl an Arbeitsplätzen nimmt auch die Mobilitätsnachfrage spürbar zu. Um dieser Entwicklung gerecht zu werden und gleichzeitig die Lebensqualität zu sichern, hat die Stadt ein Gesamtverkehrskonzept (GVK) erarbeitet. Dieses bildet die strategische Grundlage für eine zukunftsfähige, umweltschonende und siedlungsverträgliche Mobilitätsentwicklung für die kommenden 15 bis 20 Jahre.

Die Analyse zeigt: Trotz guter Anbindung im öffentlichen Verkehr (ÖV) und kurzer Distanzen innerhalb der Stadt ist der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in Schlieren im Vergleich mit ähnlich dicht besiedelten Gebieten in der Schweiz aktuell überdurchschnittlich hoch. Gleichzeitig sind zentrale Verkehrsknoten wie der Stadtplatz bereits heute überlastet, was sich negativ auf das Strassennetz und damit auch auf die Pünktlichkeit des ÖV und die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden auswirkt. Auch die Schulwegsicherheit und die Qualität der Fuss- und Velowege sind nicht überall gewährleistet.

Das GVK verfolgt das Ziel, den Verkehr in Schlieren so zu gestalten, dass er den Bedürfnissen aller Menschen gerecht wird – unabhängig davon, ob sie zu Fuss, mit dem Velo, dem ÖV oder dem Auto unterwegs sind. Dabei steht nicht der Ausbau des Strassennetzes im Vordergrund, sondern die gezielte und effiziente Nutzung und Weiterentwicklung bestehender Infrastrukturen. Um das prognostizierte Verkehrswachstum bewältigen zu können und ein funktionsfähiges Verkehrsnetz sicherzustellen, ist es zentral, den Anteil des ÖV sowie des Fuss- und Veloverkehrs (FVV) am Gesamtverkehr deutlich zu erhöhen. Konkret soll der Anteil der mit dem ÖV zurückgelegten Wege bis 2040 auf rund einen Drittel steigen. Gleichzeitig soll die Anzahl der mit dem Velo zurückgelegten Wege im Vergleich zu heute um mindestens 50 % zunehmen. Der prozentuale Anteil des MIV soll hingegen trotz steigender Bevölkerungs- und Beschäftigtenzahlen nicht weiter wachsen. Damit leistet das GVK einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele, zur Förderung der Lebensqualität und zur Stärkung der städtischen Entwicklung.

Das GVK setzt auf eine Vielzahl gezielter Massnahmen: Die Fuss- und Veloinfrastruktur wird ausgebaut, das bestehende ÖV-Angebot soll optimiert und die Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel – etwa durch Sharing-Angebote oder bessere Umsteigepunkte – verbessert. Gleichzeitig wird der Flächenverbrauch durch den ruhenden Verkehr möglichst geringgehalten, um den öffentlichen Raum effizienter zu nutzen und Anreize für nachhaltige Mobilität zu schaffen. Das Strassennetz wird so weiterentwickelt, dass eine siedlungsverträgliche Abwicklung des Verkehrs unter Berücksichtigung der Bedürfnisse aller Nutzenden sowie der Bevölkerung gewährleistet ist.

Inhaltsverzeichnis

1.	Ausgangslage	6
1.1	Anlass	6
1.2	Organisation	6
1.3	Ablauf und Aufbau	7
2.	Abstimmung	8
2.1	Übergeordnete Zielsetzungen	8
2.1.1	Kantonaler Richtplan Zürich	8
2.1.2	Regionaler Richtplan	12
2.1.3	Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich	13
2.1.4	Agglomerationsprogramm Limmattal 5G	15
2.2	Massnahmen aus übergeordneten Planungsinstrumenten	16
2.3	Kommunale Zielsetzungen und Planungen	17
3.	Analyse Ist-Situation und Entwicklungstrends	21
3.1	Strukturgrössen: Bestand und Prognose	21
3.2	Verkehrserzeugung (Quell-/Ziel-/Binnenverkehr)	23
3.3	Verkehrsmittelwahl und Mobilitätsverhalten (Modal Split)	24
3.4	Verkehrsbelastungen Ist-Zustand	29
3.5	Verkehrsprognose 2040	31
3.6	Mobilitätsmanagement	35
3.7	Verkehrssicherheit	36
3.8	Fussverkehr	40
3.9	Veloverkehr	42
3.10	Kombinierte Mobilität	46
3.11	Öffentlicher Verkehr	47
3.12	Strassenverkehr / Motorisierter Individualverkehr (MIV)	53
3.13	Parkierung	66
3.14	Güterverkehr	67
3.15	Laufende und geplante Projekte	68
4.	Herausforderungen	70
5.	Ziele und strategische Stossrichtungen	72
5.1	Gesamtverkehrliche Zielsetzung	72
5.2	Gesamtverkehrsstrategie nach Verkehrsthemen	75

6.	Massnahmen	76
6.1	Mobilitätsmanagement	78
6.2	Fussverkehr	80
6.3	Veloverkehr	84
6.4	Kombinierte Mobilität	90
6.5	Öffentlicher Verkehr	91
6.6	Strassenverkehr	93
6.7	Parkierung	99
6.8	Güterverkehr	102
6.9	Massnahmen zur Optimierung der problematischen Knoten	103

7.	Weiteres Vorgehen und Umsetzung	105
----	---------------------------------	-----

Anhang

A1	Analysepläne	107
A1.1	Verkehrssicherheit	108
A1.2	Fussverkehr	109
A1.3	Veloverkehr	110
A1.4	Öffentlicher Verkehr	111
A1.5	Strassenverkehr und Parkierung	112

A2	Massnahmenpläne	113
A2.1	Fussverkehr	114
A2.2	Veloverkehr	115
A2.3	Öffentlicher Verkehr	116
A2.4	Strassenverkehr und Parkierung	117

A3	Massnahmenliste	118
----	-----------------	-----

1. Ausgangslage

1.1 Anlass

Die Stadt Schlieren hat in den vergangenen Jahren eine bemerkenswerte Entwicklung erlebt. Heute ist Schlieren mit gut 20'000 Einwohner/innen sowie noch einmal so vielen Beschäftigten eine dynamische Stadt im Limmattal. Die Stadt Schlieren ist geprägt von einem zunehmend urbanen Charakter und verfügt gleichzeitig über hochwertige Erholungsräume. Diese Standortfaktoren in Verbindung mit der attraktiven Lage im Limmattal sowie der Limmattalbahn (LTB) bieten Schlieren auch in Zukunft ein grosses Wachstumspotenzial und machen die Stadt zu einem attraktiven Standort für neue Einwohner, Firmen und Arbeitskräfte.

Schlieren – dynamische Stadt im Limmattal

Die Stadt Schlieren hat beschlossen, ein Gesamtverkehrskonzept (GVK) zu erarbeiten, um die aktuellen sowie die künftigen verkehrlichen Herausforderungen zu antizipieren und aktiv anzugehen. Der Fokus liegt hierbei auf den besonders problematischen Knoten. Im Rahmen dessen werden die Stellen, an welchen künftig Verkehrsprobleme zu erwarten sind, sowie die thematischen Herausforderungen identifiziert und darauf aufbauend gezielte und konkrete Massnahmen abgeleitet. Das GVK orientiert sich dabei an den Grundsätzen des Stadtentwicklungskonzepts (STEK) und den kommunalen Richtplänen. Die Stadt legt darin grossen Wert auf eine optimale Vernetzung der Quartiere sowie die Entwicklung von qualitativ hochwertigen öffentlichen Räumen. Die Förderung einer urbanen Mobilität ist ein wesentlicher Bestandteil des Konzepts. Des Weiteren ist eine gute verkehrliche Vernetzung der Stadt mit den umliegenden Gemeinden von grosser Bedeutung. Die Schwerpunktsetzung des Regierungsprogramms 2022 gibt vor, dass im Zusammenhang mit dem Klimawandel eine klimafreundliche Mobilität ermöglicht werden soll. Dies bedeutet beispielsweise, dass die Bedingungen für Velofahrende optimiert und Ladestationen für E-Bikes und E-Autos gefördert werden. Entsprechend dem Regierungsprogramm soll die Verkehrsinfrastruktur entsprechend weiterentwickelt werden. Basierend auf den Schwerpunkten des Regierungsprogramms wird ein GVK erarbeitet.

Erarbeitung GVK

1.2 Organisation

Der Stadtrat Schlieren hat die Firma EBP Schweiz AG mit der Erarbeitung des GVK beauftragt. Der Erarbeitungsprozess wird inhaltlich durch die Projektgruppe begleitet. Die Projektgruppe setzt sich aus Bereichsleitenden der Bereiche Stadtentwicklung, Abteilung Werke, Versorgung, Anlagen und Tiefbau sowie Mitarbeitenden aus der Abteilung Sicherheit und Gesundheit sowie der Stadtpolizei Schlieren zusammen. Die Steuerung ist nicht direkt an der inhaltlichen Erarbeitung beteiligt. Sie bringt die übergeordnete Sicht ein und steuert das Projekt im Sinne des Stadtrats. Der Stadtrat beschliesst das finale GVK.

Erarbeitungsprozess



Abbildung 1 Projektorganisation GVK Schlieren

1.3 Ablauf und Aufbau

Das GVK Schlieren wurde in einem mehrstufigen Prozess erarbeitet. Ausgangspunkt bildete eine umfassende Analyse der Ist-Situation, bei der sowohl quantitative Daten und Statistiken – etwa aus dem kantonalen Gesamtverkehrsmodell (GVM-ZH) – als auch qualitative Einschätzungen von relevanten Fachpersonen aus der Verwaltung und den Mitgliedern der Projektgruppe berücksichtigt wurden. Parallel dazu wurden übergeordnete Planungsinstrumente (z. B. kantonaler Richtplan, regionaler Richtplan, Agglomerationsprogramm) ausgewertet und als fachliche Grundlage herangezogen. Auf dieser Basis wurden die verkehrlichen Herausforderungen identifiziert und daraus eine gesamtverkehrliche Zielsetzung sowie strategische Stossrichtungen abgeleitet. Diese bilden das Fundament für die Entwicklung konkreter Massnahmen in den Bereichen Mobilitätsmanagement, Fussverkehr, Veloverkehr, kombinierte Mobilität, öffentlicher Verkehr sowie Strassenverkehr und Parkierung.

Erarbeitungsprozess des GVK

Der Aufbau des GVK folgt einer klaren Struktur: Nach der Darstellung der Ausgangslage (Kapitel 1) und der Abstimmung mit übergeordneten Planungen (Kapitel 2) werden in Kapitel 3 die Analyseergebnisse zur Verkehrssituation in Schlieren präsentiert. Kapitel 4 fasst die zentralen Herausforderungen zusammen, während Kapitel 5 die Ziele und strategischen Leitlinien formuliert. Kapitel 6 enthält das Massnahmenkonzept, das in Kapitel 7 durch Hinweise zur Umsetzung ergänzt wird.

Aufbau des GVK

2. Abstimmung

2.1 Übergeordnete Zielsetzungen

2.1.1 Kantonaler Richtplan Zürich

Der kantonale Richtplan ist das behördenverbindliche Steuerungsinstrument des Kantons, um die räumliche Entwicklung langfristig zu lenken und sicherzustellen, dass alle raumwirksamen Tätigkeiten über alle Politik- und Sachbereiche hinweg abgestimmt werden. Die Nachführung des kantonalen Richtplans erfolgt in der Regel in jährlichen Teilrevisionen. Der aktuelle Stand ist vom 6. Februar 2023. Die nachfolgenden Auszüge fassen die wesentlichen Inhalte des Richtplans zusammen.

Langfristige
räumliche
Entwicklung

Gemäss kantonalem Richtplan ist Schlieren ein Zentrumsgebiet von kantonomer Bedeutung. Die Entwicklungsziele umfassen die Weiterentwicklung und Neugestaltung des Zentrumsbereichs für Wohnen und Dienstleistungen sowie die Aufwertung des öffentlichen Raums.

Zentrumsgebiet
von kantonomer Be-
deutung

Im kantonalen Richtplan ist das Siedlungsgebiet dem Handlungsraum "Stadtlandschaft" zugeordnet (Abbildung 2). Stadtlandschaften sind durch eine überdurchschnittliche Nutzungsdichte und eine hohe Entwicklungsdynamik gekennzeichnet. Verkehrlich sind sie durch die nationalen Ost-West-Achsen des Schienen- und Strassenverkehrs sowie durch den Verkehrsknoten Flughafen Zürich und den Hauptbahnhof Zürich geprägt. Für die Stadtlandschaften ergibt sich daraus insbesondere folgender Handlungsbedarf:

Handlungsräume

- Potenziale in Umstrukturierungsgebieten sowie im Umfeld der Bahnhöfe aktivieren
- Entwicklungsgebiete durch massgeschneiderte städtische Transportsysteme (u.a. Stadtbahnen) strukturieren
- Städtebauliche Qualität und ausreichende Durchgrünung bei der Erneuerung und Verdichtung von Wohn- und Mischquartieren sowie bei der Erstellung grossmassstäblicher Bauten sicherstellen
- Sozialräumliche Durchmischung fördern
- Attraktive Freiraum- und Erholungsstrukturen, beispielsweise entlang von Gewässern, schaffen, sowie Gebiete für Freizeitaktivitäten bezeichnen
- Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrssystems zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens steigern
- Zentralörtliche und publikumsintensive Einrichtungen an durch den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr sehr gut erschlossenen Lagen in die Siedlungsstruktur integrieren
- Unerwünschte Einwirkungen der Verkehrsinfrastrukturen auf die Wohngebiete vermeiden, begrenzen und vermindern
- Gewerbe- und Industriegebiete erhalten, insbesondere für weniger wertschöpfungsintensive Betriebe wie die produzierende Industrie und das Handwerk

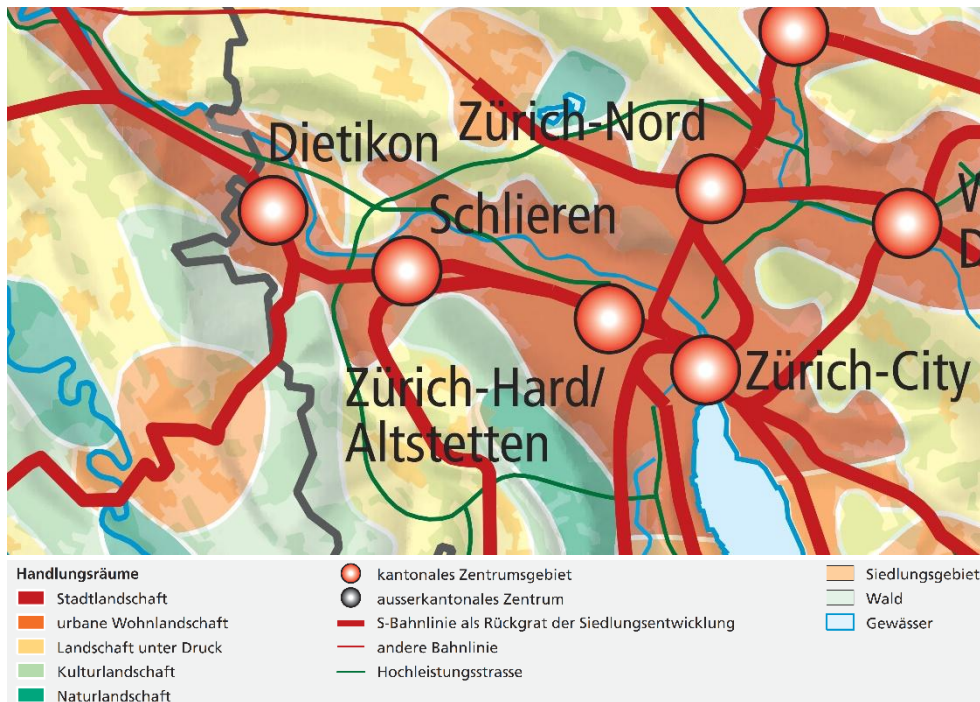


Abbildung 2 Raumordnungskonzept Kanton Zürich, Ausschnitt (Quelle: Kantonaler Richtplan, 2023)

Die Richtplankarte zeigt Ihnen die relevanten Gebiete sowie die bestehenden und geplanten Infrastrukturen (Abbildung 3).

Richtplankarte

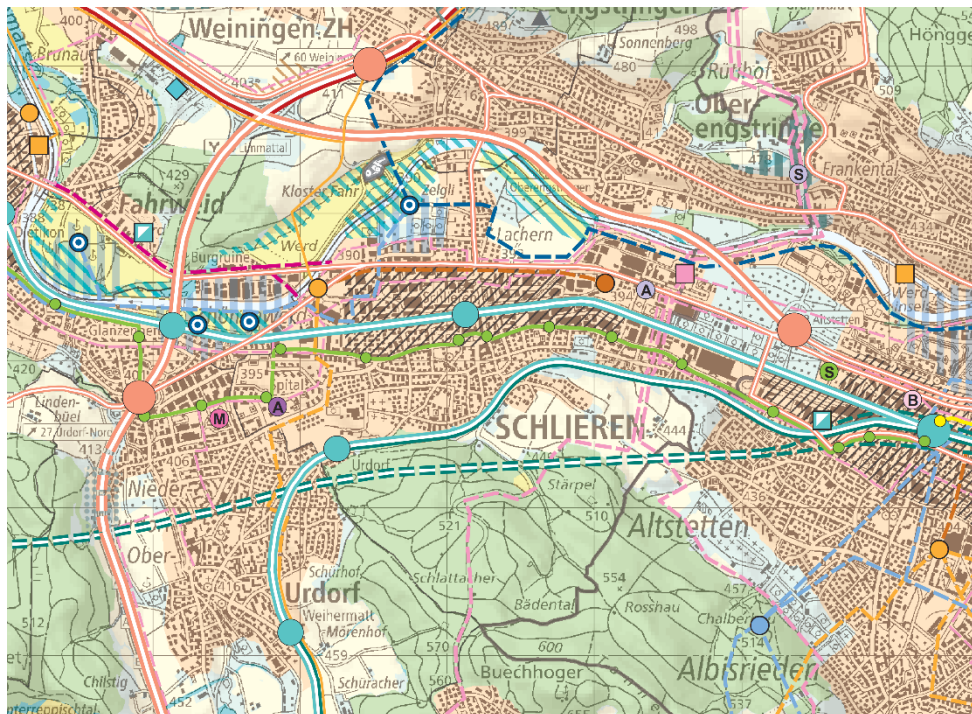


Abbildung 3 Richtplankarte, Ausschnitt (Quelle: Kantonaler Richtplan, 2023)

Gemäss den Grundsätzen des kantonalen Raumordnungskonzepts werden folgende Ziele für die Siedlungsentwicklung festgelegt:

Gesamtstrategie
Siedlung

- Mit dem Boden haushälterisch umgehen
- Siedlungen nach innen entwickeln

- Zentrumsgebiete und Bahnhofbereiche stärken
- Siedlungsqualität erhöhen
- Gewerbe stärken

Voraussetzung für die angestrebte Raumentwicklung ist eine langfristig ausgerichtete Trennung des Siedlungs- vom Nichtsiedlungsgebiet. Durch die generalisierte und nicht parzellenscharfe Darstellung des Siedlungsgebiets in der Richtplankarte verbleibt jedoch ein Anordnungsspielraum. Dadurch kann bei der Festlegung von Bauzonen auf örtliche Besonderheiten wie spezielle topografische Verhältnisse oder den Stand der Erschliessung Rücksicht genommen werden. Der Grossteil der Flächen ausserhalb des Siedlungsgebiets ist Wald. Dieser ist im Kanton Zürich in seiner Fläche, seiner Qualität sowie seiner räumlichen Verteilung zu erhalten. Teile entlang der Limmat sind als zukünftige Gewässerrevitalisierung (in Abbildung 3, blau dünn schraffiert) und als Erholungsgebiet (gelb) gekennzeichnet. Die Gewässerrevitalisierungen dienen dem Hochwasserschutz sowie räumlich differenziert der ökologischen Aufwertung und der Erholungsnutzung. Eine extensive landwirtschaftliche Nutzung ist gemäss Richtplan nicht generell ausgeschlossen.

Gemäss kantonalem Richtplan werden folgende verkehrlichen Ziele verfolgt:

Gesamtstrategie
Verkehr

- Ressourcen schonen
- Öffentlichen Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr stärken
- Kurze Wege und Siedlungsqualität fördern
- Regionale Gesamtverkehrskonzepte erarbeiten

Das Strassennetz dient dem motorisierten Individualverkehr (MIV), dem strassengebundenen öffentlichen Verkehr (ÖV) und dem Transport von Gütern wie auch dem Fuss- und Veloverkehr (FVV). Die sichere und umweltverträgliche Nutzung des Strassennetzes ist zu gewährleisten. Zur Steigerung der Lebensqualität sind Entlastungen von Wohngebieten zu verwirklichen und dauerhaft zu sichern. Der Durchgangsverkehr ist konsequent auf das übergeordnete Strassennetz zu lenken und allfällige Stauräume sind möglichst ausserhalb empfindlicher Gebiete anzuordnen. Wo erforderlich, ist die intermodale Gesamtleistung durch Kapazitätserweiterungen für den MIV und den strassengebundenen ÖV zu steigern. Neu- und Ausbauten von Strassen haben sich in ihrer Erschliessungswirkung am bestehenden Siedlungsgebiet zu orientieren und zusammenhängende Naherholungsräume zu schonen.

Strassenverkehr

Im Richtplan sind die Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen (HLS und HVS) festgelegt. Deren Funktion wird in Abbildung 4 beschrieben. Nördlich der Stadt Schlieren verläuft die Hochleistungsstrasse N1H mit Anschluss in Altstetten (in Abbildung 3 als lachsfarbene Doppelstriche dargestellt).

Strassenklassierung	Funktion	Instrument für Festlegung
Hochleistungsstrassen (HLS)	Übergeordnete Achsen mit hoher Leistungsfähigkeit: • Möglichst sichere und reibungslose Bewältigung des MIV; • Umfassende Lärmschutzmassnahmen im Bereich von Wohngebieten.	Kantonaler Richtplan (Für Nationalstrassen ist zudem die Aufnahme in den Netzbeschluss des Bundes erforderlich)
Hauptverkehrsstrassen (HVS)	Wichtige Achsen, die zusammen mit den HLS das übergeordnete Strassennetz bilden: • Kanalisieren des Verkehrs möglichst abseits lärmempfindlicher Nutzungen; • Strassenraum dient MIV, ÖV, Fuss- und Veloverkehr; • Gestaltungsmaßnahmen zur Verbesserung der Siedlungsqualität.	
Verbindungsstrassen	Anbindung von Siedlungsgebieten und Erholungsschwerpunkten an das übergeordnete Strassennetz: • Siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung.	Regionaler Richtplan

Abbildung 4 Funktion Strassen (Quelle: Kantonaler Richtplan, 2023)

Der ÖV im Kanton Zürich zeichnet sich durch eine hohe spezifische Leistungsfähigkeit, einen effizienten Ressourceneinsatz und geringe Emissionen aus und entspricht dadurch in hohem Masse den Zielen der schweizerischen wie auch der kantonalen Umwelt- und Raumordnungspolitik. Das Angebot ist auf die Bedürfnisse des Arbeits- und Ausbildungsverkehrs als auch des Freizeit- und Einkaufsverkehrs auszurichten. Siedlungs- und Erholungsschwerpunkte inner- und ausserhalb des Kantons Zürich sollen mit attraktiven Verbindungen in das Netz des öffentlichen Verkehrs eingebunden werden.

Öffentlicher
Verkehr

Der FVV stellt im Verbund mit dem ÖV sowie dem MIV einen Teil des Gesamtsystems «Personenverkehr» dar. Ihm kommt bei der Bewältigung von kurzen Distanzen im Alltagsverkehr eine Bedeutung zu. In Kombination mit dem ÖV ist der FVV zudem Bestandteil von Transportketten auch über längere Distanzen. Die Stärken liegen beim Fussverkehr (FV) bei Distanzen unter einem Kilometer und beim Veloverkehr inkl. E-Bike (VV) unter fünfzehn Kilometern. FVV sind auf sichere und behindertengerechte Verbindungen angewiesen. Ein zusammenhängendes und durchgängiges Velowegnetz mit Anschluss an den ÖV ist zu fördern.

Fuss- und
Veloverkehr

Zur Minimierung der Emissionen sowie zur Schonung der Ressource Boden soll der Verkehr von Motorfahrzeugen und der Flächenbedarf durch den ruhenden Verkehr möglichst gering gehalten werden. Während bei der Standortwahl raumplanerische Kriterien im Vordergrund stehen, ist bei der Dimensionierung und Bewirtschaftung von Parkieranlagen den bestehenden Strassenkapazitäten, der Erschliessungsgüte des öffentlichen Verkehrs, dem ausgewiesenen Nutzungsmix sowie der Luft- und Lärmbelastung Rechnung zu tragen. Ein besonderes Augenmerk ist auf den Parkplatzbedarf von verkehrsintensiven Einrichtungen zu legen.

Parkierung und
verkehrsintensive
Einrichtungen

Der Transport von Gütern soll möglichst sicher, wirtschaftlich und umweltgerecht durchgeführt werden. Einer übermässigen Belastung des Strassennetzes, insbesondere im Bereich von Ortsdurchfahrten, ist durch die Erstellung von Umfahrungsstrassen zu begegnen, und der Güterverkehr mit der Bahn ist sofern möglich zu fördern. Beim Transport, Umschlag und der Lagerung von gefährlichen Gütern ist der Störfallvorsorge Rechnung zu tragen. Die Lärmbelastung von Wohngebieten ist, vor allem während der Nachtstunden, zu minimieren.

Güterverkehr

2.1.2 Regionaler Richtplan

Der regionale Richtplan (RRP) ist das strategische Führungsinstrument der Region für die Koordination und Steuerung der langfristigen räumlichen Entwicklung (vgl. § 30 PBG). Der regionale Richtplan konkretisiert den kantonalen Richtplan. Zudem ermöglicht er die frühzeitige Erkennung und gezielte Nutzung räumlicher Chancen und Potenziale sowie die Abstimmung mit über- und nebengeordneten Planwerken. Im Bereich Verkehr gilt folgende Gesamtstrategie, die nach Verkehrsmittel bzw. Verkehrsträger weiter verdichtet wird.

Langfristige Entwicklung auf regionaler Ebene

Die Zunahme der Verkehrsnachfrage bei allen Fahrzwecken (Pendeln, Einkaufen, Wirtschaft, Freizeit) ist mit geeigneten Instrumenten überwiegend auf den öffentlichen Verkehr resp. den Fuss- und Veloverkehr zu lenken und die Verkehrsnachfrage des motorisierten Individualverkehrs ist zu stabilisieren. Im engeren Limmattal hat der ÖV mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses zu übernehmen, der nicht auf den FVV entfällt. Der behördenverbindliche RRP gibt eine Zielentwicklung des ÖV-Anteils am Bimodal Split von 18 % auf 28 % an (Tabelle 1). Dabei wurde der weniger gut mit ÖV erschlossene südliche Teil des Limmattals nicht berücksichtigt. Der Zielwert des ÖV-Anteils liegt in diesem Fall gar um 3 % höher. Diese Entwicklung bedeutet eine stärkere Verschiebung zum ÖV als im Trend für das Jahr 2030 prognostiziert. Im Trimodal Split ist der Trend im ÖV-Anteil von 17 % auf 20 % vorgesehen, wobei der Anteil des Veloverkehrs bis 2030 erhöht werden soll.

Verkehrliche Entwicklung und Ziele gemäss RRP

			Ist-Zustand 2013	Trend 2030	Ziel 2030
Modal Bimodal	Split	ÖV	18 %	22 %	28 %
		MIV	82 %	78 %	72 %
Modal Split Tri- modal (Wege <15km)		ÖV	17 %	20 %	Der Anteil des Veloverkehrs soll erhöht werden
		MIV	75 %	72 %	
		Veloverkehr	8 %	8 %	

Tabelle 1 Regionaler Richtplan Region Limmattal (2022)

Im ÖV ist eine attraktive und hochwertige Anbindung des Limmattals an das übergeordnete Fern- und Regionalverkehrsangebot sicherzustellen. Die Kapazität des ÖV ist durch Neu- und Ausbauten sowie insbesondere durch die Limmattalbahn (LTB) bedarfsgerecht zu steigern. Zudem sind die multimodalen Verkehrsdrehscheiben (VDS) der S-Bahnhöfe Birmensdorf, Dietikon, Glanzenberg und Schlieren nachfragegerecht auszubauen sowie benutzerfreundlich und funktional zu optimieren. Darüber hinaus ist die Zuverlässigkeit des strassengebundenen ÖV sicherzustellen, der eine Funktion als Feinverteiler erfüllt. Zudem sind Fahrzeitverluste zu minimieren.

Die Kapazitäten und der Verkehrsfluss des Strassenverkehrs respektive des MIV sollen mit einem umfassenden Verkehrsmanagement bzw. einer regionalen Verkehrssteuerung optimiert werden. Hierbei sind die Netzhierarchie, die begrenzten Platzverhältnisse sowie die Ansprüche der übrigen Verkehrs-

teilnehmenden zu berücksichtigen. An neuralgischen Stellen ist eine punktuelle Erhöhung der Verkehrskapazitäten erforderlich. Dies gilt insbesondere für den Raum zwischen Schlieren und Spreitenbach.

Im Vergleich mit anderen Regionen ist der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr derzeit noch relativ gering. Mit der Förderung eines dichten und attraktiven Netzes an Fuss- und Veloverbindungen soll die Region für die eher kurzen Wegdistanzen besser erschlossen werden. Zudem dienen diese Wege auch als Zubringer zum ÖV. Neben Haltestellen des ÖV sind auch die Zentrumsgebiete resp. Zentren, die Nutzungsschwerpunkte und die siedlungsorientierten Freiräume besser durch den FVV zu erschliessen. Dank den vielen Verbesserungen am Netz ist der Modal Split zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs zu steigern und die Sicherheit zu verbessern.

Eine siedlungsverträgliche Verkehrsabwicklung trägt zur Steigerung der Verkehrssicherheit und zur Verminderung von Lärmimmissionen resp. durch Verkehrsberuhigung zu Siedlungsräumen mit hoher akustischer Aufenthaltsqualität bei.

Wanderwege erschliessen den Wald und die landschaftsorientierten Freiräume und sind ebenfalls an den öffentlichen Verkehr anzubinden. Für die in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen sollen speziell geeignete Wege bezeichnet werden.

2.1.3 Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich

Mit dem Gesamtverkehrskonzept (kGVK) legte der Regierungsrat 2018 die langfristigen Ziele und Entwicklungsgrundsätze für das Gesamtverkehrssystem im Kanton Zürich für den Planungs- und Prognosehorizont 2030 fest. Das kGVK stellt ein Instrument dar, welches gewährleisten soll, dass der Lebens- und Wirtschaftsraum Zürich im Einklang mit der im kantonalen Richtplan definierten Siedlungsentwicklung auch künftig mit allen Verkehrsträgern adäquat erschlossen ist.

Gesamtstrategie
Verkehr

Das Verkehrssystem im Kanton Zürich soll der Gesellschaft und der Wirtschaft eine ausreichende und effiziente Mobilität ermöglichen, die angestrebte Raumentwicklung unterstützen und die Belastung der Umwelt minimieren. Die angestrebte Entwicklung kann nur erreicht werden, wenn das Angebot im Personenverkehr für den motorisierten Individualverkehr, den öffentlichen Verkehr, den Veloverkehr und den Fussverkehr sowie den Luftverkehr aufeinander abgestimmt weiterentwickelt wird. Auch der Güterverkehr muss zweckmässig auf die Verkehrsträger Strasse, Schiene und Luft verteilt werden. Die Grundsätze für diese Aufgaben werden im GVK festgelegt.

Verkehrliche Weiterentwicklung

Der Regierungsrat richtet die Weiterentwicklung des Gesamtverkehrssystems an fünf Leitsätzen aus. Aus den Leitsätzen werden konkrete Ziele abgeleitet (Abbildung 5). Diese beschreiben, welche Zustände bis 2030 erreicht und welche Entwicklungen bis dahin angestrebt werden.

Leitsätze und Ziele

Ziele	Leitsätze				
	L1: Wettbewerbsfähiger Lebens- und Wirtschaftsraum	L2: Raumordnungskonzept als Vorgabe für Erreichbarkeit und Erschliessung	L3: Raumplanung ermöglicht kurze Wege	L4: Verkehrsbewältigung trotz Belastungsgrenzen	L5: Sichere Finanzierung und wirtschaftlicher Mitteleinsatz
Z1: Optimieren des Verkehrsangebots	•	•	•	•	
Z2: Steuern der Verkehrsnachfrage	•	•	•	•	•
Z3: Verbessern der Verkehrssicherheit	•				
Z4: Vermindern der Belastung von Bevölkerung und natürlicher Umwelt sowie des Ressourcenverbrauchs	•	•	•	•	
Z5: Sicherstellen der Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit des staatlichen Mitteleinsatzes					•

Abbildung 5 Leitsätze und Ziele (Quelle: GVK Kanton Zürich, 2018)

Nachfolgend werden die für Schlieren relevanten Ziele zusammengefasst:

- Ziel 1.1: Die Erschliessung der urbanen Räume, deren Vernetzung und die Verbindung mit ausserkantonalen, nationalen und internationalen Zentren wird für den ÖV verbessert und für den MIV aufrechterhalten. Die Verbindung und Feinerschliessung der Räume für den Velo- und Fussverkehr wird verbessert.
- Ziel 1.3: Der kantonale und regionale Durchgangsverkehr auf der Strasse wird auf übergeordneten Netzen gebündelt und möglichst flüssig geführt.
- Ziel 1.6: Der Benutzungskomfort im ÖV, MIV, Velo- und Fussverkehr hält ein hohes Niveau - unter Berücksichtigung der Behindertengleichstellung und der Wirtschaftlichkeit.
- Ziel 2.1: Die von der Zürcher Bevölkerung zurückgelegten durchschnittlichen Tagesdistanzen nehmen insgesamt ab. Die Distanzen im MIV und im ÖV verringern sich gegenüber dem Trend der vergangenen Jahre. Die Tagesdistanzen von Velo- und Fussverkehr nehmen hingegen zu.
- Ziel 2.2: Der Anteil des ÖV am Zuwachs des gesamten Verkehrsaufkommens beträgt mindestens 50 % aller Wege im Ziel-, Quell- und Binnenverkehr. Bis 2030 wird damit ein ÖV -Anteil von 40 % erreicht; für die Regionen und Korridore gelten differenzierte Zielwerte.
- Ziel 2.3: Der Anteil des Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen erhöht sich kontinuierlich. 2030 werden im Kanton 8 % aller Wegetappen auf dem Velo zurückgelegt (Wert 2015: 5,5 %). Die Regionen Stadt Zürich, Winterthur und Umgebung, Limmattal und Glattal tragen überdurchschnittlich zum Erreichen des kantonalen Zielwerts bei.
- Ziel 2.4: Der Anteil des Fussverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen erhöht sich. 2030 werden im Kanton 50 % aller Wegetappen zu Fuss zurückgelegt (Wert 2015: 45 %). Die Regionen Stadt Zürich, Winterthur und Umgebung, Limmattal und Glattal tragen überdurchschnittlich zum Erreichen des kantonalen Zielwerts bei.
- Ziel 2.5: Das Verkehrswachstum entfällt vor allem auf die Nebenverkehrszeiten. Zu den Hauptverkehrszeiten und an den kapazitätskritischen

Ziel 1: Optimieren des Verkehrsangebots

Ziel 2: Steuerung der Verkehrsnachfrage

Querschnitten nehmen die Belastungsspitzen im ÖV unterproportional zum Kapazitätsausbau zu; auf der Strasse nehmen die Überlastungen gegenüber heute ab.

- Ziel 2.6: Der Bahnanteil im gebündelten Massengüterverkehr erhöht sich. Kies- und Aushubtransporte: Mindestens 35 % der abgebauten und abzulagernden Menge werden mit der Bahn oder im kombinierten Ladungsverkehr transportiert.
- Ziel 3.1: Anzahl und Schwere von Unfällen im Strassenverkehr sinken. Im Schienen- und Luftverkehr wird das heutige hohe Sicherheitsniveau mindestens gehalten.
- Ziel 3.2: Alle Verkehrsteilnehmenden des MIV, ÖV, Fuss- und Veloverkehrs fühlen sich bei der Nutzung der Verkehrsangebote ausreichend sicher.
- Ziel 4.1: Vermindern der Belastung der Bevölkerung durch Lärm und Luftschadstoffe
- Ziel 4.2: Vermindern der Belastung der Umwelt und des Ressourcenverbrauchs
- Ziel 4.3: Verbessern der Siedlungsverträglichkeit des Strassenverkehrs
- Ziel 4.4: Vermindern des Bodenverbrauchs, der Versiegelung und der Trennwirkung durch Verkehrswege
- Ziel 5.1: Sicherstellen der Finanzierbarkeit des Gesamtverkehrsangebots
- Ziel 5.2 Sicherstellen der effizienten Mittelverwendung für das Bereitstellen des Gesamtverkehrsangebots
- Ziel 5.3: Optimieren der Eigenwirtschaftlichkeit des Gesamtverkehrsangebots

Ziel 3: Verbesserung der Verkehrssicherheit

Ziel 4: Vermindern des Ressourcenverbrauchs und der Belastung von Mensch und Umwelt

Ziel 5: Sicherstellen der Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit

Das kantonale GVK gibt für das gesamte Limmattal eine Zielentwicklung des ÖV-Anteils im Quell-, Ziel- und Binnenverkehr innerhalb des Limmattals von 18 % (2013) auf 30 % (2030) im Bimodal Split (MIV/ÖV) an. Der Wert liegt leicht über den Vorgaben des regionalen Richtplans. Auf der Verkehrsrelation zwischen dem Limmattal und der Stadt Zürich soll sich der ÖV-Anteil im Bimodal Split von 27 % (2013) auf 35 % (2030) erhöhen.

2.1.4 Agglomerationsprogramm Limmattal 5G

Aus dem Infrastrukturfonds richtet der Bund für eine integrierte Planung in den Bereichen Verkehr, Siedlung und Umwelt Beiträge an Verkehrsinfrastrukturen des Agglomerationsverkehrs aus. Voraussetzungen für Bundesbeiträge ist die Erarbeitung eines Agglomerationsprogramms (AP). Dieses ist als langfristiges Planungsinstrument angelegt und wird periodisch überarbeitet. Es umfasst inhaltlich und zeitlich koordinierte und priorisierte Massnahmen zur Lenkung der Siedlungsentwicklung sowie infrastrukturelle und betriebliche Massnahmen der verschiedenen Verkehrsträger eines ganzen Agglomerationsraums.

Planungsinstrument AP

Das Agglomerationsprogramm der 5. Generation (Stand Entwurf für öffentliche Auflage, Juli 2024), welches voraussichtlich im Frühjahr 2025 beim Bund

AG 5G: Fokus Multimodale Umsteigepunkte und FVV

eingereicht wird, liegt der Schwerpunkt nach der Umsetzung und Inwertsetzung der LTB (AP 4G) nun im Ausbau multimedialer Umsteigepunkte und in Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr. Ebenso spielt die Elektrifizierung des Busverkehrs eine bedeutende Rolle. Das in Abstimmung mit kantonalen, regionalen und kommunalen Vertreterinnen und Vertreter entwickelte AP 5G basiert daher auf den folgenden Grundsätzen:

- Konsequente Weiterentwicklung des AP4;
- «Das Potenzial der Limmattalbahn nutzen» in ihrer städtebaulichen und verkehrlichen Wirkung, bei letzterer insbesondere die Ausgestaltung von attraktiven Verkehrsdrehscheiben;
- Neue Themen werden aufgenommen – z. B. Güterverkehr, Elektromobilität, Mobilitätsmanagement, klimaangepasste Siedlungsentwicklung, Gewässerrevitalisierungen;
- Kontext zu angrenzenden Agglomerationen stärken;
- Der FVV wird gestärkt, es gibt kaum Strassenausbauten;
- Die Abstimmung mit den Gemeinden wird intensiviert.

In Bezug auf den Modal Split wird im AP 5G für den Horizont 2040 einen MIV-Anteil von 55 % als Ziel festgelegt (Abbildung 6). Da sich dieser Modal Split auf die Tagesdistanzen und nicht auf die Anzahl Wege bezieht, können die Zahlen aber nicht direkt mit denjenigen aus dem GVK verglichen werden. Beim Limmattal werden die verkehrlichen Voraussetzungen dahingehend berücksichtigt, als dass die Zielwerte höher liegen als für den Gesamtkanton.

Perimeter	MIV-Anteil an Tagesdistanz [%] 2015	MIV-Anteil an Tagesdistanz [%] 2021	Diff. 2019-2040 MIV-Anteil Wege DWV trimodal gem. GVM-ZH2 [%-Punkte]	MIV-Anteil an Tagesdistanz [%] Zielwert 2040
Agglomeration Zürich (BeSA)	57.9	61.8	-	-
AP Limmattal	63.0	64.5	-3.1	55

Abbildung 6 Ist-/Trend- und Ziel-Werte für MIV-Tagesdistanzen (AP 5G, Stand Juli 2024)

2.2 Massnahmen aus übergeordneten Planungsinstrumenten

Gemäss kantonalem Richtplan sind in Schlieren und Umgebung folgende verkehrlichen Massnahmen geplant:

Kantonaler
Richtplan

- Limmattalbahn (*umgesetzt*): Die Limmattalbahn als Stadtbahn hochwertige Erschliessungsachse Altstetten-Schlieren-Dietikon-Killwangen ist im kantonalen Richtplan eingetragen. Die 1. Etappe der Limmattalbahn von Zürich Altstetten bis nach Schlieren wurde 2019 eröffnet. Die Eröffnung der 2. Etappe von Schlieren bis zum Bahnhof Killwangen-Spreitenbach fand Ende 2022 statt. Die Massnahme ist umgesetzt.
- Lärmsanierung Grünau (*Gebiet Stadt Zürich, in Umsetzung*): Im Rahmen des Projekts A1/36 Anschluss Schlieren – Europabrücke (Grünau) erfolgt unter anderem eine Anpassung des Autobahnanschlusses Schlieren. Ge-

mäss der Projektplanung soll der nördliche Teil des Anschlusses Schlieren bis Ende 2024 fertiggestellt sein wird. Ab Anfang 2025 kann er voraussichtlich in Richtung Bern durch den Verkehr genutzt werden. Der Projektperimeter liegt ausschliesslich auf dem Gebiet der Stadt Zürich, die Stadt Schlieren ist davon planerisch nicht betroffen. Das Projekt ist aus verkehrsplanerischer Sicht für die Stadt Schlieren von Relevanz, da der direkte Anschluss ans Nationalstrassennetz im Osten der Stadt sichergestellt wird. Die verkehrlichen Auswirkungen des Projekts sind in der Prognose 2040 im Gesamtverkehrsmodell des Kantons Zürich (GVM-ZH) berücksichtigt.

Darüber hinaus sind Massnahmen aus weiteren Planungsinstrumenten zu berücksichtigen

Weitere
Massnahmen

- Regionaler Richtplan Limmattal
- Kantonale Velonetzplanung
- Agglomerationsprogramme

Auf eine vollständige Auflistung aller Massnahmen der genannten Planungsinstrumente wird an dieser Stelle verzichtet. Die Massnahmen aus der übergeordneten Planung wurden bei der Erarbeitung der GVK-Massnahmen hinsichtlich neuster Erkenntnisse geprüft und gemäss dem Planungshorizont von GVK aufgenommen.

2.3 Kommunale Zielsetzungen und Planungen

Im Jahr 2023 wurde die Netto-Null Strategie der Stadt Schlieren publiziert. Die Stadt strebt eine Reduktion der Treibhausgase (THG) um -44 % bis ins Jahr 2030 und -91 % bis ins Jahr 2040 an, bezogen auf das Jahr 2019. Das Ziel ist eine Reduktion der THG in der Mobilität im Stadtgebiet von 3,5 t/a/EW (2019) auf 2,1 t/a/EW (2030) und 0,2 t/a/EW (2040). Um dies zu erreichen, sind folgende Massnahmen vorgesehen:

Netto-Null Strategie
2023

- G_10: Bewerbung und Förderung E-Mobilität im Gewerbe und bei Taxis
- M_1: Laufende Verbesserung von Querungen und Velo-Routen
- M_2: Umsetzung Fussgängeranliegen in laufenden Planungen
- M_3: Jährliche Erhebung von Motorisierungsgrad und Anzahl E-Ladestationen, sowie Ladestationen-Contracting
- M_4: Umsetzung Mobilitätsmanagement Verwaltung: Parkplatzbewirtschaftung aller Parkplätze für Verwaltungsmitglieder
- M_5: Laufende Umsetzung von Temporeduktionsmassnahmen
- M_6: Integration Fuss- und Velo-Erschliessung bei Gestaltungsplänen
- M_11: Revision BZO
- M_12: E-Mobilitätsstrategie erstellen
- M_13: Kombinierte Mobilität: Carsharing, Taxi, Autovermietung und Miet-/Sharing-Angebote überprüfen
- M_14: Mobilitätsmanagement in Unternehmen, bei Bauprojekten etc.

- M_15: Einbau von Ladestationen in private Liegenschaften und Gewerbebauten unterstützen durch Sensibilisierung und Vermittlung (nachrüsten, Neubau)

Im STEK 2016 hat die Stadt Schlieren in einem partizipativen Prozess gemeinsam mit der Bevölkerung ein aktualisiertes, räumlich-funktionales Stadtentwicklungskonzept erarbeitet. Dieses stellt die kommunale Grundlage Revision der Ortsplanung und den damit verbundenen kommunalen Richtplan Siedlung und Landschaft 2021 dar. In Bezug auf den Verkehr wurden im STEK 2016 folgende Infrastrukturtrassen als zentral identifiziert:

Stadtentwicklungskonzepts STEK
2016

- Die Zürcher-/Badenerstrasse: Es sollen drei Akzente gesetzt werden für qualitätvollen Stadtraum. Der Kesslerplatz und der Raum um den Halbknoten in der Achse der Gasometerbrücke ergänzen somit den Zentrumsplatz.
- Die Limmattalbahn: Als Impulsgeberin sollen im Rahmen des Baus Synergieeffekte genutzt werden. Wenn die Ansätze nicht direkt umgesetzt werden, sollten sie für spätere Phasen nachrüstbar gehalten werden. Die «Grüne Mitte» ist die einschneidendste Begleiterscheinung und soll einer gesamthaften Revision unterzogen werden.
- Die Bahntrasse Zürich-Baden: Der S-Bahn-Anschluss bringt eine gute Erschliessung mit sich, auch das nördliche Bahnhofsumfeld soll davon profitieren. Dafür sollen ausreichend Veloabstellplätze, Bushaltestellen und Kiss & Ride Flächen geplant werden.
- Die Bernstrasse: Ein attraktiver Strassenraum soll entwickelt werden, da die Kantonsstrasse zukünftig Kapazitäten der Zürcher-/Badenerstrasse übernimmt. Dabei sollen bestehende Rampen zurückgebaut werden und die Querbarkeit der Strasse bei neuen Planungen nicht eingeschränkt werden.
- Die Bahntrasse Zürich-Zug: Die Anbindung der Haltestelle Urdorf an den Schlieremer Stadtraum ist nicht vorhanden. Bestehende Quartiere können schrittweise zugunsten einer höheren Wohndichte transformiert werden. Die landwirtschaftlich genutzten Flächen nördlich der Haltestelle eignen sich für eine städtebauliche Entwicklung mit Wohnnutzung. Im südlichen Stationsumfeld ist dies nicht empfehlenswert.
- Die Engstringerstrasse: Sie bildet eine wichtige Querachse, welche das Bahnhofsumfeld und die neue Mitte umfasst. Südlich der Zürcher-/Badenerstrasse wird die Achse durch Wohnquartiere geführt und soll dort im Sinne der grünen Querspangen weiterentwickelt werden.

Im Massnahmenpaket legt das STEK neben der Umgestaltung der Bernstrasse und der Fortsetzung der LTB grossen Fokus auf die Weiterentwicklung des Fuss- und Veloverkehr. Neben dem Masterplan Fussverkehr und der Fertigstellung des Velonetzes sollen bestehende Querverbindungen über Limmat, Bernstrasse, Zürcher-/ Badenerstr. aufgewertet sowie neue Verbindungen geschaffen werden.

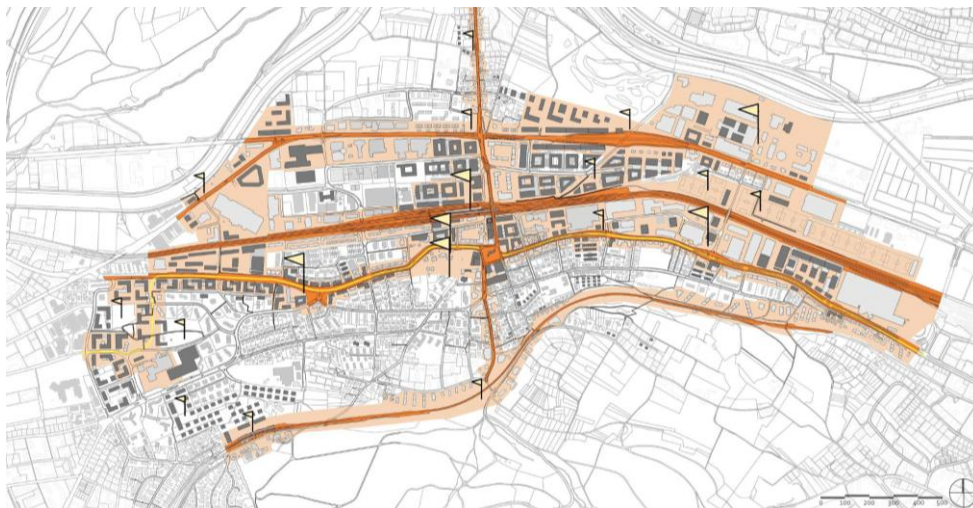


Abbildung 7 Synopse der linearen Teilräume aus dem STEK (2016)

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.



Abbildung 8 Gesamtplan Stadtentwicklungskonzept Schlieren (2016)

Die Stadt Schlieren hat auf Basis des STEK 2016 den kommunalen Teilrichtplan Siedlung und Landschaft erarbeitet und durch das Gemeindeparlament festsetzen lassen (2021). Im Jahr 2017 wurde der Teilrichtplan Verkehr (2013) durch die Legislative verabschiedet, wobei der Kanton nur einen Teil davon genehmigt hat. Die Inhalte des Verkehrsplans wurden durch das Stadtentwicklungskonzept bestätigt und nur marginal ergänzt. Der Teilrichtplan Siedlung und Landschaft bezieht sich auf den Teilrichtplan Verkehr und

Kommunale Richt-
planung

ergänzt diesen. Die formulierten Ziele der Stadtentwicklung sind auch für den Verkehr relevant:

- Schlieren bekennt sich zu einer hohen Qualität der Nutzungen, des Städtebaus, des öffentlichen Raums, des Verkehrs, der Architektur, der Grün- und Landschaftsräume und fördert entsprechende Planungsprozesse.
- Schlieren setzt sich für vielfältige Wohnräume für verschiedene Gesellschaftsschichten, Lebensphasen und Lebensstile ein.
- Schlieren setzt sich für verkehrsrühige Quartiere ein.

Weitere Ergänzungen beziehen sich auf weitergehende oder zukünftige Massnahmen im Wesentlichen auf die Gestaltung des Strassenraums sowie die langfristige Entwicklung der Bernstrasse. Die Bernstrasse soll langfristig zu einer siedlungsorientierten Stadtstrasse mit hoher Kapazität entwickelt werden. Dabei ist sicherzustellen, dass die Bernstrasse nicht zu einer einseitig verkehrsorientierten Hochleistungsstrasse wird, deren Barrierewirkung die Siedlungsentwicklung im Norden Schlierens sowie die Zugänglichkeit des Limmatbogens und des Gaswerk-Areals beeinträchtigt.

3. Analyse Ist-Situation und Entwicklungstrends

Gemäss STEK soll die Stadt Schlieren als zusammenhängender «Organismus» von Quartieren und vernetzten Räumen entwickelt werden. Dazu sollen bei der städtebaulichen Entwicklung vermehrt grössere Betrachtungsräume berücksichtigt werden. Vor diesem Hintergrund wurde die Stadt Schlieren im STEK in acht Quartiere unterteilt: Gasi, Rietbach, Rüti, Schlierenberg, Südost, Südwest, Zelgli und Zentrum. (Abbildung 9)

Räumliche Struktur



Abbildung 9 Neu definierte Quartiere aus dem STEK (2016)

In den Analyseplänen in Anhang A1 wird auf die folgenden Ausführungen verwiesen. Die Stärken/Schwächen pro Verkehrsthema sowie die wichtigsten Herausforderungen wurden aus der Analyse abgeleitet.

3.1 Strukturgrössen: Bestand und Prognose

Wohnbevölkerung

Im Jahr 2023 lebten gemäss Gemeindeportrait (Statistisches Amt Kanton Zürich) 20'508 Personen in der Stadt Schlieren. Seit Anfang der 60er-Jahre ist die Bevölkerung bis Ende der 80er-Jahre leicht gewachsen, danach folgte eine Periode mit leichten Schwankungen in der Bevölkerungszahl. Seit dem Jahr 2007 ist die Bevölkerung deutlich gewachsen (Abbildung 10).

Wechselndes Bevölkerungswachstum

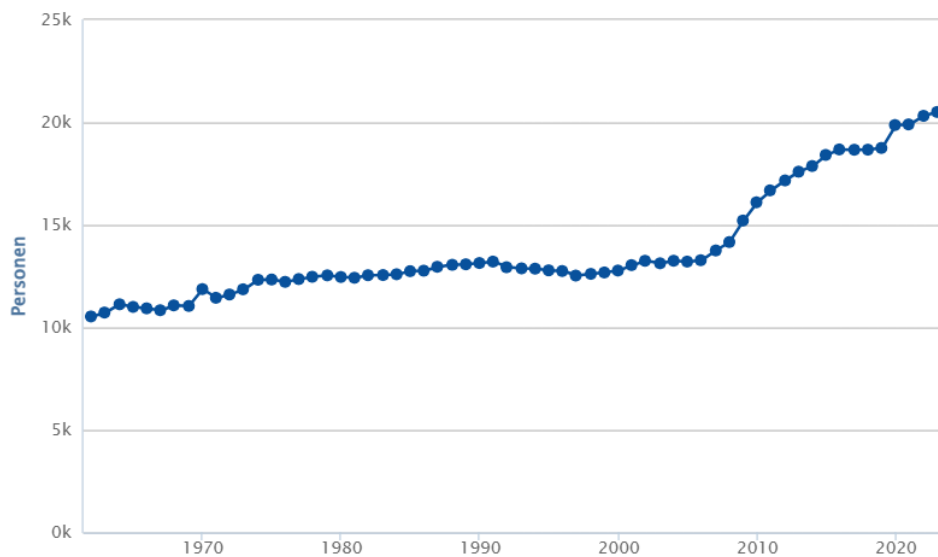


Abbildung 10 Bevölkerungsentwicklung Schlieren 1962-2023. Quelle: Statistisches Amt des Kantons Zürich, Kantonale Bevölkerungserhebung, 2024.

Die Bevölkerungsdichte beträgt 3'136 Einwohnende/km². Damit liegt Schlieren unter den 161 Zürcher Gemeinden an sechster Stelle.

Siedlungsdichte

Gemäss regionalem Richtplan wird die Stadt Schlieren im Jahr 2028 rund 21'500 Einwohnerinnen und Einwohner zählen. Dies entspricht einem Bevölkerungswachstum von 3'600 Personen oder 17 % gegenüber 2014 (Abbildung 11). Gegenüber der aktuellen Bevölkerungszahl wird die Stadt Schlieren in den nächsten drei Jahren um weitere 1'000 Einwohnerinnen und Einwohner wachsen.

Bevölkerungsprognose 2030

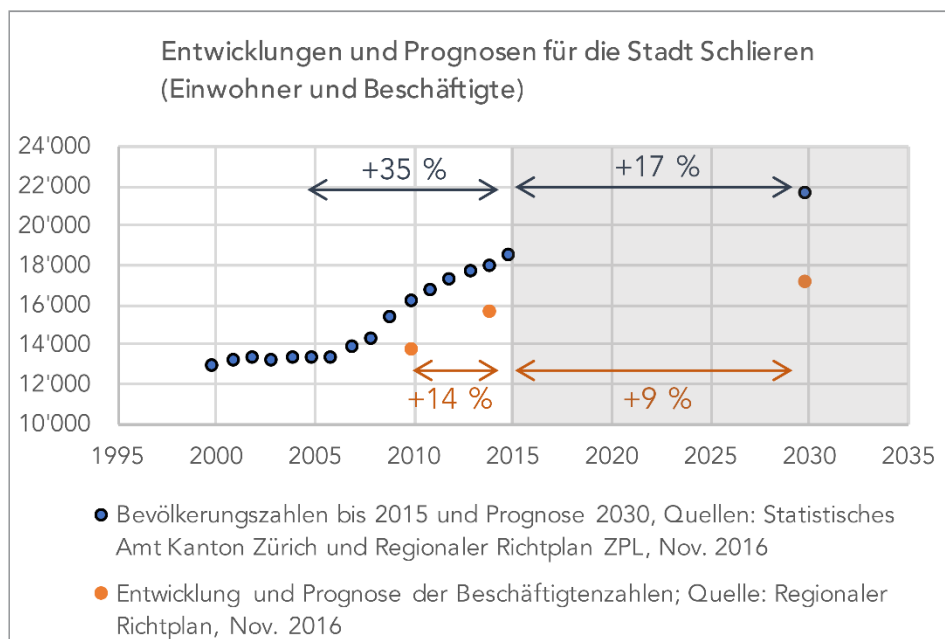


Abbildung 11 Entwicklungen und Prognosen für die Stadt Schlieren. Quellen Statistisches Amt Kanton Zürich und Regionaler Richtplan, Nov. 2016, Stadt Schlieren, 2018.

Beschäftigte

Gemäss dem Gemeindeportrait des statistischen Amts des Kantons Zürich befanden sich im Jahr 2023 1'539 Arbeitsstätten mit insgesamt 22'901 Beschäftigten bzw. 18'147 Vollzeitäquivalenten (VZÄ) in Schlieren. Mit über 85 % aller Beschäftigten ist der Grossteil im tertiären Sektor tätig, weitere rund 15 % sind im sekundären Sektor beschäftigt. Der Anteil der Beschäftigten im Primärsektor liegt in der Stadt Schlieren unter 1 %.

Anzahl und Struktur Beschäftigten

Im RRP wird für die Stadt Schlieren im Zeitraum von 2014 bis 2030 ein jährliches Wachstum der VZÄ von rund 0,5 % prognostiziert. Gemäss dieser Prognose steigt die Zahl der Beschäftigten in Schlieren bis 2030 auf rund 18'800 VZÄ. Bei einem gleichbleibenden Verhältnis zwischen der Anzahl Beschäftigten und den VZÄ entspricht dies rund 23'780 Beschäftigten. Im Vergleich zum Jahr 2023 steigt somit die Anzahl Beschäftigter um weitere knapp 1'000 Beschäftigte an.¹

Die grossen Arbeitsplatzgebiete liegen primär nördlich der Gleise (Rietbach, Rüti, Gasi) sowie zwischen den Gleisen und der regionalen Verbindungsstrasse Zürcherstrasse (Zentrum, Südost). Weitere Gebiete mit erhöhter Arbeitsplatzdichte befinden sich beim Spital Limmattal im Gebiet Südwest.

3.2 Verkehrserzeugung (Quell-/Ziel-/Binnenverkehr)

Als Grundlage für die Verkehrserzeugung kann das Gesamtverkehrsmodell des Kantons Zürich (GVM-ZH) verwendet werden. Mit regelmässigen Aktualisierungen werden die laufenden Veränderungen im Verkehrsgeschehen durch den Kanton nachgeführt und die Prognosen bis 2040 für die Zukunft angepasst. Der Prognosezustand 2040 gibt den Trend bezüglich Verkehrsaufkommen und Verkehrsmittelwahl wieder. Um Aussagen zum FVV-Anteil abzuleiten, bildet die Pendlerstatistik des Bundes eine weitere Grundlage für die Analyse. Die Pendlerstatistik weist gemeindespezifisch die Verkehrsmittelwahl für die Wegezwecke Arbeit und Ausbildung aus, Freizeitwege werden jedoch nicht berücksichtigt. Die Pendlerstatistik basiert auf Stichprobenerhebungen des Bundes (Strukturerhebung 2018-2020, Drei-Jahres-Pooling).

Verwendete Grundlagen

Im Ist-Zustand (Modellzustand 2019 inkl. LTB²) ergeben sich im GVM-ZH rund 140'500 Personenwege im MIV, ÖV und Veloverkehr pro durchschnittlichem Werktag (durchschnittlicher Werktagsverkehr DWV) in der gesamten Stadt (Summe aus Ziel-, Quell-, und Binnenverkehr)³. Davon werden ca.

Ist-Zustand 2019
Anzahl Personenwege

-
- 1 Die im RRP ausgewiesenen absoluten Werte zur Beschäftigtenentwicklung weichen von den Angaben im Gemeindeportrait des Statistischen Amts des Kantons Zürich ab. Aufgrund dieser Unterschiede wurde die im RRP ausgewiesene Wachstumsrate mit den aktuellen Werten des Statistischen Amts verknüpft.
 - 2 Die LTB ist im GVM-ZH im Ist-Zustand 2019 noch nicht im ÖV-Angebot enthalten. Um die Ist-Situation mit LTB möglichst akkurat wiederzugeben, wurde deshalb der Ist-Zustand 2019 mit dem ÖV-Angebot 2040, in welchem die LTB abgebildet ist, ergänzt. Dieses beinhaltet weitere ÖV-Angebotsoptimierungen, die jedoch kaum Auswirkungen auf die Gemeinde Schlieren haben.
 - 3 *Binnenverkehr* ist der Verkehr, welcher innerhalb der Gemeinde verkehrt, ohne die Gemeindegrenze zu überschreiten. *Quellverkehr* beinhaltet alle Verkehrsbeziehungen, die in der Gemeinde starten und ihr Ziel ausserhalb der Gemeinde haben. *Zielverkehr* beinhaltet alle Verkehrsbeziehungen, welche ausserhalb der Gemeinde starten und im Gemeindegebiet enden.

26'500 Personenwege primär mit dem ÖV, ca. 13'500 Personenwege primär mit dem Velo und ca. 100'500 Personenwege primär mit dem MIV zurückgelegt (Abbildung 12).

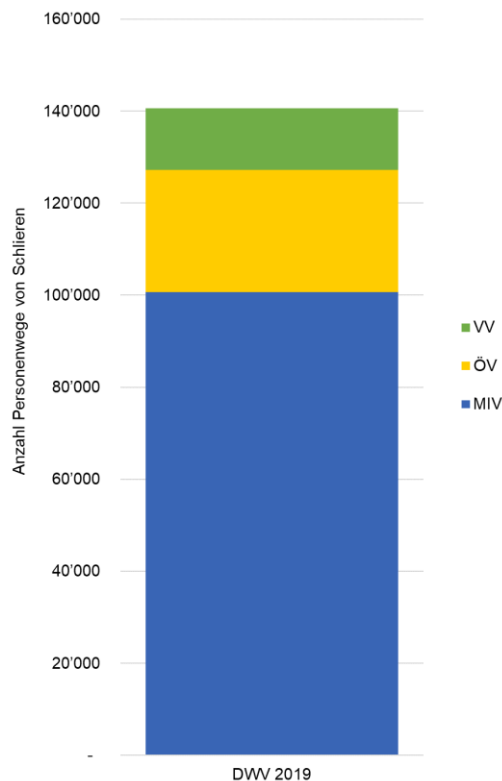


Abbildung 12 Quell-/Ziel-/Binnenverkehr der Stadt Schlieren in Personenwegen für den Durchschnittlichen Werktagverkehr, DWV 2019. Quelle: GVM-ZH, Amt für Mobilität, 2024.

Massgeblich für die Verkehrserzeugung sind die Wohnbevölkerung und die Beschäftigten. Ihre Verkehrswege sind dem Binnenverkehr als auch dem Quell-/Zielverkehr der Gemeinde anzurechnen.

3.3 Verkehrsmittelwahl und Mobilitätsverhalten (Modal Split)

Der Modal Split beschreibt den Anteil eines Verkehrsmittels am Gesamtverkehr in einem Gebiet und verdeutlicht die Verkehrsmittelwahl. In der vorliegenden Definition bezieht sich der Modal Split auf die Personenwege nach dem Territorialprinzip bzw. auf alle Personenwege, die auf dem Stadtgebiet von Schlieren beginnen, enden oder innerhalb des Stadtgebietes stattfinden (Quell-/Ziel-/Binnenverkehr). Der Modal Split liefert somit Erkenntnisse zum Verständnis des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung und der Beschäftigten. Zur Ermittlung des Modal Splits können kantonale Auswertungen, die Pendlerstatistik des Bundes sowie das kantonale Gesamtverkehrsmodell GVM-ZH zur Orientierung herangezogen werden.

Modal Split

Die Verkehrsmittelwahl hat einen relevanten Einfluss auf das Verkehrssystem. Die Verkehrsmittelwahl hängt von verschiedenen Einflussgrössen ab. Neben der Siedlungsstruktur respektive -dichte sind die persönlich verfügbaren Mobilitätswerkzeuge (bspw. Autobesitz oder ÖV-Abonnemente), die

Verkehrsmittelwahl

vorhandene Verkehrsinfrastruktur oder die persönliche Einstellung zur Mobilität weitere Faktoren, welche die Verkehrsmittelwahl beeinflussen.

Ein wesentlicher Aspekt, der die Verkehrsmittelwahl beeinflusst, ist die Siedlungsdichte.⁴ Der Modal Split korreliert mit der Dichte von Einwohner/innen und Arbeitsplätzen (Abbildung 13). Die Werte in Abbildung 13 können nicht direkt mit den Werten für die Stadt Schlieren aus dem GVM-ZH verglichen werden. Erstens wird in der Auswertung des ARE der Modal Split nach Etappen und nicht wie im vorliegenden Fall nach Personenwegen betrachtet.⁵ Zweitens wird in den ARE-Auswertungen der Fussverkehr berücksichtigt. Dennoch gibt die Auswertung Hinweise auf das Verhältnis von Velo-, ÖV- und MIV-Etappen bei unterschiedlichen Siedlungsdichten. Innerhalb der Stadt Schlieren ist die Siedlungsdichte sehr unterschiedlich: Während in den (Wohn-)Quartieren Zelgli und Schlierenberg die Siedlungsdichte im Verhältnis eher gering bis mittel ist, weisen insbesondere Teile der Quartiere Rietbach, Zentrum, Rüti, Südost und Südwest höhere Dichten auf. Die Beschäftigtenstatistik weist die Gebiete Gasi, Rietbach, Südwest, Südost sowie Teile des Zentrums als Gebiete mit hoher Arbeitsplatzdichte aus. Unter der Annahme von 2-3 ÖV-Etappen pro ÖV-Weg (1x Bus und 1x S-Bahn) bzw. 1 Etappe pro MIV-Weg zeigt sich, dass der MIV-Anteil am Gesamtverkehr in Schlieren im schweizweiten Vergleich übermässig hoch ausfällt.

Siedlungsdichte
und Verkehrsmittel-
wahl in der
Schweiz

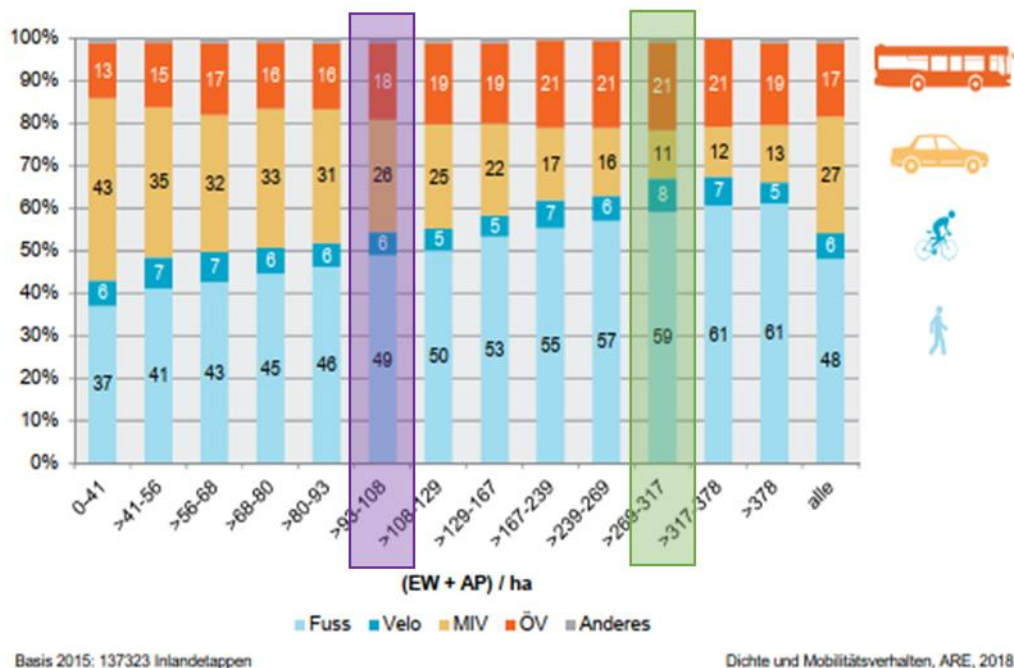


Abbildung 13 Modal Split nach Anzahl Etappen im Inland basierend auf dem Mikrozensus 2015, eingefärbt sind die Wertebereiche der mitteldichten Gebiete Zelgli und Schlierenberg (lila) und des Ortszentrums um den Stadtplatz (grün)). Quelle: ARE, 2018.

4 Dichte und Mobilitätsverhalten: Auswertungen des Mikrozensus Mobilität und Verkehr. ARE 2018.

5 Ein Personenweg kann beispielsweise der Arbeitsweg von Wohnort zum Arbeitsplatz darstellen. Der Weg kann aus mehreren Teilstücken – respektive Etappen – bestehen: Eine erste Etappe zu Fuss oder mit dem Velo vom Wohnort zur Bushaltestelle, eine ÖV-Etappe in die Nähe des Bürostandortes und eine finale Fussetappe zum Arbeitsplatz. Somit bestünde dieser eine Arbeitsweg aus drei Etappen.

Gemäss Stadtentwicklungskonzept STEK 2016 liegen die prioritären Verdichtungsgebiete entlang der Achse Badenerstrasse-Zürcherstrasse in den bereits heute dichten Gebieten. Auch die dichten Arbeitsplatzgebiete vor allem nördlich der Bahngleise stellen Transformationsgebiete mit Verdichtungspotenzial dar (Abbildung 14).

Antizipierte Verdichtung

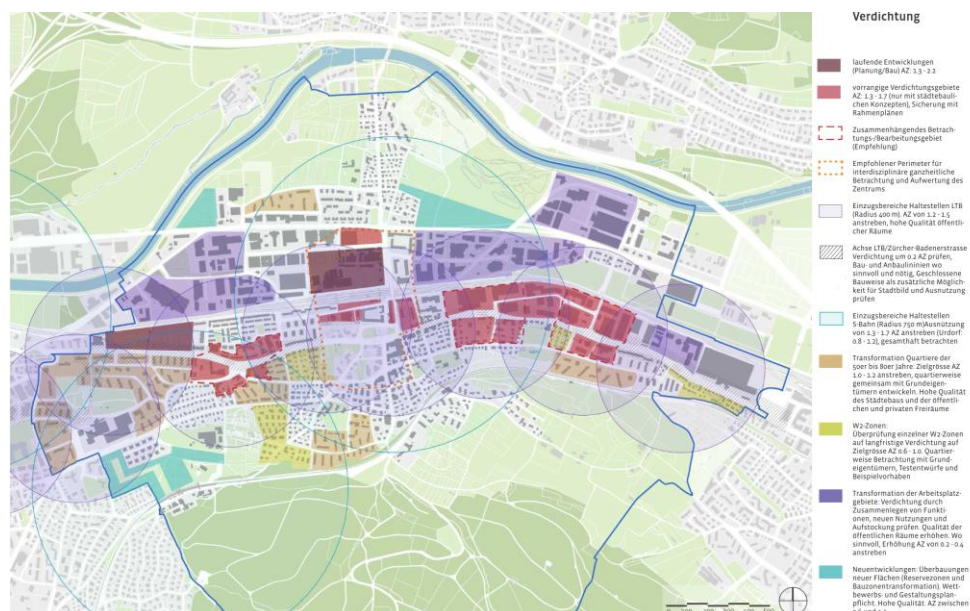


Abbildung 14 Verdichtung, Neuauflage des Stadtentwicklungskonzept. Quelle: STEK 2016.

Gemäss dem Strassenverkehrsamt des Kantons Zürich beträgt der Motorisierungsgrad in Schlieren im Jahr 2023 rund 49 %. Dies entspricht rund 490 Personenwagen pro 1'000 Einwohnernde. Damit liegt Schlieren im kantonalen Durchschnitt (Motorisierungsgrad von 48 % im Jahr 2021, d. h. 480 Personenwagen pro 1'000 Einwohnernde) und leicht unter dem Durchschnitt des Limmattals (Motorisierungsgrad von 53 % im Jahr 2021). Der Motorisierungsgrad nimmt in Schlieren seit dem Jahr 2013 kontinuierlich ab. Das AP Limmattal 5G macht regionale Aussagen zu weiteren Mobilitätswerkzeugen. Im Jahr 2021 besaßen rund 52 % aller erwachsenen Einwohner/innen des Limmattals ein ÖV-Abonnement. Dieser Wert liegt unter dem kantonalen Mittel von rund 65 %. Zudem besitzen im Jahr 2021 rund 69 % aller Haushalte im Limmattal mindestens ein Velo (Kantonsdurchschnitt 71 %). Damit weist die Bevölkerung von Schlieren im Vergleich zum Kanton eine bessere Ausgangslage bezüglich der Mobilitätsinstrumente für die Nutzung des MIV als für den ÖV auf. Sofern die regionalen Aussagen zum Velobesitz auch für Schlieren gelten, sind die Voraussetzungen für den Veloverkehr ähnlich wie im kantonalen Vergleich.

Mobilitätswerkzeuge

Basierend auf der Verkehrsnachfrage resp. der Gesamtheit der Personenwege aus dem GVM-ZH kann ein Trimodal Split (MIV, ÖV, Velo) über alle Wegezwecke für den Ist-Zustand 2019 sowie ein Prognosewert 2040 angegeben werden. Werden die Personenwege des Quell-/Ziel-/Binnenverkehrs an einem durchschnittlichen Werktag betrachtet, so beträgt der Trimodal Split bezogen auf die Personenwege im Jahr 2019 10 % Velo, 18 % ÖV und 72 % MIV. (Abbildung 15).

Trimodal Split der Gesamtgemeinde gemäss GVM-ZH

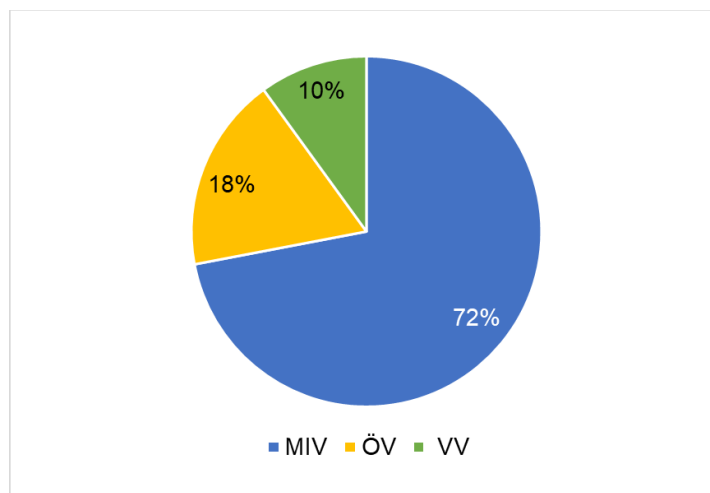


Abbildung 15 Trimodal Split Quell-/Ziel-/Binnenverkehr der Stadt Schlieren für das Jahr 2019, in Bezug auf Personenwege. Quelle: GVM-ZH, Amt für Mobilität 2024.

Die Pendlerstatistik des Bundes zeigt - im Gegensatz zum GVM-ZH - nur die Verkehrsmittelwahl für die Wegezwecke Arbeit und Ausbildung. Andere Wegezwecke wie beispielsweise Freizeit- oder Einkaufswege werden nicht abgebildet. Basis für die Pendlerstatistik bilden Befragungen. Die Pendlerstatistik gibt somit Auskunft über die Verkehrsmittelwahl der Erwerbstätigen und der Personen in Ausbildung.

Verkehrsmittelwahl
Pendlerströme

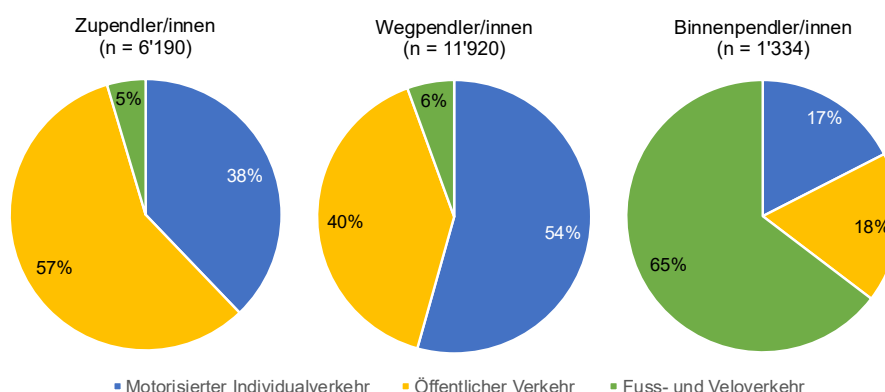


Abbildung 16 Modal Split Pendlerwege Stadt Schlieren, in Bezug auf Personenwege (Strukturerhebungen 2020-2022, Drei-Jahres-Pooling). Quelle: BFS, 2023.

Bei den Zupendler/innen nach Schlieren nutzen mehr als die Hälfte (57 %) der Befragten den ÖV und gut ein Drittel (38 %) den MIV. Der ÖV-Anteil ist damit im Vergleich zu den Werten des GVM-ZH (18 %) verhältnismässig hoch. Bei den Wegpendler/innen aus der Stadt Schlieren ist der ÖV-Anteil mit 40 % deutlich geringer und der MIV-Anteil mit 54 % deutlich höher als bei den Zupendler/innen. Der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs ist sowohl bei Zupendler/innen als auch bei den Wegpendler/innen gering (5 bzw. 6 %) und ist somit von untergeordneter Bedeutung. Die Binnenpendler/innen hingegen nutzen mit 65 % überdurchschnittlich oft den Fuss- und Veloverkehr für ihre Pendlerwege. Grund dafür dürften die in der Stichprobe enthaltenen Schüler/innen sein. Allerdings sind die Werte für den Binnenverkehr aufgrund der im Vergleich zu den übrigen Pendlergruppen geringen Anzahl an

befragter Binnenpendler/innen weniger repräsentativ. Generell ist festzustellen, dass Zupendler/innen gemäss Pendlerstatistik eine höhere ÖV-Affinität aufweisen als die in Schlieren wohnhafte, wegpendelnde Bevölkerung. Letztere ist sehr MIV-affin. Zudem ist die ÖV-Nutzung gemäss GVM-ZH (18 %) deutlich geringer als gemäss Pendlerstatistik (44 %, gewichtet über alle Pendlergruppen).

Die Verkehrsströme können mit dem GVM-ZH nach den wichtigsten Relationen der Stadt aufgegliedert werden (Abbildung 17):

Relationsbezogener Bimodal Split

- Die wichtigste Verkehrsrelation besteht dabei mit der **Stadt Zürich** mit insgesamt rund 36'100 Personenwegen an einem durchschnittlichen Werktag im Ist-Zustand (2019).
- Ebenfalls von Bedeutung sind die Verbindungen von/nach den Gemeinden **Urdorf** (10'300 Personenwege im DWV), **Dietikon** (8'500 Personenwege im DWV) und **Spreitenbach** (3'500 Personenwege im DWV).

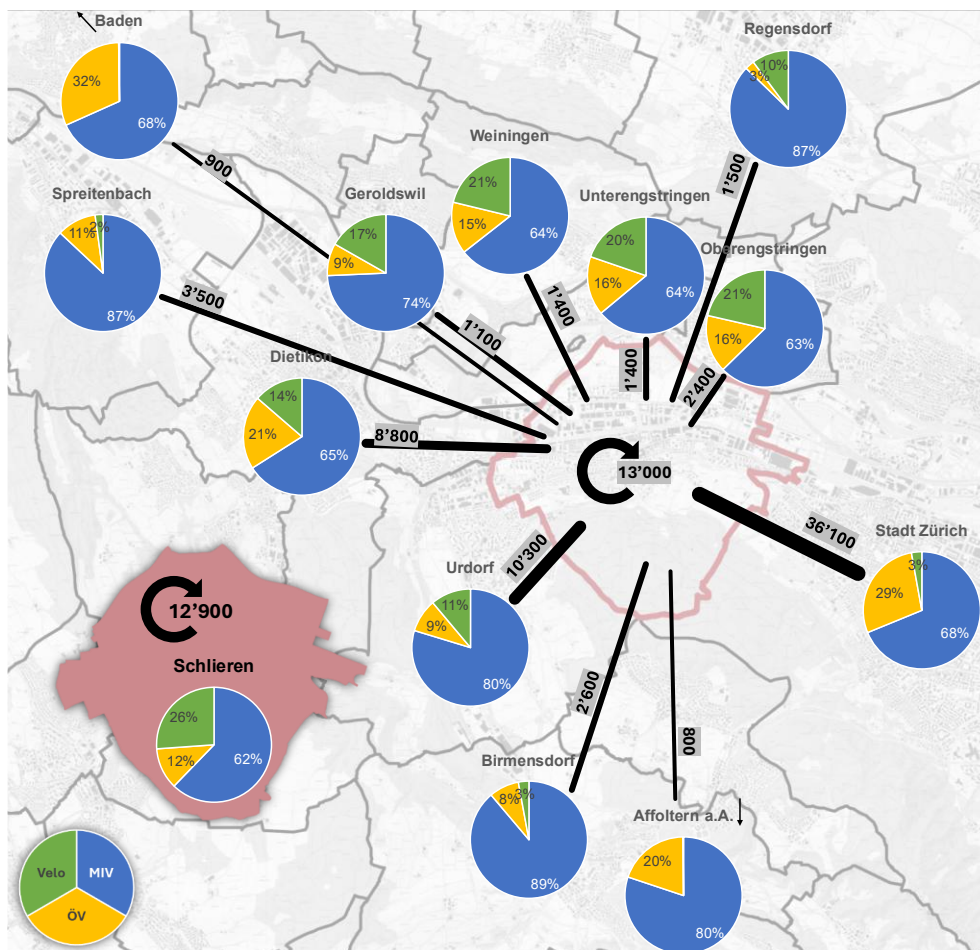


Abbildung 17 Räumliche Verteilung der wichtigsten Verkehrsströme in Bezug auf Personenwege (Trimodal Split), Ist-Zustand 2019 (durchschnittlicher Werktagsverkehr DWV). Quelle: GVM-ZH, Amt für Mobilität, 2024, Validiert durch Daten der kantonalen Verkehrsmessstellen.

Der ÖV-Anteil auf den jeweiligen Relationen ist, mit Ausnahme von 29 % von/nach der Stadt Zürich und 32 % von/nach Baden, relativ gering. Von/nach Dietikon und Affoltern a.A. liegt der ÖV-Anteil bei rund 20 %, von/nach Oberengstringen, Unterengstringen und Weiningen liegt der ÖV-

Anteil bei rund 15 %. Von/nach Spreitenbach beträgt der ÖV-Anteil 11 %. Auf allen übrigen Relationen liegt der ÖV-Anteil unter 10 %. Von/nach Ober- und Unterengstringen sowie Weinigen ist der Velo-Anteil am höchsten, die Bedeutung ist im Modell jedoch überschätzt. Nach Validierung mit Velozählstellendaten liegt der Velo-Anteil auf diesen Relationen bei rund 17-21 %. Der MIV-Anteil von/nach Spreitenbach und Urdorf ist trotz kurzer Distanzen und vorhandenem ÖV-Angebot relativ hoch. Mögliche Gründe dafür können Einkaufsbeziehungen (von Schlieren nach Spreitenbach respektive von Urdorf nach Schlieren) sein, zudem sind die Reisezeiten von/nach Spreitenbach mit dem MIV trotz ÖV-Angebot deutlich kürzer. Hohe MIV-Anteile bestehen vor allem von/nach periphereren Orten wie Birmensdorf und Regensdorf. Ein möglicher Grund dafür ist, dass es kaum Direktverbindungen auf dem S-Bahn-Netz gibt und somit die Reisezeitvorteile des MIV gross sind.

Weitere Gründe für den hohen MIV-Anteil können das grundsätzlich leistungsfähige Strassennetz sowie die Verfügbarkeit von Abstell- und Parkierungsmöglichkeiten in den jeweiligen Zielgebieten darstellen. Darüber hinaus können Zu- und Abgangszeiten im ÖV, also die Etappe zur ÖV-Haltestelle respektive die Etappe von der ÖV-Haltestelle zum Ziel, sowie allfällige Umsteigezeiten die Attraktivität der ÖV-Nutzung mindern.

Die Stadt Schlieren zeichnet sich grundsätzlich durch eine relativ hohe MIV-Affinität aus. Lediglich auf den Verbindungen zu den Städten Zürich und Baden spielt der ÖV eine grössere Rolle. Die MIV-Affinität zeigt sich auch in den Mobilitätswerkzeugen der Bevölkerung: Trotz der relativ dichten Siedlungsstruktur, der Zentralität resp. unmittelbaren Nähe zur Stadt Zürich und der direkten ÖV-Anbindung an diese liegt der Motorisierungsgrad im kantonalen Durchschnitt, der ÖV-Abo-Besitz darunter. Pendelnde nutzen im Vergleich zu anderen Wegezwecken generell eher überdurchschnittlich oft den ÖV. Dies zeigt die Pendlerstatistik. Bezogen auf alle Wegezwecke bestehen in Schlieren aufgrund der vorhandenen Siedlungsdichte und des verbesserten ÖV-Angebots grosse Potenziale, die Verkehrsmittelwahl in Richtung ÖV und FVV zu lenken.

Fazit

3.4 Verkehrsbelastungen Ist-Zustand

Die Verkehrsbelastungen auf dem Strassennetz in Schlieren sind für den durchschnittlichen Werktag (DWV) in Abbildung 18 dargestellt. Hohe Belastungswerte treten vor allem auf den Kantonsstrassen Engstringerstrasse, Bernstrasse, Badenerstrasse, Kesslerstrasse/Urdorferstrasse und Zürcherstrasse auf. Auf dem kommunalen Strassennetz weisen die Goldschlägistrasse zwischen Güterstrasse und Badenerstrasse, die Freiestrasse zwischen Salmenplatz und Stationsstrasse, die Rütistrasse und die Gasometerstrasse höhere Belastungen auf (rund 4'000 DWV oder mehr).

Verkehrsbelastung
Modellzustand
2019

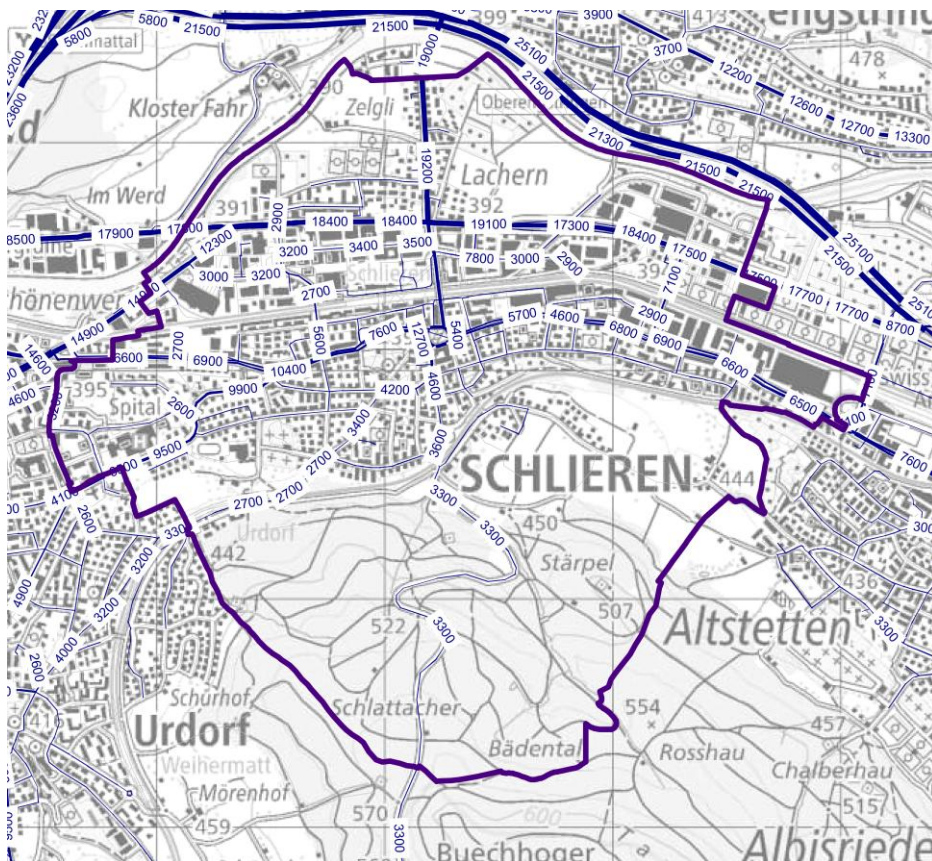


Abbildung 18 Verkehrsbelastungen DWV 2019 [Fz/d] auf dem Strassennetz von Schlieren, Querschnittswerte. Quelle: GVM-ZH.

Die modellierten Verkehrsbelastungen des GVM-ZH können mit aktuellen Verkehrsmessungen der kantonalen Verkehrsmessstellen (Badenerstrasse Nr. 1590, Engstringerstrasse Nr. 1404, Bernstrasse Nr. 409 und Nr. 1490, Zürcherstrasse Nr. 709) plausibilisiert werden.⁶ Grundsätzlich zeigen die Belastungswerte der Messstellen ein ähnliches Bild wie die Modellwerte 2019.

Plausibilisierung
mit kantonalen
Zählstellendaten 2022

In Schlieren weisen gemäss der Analyse des Kantons Zürich «Auslastung Knoten MIV, Abendspitze» im Jahr 2018 insgesamt vier Verkehrsknoten kritische Belastungen in der Abendspitze (ASP) auf. Die Knoten Engstringer-/Bernstrasse, Kesslerplatz und Bern-/Ueberlandstrasse weisen kritische Verkehrsbelastungen auf, der Stadtplatz Schlieren ist teilweise sogar überlastet (siehe Kapitel 3.12). Folgende Streckenabschnitte sind in der Abendspitze (ASP) kritisch (80-100 % ausgelastet) oder überlastet (>100 % ausgelastet):

Kritisch belastete
Knoten und Streckenabschnitte

- Badenerstrasse zwischen den Kreuzungen Kesslerstrasse und Goldschlägstrasse
- Bernstrasse zwischen den Kreuzungen Überlandstrasse und Rietbachstrasse
- Überlandstrasse ab der Kreuzung Bernstrasse bis nach Glanzenberg in Dietikon

⁶ Die Zählstellenauswertung liegt in durchschnittlichem Tagesverkehr (DTV) und nicht im DWV vor. Allgemein gesehen ist der DWV in der Regel etwas höher als der DTV (rund 10 %).

— Engstringerstrasse ab der Kreuzung Bernstrasse bis ins Zentrum von Unterengstringen

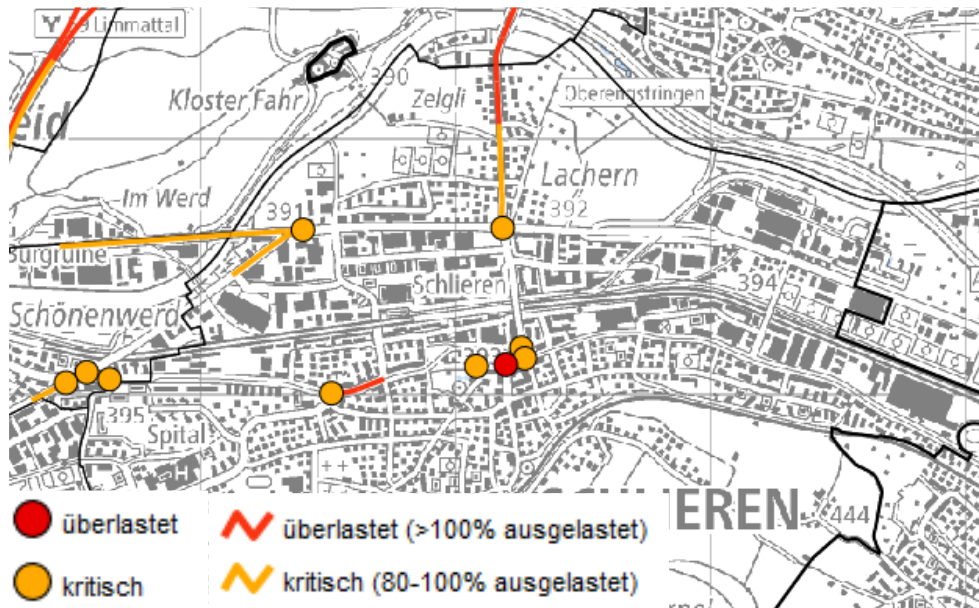


Abbildung 19 Kritische und überlastete Streckenabschnitte und Knoten ASP, Monitoring Siedlung und Verkehr (2018)

3.5 Verkehrsprognose 2040

Die Verkehrsprognose 2040 und das prognostizierte Wachstum basieren auf dem Gesamtverkehrsmodell des Kantons Zürich. Bis ins Jahr 2040 wird für den Quell-, Ziel- und Binnenverkehr von Schlieren eine Verkehrszunahme von 27'000 Personenwegen an durchschnittlichen Werktagen (DWV) prognostiziert (siehe Kapitel 3.2). Gegenüber dem Ist-Zustand 2019 entspricht dies einem Wachstum von 19 %. Diese Zunahme lässt sich wiederum auf die wichtigsten räumlichen Relationen auswerten (Abbildung 21). Das grösste absolute Verkehrswachstum wird mit rund +4'000 Personenwegen DWV im Binnenverkehr von Schlieren erwartet. Auch die Beziehungen Schlieren-Stadt Zürich (+3'200 DWV), Schlieren-Dietikon (+3'000 DWV) und Schlieren-Urdorf (+2'300 DWV) weisen ein hohes absolutes Verkehrswachstum auf. Die Verkehrsbeziehungen zwischen Schlieren und Geroldswil, Weiningen und Birmensdorf nehmen in absoluten Werten zwar deutlich weniger zu (+450 bis +750 DWV), das relative Wachstum ist jedoch mit dem Wachstum auf anderen Beziehungen vergleichbar. Auf den meisten Verbindungen und auch im Binnenverkehr liegt das relative Wachstum zwischen 20 % und 35 %. In Richtung Stadt Zürich, Baden und Spreitenbach werden geringere Zunahmen von rund 10 % prognostiziert. Das im GVM-ZH prognostizierte Wachstum von/nach Unterengstringen ist mit rund +60 % Personenwegen nicht plausibel. Aufgrund der räumlichen Nähe zu Oberengstringen resp. der vergleichbaren Netzanbindung von/nach Schlieren wurde die Wachstumsprognose von Unterengstringen entsprechend der Wachstumsprognose für Oberengstringen angepasst, wobei die unterschiedliche ÖV-Anbindung der Gemeinden an Schlieren berücksichtigt wurde.

Veränderungen
nach Relationen



Abbildung 20 Trimodal Split Quell-/Ziel-/Binnenverkehr der Stadt Schlieren für das Jahr 2019 und 2040 (Trend), in Bezug auf Personenwege. Quelle: GVM-ZH, Amt für Mobilität 2024.

Der Trimodal Split der wichtigsten Relationen zeigt insgesamt eine geringe Abnahme des MIV um bis zu -3 Prozentpunkten sowie eine entsprechende Zunahme im Veloverkehr. Der ÖV-Anteil verändert sich nur geringfügig. Von/nach Dietikon nimmt der ÖV-Anteil leicht ab (-2 Prozentpunkte) und

Auswirkungen auf
den Trimodal Split

von/nach Geroldswil/Weiningen um 2-3 Prozentpunkte zu. Im Binnenverkehr von Schlieren wird eine Abnahme des ÖV- und Veloverkehrsanteils um 2 bis 3 Prozentpunkte prognostiziert, während der MIV-Anteil um 4 Prozentpunkte zunimmt. Als wesentliche Gründe dafür können die fehlenden Weiterentwicklungen des ÖV-Angebots sowie die grundsätzlich gute Erschliessung im MIV in Verbindung mit dem Siedlungswachstum genannt werden.

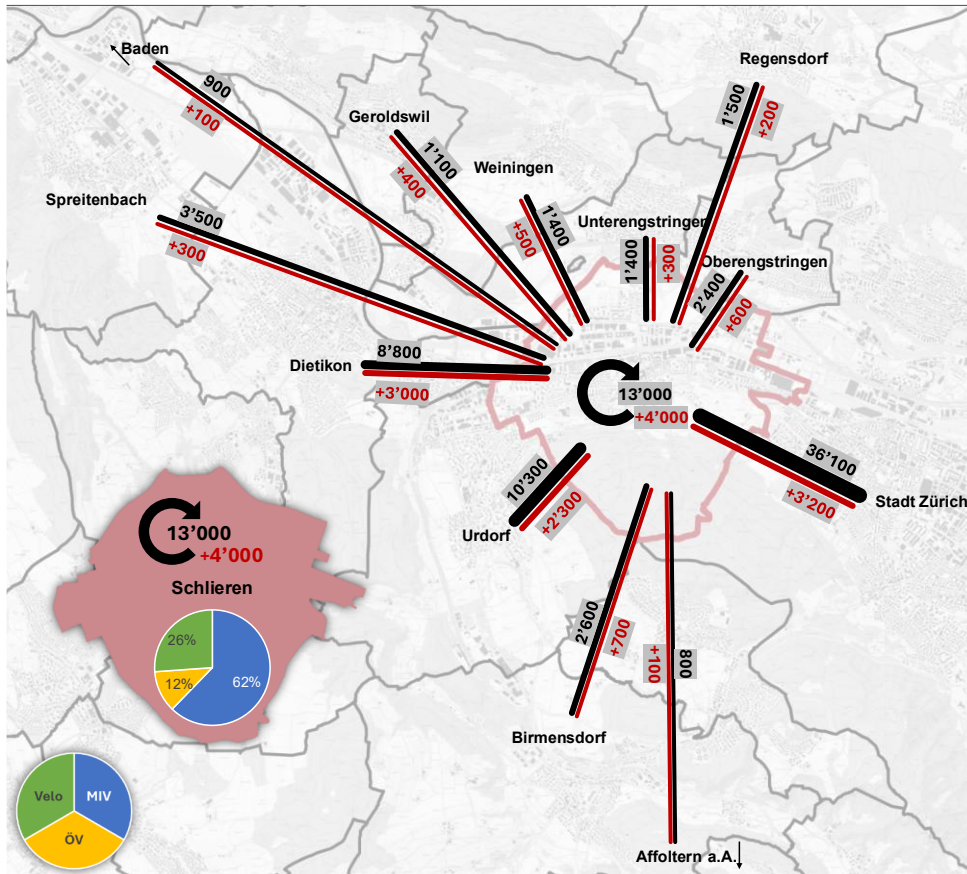


Abbildung 21: Entwicklung der wichtigsten Verkehrsströme und Trimodal Split in Bezug auf Personenwege, Verkehrsprognose 2040. Quelle: GVM-ZH.

Die Belastungen auf dem Strassennetz von Schlieren für einen durchschnittlichen Werktag im Prognosezustand 2040 sind in Abbildung 22 dargestellt. Die Zunahmen finden vor allem auf der Nord-Süd-Achse statt. Auf der Uitikonstrasse führt die prognostizierte Zunahme von ca. 2'200 Fahrten im Querschnitt zu einer relativen Verkehrszunahme von über 60 %, auf der Engstringenstrasse beträgt die prognostizierte Zunahme rund 2'800 Fahrten im Querschnitt was einer relativen Verkehrszunahme von rund 15 % entspricht. Im GVM-ZH sind zudem Verkehrszunahmen im Osten und Westen der Stadt Schlieren erkennbar. Zwischen Urdorf und Schlieren verteilt sich die prognostizierte Verkehrszunahme von ca. 2'600 Fahrten auf die Urdorfer- und die Stationsstrasse. Die Zunahme auf dem übergeordneten Netz im Westen der Stadt ist insbesondere mit einer prognostizierten Verkehrszunahme auf der Relation Urdorf-Dietikon zurückzuführen. Neben den prognostizierten Fahrbeziehungen beeinflusst die generelle Zunahme des Quell-, Ziel- und Binnenverkehrs die Verkehrsprognose.

Verkehrsbelastungen Prognosezustand (Modellzustand 2040)

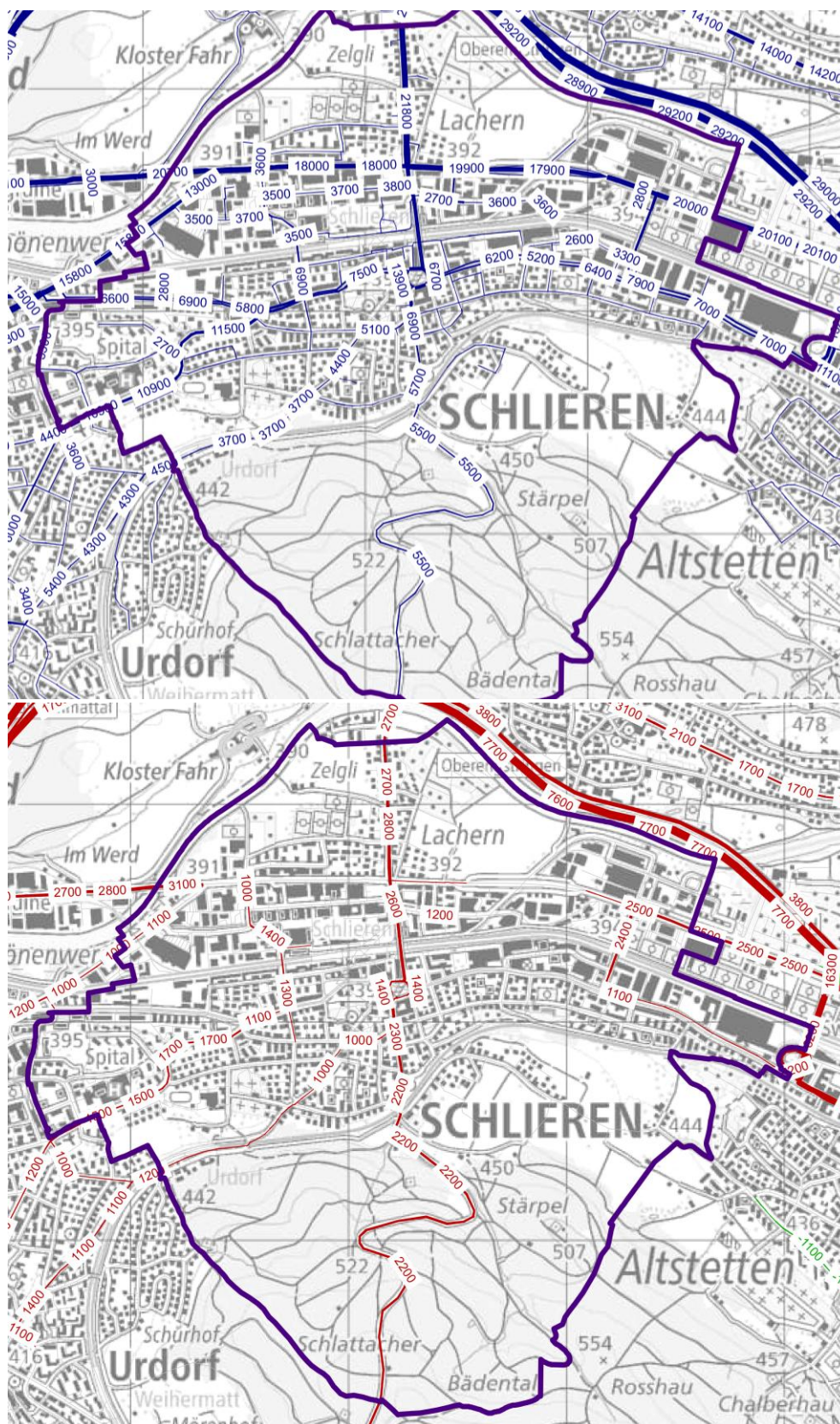


Abbildung 22: Verkehrsbelastungen DWV 2040 [Fz/d] auf dem Strassennetz von Schlieren (oben); prognostizierte Verkehrszunahme (rot) bzw. -abnahme (grün) DWV 2019-2040 (unten, nur Veränderungen über 1'000 DWV). Quelle: GVM-ZH.

Angesichts der bereits heute in der Abendspitzenstunde (ASP) kritisch ausgelasteten bis überlasteten Knoten ist von einer weiteren Verschlechterung der Verkehrssituation auszugehen. Die Verkehrsspitzen werden sich mit der prognostizierten Verkehrszunahme verbreitern resp. die Überlastungen in den Spitzenstunden werden sich zeitlich ausdehnen. Im übrigen Strassen-netz nehmen die Kapazitätsreserven ab. Die Verkehrszunahme im Sied-lungsgebiet wirkt sich zudem negativ auf die Aufenthalts- und Wohnqualität aus.

3.6 Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement ist ein Instrument zur Beeinflussung der Verkehrs-nachfrage im Personenverkehr. Es hat zum Ziel, den Fuss- und Veloverkehr sowie den ÖV zu fördern, deren Nutzung für die entsprechenden Mobilitäts-bedürfnisse zu steigern und zu einer möglichst effizienten Nutzung von mo-torisierten Fahrzeugen animieren. Zentrale Akteure sind neben den Gemein-den selbst (öffentliche Verwaltung, Schulen etc.) auch Unternehmen und Ar-beitgebende sowie Veranstalterinnen und Veranstalter.

Mobilitätsmanage-
ment zur Lenkung
der Verkehrsnach-
frage

Die Stadt Schlieren hat sich im Rahmen der Netto-Null-Strategie die Ausar-beitung einer E-Mobilitätsstrategie sowie die Prüfung von Angeboten der kombinierten Mobilität als Massnahmen gesetzt. Als Massnahmen beinhaltet die Netto-Null-Strategie neben der Bewerbung und Förderung der E-Mobili-tät auch die Bewirtschaftung der Parkplätze für Verwaltungsmitglieder.

Massnahmen der
Netto-Null Strate-
gie

Stärken	Schwächen
Die Stadt bewirtschaftet alle Parkplätze für Verwaltungsmitglieder (Umsetzung Mobili-tätsmanagement Verwaltung, Netto-Null-Strategie)	Die Stadt verfügt über kein weiteren Mass-nahmen im Bereich Mobilitätsmanagement in der Verwaltung bzw. Schule.
Für Angestellte der Stadtverwaltung steht eine geringe Anzahl e-Bikes für Dienstfahrten zur Verfügung.	Es gibt kein Beratungsangebot zum Mobili-tätsmanagement für grosse Unternehmen. Der Kanton Zürich unterstützt jedoch durch Mobilitätsberatungen (Impuls Mobilität) Be-triebe und Bauherren/-herrinnen bei der Aus-richtung auf eine kostensparende, umwelt-und sozialverträgliche Mobilität.
Die Stadt setzt sich für E-Mobilität ein und stellt Informationen zur Verfügung (Bewer-bung und Förderung E-Mobilität im Gewerbe und bei Taxis, Nett-Null-Strategie)	
Für die Durchführung eines grösseren Anlas-ses ist zwingend ein Verkehrs- und Sicher-heitskonzept zuhanden der Stadtpolizei ein-zureichen.	Bei kleineren Veranstaltungen und Events gibt es keine verbindlichen Vorgaben hin-sichtlich der Organisation und Information der An-/Abreise von Besuchenden.

Tabelle 2 Resultat Analyse Mobilitätsmanagement

3.7 Verkehrssicherheit

Die kantonale Unfallstatistik (5-Jahresstatistik) weist für den Zeitraum März 2019 bis Februar 2024 auf dem Stadtgebiet von Schlieren insgesamt 867 polizeilich registrierte Unfälle aus. Im Jahr 2023 besteht in der Stadt Schlieren gemäss kantonaler Verkehrsunfallstatistik ein Unfallschwerpunkt am Knoten Zürcherstrasse / Flöhrebenstrasse (LTB). Ein Grossteil der polizeilich registrierten Unfälle ereignet sich auf dem Kantonsstrassennetz und insbesondere an den Knoten entlang der Badenerstr.-Zürcherstrasse respektive Bernstrasse.

Objektive Verkehrssicherheit
(Unfallstatistik
03.2019-02.2024)

Abseits des kantonalen Netzes finden sich räumliche Konzentrationen von Unfällen insbesondere an folgenden Stellen:

- Goldschlägistrasse (diverse Knoten)
- Salmenplatz (Utikonstr./Schulstr./Freiestr.)
- Knoten Gaswerkstr./Gaswerkstr.
- Knoten Gasometerstr./Wagistr.

Die Begegnungszone Bahnhofplatz südlich des Bahnhofs (Güterstrasse und Bahnhofstrasse) weist ebenfalls eine hohe Anzahl an Parkier- und Selbstunfällen auf.

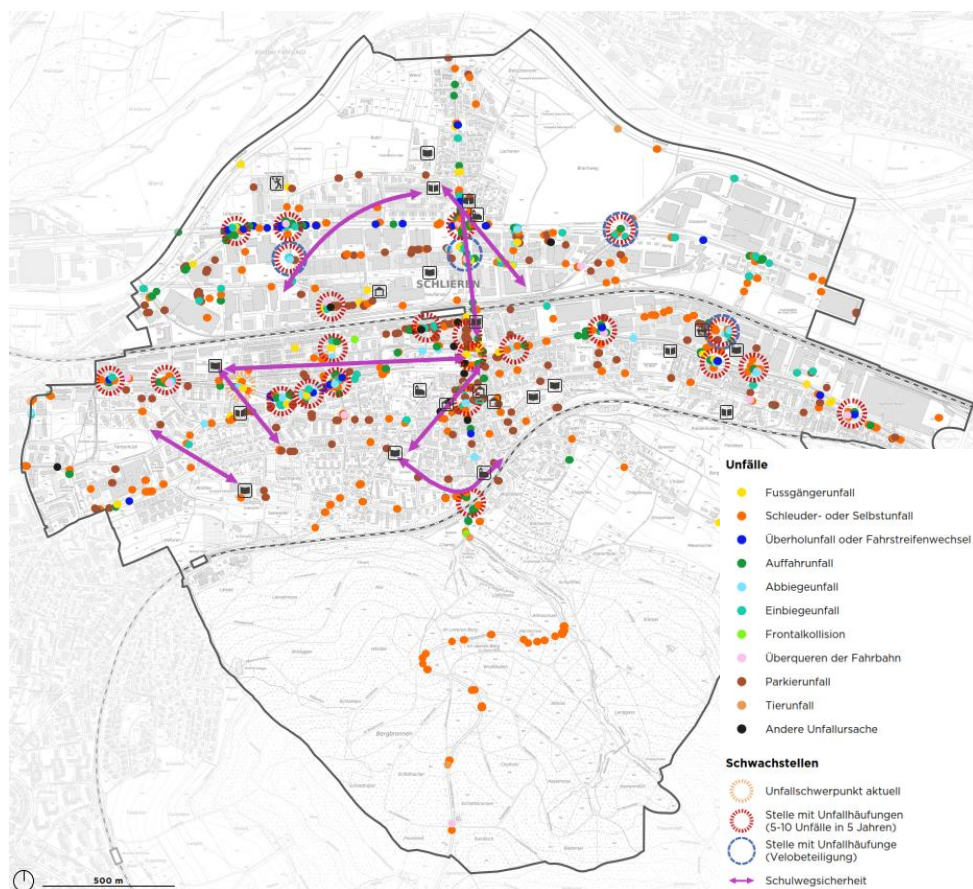


Abbildung 23 Unfälle in Schlieren (2019-2024) auf Basis VUGIS, Analysekarte Verkehrssicherheit (Anhang A1)

Unfälle nach Unfalltypen

Bei rund 34 % aller Unfälle handelt es sich um Schleuder- oder Selbstunfälle (295). Etwa 21 % aller Unfälle waren Parkierunfälle, 14 % waren Auffahrunfälle, 11 % Einbiegeunfälle. Jeweils rund 5 % der Unfälle waren Abbiegeunfälle, Fussgängerunfälle, Überholunfälle oder Unfälle, die durch Überqueren der Fahrbahn verursacht wurden (Abbildung 24).

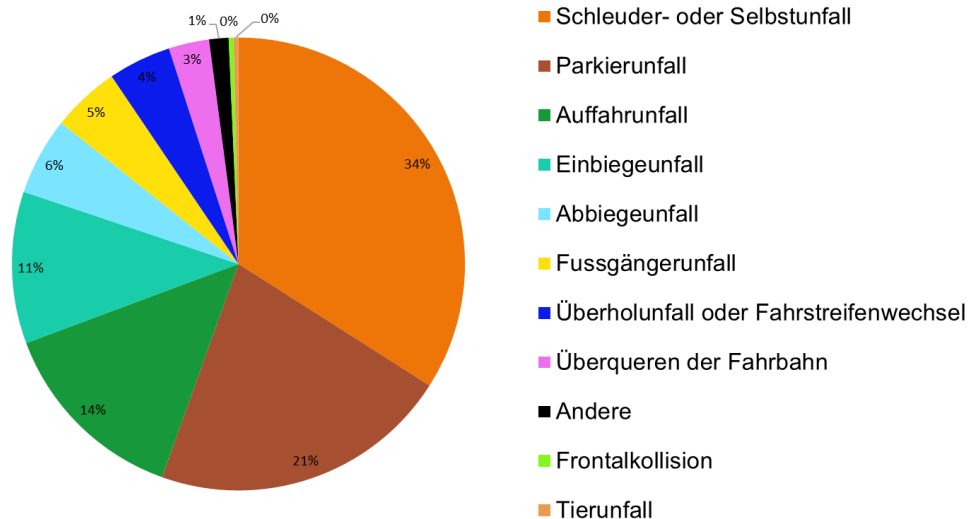


Abbildung 24 Unfälle in Schlieren (2019-2024) entsprechend der Unfallursache. Quelle VUGIS.

In der Unfallstatistik werden nur die polizeilich registrierten Unfälle erfasst. Gerade im Veloverkehr ist die Dunkelziffer der nicht gemeldeten Unfälle jedoch sehr hoch und wird auf bis zu 90 % geschätzt. Ein grosser Teil der polizeilich registrierten Unfälle mit Velo- oder E-Bike-Beteiligten ereignet sich auf dem Kantonsstrassennetz. Abseits der Kantonsstrassen wurden in den letzten drei Jahren an folgenden Stellen Häufungsstellen bei Velounfällen (≥ 3 registrierte Unfälle mit Velobeteiligung) registriert:

- Knoten Gaswerkstr.-Rütistr. bei Unterführung Bernstrasse (im Jahr 2023 wurden Anpassungen durch den Kanton vorgenommen)
- Knoten Engstringerstr.-Brandstr.
- Knoten Wagistr./Gasometerstr.
- entlang Goldschlägistr.

Obwohl sich lediglich drei Velounfälle an einem Knoten mit Kreisverkehrsplatz (Stadtplatz) ereigneten, können Kreisel ein Sicherheitsrisiko für Velofahrende darstellen. Gemäss einer Analyse der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) waren schweizweit in den Jahre 2017 bis 2021 bei über 40 % aller Unfälle in Kreisel ein Velo oder E-Bike involviert.

Unfälle im Veloverkehr

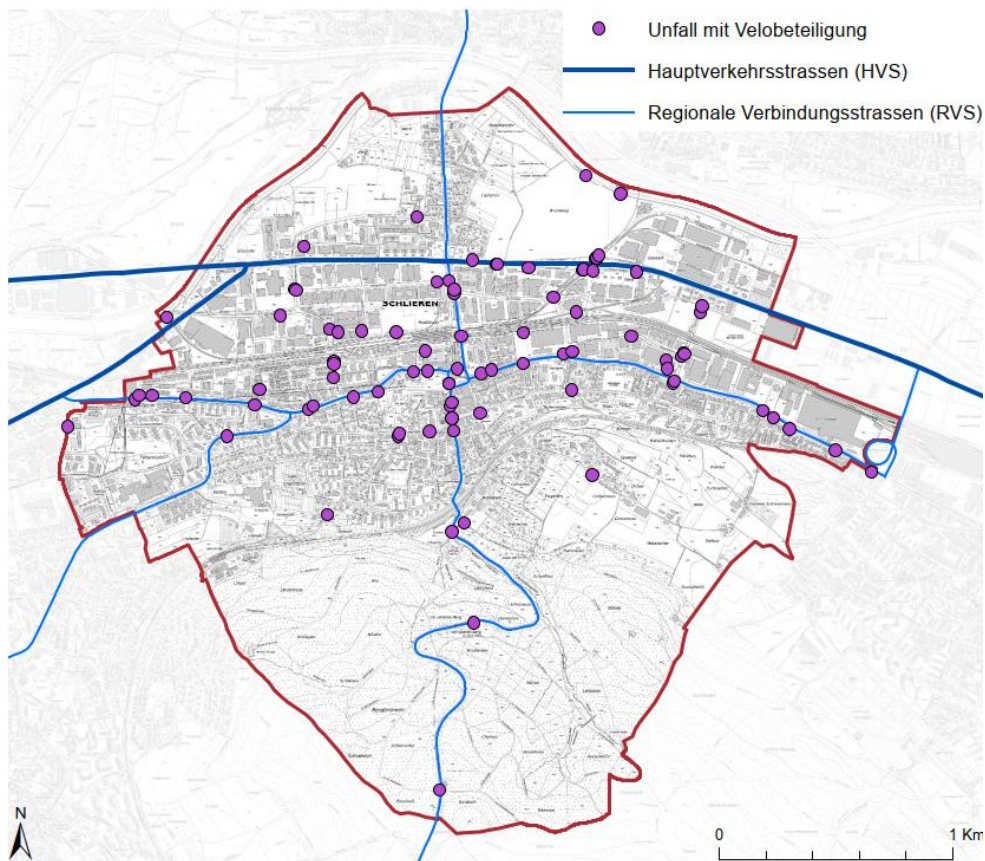


Abbildung 25 Unfälle mit Velobeteiligung (2019-2024) auf Basis VUGIS.

Insgesamt wurden 28 Personen schwer (12 Velo-/E-Bike, 1 zu Fuss) und 144 Personen leicht (35 Velo/E-Bike/FäG, 2 zu Fuss) verletzt. Eine zu Fuss gehende Person starb an den Folgen des Unfalls. Rund 58 % im Strassenverkehr Verletzten und Getöteten sind dem Fuss- und Veloverkehr zuzuordnen. Weitere 20 % entfallen auf Motorradfahrende.

Unfallfolgen

Der Anteil verkehrsberuhigter Quartierstrassen ist in Schlieren im kantonalen Vergleich relativ hoch. Ein Grossteil des Siedlungsgebiets südlich der Achse Badener-/Zürcherstrasse sowie das Wohnquartier nördlich der Bernstrasse sind als T30-Zonen ausgestaltet, entlang des Bahnhofs (Güterstrasse-Bahnhofstrasse) sowie im Gebiet südlich des Stadtplatzes bestehen zwei Begegnungszonen (Abbildung 26).

Subjektive Verkehrssicherheit

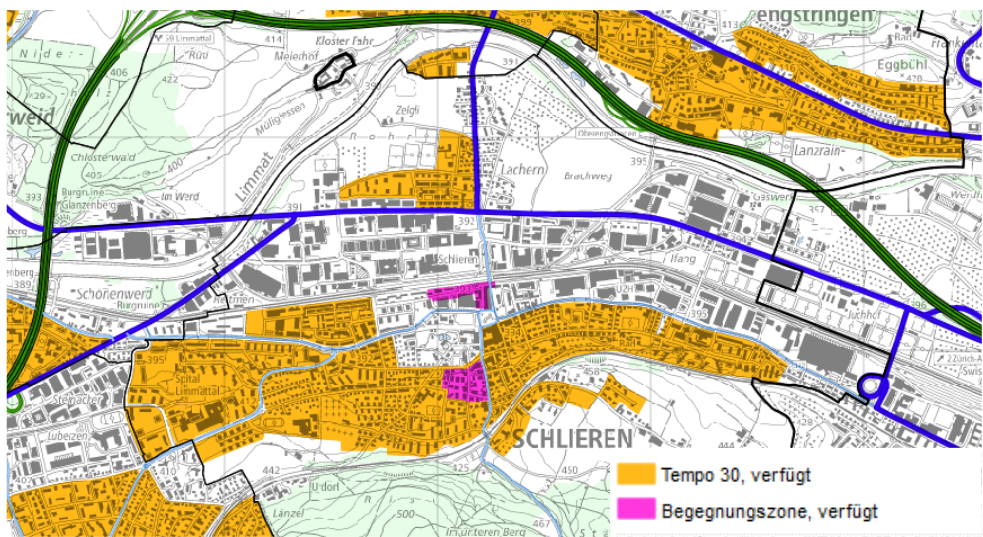


Abbildung 26 Tempo30- und Begegnungszonen (verfügt). Quelle: GIS ZH.

Schulkinder und Kindergartenkinder sind besonders gut zu schützende Gruppen. In der Stadt Schlieren wurden bisher keine grundlegenden Analysen im Bereich der Schulwegsicherheit durchgeführt. Im Rahmen der Erarbeitung der vorliegenden Analyse wurde die Schulwegsicherheit durch Expertinnen und Experten beurteilt. Die Schulwege beziehen sich grundsätzlich immer auf alle Zu- und Wegfahrten zu den sechs Schulhäusern. Die relevanten Schulwegverbindungen mit beeinträchtigter Schulwegsicherheit sind im Analyseplan Verkehrssicherheit (Anhang A1.1) dargestellt.

Schulwegsicherheit

Dabei sind insbesondere folgende Stellen als Punkte bzw. Abschnitte mit eingeschränkter Verkehrssicherheit bekannt:

- Querung Bern-/ Goldschlägi-/ Unterrohrstrasse
- Querung Bern-/ Engstringerstrasse
- Querung Brandstrasse-/ Färbiweg
- Kesslerplatz
- Urdorferstrasse, Abschnitt Hohfurrenstrasse bis Kesslerstrasse
- Knoten Uitikoner-/ Kampstrasse bei Bahnunterführung

Stärken	Schwächen
	Beim Knoten Badenerstrasse / Storchenstrasse besteht ein Unfallschwerpunkt
	Grossteil der polizeilich registrierten Unfälle auf dem Kantonsstrassennetz insbesondere bei: — Knoten/Einmündungen entlang Zürcherstrasse-Badenerstrasse — Knoten/Einmündungen entlang Bernstrasse — Uitikonerstrasse, Unterführung Bahngleise
Grosser Anteil verkehrsberuhigter Quartierstrassen (T30-Zonen) auf dem Stadtgebiet (gute Voraussetzungen für Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit)	Mehrere Stellen mit Unfallhäufungen (5-10 Unfälle in 5 Jahren) auf dem kommunalen Netz

	— Salmenplatz (Uitikonstr./Schulstr./Freiestr.) — Knoten Gaswerkstr.-Rütistr. bei Unterführung Bernstrasse. — Knoten Gasometerstr./Wagistr. — Goldschlägistrasse (diverse Knoten/Einmündungen) — Begegnungszone (<i>in Umsetzung</i>) Bahnhofplatz (primär Parkier- und Selbstunfälle)
	Mehrere Stellen mit Unfallhäufungen von Velofahrenden (≥3 polizeilich registrierte Unfälle in 5 Jahren): — Knoten Gaswerkstr.-Rütistr. bei Unterführung Bernstrasse (<i>wurde im Jahr 2023 durch den Kanton angepasst</i>) — Knoten Engstringerstr.-Brandstr. — Knoten Wagistr./Gasometerstr. — Entlang Goldschlägistr.
	Schwachstellen Schulwegsicherheit: — Engstringerkreuzung; Engstringerstrasse und Teil der Bernstrasse (Querung und Längsführungen) — Badenerstrasse vom Zentrum, Stadtplatz bis zur Höhe des Schulhauses, insb. Haltestellen und Wendeplatz LTB — Urdorferstrasse sowie Lichtsignalanlage, auf der Höhe Langackerstrasse, Fussweg Bahnhof Urdorf - Kalktarren — Uitikonstrasse, insb. Salmen-Kreuzung, — Badenerstrasse, ab Höhe Post Mülligen Richtung SH / Kiga Moos sowie vom Zentrum Schlieren Richtung Kiga Moos / SH

Tabelle 3 Resultat Analyse Verkehrssicherheit

3.8 Fussverkehr

Grundsätzlich sind alle Strassen im Siedlungsgebiet sowie alle Wege inner- und ausserorts Teil des kommunalen Fusswegnetzes, die Durchwegung des Stadtgebietes ist damit in der Regel gewährleistet. Die Stadt Schlieren verfügt über kein spezifisches Fusswegkonzept oder einen Fusswegnetzplan. Im Analyseplan ist neben den übergeordneten Fusswegverbindungen auch das kommunale Fusswegnetz dargestellt (Analyseplan im Anhang A1).

Dichtes
Fusswegnetz

Alle wichtigen Ziele des Fussverkehrs (öffentliche Einrichtungen, ÖV-Haltestellen, wichtige Einkaufsmöglichkeiten) sind ans Fusswegnetz angebunden. Da es viele verkehrsberuhigte Quartiere gibt, sind die Bedingungen für den Fussverkehr in den Quartieren grundsätzlich gut. Entlang der überkommunalen Verkehrsachsen sind die Fusswegverbindungen in der Regel beidseitig mit Trottoirs ausgestattet. Im Analyseplan sind Netzlücken sowie lineare und punktuelle Schwachstellen dargestellt.⁷

Fussverkehr innerorts

⁷ In der Verkehrsplanung werden grundsätzliche Netzlücken und Schwachstellen unterschieden. *Netzlücken* sind fehlende Bestandteile im Wegnetz. Lineare Netzlücken sind fehlende Wege und Verbindungen. Punktuelle Netzlücken können fehlende Querungsmöglichkeiten als Verbindung zweier Netzstücke, fehlende Aufenthalts-/Begegnungsräume oder nicht vorhandene Abstellanlagen für Velos darstellen. *Schwachstellen* sind hingegen lineare oder punktuelle Netzelemente, welche qualitative Mängel aufweisen. Die Abgrenzung zwischen Netzlücken und Schwachstellen ist fließend.

Der Kanton Zürich hat im Jahr 2019 das Fussverkehrspotenzial und die Relevanz von Netzabschnitten für den Fussverkehr beurteilt (Abbildung 27). Das Fussverkehrspotenzial berechnet die geschätzte Anzahl der zu erwartenden Fusswegverbindungen pro Gebäude und überträgt diese auf das Strassennetz, welches in der Realität nicht immer den tatsächlichen Fusswegverbindungen entspricht. Dadurch wird deutlich, welche Abschnitte des Fusswegenetzes für den Alltagsfussverkehr von grosser Bedeutung sind. In der Stadt Schlieren zeigt sich, dass der Bereich um den Bahnhof und den Stadtplatz ein grosses Fussverkehrspotenzial aufweist und von grosser Bedeutung ist. Auf der Ost-West-Achse sind vor allem die Zürcherstrasse-Badenerstrasse sowie die Schulstrasse-Freistrasse wichtige Netzabschnitte für den Fussverkehr. Nördlich der Gleise sind die Verbindungen westliche Bahnhofunterführung-Färbiplatz-Goldschlägistrasse sowie östliche Unterführung-Engstringerstrasse-Zelgli für den Fussverkehr von Bedeutung.

Fussverkehrspotenzial



Abbildung 27 Fussverkehrspotenzial und Relevanz von Netzabschnitten (gewichtet). Quelle: GIS ZH.

Der Kanton Zürich hat im Jahr 2015 eine kantonale Erhebung der Schwachstellen im Fussverkehr in den Agglomerationsgemeinden durchgeführt (Masterplan Fussverkehr MaPla). Gemäss dem MaPla Fussverkehr bestehen auf dem Stadtgebiet von Schlieren verschiedene Netzlücken und Schwachstellen mit unterschiedlicher Priorität. Die Netzlücken und Schwachstellen im Fussverkehr sind in der nachfolgenden Tabelle 4 detailliert aufgelistet und im Analyseplan A2.1 dargestellt.

Netzlücken und Schwachstellen

Stärken	Schwächen
Die Durchwegung des Stadtgebietes ist im Allgemeinen dicht.	Im Fusswegnetz gibt es folgende Netzlücken: — zwischen Bern- und Badenerstrasse am Reitmenweg (247.71) — zwischen Bern- und Badenerstrasse an der Stochenstrasse/Wiesenstrasse (247.72) — nördlich des Bahnhofsareals entlang des Färbiweg (247.24) — eine Verbindung zwischen Lätten-/ Brand- und Wiesenstrasse (247.15)
	Im Verkehrsplan 2013 sind verschiedene Netzlücken im Fusswegnetz ausgewiesen. Einzelne Netzabschnitte wurden seither realisiert. Die wichtigsten bestehenden Lücken sind — verschiedene fehlende Querungsmöglichkeiten der Bahngleise

	— Fusswegerschliessungen in den Arbeitsplatzgebieten Rietbach, Rüti, Gasi — nördlich und südlich des Bahnhofs Schlieren
Alle wichtigen Attraktoren und ÖV-Haltestellen sind ans Fusswegnetz angebunden.	
Viele verkehrsberuhigte Quartiere mit grundsätzlich attraktiven Bedingungen für den Fussverkehr	Im Fusswegnetz ist die Infrastruktur auf einigen wichtigen Verbindungen mangelhaft und weist Schwachstellen auf. Lineare/flächige Schwachstelle: — Vor dem Schulhaus Zelgli fehlt eine flächige Quermöglichkeit — Zwei Abschnitte mit fehlenden Trottoirs an der Industriestrasse Punktuelle Schwachstelle: — Sechs fehlende Quermöglichkeiten an der Spital- und der Urdorferstrasse um das Spital — Vier fehlende Quermöglichkeiten entlang der Goldschlägistrasse — Zwei fehlende Quermöglichkeiten an der Kreuzung Güter-/Bachstrasse — Eine mangelhafte Trottoirüberfahrt an der Uitikonstrasse / Brunngrasse — Eine fehlende Quermöglichkeiten an der Engstringerstrasse in Bahnhofsnähe — Eine fehlende Quermöglichkeit an der Grabenstrasse — Eine fehlende Quermöglichkeit an der Rüti-/Ifangstrasse — Eine fehlende Quermöglichkeit an der Rüti-/Friedaustasse

Tabelle 4 Resultat Analyse Fussverkehr

3.9 Veloverkehr

Das kantonale Velonetz wurde 2016 vom Kantonsrat beschlossen. Die Stadt ist durch das übergeordnete Velonetz gut erschlossen und mit den Nachbargemeinden und Regionen verbunden. In der Stadt Schlieren gibt es eine Vielzahl verschiedener übergeordneter Velonetzverbindungen: Die Velobahn Limmattal führt von Dietikon Glanzenberg nördlich der Bahngleise durch Schlieren in Richtung Altstetten. Kantonale Hauptverbindungen führen auf der Ost-West-Achse von Oberurdorf durch das Zentrum von Schlieren nach Unterengstringen, Oberengstringen und Altstetten. Weitere kantonale Nebenverbindungen verbinden Schlieren mit dem Zentrumsplatz. Die kantonalen Verkehrsverbindungen verlaufen überwiegend entlang der Hauptverkehrsachsen des MIV. Die geplante Velobahn (VB) verläuft zwischen der Stadtgrenze zu Zürich über den Bahnhof Schlieren nach Dietikon nördlich der Bahngleise. Östlich des Bahnhofs Schlieren wird sie auf einem Fuss-/Veloweg geführt. Westlich des Bahnhofs ist die Linienführung der VB via Goldschlägistr-Bernstrasse in Planung. SchweizMobil-Freizeitrouten verlaufen entlang der Limmat (Fuss-/Veloweg) sowie entlang dem Schliermer Berg.

Übergeordnetes
Velowegnetz

Die Netzlücken- und Schwachstellenerhebung des Kantons wurde vor der Umsetzung der LTB durchgeführt. Im Zusammenhang mit der Realisierung der LTB wurden auch verschiedene Velomassnahmen ausgeführt, insbesondere entlang der Badenerstrasse. Zum Zeitpunkt der Erarbeitung dieses

Netzlücken und
Schwachstellen im
übergeordneten
Netz

GVK liegt noch keine Neubeurteilung der Netzlücken und Schwachstellen durch den Kanton vor. Die Netzlücken und Schwachstellen sind in der nachfolgenden Tabelle 5 detailliert aufgelistet und im Analyseplan A1.3 dargestellt. Die Netzlücken und Schwachstellen auf dem übergeordneten Velonetz beziehen sich auf den Stand vor der Realisierung der LTB.

Das bestehende kommunale Velonetz aus dem Velonetz des Verkehrsplans 2013 wurde basierend auf dem entwickelten Grundsatz im STEK weiterentwickelt. Entsprechend sollen insbesondere Querverbindungen gefördert werden, welche die Erreichbarkeit aus den Quartieren heraus zum Schlierer Berg, zum Flussraum und zu den grünen Inseln im Talboden verbessern. Die kommunalen Veloverbindungen ergänzen das kantonale und regionale Velonetz. Sie verlaufen entlang von Gemeinde- und Kantonsstrassen und stellen die Erschliessung aller für den Veloverkehr relevanten Ziele in der Stadt sowie die Feinerschliessung der Quartiere sicher (Analyseplan im Anhang A1). Auch im kommunalen Velonetz gibt es Netzlücken und Schwachstellen. Die Netzlücken wurden basierend auf dem bestehenden Verkehrsplan und der Analyse im Rahmen dieses GVK ermittelt. Die Qualität respektive die Schwachstellen im Velonetz sind jedoch nicht bekannt. Die Stadt Schlieren verfügt über keine Schwachstellenanalyse im Velonetz. Durch das lokale Wissen der Mitglieder der Projektgruppe konnten jedoch erste Schwachstellen im kommunalen Velonetz identifiziert werden, welche ebenfalls in Tabelle 5 festgehalten und im Analyseplan A1.3 dargestellt sind.

Kommunale Velonetz

In Schlieren gibt es an verschiedenen für den Veloverkehr relevanten Zielen Anlagen zur Veloparkierung (vgl. Kapitel 3.10). Weitere wichtige Ziele wie das Spital Limmattal, die Stadtverwaltung oder die Sportanlage Zelgli verfügen über Veloabstellplätze. Eine systematische und räumlich verortete Analyse der Standorte sowie der Ausstattung der jeweiligen Abstellanlagen liegt jedoch nicht vor.

Veloparkierung

Stärken	Schwächen
Die Stadt ist über verschiedene kantonale Veloverbindungen gut an die umliegenden Gemeinden und Regionen angebunden.	Kantonales Netz oft entlang von teilweise stark befahrenen MIV-Achsen
Die Entwicklung / Zunahme im Bereich E-Bike führt dazu, dass die Topografie zunehmend kein Hindernis mehr darstellt.	Die Hanglage insbesondere im Süden der Stadt stellt ein Hindernis für den Veloverkehr dar.
	Auf wichtigen kantonale Veloverbindungen sind Netzlücken vorhanden: — Velobahn (Färbiplatz und der Bernstrasse) — Hauptverbindung (Fehlende Unterführung BowlingWest – Wagistrasse) — Nebenverbindung (fehlende Verbindung Ringstrasse vom Stadtplatz bis zur Kreuzung Bachstrasse)
Die weitgehend flächendeckende Einführung von Tempo-30-Zonen in den Wohnquartieren führt zu mehr Sicherheit für Velofahrende.	Verschiedene wichtige kantonale Veloverbindungen weisen Schwachstellen resp. Defizite beispielsweise im Ausbaustandard auf: Lineare Schwachstellen: — Velobahn zwischen dem Färbiplatz und der Stadtgrenze Zürich (keine oder zu schmale Veloinfrastruktur) — Hauptverbindung Oberengstringen zwischen Kreuzung Industriestrasse bis zur

Stärken	Schwächen
	Stadtgrenze (Velostreifen/Veloweg/Limmatsteg zu schmal) — Hauptverbindung Unterengstringen auf grossen Abschnitten (keine Veloinfrastruktur vorhanden; fehlen Velofurten am Knoten Bern-/Engstringerstrasse) — Hauptverbindung Goldschlängistrasse südlicher Abschnitt (beeinträchtigte Sicherheit durch Verkehrsberuhigungsinseln; Velostreifen zwischen Knoten Badenerstrasse und Urdorferstrasse zu schmal) — Hauptverbindung Urdorferstrasse zwischen Knoten Kesslerstrasse und Salmenplatz (Beeinträchtigung Sicherheit durch Verkehrsberuhigungsinseln und seitliche Parkfelder) — Hauptverbindung Schulstrasse (Beeinträchtigung Sicherheit durch seitliche Parkfelder; teilweise Veloführung auf Trottoir) — Nebenverbindung Badenerstrasse zwischen Stadtgrenze Dietikon und dem Knoten Bachstrasse (keine Veloinfrastruktur) <i>(Anmerkung: Im Zusammenhang mit der Realisierung der LTB wurden Velostreifen realisiert)</i> — Nebenverbindung Zürcherstrasse zwischen Stadtplatz und der Stadtgrenze Zürich (keine Veloinfrastruktur) <i>(Anmerkung: Im Zusammenhang mit der Realisierung der LTB wurden Velostreifen realisiert)</i> — Nebenverbindung Niederurdorf auf Spitalstrasse (fehlende Veloinfrastruktur) — Nebenverbindung Uitikon zwischen Stadtplatz und Sägestrasse (keine Veloinfrastruktur). — Lachernweg, fehlende Anbindung der Limmat <i>(Anmerkung: Netzlücke aktuell nicht im regionalen/kantonalen Netzplan ausgewiesen).</i> — Schwachstelle Bernstrasse zwischen Überlandstrasse und Rietbachstrasse: Keine Veloinfrastruktur in Fahrtrichtung West, fehlende Querungsmöglichkeit zur Erschliessung des Werkhofs <i>(Anmerkung: Netzlücke aktuell nicht im regionalen/kantonalen Netzplan ausgewiesen).</i> Punktueller Schwachstellen finden sich bei folgenden Knoten oder Querungsstellen: — Bernstrasse/Velobahn (ungenügende Veloinfrastruktur für Querung VB). — Velobahn Einmündung in Wiesenstr. beim Bahnhof (Rechtsvortritt auf VB). — VB zwischen der Engstringer- und der Rütistrasse (Querung zweier Dienstgleise) — Auffahrt Gasometerbrücke (ungenügende Veloinfrastruktur) — Knoten Gasometer-/Wagistrasse (aktuelle Knotengestaltung lässt vorgeschlagenen, einseitigen Fuss-/Veloweg nicht zu) — Knoten Gasometer-/Zürcherstrasse (nicht auf geplanten Velobeziehungen ausgelegt) — Knoten Badener-/Goldschlägi-/Nassackerstrasse (für Velobeziehung Nassacker-/Goldschlägistrasse ungünstig).

Stärken	Schwächen
	— Knoten Uitikonstrasse/Alter Zürichweg (unklare Signalisation/Führung) — Knoten Rüti-/ Engstringerstrasse (gefährlicher Rechtsabbieger) Folgende weiteren Netzlücken und Schwachstellen sind auf dem kommunalen Netz — Netzlücke Bahnhofstrasse <i>(Anmerkung: Während der Erarbeitung dieses GVK wurde ein die Begegnungszone Bahnhofstrasse umgesetzt, welche das Einlenken vom Stadtplatz für den Veloverkehr ermöglicht)</i> — Netzlücke Gleisquerung Bhf. West von Wiesen- und Güterstrasse — Netzlücke Parkallee (Fahrverbot, fehlende Anbindung Goldschlägistrasse) — Netzlücke Badenerstrasse-Spital Limmattal Nord: Fehlende Veloverbindung zwischen Badenerstrasse und Langackerstrasse Höhe LTB-Tunnel — Schwachstelle Alte Badenerstrasse/Pischte 52: Fehlende Einbindung ins Netz der Veloverbindung — Schwachstelle Urdorferstrasse (Kesslerstrasse bis Schürrenweg): Veloführung durch mangelhaft gestaltete Furten — Schwachstelle Nassackerstrasse (Badenerstr.- bis Urdorferstrasse): Veloführung durch mangelhaft gestaltete Furten — Schwachstelle Schulstrasse: Wechselnde Veloführung
	Die Stadt Schlieren verfügt über keine spezifische Schwachstellenanalyse für den Veloverkehr
An den wichtigsten Zielorten des Veloverkehrs und an den Bahnhöfen sind Veloabstellanlagen vorhanden (grundsätzlich ausreichend Kapazität)	Situation betreffend Zufriedenheit der Nutzenden (z. B. bezüglich Sicherheit) nicht bekannt
	Verschiedene Unfallhäufungsstellen mit Velobeteiligung
	Prognostizierte Zunahme des MIV verschlechtert Situation für Velofahrende insbesondere auf den Hauptverkehrsachsen innerorts und den untergeordneten Verbindungsstrassen in die umliegenden Ortschaften.

Tabelle 5 Resultat Analyse Veloverkehr

3.10 Kombinierte Mobilität

Angebote der kombinierten Mobilität sollen die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel erleichtern und das Umsteigen attraktiver machen. Bahnhöfe und andere relevante ÖV-Haltestellen gelten als wichtige Verknüpfungspunkte. Die Verknüpfung kann sowohl zwischen ÖV und Veloverkehr als auch zwischen ÖV und MIV erfolgen, wobei der Umstieg vom MIV auf den ÖV grundsätzlich möglichst quellenah erfolgen soll.

Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel

Am Bahnhof Schlieren gibt es keine P+R-Anlage, am Bahnhof Urdorf werden 21 P+R-Plätze angeboten. Diese sind nicht im RRP festgesetzt. Entsprechend den Erhebungen des Kantons sowie Information über Ausstattung und Mobilität an Bahnhöfen der SBB sind an den beiden Bahnhöfen folgende Veloparkierungsanlagen vorhanden:

Park & Ride und Bike & Ride

Veloabstellanlage	Kapazität	Weiteres
Bahnhof Schlieren Nord 1 & 2, Engstringerstrasse	32	Überdacht, Lenkerhalter mit Zusatzkabel (abschliessbar)
Bahnhof Schlieren, Bahnhofstrasse	32	Anlehnbügel
Bahnhof Schlieren, Güter-/Grabenstrasse unter Brücke	30	Überdacht und abschliessbar
Bahnhof Schlieren Güterstrasse, Perron 1 (SBB)	16	Überdacht, Lenkerhalter ohne Zusatzkabel (nicht abschliessbar)
Güterstrasse 3	8	Anlehnbügel
Bahnhof Schlieren Güterstrasse, Höhe Neue-Fosserstrasse	12	Anlehnbügel/Veloposten (abschliessbar)
Bahnhof Schlieren Güterstrasse, Höhe Rampe TG (SBB)	36	Anlehnbügel/Veloposten (abschliessbar)
Bahnhof Schlieren Güterstrasse, Zugang west (SBB)	86	Überdachter, abschliessbarer Doppelstockparker
Bahnhof Schlieren Güterstrasse 18/20 (Privat)/	42	Überdacht, Lenkerhalter ohne Zusatzkabel (nicht abschliessbar)
Bahnhof Schlieren Güterstrasse 28/30 (Privat)	35	Überdacht, Lenkerhalter ohne Zusatzkabel (nicht abschliessbar)
Bahnhof Urdorf südlich (SBB)	130	überdacht, unbeleuchtet, ohne Diebstahlsicherung
Bahnhof Urdorf nördlich	10	Überdacht

Tabelle 6 Bike & Ride Angebote in der Stadt Schlieren. Quellen: Veloparkierungsanlagen, Erhebung AFM; Haltestelle: Mobilität, SBB

Am Bahnhof Urdorf stehen gemäss SBB (Haltestelle: Mobilität) immer genügend Veloabstellplätze zur Verfügung, am Bahnhof Schlieren sind normalerweise genügend Veloabstellplätze verfügbar.

Sharingangebote

In der Stadt Schlieren gibt es verschiedene Carsharing-Angebote. Mobility verfügt in Schlieren über vier Standorte (Zentrum/Bahnhof, Stadthaus, Rütistrasse, Spital) mit insgesamt sieben Fahrzeugen. Am Bahnhof Urdorf befindet sich ein Standort von EnterpriseGO. Zudem gibt es vier 2EM Carsharing-Standorte. Weitere Sharing-Angebote wie beispielsweise Bikesharing gibt es in der Stadt Schlieren derzeit noch nicht. Im Jahr 2023 haben sich Dietikon und Urdorf für die Teilnahme am Veloverleihsystem «Züri Velo» entschieden. Damit wird in Zukunft die Stadt Zürich zusammen mit den westlich angrenzenden Nachbargemeinden der Stadt Schlieren über ein gemeinsames Veloverleihsystem verfügen. Eine Kooperation mit Publibike ist deshalb aktuell auch in Schlieren in Abklärung. Zurzeit endet das Angebot von Bikes und Scootern an der Stadtgrenze in Altstetten.

Stärken	Schwächen
An den Bahnhöfen sind diverse Abstellmöglichkeiten für Velos vorhanden (Kapazitäten grundsätzlich ausreichend)	Die Auslastung sowie die Zufriedenheit der Nutzenden sind nicht bekannt.
	Kapazitäten und Ausstattung weiterer Veloabstellanlagen bei relevanten Zielen sind unbekannt.
Es sind verschieden Carsharing-Angebote vorhanden	Es ist kein Bikesharing-Angebot vorhanden.
	Veloparkierungsanlagen bei den Haltestellen Zentrum/Bahnhof und Geissweid sind weit weg angeordnet.

Tabelle 7 Resultat Analyse Kombinierte Mobilität

3.11 Öffentlicher Verkehr

Das Siedlungsgebiet der Stadt Schlieren ist mit wenigen Lücken flächendeckend durch den ÖV erschlossen. Eine Erschliessungslücke im ÖV besteht südöstlich am Alter Zürichweg. In den Quartieren Rietbach (Nordwest) und Gaswerk (Nordost) sowie am südlichen Siedlungsrand entlang der Bahnstrecke ist die ÖV-Erschliessung mittelmässig (Güteklasse D), im Gebiet der Sporthalle Rohr, bei Teilen des Gaswerks und bei der Schiessanlage «Im Horben» liegt sogar nur ÖV-Güteklasse E vor (Analyseplan im Anhang A1).⁸

Flächendeckende
ÖV-Erschliessung
mit einzelnen
Lücken

Mit der Eröffnung der Limmattalbahn haben auch die Buslinien in der Region einen Aufschwung erlebt. Mit dem Ziel, ein leistungsfähiges und zukunftsgerichtetes Busnetz zu erhalten, wurden zahlreiche Anpassungen vorgenommen. Dazu wurde bei verschiedenen Buslinien die Linienführung angepasst. Andere Linien wurden durch die Limmattalbahn oder die angepassten Linien ersetzt. Gleichzeitig wurde auf insgesamt neun Linien der Takt verdichtet. Da die Gebiete und Haltestellen der heutigen LTB bereits vor der Eröffnung

Auswirkungen LTB
auf ÖV-Erschliessung
und Güteklasse

⁸ Der Kanton Zürich berechnet die kantonalen ÖV-Güteklassen, angelehnt an die Berechnungsmethodik des Bundesamtes für Raumentwicklung ARE-CH. Abhängig von der ermittelten Haltestellenkategorie und dem Abstand zur Haltestelle werden die ÖV-Güteklassen A bis F gebildet. Die Haltestellenkategorie basiert auf dem ÖV-Verkehrsmittel und dem Kursintervall an einer Haltestelle. Die Güteklasse A bedeutet eine sehr gute Erschliessung eines Standortes; Güteklasse F heisst eine marginale Erschliessung.

der LTB durch Buslinien erschlossen waren, hatte die Inbetriebnahme der LTB kaum Einfluss auf die ÖV-Erschliessung der betroffenen Gebiete sowie auf die Güte der ÖV-Erschliessung.

Auf dem Stadtgebiet Schlieren liegen die Bahnhöfe Schlieren und Urdorf. Diese werden von folgenden Bahnangeboten im 30'-Takt bedient, wodurch sich an beiden Bahnhöfen ein 15'-Takt von und nach Stadt Zürich ergibt:

Heutiges Angebot

— Bahnhof Schlieren

— **S11:** Aarau – Dietikon – Zürich HB (Abfahrtszeiten: Richtung Aarau xx.08 / xx.38, Richtung Zürich HB xx.49 / xx.19)

— **S12:** Brugg AG – Dietikon – Zürich HB (Abfahrtszeiten: Richtung Brugg xx.23 / xx.53, Richtung Zürich HB xx.34 / xx.04)

— Bahnhof Urdorf

— **S5:** Zug – Affoltern a.A. – Zürich HB – Uster – Pfäffikon SZ (Abfahrtszeiten: Richtung Zug xx.49 / xx.19, Richtung Pfäffikon SZ xx.40 / xx.10)

— **S14:** Affoltern a.A. – Altstetten – Zürich HB – Oerlikon - Hinwil (Abfahrtszeiten: Richtung Affoltern a.A. xx.29 / xx.59, Richtung Hinwil xx.30 / xx.00)

Weiter verbinden folgende Tramlinien Schlieren mit den Nachbargemeinden:

— **2:** Schlieren, Geissweid – Zürich, Bahnhof Tiefenbrunnen (7.5'-Takt)

— **20** (Limmattalbahn): Killwangen, Bahnhof – Schlieren, Zentrum/Bahnhof – Zürich, Bahnhof Altstetten (15'-Takt)

Die Stadt Schlieren wird heute von vier Buslinien bedient, die die Anbindung an das regionale S-Bahnnetz am Bahnhof Schlieren sicherstellen (Abbildung 28):

— **201:** Uitikon Waldegg, Bahnhof – Schlieren, Zentrum/Bahnhof (30'-Takt)

— **302:** Geroldswil, Zentrum – Schlieren, Bahnhof – Urdorf Weihermatt, Bahnhof (15'-Takt, 7.5'-Takt zu HVZ zwischen Unterengstringen, Senenbüel und Schlieren, Zentrum/Bahnhof)

— **307:** Schlieren, Zentrum/Bahnhof – Zürich, Bahnhof Altstetten N (30'-Takt)

— **317:** Schlieren, Zentrum/Bahnhof – Urdorf, Oberurdorf (30'-Takt)



Abbildung 28 Netzplan (ZVV, 2023/24)

Insbesondere die Verkehrsüberlastung am Stadtplatz hat grosse Auswirkungen auf den ÖV-Betrieb. Diese beeinträchtigt den ÖV, im speziellen den Busbetrieb, am Stadtplatz selbst sowie auf den Zu- und Abfahrtsachsen. Die VBZ haben folgende Schwachstellen im Betrieb respektive Beeinträchtigungen der Fahrplanstabilität festgestellt.

Fahrplanstabilität
und Verluststellen

	Schwachstelle	Betr. Linie(n)	Anteil Störhalte ⁹	Zeit-raum ¹⁰	Vermuteter Grund
1	Engstringerstrasse, Abschnitt Stadtgrenze - Bernstrasse	302	gering	M-HVZ	stockender Verkehr im Zulauf zum Knoten Bern-/Engstringerstrasse
2	Engstringerstrasse, Abschnitt Bernstrasse - Stadtplatz	302, 307, 317	hoch	primär A-HVZ	stockender Verkehr im Zulauf zum Stadtplatz Schlieren und im Stadtplatz Schlieren mit Rückstau z.T. bis zum Knoten Bern-/Engstringerstrasse, häufig totaler Stillstand
3	Uitikonstrasse, Abschnitt Stadtplatz - Freiestrasse	201, 302	gering	A-HVZ	stockender Verkehr im Stadtplatz Schlieren
4	Urdorferstrasse, Abschnitt Hohfurenstrasse - Kesslerstrasse	302	gering	ganztags	Grund unklar

9 Anteil der Fahrten mit Störhalten über die gesamte Betriebszeit. gering: <=10 %, mittel: 10-30 %, hoch: >30 %

10 Betroffener Zeitraum der Fahrzeitverluste. M-HVZ: 06:30-08:30, NVZ: 08:30-16:30, A-HVZ: 16:30-19:00 (HVZ = Hauptverkehrszeit; NVZ = Nebenverkehrszeit; M = Morgen; A = Abend).

5	Uitikonstrasse, Abschnitt Freiestrasse - Stadtplatz	201, 302	mittel	primär A-HVZ	stockender Verkehr im Zulauf zum Stadtplatz Schlieren und im Stadtplatz Schlieren mit Rückstau z.T. bis Stadtgrenze Schlieren, häufig totaler Stillstand
6	Engstringerstrasse, Abschnitt Stadtplatz - Bernstrasse	302, 307	mittel	primär A-HVZ	morgens und abends Rückstau vom Knoten Bern-/Engstringerstrasse, abends zusätzliche Verlustzeiten im Stadtplatz
7	Bernstrasse, Knoten Gasometerstrasse Ri. Zürich	307	gering	M-HVZ	einzelne Störhalte vor Lichtsignal
8	Bernstrasse, Knoten Gasometerstrasse Ri. Dietikon	307	gering	ganztags	einzelne Störhalte vor Lichtsignal
9	Brandstrasse, Einmündung in Engstringerstrasse	317	gering	primär A-HVZ	erschwerter Einfahrt in Engstringerstrasse aufgrund dortigem Rückstau
10	Bern-/Rietbachstrasse, Abschnitt Stadtgrenze - Goldschlägstrasse	317	mittel	A-HVZ	Grund unklar

Tabelle 8 Schwachstellen VBZ. Quelle: VBZ

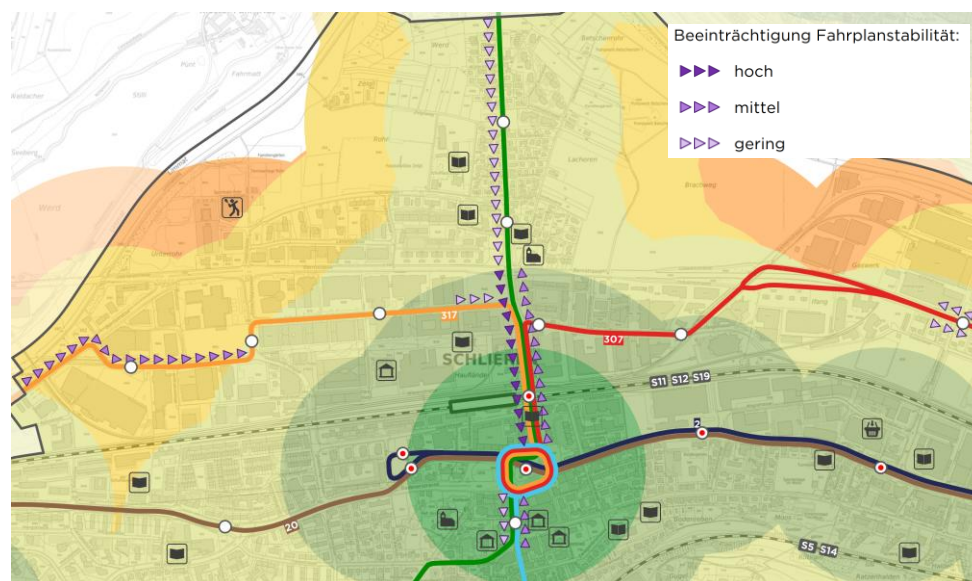


Abbildung 29 Beeinträchtigung der Fahrplanstabilität (siehe auch Analysepläne, A1.4)

Im ersten Betriebsjahr der LTB wurde von der AVA ein Pünktlichkeitswert von über 95 % für die Haltestelle Schlieren, Zentrum/Bahnhof ermittelt.

Während des Nachtbetriebs verkehrt die S-Bahn SN1 stündlich von Winterthur über Zürich und Baden nach Aarau und umgekehrt. In Schlieren Zentrum/Bahnhof besteht Anschluss an folgende Buslinien:

Nachtnetz

- N13 in Richtung Zürich, Bahnhofplatz/HB mit folgenden Haltestellen in Schlieren: Bahnhof, Feldstrasse und Talacker-Windegg.
- N17 von Schlieren, Geissweid nach Zürich, Bahnhofstrasse/HB mit folgenden Haltestellen in Schlieren: Wagonsfabrik, Gasometerbrücke und Mülligen.

— N30 in Richtung Urdorf, Oberurdorf mit folgenden Haltestellen in Schlieren: Brunngasse, Nassacker, Heimeliweg und Spital Limmattal.

Am Bahnhof Schlieren steigen im Jahr 2023 gemäss SBB an einem durchschnittlichen Werktag rund 15'200 Personen ein oder aus, am Bahnhof Urdorf wurden 3'200 Ein- und Aussteigende gemessen. Die Auswertung der Fahrgastfrequenzen der VBZ zeigt, dass die Haltestelle Zentrum/Bahnhof beim Stadtplatz mit über 8'000 Personen an einem durchschnittlichen Werktag die meisten Ein- und Aussteigenden aufweist. Diese Haltestelle wird von den Linien 201, 302, 307, 317, 2 und 20 (LTB) bedient. In Abbildung 30 sind alle Haltestellen mit mehr als 1'000 Ein- und Aussteigenden im DWV aus dem Jahr 2023 dargestellt. Sechs der sieben Haltestellen werden auch von der LTB bedient. Beim Spital Limmattal sind rund 45 % der Ein- und Aussteiger von der LTB.

Fahrgastfrequenzen

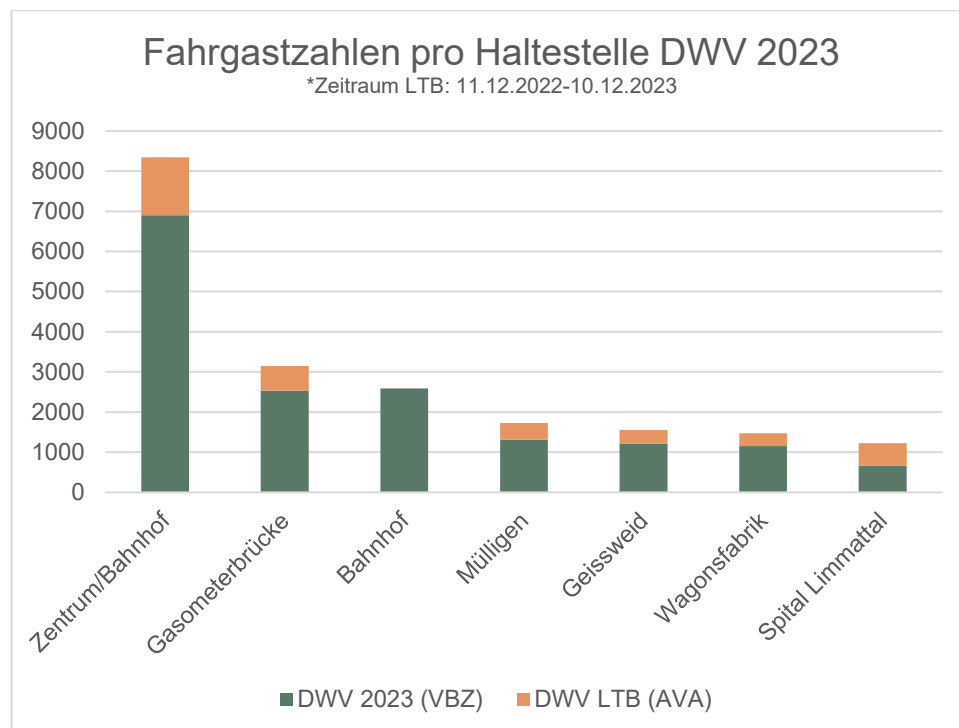


Abbildung 30 Fahrgastzahlen DWV 2023. Quelle: VBZ/AVA/Postauto

Das gesamte Busnetz der VBZ wurde mit der Einführung der LTB auf Dezember 2022 umgestellt. Es bestehen keine grösseren Planungen mehr. Die LTB wird jedoch in Zukunft auf einen 7.5'-Takt verdichtet.

Ausblick Angebot

Stärken	Schwächen
Siedlungsgebiet ist fast flächendeckend mit ÖV erschlossen und direkt an die umliegenden S-Bahn-Haltestellen angebunden	Keine ÖV-Erschliessung im südöstlichen Teil (Alter Zürichweg). Lediglich mangelnde bis mittelmässige Erschliessung in den Gebieten Rietbach (Nordwest) und Gaswerk (Nordost) sowie am südlichen Siedlungsrand an der Hanglage.
	Keine direkten Verbindungen zwischen Bahnhof Urdorf und Schlieren
	Keine ÖV-Nord-Süd-Verbindungen ausser über Engstringerstrasse.
Auf dem Tramnetz (inkl. LTB) sind keine nennenswerten Fahrzeitverluste zu verzeichnen.	Die Fahrplanstabilität insbesondere im Busnetz ist in den Spitzenstunden an verschiedenen Stellen nicht gegeben. — Fahrzeitverluste aufgrund Verkehrsüberlastung Stadtplatz. — Engstringerstrasse (Abschnitt Stadtgrenze – Bernstrasse; Abschnitt Bernstrasse – Stadtplatz in beide Richtungen) — Uitikonerstrasse (Abschnitt Stadtplatz – Freiestrasse in beiden Richtungen) — Urdorferstrasse (Abschnitt Hohfurrenstrasse – Kesslerstrasse) — Bernstrasse, Knoten Gasometerstrasse in Richtung Zürich und Dietikon) — Brandstrasse, Einmündung in Engstringerstrasse — Bern-/Rietbachstrasse, Abschnitt Stadtgrenze – Goldschlängistrasse
Die LTB stellt insbesondere für die Erschliessung des Spitals Limmattal ein wichtiges ÖV-Angebot dar. -	
Gut ausgebautes Nachtnetz-Angebot (S-Bahn und drei Nachtbusse von/nach Nachbargemeinden)	

Tabelle 9 Resultat Analyse ÖV

3.12 Strassenverkehr / Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Das Strassennetz ist hierarchisch strukturiert. Hochleistungsstrassen (HLS), Hauptverkehrsstrassen (HVS) und Verbindungsstrassen (VS) bilden zusammen das übergeordnete Netz, das im kantonalen und regionalen Richtplan festgelegt wurde. Sammelstrassen (SS) und Erschliessungsstrassen (ES) bilden das kommunale Netz (Tabelle 10).

Strassentyp	Funktion	Eigentum
Hochleistungsstrasse (HLS)	<u>Bedeutung und Funktion gemäss KRP ZH:</u> Übergeordnete Achsen mit hoher Leistungsfähigkeit: möglichst sichere und reibungslose Bewältigung des MIV; umfassende Lärmschutzmassnahmen im Bereich von Wohngebieten. <i>Auf dem Stadtgebiet Schlieren gibt es keine HLS, jedoch verläuft die A1 der nördlichen Gemeindegrenze entlang.</i>	Kanton (KRP)
Hauptverkehrsstrasse (HVS)	<u>Bedeutung und Funktion gemäss KRP ZH:</u> Wichtige Achsen, die zusammen mit den HLS das übergeordnete Strassennetz bilden: kanalisieren des Verkehrs möglichst abseits lärmempfindlicher Nutzungen; Strassenraum dient MIV, ÖV, Fuss- und Veloverkehr; Gestaltungsmassnahmen zur Verbesserung der Siedlungsqualität. <i>Übergeordnete, kantonale HVS in Schlieren verbinden Schlieren mit den Nachbargemeinden Altstetten, Dietikon und Unterengstringen.</i>	Kanton (KRP)
Regionale Verbindungsstrasse (RVS)	<u>Bedeutung und Funktion gemäss KRP ZH:</u> Anbindung von Siedlungsgebieten und Erholungsschwerpunkten an das übergeordnete Strassennetz: siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung. <i>Übergeordnete, kantonale RVS stellen Verbindungen zu den Nachbargemeinden (Ost, Süd, West) sicher und kommen im Zentrum von Schlieren (Stadtplatz) zusammen.</i>	Kanton (RRP)
Kommunale Sammelstrasse (SS)	Stellen die gebündelte Basiserschliessung der Wohn-, Gewerbe- und Zentrumsgebiete sicher; Bündelung/Sammlung des Verkehrs aus den Erschliessungsstrassen in Siedlungsgebiete; siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung.	Stadt (kRP)
Kommunale Erschliessungsstrasse (ES)	Quartierstrassen mit quartierinterner Bedeutung; dienen der parzellenweisen Erschliessung der Liegenschaften; siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung.	Stadt (kRP)

Tabelle 10 Strassentypisierung und Funktionen (übergeordnete Strassentypisierung und Funktion gemäss KRP ZH).

Schlieren befindet sich in der Nähe der Verzweigung Limmattal in den Gemeinden Weinigen und Unterengstringen (umgangssprachlich «Limmattaler Kreuz»). Die Stadt Schlieren ist aktuell über Urdorf (A3) sowie über Unterengstringen/Weinigen (A1) an das Hochleistungsstrassennetz (HLS) angeschlossen. Des Weiteren ist der Anschluss Schlieren – Europabrücke (Grünau) im Osten an die A1/36 in Umsetzung. Die Fertigstellung ist für das

Anschluss an
Hochleistungs-
strasse A52

Jahr 2027 vorgesehen. Die Bernstrasse, die Engstringerstrasse bis zur Verzweigung Bern-/Engstringerstrasse sowie die Überlandstrasse sind Hauptverkehrsstrassen (HVS) und verbinden Schlieren mit den Hochleistungsstrassen.

Derzeit verlaufen die HLS und HVS am Rande der Stadt. Anders stellt sich die Situation bei den regionalen Verbindungsstrassen (RVS) dar. Diese dienen gemäss kantonalem Richtplan der Anbindung von Siedlungs- und Erholungsgebieten an das übergeordnete Strassennetz. Vom Zentrum Schlieren führen folgende Strassen respektive Verbindungen radial in die umliegenden Nachbargemeinden: Ringstrasse, Badenerstrasse, Kesslerstrasse (Westen), Uitikonerstrasse (Süden), Zürcherstrasse (Osten), Enstringerstrasse (Norden) (vgl. Analyseplan A1.5).

Hauptverkehrs-
und regionale Ver-
bindungsstrassen

Die Auswertung der Verkehrsmengen des Verkehrsmonitorings Limmattal zeigt in Richtung Osten respektive zur Stadt Zürich eine Abnahme von 2015 bis 2022. Auf der Zürcherstrasse nimmt die Belastung zwischen 2015 und 2019 um rund ein Drittel ab. Dies ist insbesondere auf die Bautätigkeit zur LTB zurückzuführen. Auf den übrigen Verbindung erfolgte die überwiegende Belastungsabnahme nach 2019, was mit den Auswirkungen der Corona-Pandemie verbunden sein könnte. Die Veränderung der Anteile lässt eine leichte Verkehrsverlagerung von der Zürcher- auf die Bernerstrasse in Richtung Stadt Zürich erkennen. In Richtung Westen zeigt sich ein ähnliches Bild. Eine überproportionale Abnahme ist auf der Zürcherstrasse zu verzeichnen, wobei diese vorwiegend zwischen 2015 und 2019 erfolgt. Insgesamt ist die angestrebte Verkehrsverlagerung von der Achse Badener-/Zürcherstrasse auf die Bernstrasse und die A1 erkennbar.

Kapazitäten und
Auslastungen
Verkehrsmonitoring
Limmattal

Die Siedlungsverträglichkeit des Verbindungstrassennetzes (RVS) ist gemäss Analyse des Kantons auf der Kessler-/Urdorferstrasse, der Ringstrasse und der Uitikonerstrasse gegeben. Entlang der Badener-/Zürcherstrasse und der Engstringerstrasse wird die Siedlungsverträglichkeit als kritisch beurteilt. Die Aktualisierung der Beurteilung wurde im März 2020 vorgenommen, darin sollte die Umgestaltung der Badenerstrasse und des Stadtplatzes (eingeweiht im November 2018) berücksichtigt sein.

Siedlungsverträg-
lichkeit

Die kommunalen Quartierstrassen der Stadt Schlieren sind zu einem grossen Teil verkehrsberuhigt (Tempo 30, Begegnungszonen; Abbildung 26). Dennoch weisen einzelne kommunale Strassen eine relativ hohe Verkehrsbelastung von über 7'000 DWV auf. Diese sind allerdings als kommunale Sammelstrassen kategorisiert und dienen somit der Bündelung des Verkehrs (vgl. Kapitel 3.4). Der aktuell gültige Verkehrsplan der Stadt Schlieren kategorisiert die gleisquerenden Nord-Südachsen Goldschlägistrasse sowie Gasometerstrasse sowie die Rietbachstrasse, Brandstrasse und Rütistrasse parallel zu Gleisanlage und Bernstrasse als Sammelstrassen. Die Rietbach-, Brand- und Rütistrasse dienen nicht als Basiserschliessung für ein gesamtes Gebiet, sondern stellen die Erschliessung der anliegenden Parzellen sicher. Aus fachlicher Sicht entspricht die Erschliessungsfunktion dieser Strassen somit derjenigen einer kommunalen Erschliessungsstrasse.

Kommunales Stras-
sennetz

Aufgrund verschiedener überlasteter Strassenabschnitte und Knoten kommt es zu Schleichverkehr auf dem kommunalen Netz (siehe Abschnitt 3.12,

Ausweichverkehr
auf dem lokalen
Strassennetz

Analyse der kritisch belasteten Knoten). Der Rückstau am Stadtplatz führt zu Schleichverkehr aus westlicher Richtung, insbesondere auf den Verbindungen Nassackerstrasse-Freiestrasse-Schulstrasse, Stationsstrasse und Kampstrasse sowie der Güterstrasse-Bahnhofstrasse. Aus östlicher Richtung betrifft dies die Grabenstrasse-Bahnhofstrasse. Die Überlastung der Engstringerkreuzung – in Verbindung mit dem Stadtplatz – führt zu Ausweichverkehr auf der Wiesenstrasse, der Brandstrasse sowie der Rütistrasse (inkl. unerlaubter Durchfahrt zur Industriestrasse). Die teilweise schmalen Strassenquerschnitte in Verbindung mit vorhandener Strassenparkierung (z. B. Freiestrasse, Kampstrasse) bergen das Risiko, dass beim Kreuzen von Fahrzeugen der Gehweg genutzt wird. Des Weiteren wurden entlang der Nassackerstrasse–Freiestrasse verkehrsberuhigende Massnahmen umgesetzt (Horizontalversätze, versetzte Parkfelder). Diese werden insbesondere von den Blaulichtorganisationen als sicherheitsmindernde Hindernisse wahrgenommen. Zudem wird bei grösserem Verkehrsaufkommen das Kreuzen dadurch erschwert.

Analyse der kritisch belasteten Knoten

Gemäss dem kantonalen Monitoring Siedlung und Verkehr (2018) ist die Verkehrsbelastung der folgenden Knoten in der Abendspitze (ASP) kritisch bis überlastet:

- 1) Stadtplatz Schlieren (Engstringer-/Zürcher-/Uitikon- und Ringstrasse)
- 2) Bern-/Engstringerstrasse
- 3) Kesslerplatz (Badener-/Kesslerstrasse)
- 4) Überland-/Bernstrasse

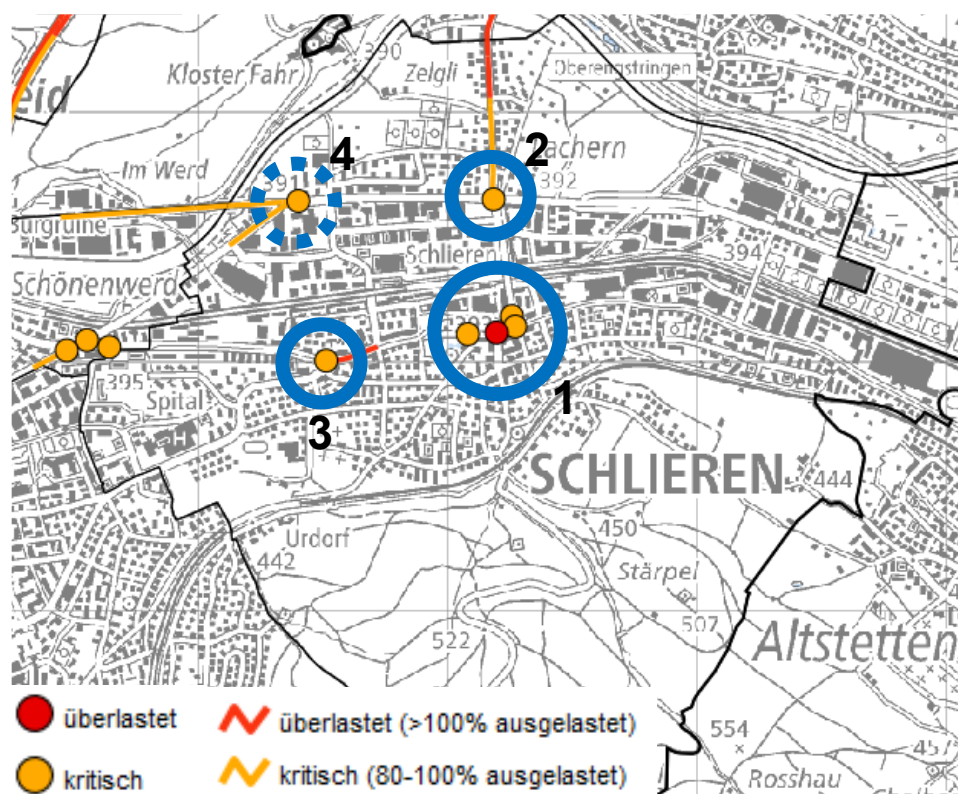


Abbildung 31 Kritische und überlastete Knoten ASP in Schlieren, Monitoring Siedlung und Verkehr (2018)

Im Folgenden werden die vier kritisch belasteten Knoten detaillierter betrachtet und analysiert. Dabei werden zunächst die vorliegenden Grundlagen und Studien zur Verkehrsqualität herangezogen. Anschliessend erfolgt eine Analyse der Quell-Ziel-Beziehungen des Verkehrs im DWV auf Basis des Verkehrsmodells.

Stadtplatz Schlieren

Der Stadtplatz im Zentrum von Schlieren, südlich des Bahnhofs gelegen, ist als Kreisverkehr konzipiert, der den Verkehr der kantonalen RVS-Engstringer-, Zürcher-, Uitikoner- und Badenerstrasse zusammenführt.

Lage und
räumliche
Einbettung

Das Projekt Stadtplatz Schlieren ist das Resultat des Wettbewerbs aus dem Jahr 2004. Im Rahmen des Projekts wurde die Badenerstrasse verlegt und der zentrale Knotenpunkt neu gestaltet. Das Siegerprojekt überzeugte insbesondere durch seinen interdisziplinären Ansatz. Die Verlegung der Badenerstrasse nach Norden und deren Verschwenkung machten den Bau des Stadtplatzes, die Weiterentwicklung des Bahnhofquartiers und die Erweiterung des Stadtparks erst möglich. Der zuvor LSA-geregelte zwei- bis dreispurige Knoten war auf der Badenerstrasse in beiden Richtungen befahrbar. Die ehemalige Ringstrasse wurde zurückgebaut und die Uitikoner-, Zürcher-, Engstringer- und Ringstrasse wurden zu einem einspurigen Grosskreisel zusammengeführt, um den Verkehr zu entschleunigen. Dadurch ist eine oberirdische Querung der Kantonsstrasse für Fussgänger wieder möglich. Am Stadtplatz gibt es keine LSA, weder zur Regelung des MIV noch für den Fussverkehr. Damit wurde eine fussgängerfreundliche Variante umgesetzt. Dies im Bewusstsein, dass sich dadurch die Fahrzeit über den neuen Stadtplatz verlängern kann. Das Projekt wurde unter Mitwirkung der Bevölkerung entwickelt und durch den Stadtrat bestätigt.¹¹

Umgestaltung und
Entwicklung des
Stadtplatzes



¹¹ Siehe auch <https://www.limmattalerzeitung.ch/limmattal/region-limmattal/so-soll-das-schliemer-stadtzentrum-in-zukunft-aussehen-id.1281872>.

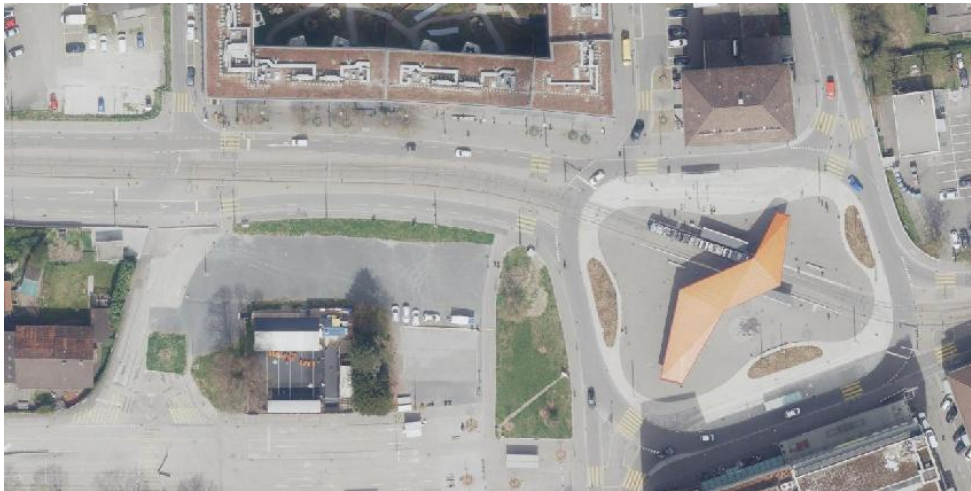


Abbildung 32 Luftbild Stadtplatz Schlieren vor und nach Umgestaltung (oben 2015/16, unten 2021/22)

Der Stadtplatz stellt einen zentralen Knotenpunkt für den Strassenverkehr dar. Des Weiteren stellt der Stadtplatz einen zentralen Knotenpunkt für den öffentlichen Verkehr dar. Mehrere Buslinien (201, 302, 307, 317) sowie die Tramlinie 2 und die LTB (Linie 20) nutzen den Grosskreisel, auf dem sich die Haltestelle «Schlieren, Zentrum/Bahnhof» befindet. Die hohen Verkehrsaufkommen zu den Spitzenstunden führen zu einer Überlastung des Stadtplatzes, was die Leistungsfähigkeit des Systems beeinträchtigt. Die Kapazitätsengpässe des Grosskreisels in den Spitzenstunden führen zu erheblichen Rückstaus auf den Knotenzufahrten. Eine Verkehrsstudie zum Stadtplatz zeigt, dass neben dem allgemeinen Strassenverkehr insbesondere die Busse von Engstringen kommend betroffen sind. Sie erleiden einen Zeitverlust von über 4 Minuten. Ein wesentlicher Faktor für die Überlastung ist das hohe Fussgängeraufkommen auf der Ringstrasse Nord. Es führt zu einer erheblichen Reduzierung der Leistungsfähigkeit für den motorisierten Individualverkehr und beeinträchtigt bzw. verhindert den Abfluss des MIV in die Badenerstrasse oder Ringstrasse West. Eine weitere Untersuchung zu neuralgischen Stellen um den Stadtplatz zeigt, dass es in den ASP aufgrund der Verkehrsüberlastungen zu Ausweichverkehren von der Badenerstrasse hin zu den Achsen Nassackerstrasse-Freiestrasse-Schulstrasse und Grabenstrasse-Güterstrasse-Bahnhofstrasse kommt.

Verkehrliche Bedeutung und Herausforderungen

Die Analysen aus dem GVM-ZH belegen, dass rund 14'000 der insgesamt 25'000 Fahrzeuge, die den Stadtplatz passieren, ihr Ziel ausserhalb der Stadt Schlieren haben. Dies entspricht einem Anteil von 56 Prozent. Es ist zu beachten, dass die jeweilige Quelle bzw. der Start der Fahrten sowohl in den Ortsteilen der Stadt Schlieren als auch ausserhalb der Gemeinde liegen kann. Insbesondere auf der Ost-West-Achse (in beide Richtungen) sowie von Süden nach Norden (von Schlieren Süd und Uitikon her) ist eine hohe Verkehrsfrequenz auf dem Stadtplatz zu verzeichnen. Der Verkehr von Norden bzw. von Ober-/Unterengstringen kommend hat zu etwas mehr als der Hälfte das Stadtgebiet Schlieren als Ziel. Die restlichen Fahrzeuge verkehren in ähnlichen Anteilen in Richtung Westen und Süden. Darüber hinaus

Fahrbeziehungen
via Stadtplatz
(GVM-ZH)

zeigen die Modelldaten, dass rund 1'000 Fahrzeuge aus der Gemeinde Urdorf über die Stationsstrasse zur südlichen Zufahrt des Stadtplatzes gelangen. Dies entspricht nicht den festgelegten Funktionen des Strassennetzes.

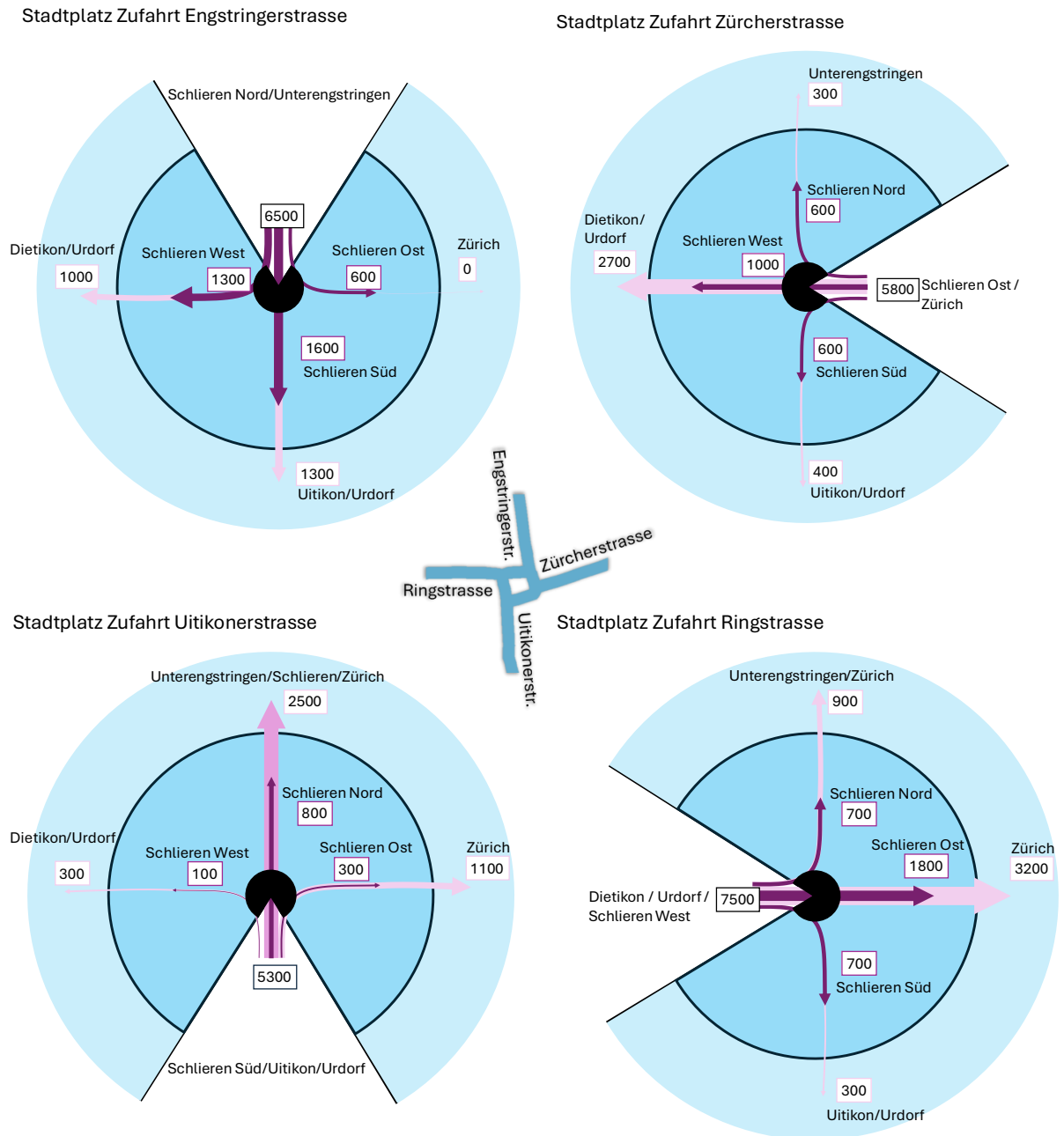


Abbildung 33 Verkehrsströme am Knoten Stadtplatz (DWV, 2019, gerundet)

Die wesentlichen Erkenntnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Der Stadtplatz ist insbesondere für Ziele ausserhalb der Stadt von Relevanz.
- Auf der Ost-West-Achse hat nur jedes zweite bis dritte Fahrzeug Schlieren als Ziel.
- Verkehrsbeziehungen aus südlicher Richtung haben zu einem grossen Teil Ziele ausserhalb der Stadt Schlieren, primär in Richtung Norden, sekundär in Richtung Osten.

- Verkehrsbeziehungen aus nördlicher Richtung haben zu rund 55 % die Stadt Schlieren als Ziel. Die restlichen Fahrzeuge verkehren zu ähnlichen Anteilen in Richtung Westen und Süden.
- Rund 1'000 Fahrzeuge pro Tag mit Quelle ausserhalb Schlierens verkehren via Stationsstrasse aus südlicher Richtung über den Knoten.

Die Untersuchung neuralgischer Stellen um den Stadtplatz aus dem Jahr 2022¹² zeigt, dass die Verkehrsbelastung Richtung Westen in der ASP weit mehr als 20 % der ganztäglichen Mengen beträgt. Ein signifikanter Anteil dieser Verkehrsbelastung wird über die Achse Nordring-Gubristtunnel-Unterengstringen mit Zielen fast ausschliesslich im lokalen Umfeld generiert. Dies führt zu Ausweichverkehr von der Badenerstrasse hin zu den Achsen Schulstrasse-Freiestrasse-Nassackerstrasse und Grabenstrasse-Güterstrasse-Bachstrasse.

Ausweichverkehr
aufgrund
Verkehrsüber-
lastung

Neben der Schwachstelle im Strassenverkehr hinsichtlich der Leistungsfähigkeit stellt der Knoten eine Schwachstelle im Velonetz von Schlieren dar (vgl. Kapitel 3.9). Zudem besteht ein sehr hoher Problemdruck für die Fahrzeitverluste des ÖV auf Strassen (vg. Kapitel 3.11).

Schwachstellen

Bern-/Engstringerstrasse

Der Knoten Bern-/Engstringerstrasse (HLS/RVS) befindet sich nördlich des Stadtplatzes und ist durch die Engstringerstrasse verbunden. Der Knoten Bern-/Engstringerstrasse ist ein LSA-Knoten mit jeweils drei Vorsortierstreifen pro Zufahrt. Alle Abbiegebeziehungen sind möglich. Im kommunalen Richtplan Siedlung und Landschaft der Stadt Schlieren ist festgehalten, dass der Knoten Bern-/Engstringerstrasse ein öffentlicher Freiraum im Siedlungsgebiet ist. Die Bernstrasse ist als stadtverträglicher Strassenraum mit hoher Kapazität zu entwickeln. Dabei ist die Querung der Bernstrasse sicherzustellen.

Lage und räumli-
che Einbettung

Durch die Realisierung der Limmattalbahn auf der Zürcherstrasse-Badenerstrasse soll der Durchgangsverkehr in Ost-West-Richtung verlagert und grundsätzlich über die Bernstrasse abgewickelt werden. Um die Leistungsfähigkeit zu erhöhen, ist ein Ausbau der Engstringerkreuzung erforderlich. Der Regierungsrat hat das Bauprojekt im Oktober 2024 bewilligt und festgesetzt. Gegen diesen Beschluss ist der Rechtsweg beschritten worden. Der für Ende 2025 geplanten Baubeginn muss somit um mindestens ein Jahr verschoben werden. Die Bauzeit beträgt rund zweieinhalb Jahre.

Geplante Erhöhung
der Leistungsfähig-
keit

12 Verkehrsaufkommen Schlieren – Spinnenanalysen (Abendspitze) neuralgischer Strassenabschnitte, 23.04.2022

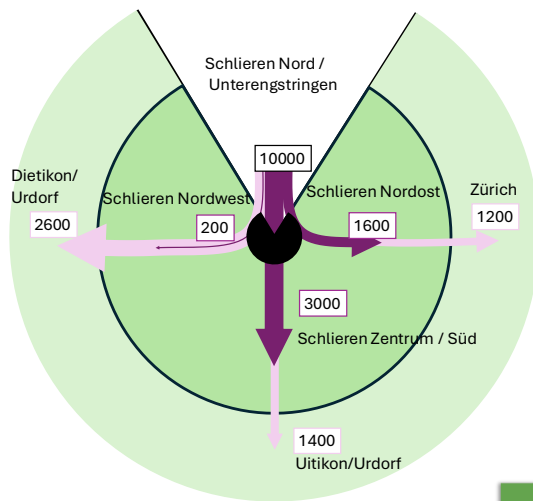


Abbildung 34 Luftbild Bern-/Engstringerstrasse

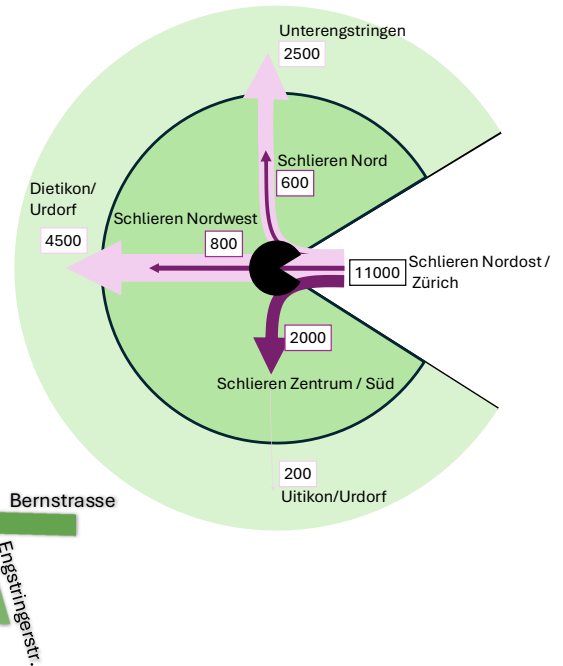
Der Knoten stellt das Portal zu Schlieren aus dem Norden dar. Knapp die Hälfte der Fahrzeuge, die den Knoten von Norden anfahren, verbleiben im Stadtgebiet von Schlieren. 2'000 Fahrzeuge, die von Osten an den Knoten kommen, biegen links ab und verbleiben im Stadtgebiet. Aus östlicher, wie auch aus westlicher Richtung dient der Knoten vor allem dem Durchgangsverkehr (Ost-West, Ost-Nord und West-Nord). Ausnahmen bilden die Fahrbeziehungen aus westlicher Richtung mit Ziel nordöstliches Stadtgebiet (3'100 der 6'900 Fahrzeuge verbleiben im nordöstlichen Teil) sowie Fahrtrichtung aus östlicher Richtung mit Ziel Schlieren Zentrum/Süd (die Belastung in Richtung Uitikon ist vernachlässigbar). Aus südlicher Richtung ist insbesondere die Fahrtrichtung Nord von Bedeutung. 6'000 der 6'800 Zufahrten von Süden verlassen Schlieren über den Knoten Bern-/Engstringerstrasse – davon jedes zweite Fahrzeug in Richtung Norden. Aus den Modelldaten ist zudem ersichtlich, dass rund 400 Fahrzeuge aus der Gemeinde Urdorf via Stationsstrasse und 700 Fahrzeuge via Kesslerstrasse über den Stadtplatz zur südlichen Zufahrt des Knotens Bern-/Engstringerstrasse gelangen. Dies entspricht nicht den festgelegten Funktionen des Strassennetzes.

Fahrbeziehungen
via Engstringerknoten
(GVM-ZH)

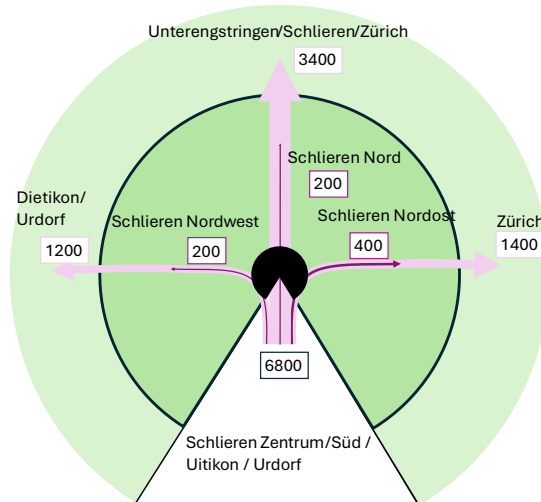
Bern-/Engstringerstrasse Zufahrt Engstringerstrasse Nord



Bern-/Engstringerstrasse Zufahrt Bernstrasse Ost



Bern-/Engstringerstrasse Zufahrt Engstringerstrasse Süd



Bern-/Engstringerstrasse Zufahrt Bernstrasse West

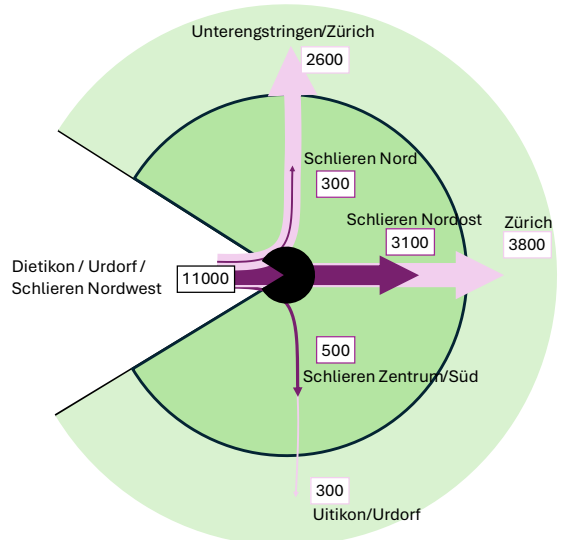


Abbildung 35 Verkehrsströme am Knoten Bern-/Engstringerstrasse (DWV, 2019, gerundet)

Die wesentlichen Erkenntnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Verkehrsbeziehungen aus nördlicher Richtung haben zu knapp 50 % die Stadt Schlieren als Ziel, zweitwichtigste Fahrtbeziehung geht in Richtung Dietikon/Urdorf.
- Verkehrsbeziehungen aus südlicher Richtung verlassen zu knapp 90 % das Stadtgebiet.
- Auf der Ost-West-Achse verlassen knapp 2/3 das Stadtgebiet wieder auf der Ost-West-Achse oder in Richtung Unterengstringen.
- Ca. 30 % der Fahrzeuge aus Richtung Osten haben Schlieren als Ziel, der Grossteil bittet links ab, um ins Zentrum zu gelangen.

Die Analyse des Kantons Zürich zeigt, dass der Knoten in der Abendspitze eine kritische Auslastung aufweist. Die Engstringerstrasse ist eine Velohauptverbindung, jedoch fehlt Veloinfrastruktur in Fahrtrichtung Nord (vgl. Kapitel 3.9). Auf der Bernstrasse verläuft eine geplante Velonebenverbindung.

Schwachstellen

Kesslerplatz

Der Kesslerplatz befindet sich im Südwesten des Stadtgebiets. Beim Kesslerplatz kommen die beiden RVS Badenerstrasse (Verbindung von/nach Dietikon und Urdorf Nord) und Kesslerstrasse/Urdorferstrasse (Verbindung von/nach Urdorf Zentrum) zusammen. Im Rahmen des Baus der LTB, 2. Etappe, wurde eine Umgestaltung vorgenommen. Der Knoten ist mit einer Lichtsignalanlage ausgestattet. Im Agglomerationsprogramm Limmattal 5. Generation (AP 5G) wurde das BGK Kessler-/Urdorferstrasse als Massnahme aufgenommen, welches am Kesslerplatz endet. Weiter wurde im kommunalen Richtplans Siedlung und Landschaft der Stadt Schlieren festgehalten, dass der Kesslerplatz ein öffentlicher Freiraum im Siedlungsgebiet ist. Dazu soll dieser als Platz entwickelt werden, in diesem Zusammenhang ist auch die Siedlungsentwicklung rund um den Kesslerplatz (z.B. Gestaltungsplan Kesslerplatz) zu erwähnen.

Lage und räumliche Einbettung

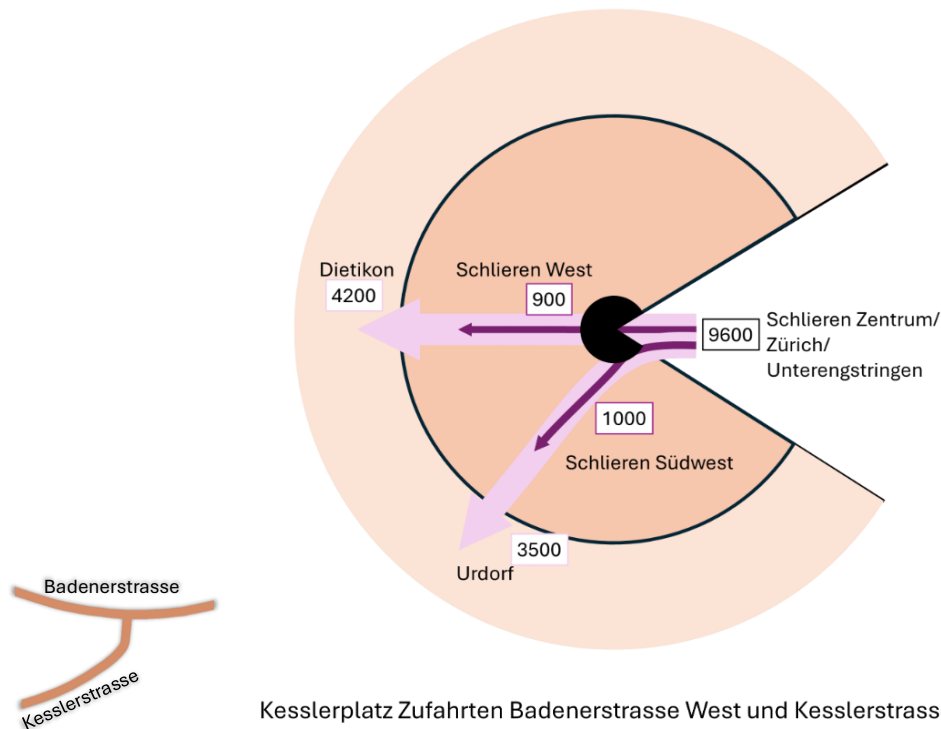


Abbildung 36 Luftbild Kesslerplatz

Die Fahrbeziehungen von Ost nach West verteilen sich am Kesslerplatz ungefähr zu gleichen Teilen auf die Badener- und die Kesslerstrasse bzw. nach Dietikon und Urdorf. Der Verkehr aus Westen via Kesslerplatz hat primär die Stadt Schlieren zum Ziel. 7'500 der insgesamt 10'900 Fahrzeuge von Westen verbleiben innerhalb der Stadt Schlieren.

Fahrbeziehungen
via Kesslerplatz
(GVM-ZH)

Kesslerplatz Zufahrt Badenerstrasse Ost



Kesslerplatz Zufahrten Badenerstrasse West und Kesslerstrasse

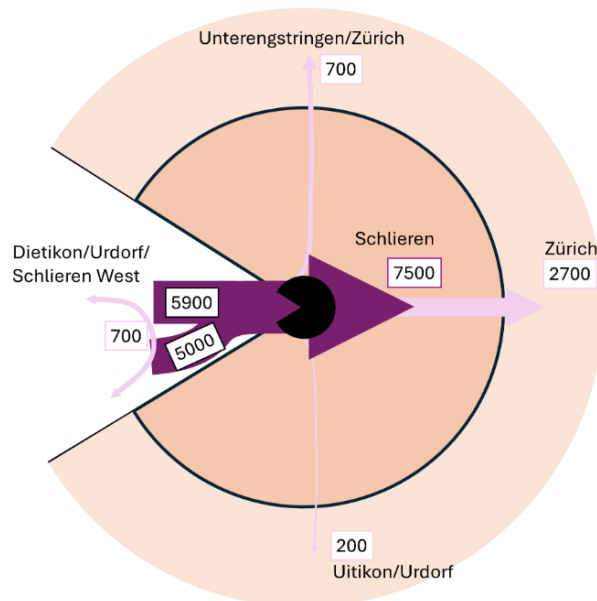


Abbildung 37 Verkehrsströme Knoten Kesslerplatz (DWV, 2019, gerundet)

Die wesentlichen Erkenntnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Der Grossteil des Verkehrs aus westlicher Richtung hat das Ziel Stadtgebiet Schlieren.
- Für die Verkehrsbeziehung in Richtung Westen sind die Verbindungen nach Dietikon sowie die Verbindung nach Urdorf von ähnlicher Bedeutung. Leicht mehr Fahrzeuge verkehren weiterhin auf der Badenerstrasse als auf der Kessler-/Urdorferstrasse.

Der benachbarte Knoten Badener-/Storchenstrasse, westlich des Kesslerplatzes, war im Jahr 2021 ein Unfallschwerpunkt (USP). Entlang der Badenerstrasse, einer kantonalen Nebenverbindung für den Veloverkehr, führt keine Veloinfrastruktur (Kapitel 3.9)

Schwachstellen

Überland-/Bernstrasse

Der Knoten Überland-/Bernstrasse stellt eine Kreuzung zweier Hauptverkehrsstrassen dar, welche durch eine Lichtsignalanlage geregelt wird. Auffällig sind die zahlreichen Querungsstellen für den Fussgängerverkehr.

Lage und räumliche Einbettung



Abbildung 38 Luftbild Bern-/Überlandstrasse

Der Knoten Bern-/Überlandstrasse hat für Fahrzeuge mit Ziel Schlieren sowie für Fahrzeuge, die das Stadtgebiet im Norden oder Osten verlassen, eine ähnliche Bedeutung. Rund 50 % aller Fahrzeuge haben Ziel in Schlieren, der stadtsquerende Verkehr teilt sich ähnlich nach Unterengstringen und Zürich auf. 4'100 Fahrzeuge, die von Westen an den Knoten fahren, verlassen Schlieren auch im Westen wieder.

Fahrbeziehungen
via Knoten Bern-
/Überlandstrasse
(GVM-ZH)

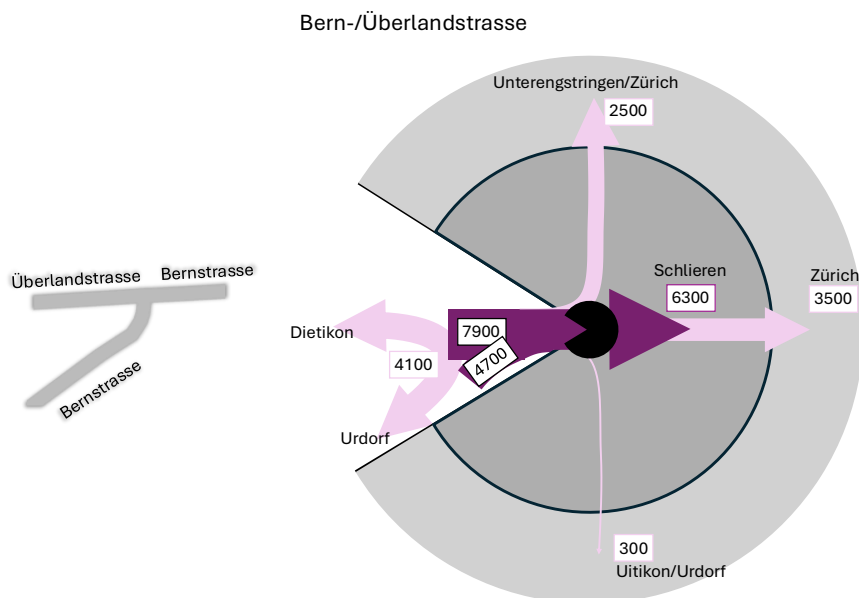


Abbildung 39 Verkehrsströme am Knoten Bern-/Überlandstrasse (DWV, 2019, gerundet)

Die wesentlichen Erkenntnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

— Rund jedes zweite Fahrzeug hat das Stadtgebiet Schlieren als Ziel.

— Die stadtgebietquerenden Fahrzeuge verkehren leicht häufiger in Richtung Stadt Zürich als in Richtung Norden. Für Verkehr in Richtung Süden ist der Knoten von geringer Bedeutung.

— Für die Beziehung Dietikon-Urdorf ist der Knoten von Bedeutung.

Stärken	Schwächen
Stadt Schlieren ist gut ans Nationalstrassennetz angeschlossen	
Schlieren ist durch übergeordnetes Netz optimal mit Region und Nachbargemeinden vernetzt (HVS und RVS)	Kritische Verkehrsbelastungen und Überlastungen in den ASP Knoten: - Stadtplatz (Überlastung) - Knoten Engstringer-/Bernstrasse - Kesslerplatz - Bern-/Ueberlandstrasse Verbindungen: - Badenerstrasse zwischen den Kreuzungen Kesslerstrasse und Goldschlängistrasse - Bernstrasse zwischen den Kreuzungen Ueberlandstrasse und Rietbachstrasse - Ueberlandstrasse ab der Kreuzung Bernstrasse bis nach Glanzenberg in Dietikon - Engstringerstrasse ab der Kreuzung Bernstrasse bis ins Zentrum von Unterengstringen
	Hohe Verkehrsbelastungen auf dem kommunalen Strassennetz: - Goldschlängistrasse (Güterstrasse bis Badenerstrasse) - Freiestrasse (Salmenplatz bis Stationsstrasse) - Rütistrasse - Gasometerstrasse
Siedlungsorientierte Quartierstrassen sind überwiegend verkehrsberuhigt (T30, Begegnungszonen).	Siedlungsverträglichkeit auf Ortsdurchfahrt (Zürcherstrasse-Badenerstrasse und Engstringerstrasse) kritisch
	Ausweichverkehr aufgrund Überlastungen des übergeordneten Netzes (insbes. Stadtplatz) auf kommunales Strassennetz - Nassacker-Freiestrasse-Schulstrasse-Sonnenhofstrasse - Grabenstrasse-Güterstrasse-Bachstrasse - Wiesenstrasse - Brandstrasse - Rütistrasse - Stationsstrasse - Kampstrasse
	Schmale Strassenquerschnitte und Einengungen können insbesondere in Verbindung mit Ausweichverkehr situativ Hindernisse darstellen und die Verkehrssicherheit punktuell beeinträchtigen.

Tabelle 11 Resultat Analyse MIV

3.13 Parkierung

Im Stadtgebiet stehen für den motorisierten Individualverkehr verschiedene öffentlich zugängliche Parkierungsanlagen zur Verfügung, die sich im Besitz der Stadt Schlieren sowie von Privaten befinden. Die Parkierungsanlagen befinden sich insbesondere im Zentrum und bei Sport- und Freizeiteinrichtungen sowie bei wichtigen Einkaufsmöglichkeiten (siehe Analyseplan Anhang A1). Die Kapazitäten der relevanten Parkierungsanlagen sind in Tabelle 12 aufgeführt. Angaben zu den Auslastungen der jeweiligen Anlagen liegen nicht vor. Weiter gibt es verschiedene kleinere private Parkierungsanlagen, die öffentlich zugänglich sind.

Öffentlich zugängliche Parkierung

Parkierungsanlage / Standort	Kapazitäten (öff. zugängliche PP)
Parkanlage Chambweg (Schlieremer Berg)	15
Einkaufszentrum Wagi Shopping	157
Stadtplatz Ost (Zürcherstrasse)	24
Parkhaus Parkside (Bahnhof Schlieren)	71
Parkhaus Lilie Zentrum	150
Tennisplatz (Unterrohr)	30
Sportanlage Zelgli	100
Parking Talacker (Engstringerstrasse)	53
Spital Limmattal	255
Bernstr./Wasserfahrer,	25
Parkplatz Bauhaus	105

Tabelle 12 Kapazitäten der relevantesten öffentlich zugänglichen Parkierungsanlagen im Besitz der Stadt Schlieren sowie von Privaten (Quelle: Angaben Betreiber, Stadtpolizei Schlieren und Parking.ch)

Des Weiteren sind auf dem Stadtgebiet diverse Strassenabschnitte mit Strassenparkierung vorhanden, welche durch blaue und weisse Parkzonen gekennzeichnet sind. Die Stadt Schlieren verfügt insgesamt über rund 1'000 Parkfelder in der blauen Zone sowie weitere 350 weiss markierte Parkfelder (Stand Frühling 2024). Im Januar 2024 wurden die Parkgebühr sowie die maximale Parkdauer der weissen Parkfelder den gegebenen aktuellen Tarifen und Zeiten angepasst. Durch die Anpassungen werden neu drei Parkkategorien ausgewiesen. Zur zeitlichen Vereinheitlichung wurden die maximalen Parkzeiten in der Nacht analog zu den Blauen Parkplätzen bzw. den Dauerparkkarten festgelegt. Tagsüber gelten unterschiedliche maximale Parkdauern in den verschiedenen Parkkategorien.

Die Verordnung über das unbeschränkte Parkieren in Blauen Zonen (1998) besagt, dass Inhaber einer entsprechenden Parkkarte an speziell signalisierten Örtlichkeiten zeitlich unbeschränkt parkieren dürfen. Die Bewilligungsgebühren betragen je nach Berechtigungsart und Fahrzeug zwischen 34 und CHF 101 pro Monat. Zudem können Tages- und Wochenbewilligungen für

Dauerparkierung mit Parkkarten

jeweils CHF 5 bzw. 15 ausgestellt werden. Seit 2024 besteht zudem die Möglichkeit, diese digital zu lösen.

Im Jahr 1994 wurde eine Verordnung über das nächtliche Dauerparkieren auf öffentlichem Grund erlassen. Gemäss dieser Verordnung ist das regelmässige Abstellen von Fahrzeugen aller Art auf öffentlichem Grund während der Nachtzeit nur mit einer behördlichen Genehmigung zulässig. Die Bewilligung wird allen Fahrzeugbesitzer/innen erteilt, die aufgrund fehlender alternativer Parkierungsmöglichkeiten auf das nächtliche Dauerparkieren auf öffentlichem Grund angewiesen sind. Das nächtliche Dauerparkieren auf öffentlichem Grund ist kostenpflichtig. Für die Bewilligung sind Gebühren zu entrichten, welche sich nach dem Fahrzeugtyp richten. Die Gebühr beläuft sich auf CHF 34–90 pro Monat. Seit März 2024 ist das gebührenfreie Parken in der Nacht und an den Wochenenden nicht mehr möglich.

Nächtliches Dauerparkieren

Die Bau- und Zonenordnung (1996) trifft Regelungen zum Bedarf an Abstellplätzen für Personenwagen und Fahrräder auf privatem Grund. Die erforderliche Anzahl an Abstellplätzen wird in Abhängigkeit von der Nutzungsart (Wohnen, Dienstleistung/Läden oder Industrie/Gewerbe) sowie der Anzahl an Arbeitsplätzen ausgewiesen. Die Pflichtparkplatzzahl ist abhängig von der Güteklasse der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr. Zusätzlich regelt die BZO die Erstellungspflicht für Besucherparkplätze und Parkplätze für Betriebsfahrzeuge. Die Höchstparkplatzzahl bzw. das Parkplatzmaximum entspricht 10 % mehr als die Pflichtparkplatzzahl. Es besteht keine Möglichkeit zur Erstellung autoarmer Siedlungen.

Private Parkierung

3.14 Güterverkehr

Die Industriezonen der Stadt befinden sich im nördlichen Teil der Stadt, hauptsächlich nördlich der Gleise entlang der Bernstrasse (HVS). Dadurch verfügen die Industriegebiete über einen unmittelbaren Anschluss ans übergeordnete Strassennetz. Zusätzlich gibt es in Schlieren eine Industriezone zwischen Gleistrasse und Zürcherstrasse im Osten der Stadt. Dieses Gebiet ist via Zürcherstrasse und Stadtplatz Schlieren ans übergeordnete Netz angeschlossen.

Standort Industriezonen

Gemäss den kantonalen und regionalen Grundlagen (KRP, RRP) gibt es mit der Anlage zur Kiesaufbereitung und zum Aushubumschlag im Gebiet Schlieren/Unterengstringen eine Einrichtung, die einen bedeutenden Güterverkehr in Schlieren erzeugt. Im Nordwesten der Stadt sind darüber hinaus zwei Anlagen/Vorhaben zur Ver- und Entsorgung geplant (Horizontalfilterbrunnen mit Pumpwerk im Zelgli und Wassertransportleitung zur kantonalen Transportleitung). Um die Schienenerschliessung der Arbeitsplatzgebiete Schlieren Gaswerk und Reitmen zu erhalten, sind im RRP die vorhandenen Anschlussgleise für den Güterumschlag regional festgelegt.

Einrichtung Güterverkehr

Die Bernstrasse von der Stadt Zürich via Schlieren nach Dietikon stellt eine Ausnahmetransportrouten des Typs I dar. Die Strasse muss damit folgende Bedingungen erfüllen: min. 5.20 m lichte Höhe, min 7.50 m lichte Breite, Totalgewicht von max. 480 t und Achslast von max. 30 t. Im Zusammenhang mit dem Ausbau des Gasometerknoten ist die Linienführung zu überprüfen.

Ausnahmetransportrouten

Stärken	Schwächen
Industriezone grösstenteils direkt durch HVS-Netz erschlossen.	Vereinzelte Industriegebiete insbes. in Schlieren Südost nicht direkt ans HVS/HLS-Netz angeschlossen (Erschliessung bedingt teilweise Fahrt via Stadtplatz)

Tabelle 13 Resultat Analyse Güterverkehr

3.15 Laufende und geplante Projekte

Auf dem Stadtgebiet sind verschiedene Infrastrukturprojekte geplant oder bereits in Realisierung. Diese werden voraussichtlich identifizierte Schwächen im Ist-Zustand verbessern (Erarbeitungsstand April 2024). Auf dem übergeordneten Strassennetz gibt es folgende Strassenbauprojekte:

Laufende und geplante Projekte

Strasse, Abschnitt	Temporegime, weitere Massnahmen (Richtplan)	Projektstand	Kurzer Beschrieb	Bemerkungen
BGK Goldschlängstrasse	Velobahn, Velo Hauptroute,	Erarbeitung BGK	Velobahn von Wiesenstrasse bis Bernstrasse, Velohauptroute bis Badenerstrasse, Klimaanpassung	Im AP 5 angemeldet
Wiesenstrasse, Bhf Schlieren bis Goldschlängstrasse	Velobahn	Vorstudie im Abschluss	Velobahn mit Teilsperrung für MIV	Im AP 3
Bahnhofplatz Nord, Wiesenstrasse bis Engstringerstrasse	Begegnungszone	Vorstudie in Erarbeitung	Vom Bahnhof Nord bis zur Engstringerstrasse wird eine Begegnungszone mit Bäumen und Durchgangsqualität erarbeitet	Im AP 2
Wagistrasse	Tempo 30, Begegnungszone prüfen	Masterplan, im 2025 Machbarkeitsstudie vorgesehen	Im Rahmen eines Gestaltungsplan wird Umgestaltung geprüft. Tempo 30 oder Begegnungszone, ev. in Einbahnregime	
Südstrasse West und Knotenbereich Gasometerstrasse	Tempo 30, Gehweg	Überlegungen	Tempo 30 und Gehweg wird geprüft	Velobahn im AP 5
Brandstrasse	Tempo 30, vorerst temporär	Vorstudie vorhanden, nächster Schritt §13	Neu Gestaltung zur Umsetzung T30	
Steg über Limmat, Lebendige Limmat	Im kommunalem Richtplan als Fussverbindung, zu prüfen Fuss- und Velo	Mit Charta genehmigt	Umsetzung mit Lebendiger Limmat	Im AP 5 angemeldet
Gaswerkareal	Bessere ÖV Anbindung	Prüfen bessere Anbindung mit VBZ	Um das Gaswerkareal, besser zu erreichen, soll eine Verbindung zur Zürcherstrasse geprüft werden	

Grabenstrasse	Zone 30, vorerst temporär	Bauprojekt vorhanden	Baustart im 2026 vorgesehen	
Güterstrasse bis Goldschlägistrasse	Zone 30, vorerst temporär	Studie vorhanden	Zur Zeit temporär mit Tempo 30 signalisiert	
Spitalstrasse	Zone 30	Ausführungsprojekt vorhanden	Baustart im 2026 vorgesehen	
Rütistrasse	Wanderweg, Veloweg	Studie zu erarbeiten	Ab 2029 vorgesehen	
Freiestrasse, Nassacker bis Kesslerstrasse	Studie zur Umgestaltung	Studie zu erarbeiten	Auslöser Werkleitungen	
Kampstrasse	Studie zur Umgestaltung		Auslöser Werkleitungen	Polizei möchte Einbahn einführen
Schulstrasse, Ahornweg bis Flöhrebenstrasse	Studie zur Umgestaltung, Velohauptverbundung		Auslöser Werkleitungen	Tempo 30, ungenügend
Obere Bachstrasse	Zone 30, Sackgasse		Auslöser Werkleitungen ab 2029	
Alter Zürichweg	Studie zur Umgestaltung		Auslöser Belagssanierung ab 2030	
Kesslerplatz	Studie für Stadteingang West	Studie in Erarbeitung		Koordination mit BKG Kesslerstrasse (Kanton)

Tabelle 14 Laufende Projekte Schlieren, in Blau = geplant (Stand September 2025)

4. Herausforderungen

Im Folgenden werden die wesentlichen verkehrlichen Herausforderungen für die Stadt Schlieren aufgeführt. Diese leiten sich aus der Verbindung der Analyse der Ist-Situation mit der Nachfrageprognose und den Entwicklungstrends ab. Grundsätzlich bestehen Herausforderungen entweder dort, wo Schwächen im Ist-Zustand identifiziert wurden, oder dort, wo die Trendentwicklung und Prognose bestehende Stärken gefährdet oder neue Schwächen schafft. Im Folgenden werden die wesentlichen verkehrlichen Herausforderungen im Bereich Verkehr und Mobilität für die Stadt Schlieren aufgeführt:

— Verkehrsmittelwahl

Der MIV-Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen im Quell-, Ziel- und Binnenverkehr von Schlieren ist trotz der hohen Siedlungsdichte, der kurzen Distanzen zu den Nachbargemeinden sowie der guten ÖV-Erschliessung vergleichsweise hoch. Auch auf den Relationen zu den dicht besiedelten Gebieten im Limmattal, wie der Stadt Zürich, Dietikon oder Urdorf, die durch das S-Bahn-Angebot und die LTB optimal durch den ÖV erschlossen sind, ist ein substanzieller MIV-Anteil vorhanden. Die attraktiveren MIV-Reisezeiten gegenüber dem ÖV auf vielen Relationen sowie die Verfügbarkeit von privaten und öffentlichen Parkierungsmöglichkeiten in der Stadt Schlieren begünstigen die Nutzung des MIV. Die LTB hat die Defizite im ÖV nur teilweise gelöst, da beispielsweise die ÖV-Gütekategorie oder die ÖV-Reisezeiten kaum bis nicht optimiert wurden. Der Bahnhof Urdorf liegt zwar auf Schlieremer Stadtgebiet, ist für die Stadt Schlieren jedoch aufgrund der Lage und Erschliessung sowie des ÖV-Angebots nur von untergeordneter Bedeutung.

— Verkehrssicherheit

Die Verkehrssicherheit in der Stadt Schlieren ist insbesondere entlang der übergeordneten Strassen durch einen Unfallschwerpunkt sowie diverse weitere Unfalldhäufungsstellen beeinträchtigt. Das übergeordnete Strassennetz verläuft direkt durch das Siedlungsgebiet und wirkt dadurch für die Bevölkerung sowie für Beschäftigte als verkehrsgeprägte Zäsur. Diese muss für das Erreichen von relevanten Zielen gequert werden. Die Verkehrssicherheit entlang der stark befahrenen kantonalen Verkehrsachsen ist somit nicht nur für den motorisierten Individualverkehr, sondern insbesondere auch für Zufussgehende und Velofahrende beeinträchtigt. Auch verschiedene Schulwege sind davon betroffen. In den Quartieren wird die Verkehrssicherheit durch verkehrsberuhigte Quartierstrassen optimiert.

— Stark belastete bis überlastete Knoten

Die Stadt Schlieren verzeichnet an einigen Verkehrsknoten eine hohe Auslastung zu den Spitzenstunden. Teilweise sind diese bereits überlastet. Die punktuelle Überlastung wirkt sich negativ auf das Gesamtverkehrssystem auf den entsprechenden Strassen sowie auf die umliegenden Quartiere aus. Die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit des strassengebundenen ÖV wird durch die Rückstauung stark beeinträchtigt, was die Attraktivität und Qualität des ÖV deutlich reduziert. Auch für die übrigen

Nutzerinnen und Nutzer der Strassen, beispielsweise für Blaulichtorganisationen oder auch für Velofahrende, kann die Überlastung durch den motorisierten Individualverkehr negative Auswirkungen haben. Dazu zählen unter anderem Zeitverlust, Sicherheit und Attraktivität. Die Analyse hat zudem ergeben, dass der MIV bei überlasteten Knoten das Strassennetz nicht entsprechend den vorgesehenen Funktionen nutzt. Einerseits wird die Bernstrasse (HVS) von einem Teil des Ost-West-Durchgangsverkehrs nicht genutzt, stattdessen wird die Zürcherstrasse-Badenerstrasse (RVS) durch das Zentrum befahren. Andererseits werden verschiedene kommunale Strassen von orts- oder quartierfremdem Verkehr zur Umfahrung von kritisch ausgelasteten Knoten genutzt. Dadurch wird die Aufenthalts- und Lebensqualität sowie die Verkehrssicherheit in den Wohnquartieren z.T. stark beeinträchtigt.

— **Infrastruktur Fuss- und Veloverkehr**

Die übergeordneten Verkehrsinfrastrukturen, insbesondere die Kantonsstrassen und das Bahntrasse, stellen für den Fuss- und Veloverkehr aufgrund der damit verbundenen Trennwirkungen bedeutende Barrieren dar. Dies erschwert die Entwicklung eines feinmaschigen und attraktiven Netzes für den Fuss- und Veloverkehr. Insbesondere im Veloverkehr eröffnet die direkte Anbindung an die Nachbargemeinden durch die geplante kantonale Velobahn jedoch vielversprechende Möglichkeiten für die Förderung und Entwicklung. Zum aktuellen Zeitpunkt gibt es jedoch noch verschiedene Schwachstellen im Velonetz, die es zu beheben gilt. Im Fussverkehr stellt insbesondere die Schulwegsicherheit eine Herausforderung dar, welche in die Fusswegplanung zu integrieren ist.

5. Ziele und strategische Stossrichtungen

Die Gesamtverkehrsstrategie der Stadt Schlieren besteht aus einer übergeordneten, gesamtverkehrlichen Zielsetzung sowie einzelnen, darauf abgestimmten Zielen und strategischen Stossrichtungen für die jeweiligen Mobilitäts- und Verkehrsthemen.

- Die verkehrlichen *Ziele* geben Aufschluss über die grundlegende Ausrichtung des Handelns bzw. der Planung.
- Die strategischen *Stossrichtungen* zeigen auf, mit welchen Mitteln die definierten Ziele erreicht werden sollen.

Die Gesamtverkehrsstrategie basiert inhaltlich auf den Zielsetzungen der übergeordneten Planungsinstrumente (vgl. Kapitel 2.1), sowie auf der Analyse des Ist-Zustandes und der Entwicklungsprognose (vgl. Kapitel 3) und den daraus abgeleiteten Herausforderungen (vgl. Kapitel 4) hergeleitet.

5.1 Gesamtverkehrliche Zielsetzung

Die Stadt Schlieren verfügt über ein siedlungsverträgliches Verkehrssystem. Die Mobilität wird zunehmend auf umweltschonende und flächeneffiziente Mobilitätsformen verlagert. Die Stadt treibt diesen Prozess aktiv voran und nimmt eine Vorbildrolle ein.

Gesamtverkehrliche Zielsetzung

Ein siedlungs- und umweltverträgliches Gesamtverkehrssystem stellt sicher, dass die Lebens- und Aufenthaltsqualitäten entlang der Verkehrsinfrastrukturen erhalten oder verbessert werden. Zudem werden negative Auswirkungen auf die Umwelt sowie auf die Umfeldnutzung und das soziale Leben reduziert. Insbesondere der Fuss- und Veloverkehr sowie der öffentliche Verkehr spielen in diesem Zusammenhang eine zentrale Rolle. Die hohe Verkehrsbelastung auf den Strassen stellt in Schlieren bereits heute eine grosse Herausforderung dar. Insbesondere in den Spitzenzeiten ist das Strassennetz sowie einzelne relevante Knotenpunkte stark be- bis überlastet. Ein grundlegender Ausbau des Strassennetzes ist insbesondere in dicht bebauten Siedlungsgebieten wie in Schlieren weder realistisch noch erwünscht. Künftig soll deshalb die Verkehrsbelastung durch den MIV gegenüber dem heutigen Niveau nicht weiter ansteigen. Der prognostizierte Mehrverkehr wird folglich primär über den Fuss- und Veloverkehr sowie den ÖV abgewickelt und auch heute mit dem MIV zurückgelegte Personenwege gilt es vermehrt auf den Fuss- und Veloverkehr und den ÖV zu verlagern.

Folgende quantifizierbaren Zielwerte werden dazu für den Quell-, Ziel- und Binnenverkehr von Schlieren mit dem Horizont 2040 festgelegt.

Quantitative Zielsetzungen

- **Stabilisierung der Verkehrsnachfrage des MIV auf heutigem Niveau**
Die absolute Gesamtanzahl der mit dem MIV zurückgelegten Personenwege bleibt im Vergleich zum Ist-Zustand möglichst unverändert. In der Gesamtheit von bestehenden und neuen Wegen findet im MIV somit keine Verkehrszunahme statt.
- **Erhöhung der ÖV-Anteile um rund 10 Prozentpunkte**
Insgesamt wird künftig knapp jeder dritte Weg von, nach oder in Schlieren mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt. Auf den Relationen zwischen

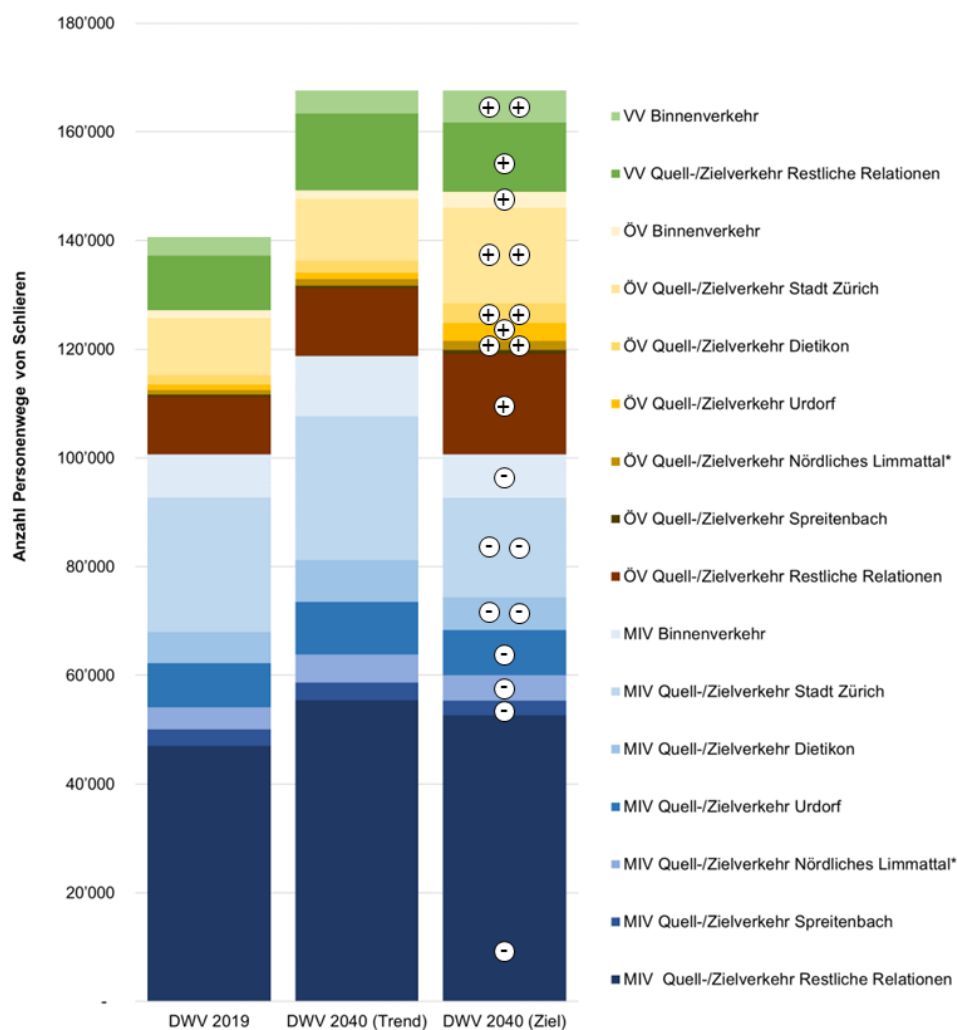
Schlieren und den Limmattalgemeinden nimmt der Anteil des öffentlichen Verkehrs deutlich zu und beträgt rund 35 Prozent (Bi-Modal Split Ziel KGVK 2030, 30 Prozent). Die Relationen auf der linken Limmatseite bzw. entlang der LTB sowie von/nach Stadt Zürich leisten einen überproportionalen Beitrag zur Zielerreichung. Mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses, der nicht auf den Fuss- und Veloverkehr entfällt, wird durch den ÖV übernommen (Ziel RRP 2030).

— **Erhöhung der Veloverkehrsanteile**

Die absoluten Wege im Veloverkehr nehmen im Verhältnis zum Ist-Zustand generell um mindestens 50 % zu. Der Quell-/Zielverkehr zu den direkten Nachbargemeinden im Limmattal und insbesondere zur Stadt Zürich trägt überproportional zu dieser Entwicklung bei. Im Binnenverkehr wird künftig mindestens jeder dritte Weg mit dem Velo zurückgelegt.

Die festgehaltenen quantitativen Zielwerte sind mit den übergeordneten Modal Split Zielsetzungen vereinbar. Bei der Erarbeitung der Zielsetzungen wurden sowohl die Vorgaben des kantonalen GVK als auch die des RRP für den Horizont 2030 berücksichtigt und weiterentwickelt (vgl. Kapitel 2.1). Aufgrund der räumlichen Lage und geographischen Einbettung der Stadt Schlieren im Limmattal sowie der verkehrlichen Entwicklungen im Bereich ÖV und Veloverkehr werden für die direkten Nachbargemeinden ambitioniertere Ziele angestrebt. Die nachfolgenden Darstellungen zeigen die Verteilung der Mobilitätsnachfrage aufgeschlüsselt nach Relationen und Verkehrsmittel für die unterschiedlichen Zustände (Abbildung 40).

Anmerkungen zum Fussverkehr: Insbesondere im Binnenverkehr stellt der Fussverkehr aufgrund der kurzen Distanzen eine wichtige und oft unterschätzte Mobilitätsform dar. Da der Fussverkehr in der Analyse nicht quantifiziert wurde, wird auf eine quantitative Zielsetzung im Fussverkehr verzichtet.



* Nördliches Limmattal = Unterengstringen, Oberengstringen, Weiningen, Geroldswil.

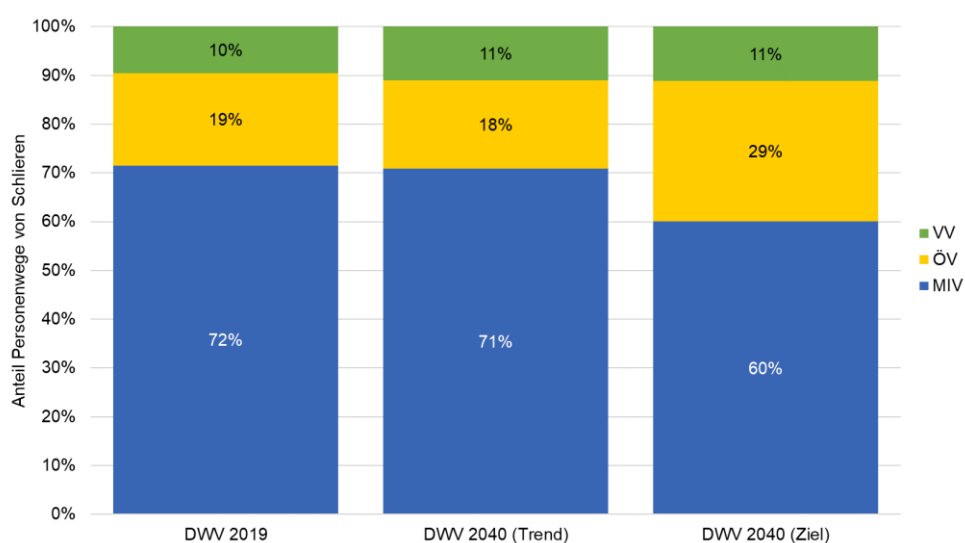


Abbildung 40 Verteilung der Personenwege des Quell-, Ziel- und Binnenverkehrs von Urdorf auf die Verkehrsmittel (oben) und Modal Split des Quell-, Ziel- und Binnenverkehrs von Schlieren; Ist-Zustand, Trendentwicklung und Ziele (Quelle: GVM-ZH)

5.2 Gesamtverkehrsstrategie nach Verkehrsthemen

Gesamtverkehrliche Zielsetzung

Die Stadt Schlieren verfügt über ein siedlungsverträgliches Verkehrssystem.
Die Mobilität wird zunehmend auf umweltschonende und flächeneffiziente Mobilitätsformen verlagert.
Die Stadt treibt diesen Prozess aktiv voran und nimmt eine Vorbildrolle ein.

Verkehrsthema	Abstimmung Verkehr und Siedlung (VS)	Mobilitätsmanagement (MM)	Fuss- und Veloverkehr (FVV)	Öffentlicher Verkehr (ÖV)	Kombinierte Mobilität (KM)	Strassenverkehr (SV)	Parkierung (PP)	Güterverkehr (GüV)
Ziel	Die Siedlungsstruktur von Schlieren ist durchlässig. Die Siedlungsentwicklung ermöglicht kurze Wege und ist auf die Nutzung des ÖV und des FVV abgestimmt.	Die Stadt Schlieren fördert die Verlagerung der Mobilitätsnachfrage auf umweltverträgliche und flächeneffiziente Mobilitätsformen gezielt.	Zusammenhängende, direkte, sichere und attraktive Fuss- und Velowegnetze stellen die feinmaschige, durchlässige Erschliessung im Siedlungsgebiet und den darin relevanten Zielen, Nutzungsschwerpunkten sowie den Frei- und Erholungsräumen sicher und binden die Stadt Schlieren optimal an die überregionalen FVV-Netze an.	Das gesamte Siedlungsgebiet verfügt über ein hochwertiges, attraktives und zuverlässiges ÖV-Angebot. Der ÖV stellt aufgrund kurzer Reisezeiten und attraktiver Taktlichten eine attraktive Alternative zum MIV dar.	Die Bahnhöfe sowie wichtigen ÖV-Haltestellen ermöglichen als Verkehrsdrehscheiben eine attraktive Verknüpfung verschiedener Mobilitätsformen und -angebote.	Die Gestaltung der Strassenräume ist siedlungsorientiert und -verträglich und berücksichtigt die verkehrlichen und städtebaulichen Bedürfnisse aller Nutzenden sowie der Anwohnenden. Die grossen Verkehrsströme werden auf dem übergeordneten Netz kanalisiert.	Die Parkierung unterstützt die angestrebte Verlagerung des Verkehrs auf andere Verkehrsmittel. Der Flächenbedarf für ruhenden Verkehr wird möglichst gering gehalten und auf das Gesamtverkehrssystem sowie die räumlichen Gegebenheiten abgestimmt.	Das Siedlungsgebiet ist minimal durch den Güterverkehr belastet. Die Ver- und Entsorgung der Haushalte und Unternehmen ist sichergestellt.
Strategische Stossrichtungen	VS-I Die öffentlichen Räume werden siedlungsorientiert geplant und umgesetzt und verfügen über eine Wohn- und Aufenthaltsqualität. VS-II Die Erschliessung im Fuss- und Veloverkehr wird mit der Siedlungsentwicklung abgestimmt und frühzeitig geplant. VS-III Die Quartiere werden insbesondere durch reduzierte Geschwindigkeiten verkehrsberuhigt. VS-IV Vorgaben bei Bauvorhaben zugunsten autoarmen Wohnformen und der Förderung von Fuss- und Veloverkehr ermöglichen eine verträgliche Entwicklung der Siedlungsgebiete.	MM-I Die Bevölkerung und relevante Arbeitgebende werden betreffend dem Mobilitätsverhalten sensibilisiert. MM-II Das Mobilitätsverhalten der Angestellten der Stadt wird sowohl für den Arbeitsweg als auch für Dienstfahrten beeinflusst. MM-III Bei Gebietsentwicklungen und Baugesuchen wird eine optimale Erschliessung mit dem ÖV sowie Anbindung und Vernetzung im FVV sichergestellt. MM-IV Für Events und Veranstaltungen mit hohem Publikumsaufkommen werden weiterhin Mobilitätskonzepte verlangt. MM-V Für publikumsintensive Einrichtungen (z. B. Einkaufszentrum, Freizeit-/Kultureinrichtungen) sowie Umnutzungen und Verdichtungen in Industrie-/Gewerbe-zonen werden zwingend Mobilitätskonzepte verlangt.	FVV-I Im Veloverkehr stellen direkte Verbindungen die Verbindung zu den Nachbargemeinden sicher. FVV-II Netzlücken im FVV werden geschlossen. FVV-III Lineare und punktuelle Schwachstellen, welche die Verkehrssicherheit im FVV beeinträchtigen, werden behoben und periodisch überprüft. FVV-IV Verbindungen und Querungen mit grosser Bedeutung für den FVV werden mit speziellem Fokus auf die Bedürfnisse der Nutzenden umgesetzt und optimiert. FVV-V Die kantonalen Velostandards werden nach Möglichkeit eingehalten. FVV-VI Die Schulwegsicherheit wird kontinuierlich überprüft und weiter optimiert. FVV-VII Bei öffentlichen Planungen und Bauvorhaben werden die Bedürfnisse des FVV frühzeitig analysiert und bedarfsgerecht berücksichtigt.	ÖV-I Die Chancen des bereits guten ÖV-Angebots werden genutzt und, nach Möglichkeit, bedarfsgerecht weiterentwickelt. ÖV-II Der Austausch mit den SBB und den ÖV-Betreibenden wird zur Netzplanung und -optimierung genutzt. ÖV-III In Zusammenarbeit mit den ÖV-Betreibenden werden Möglichkeiten gesucht um die Zuverlässigkeit des ÖV resp. die Pünktlichkeit zu erhöhen. ÖV-IV Die Aufenthaltsqualität und die Ausstattung der ÖV-Haltestellen werden optimiert, ein gutes Informationsangebot wird bereitgestellt. Alle Haltestellen sind BehiG-konform zu gestalten. ÖV-V Direkte Umsteigewege sowie der Komfort an den für den Umstieg relevanten ÖV-Haltestellen werden optimiert.	KM-I Die S-Bahnhöfe sowie wichtige ÖV-Haltestellen werden möglichst direkt und hindernisfrei für den FVV erschlossen. KM-II Veloabstellanlagen an relevanten Umsteigepunkten werden qualitativ und quantitativ bedarfsgerecht verbessert. KM-III Bike-Sharing und allfällige weitere zukunftsweisende Mobilitätsformen zur Kombination von Verkehrsmitteln werden geprüft und bedarfsgerecht gefördert.	SV-I Kritisch belastete und überlastete Knoten und Strecken im Strassennetz werden angemessen optimiert und weiterhin überprüft. Ein allfälliger Kapazitätsausbau des Strassennetzes muss den Zielsetzungen dieses GVK dienen und fachlich begründe sein. SV-II Der Durchgangsverkehr wird auf der höchstmöglichen Netzkategorie kanalisiert (HLS, HVS). SV-III Der regionale Verkehr wird unter Berücksichtigung der Netzhierarchie möglichst direkt auf die höchstmögliche kantonale Verkehrsachse geleitet. SV-IV Die Sicherheit im Strassenverkehr wird für alle Verkehrsteilnehmenden verbessert und Unfallhäufungsstellen werden kontinuierlich überprüft und behoben. SV-V Die Strassenräume im Siedlungsgebiet und in den Quartieren werden verkehrsberuhigt, Betrieb und Gestaltung werden entsprechend dem Umfeld angepasst. SV-VI Bei der übergeordneten Netzplanung wird der Austausch über alle drei Staatsebenen genutzt. Kommunale Strassen von gemeindeübergreifender Bedeutung werden mit den Nachbargemeinden gemeinsam geplant.	PP-I Das Parkierungsangebot im öffentlichen Raum wird regelmässig geprüft, mit privaten Angeboten abgeglichen und zielgerecht angepasst. PP-II Durch kommunales Parkraummanagement wird das antizipierte Mobilitätsverhalten gefördert. PP-III Die Parkplatzerstellungspflicht für Private wird angepasst, autoarmes Wohnen wird ermöglicht. PP-IV Parkierungsregulierungen werden überkommunal mit Nachbargemeinden abgestimmt. PP-V Flächen für Anlieferung, Güterumschlag und Gewerbeparkierung werden sichergestellt.	GüV-I Industriegebiete mit bedeutendem Güter- und Schwerverkehrsaufkommen werden möglichst direkt ans übergeordnete Netz angeschlossen. GüV-II Die vorhandenen Industriegleisanlagen für den Güterverkehr werden erhalten und nach Möglichkeit wieder genutzt.

6. Massnahmen

Im Rahmen des vorliegenden GVK wurden insgesamt 65 Massnahmen über alle Mobilitätsthemen hinweg definiert. Mit 28 Massnahmen im Bereich Fuss- und Veloverkehr stellt dieser Bereich einen bedeutenden Schwerpunkt im Gesamtverkehrskonzept dar. Die Gründe für diesen Fokus liegen im prognostizierten Bevölkerungs- und Verkehrswachstum sowie in der Zielsetzung, die Verkehrsnachfrage im MIV auf dem heutigen Niveau zu stabilisieren. In der Stadt Schlieren ist ein Ausbau der Strasseninfrastruktur spezifisch zugunsten der MIV nicht möglich, da die räumlichen Gegebenheiten dies nicht zulassen. Ein solcher Ausbau würde zudem die siedlungsverträgliche Abwicklung des Verkehrs erheblich beeinträchtigen – was weder im Interesse der Bevölkerung und der Beschäftigten noch der ansässigen Unternehmen liegt. Die ÖV-Erschliessung und das ÖV-Angebot in der Stadt Schlieren sind bereits heute gut bis sehr gut und werden primär durch den Kanton Zürich weiterentwickelt – die Stadt bringt sich dabei im Rahmen ihrer Möglichkeiten ein. Aufgrund der kommunalen Zuständigkeiten sowie des vorhandenen Potenzials kommt deshalb insbesondere dem Veloverkehr eine besonders zentrale Rolle zu. Eine gezielte und aktive Förderung des Veloverkehrs ermöglicht es, das erwartete Verkehrswachstum nachhaltig zu bewältigen und ein funktionierendes Gesamtverkehrssystem sicherzustellen. Nicht zwingend notwendige MIV-Fahrten sollen durch eine deutliche Attraktivitätssteigerung des Veloverkehrs auf ebendiese verlagert werden. Von dieser Verlagerungswirkung profitieren verkehrsmittelübergreifend alle Nutzenden des Strassennetzes.

Die Wirksamkeit der Massnahmen hinsichtlich der Zielerreichung wurde qualitativ in den drei Stufen «gering», «mittel», «hoch» eingeschätzt. Darüber hinaus wurde auch eine grobe Kostengrösse angegeben. Die Kategorisierung der Kostengrössen orientiert sich an den Kompetenzen betreffend der Auslösung der Projekte: «< 300'000 (Kompetenz Stadtrat)», «300'000 – 3 Mio. (Kompetenz Parlament)» und «> 3 Mio. (Volkabstimmung)». Für die kantonalen Massnahmen wurden die Kosten für das gesamte Projekt angegeben, eine Kostenaufteilung auf die unterschiedlichen Beteiligten kann im Rahmen dieses GVK noch nicht abgeschätzt werden (vgl. Massnahmenliste im Anhang A3). Weiter wurden für jede Massnahme ein Zeithorizont festgehalten um aufzuzeigen, wann die Massnahmen angegangen werden sollen: Sofort (0-1 Jahre) kurzfristig (1-5 Jahre), mittelfristig (6-10 Jahre) und langfristig (11-15 Jahre). Daueraufgaben sind kontinuierlich zu verfolgen.

Wirksamkeit, Kosten und Zeithorizont

Wirksamkeit der Massnahmen

gering mittel hoch

Kostengrösse nach Kompetenzen

Stadtrat Parlament Volksabstimmung

< 300'000	300'000 - 3 Mio.	> 3 Mio.
-----------	------------------	----------

Prioritäten [Zeithorizont]

Sofort	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig	Daueraufgabe
1. Die Aufgabenstellung ist zu verstehen und zu analysieren. 2. Die Aufgabenstellung ist zu planen und zu organisieren. 3. Die Aufgabenstellung ist zu realisieren und zu steuern. 4. Die Aufgabenstellung ist zu evaluieren und zu reflektieren.	1. Die Aufgabenstellung ist zu verstehen und zu analysieren. 2. Die Aufgabenstellung ist zu planen und zu organisieren. 3. Die Aufgabenstellung ist zu realisieren und zu steuern. 4. Die Aufgabenstellung ist zu evaluieren und zu reflektieren.	1. Die Aufgabenstellung ist zu verstehen und zu analysieren. 2. Die Aufgabenstellung ist zu planen und zu organisieren. 3. Die Aufgabenstellung ist zu realisieren und zu steuern. 4. Die Aufgabenstellung ist zu evaluieren und zu reflektieren.	1. Die Aufgabenstellung ist zu verstehen und zu analysieren. 2. Die Aufgabenstellung ist zu planen und zu organisieren. 3. Die Aufgabenstellung ist zu realisieren und zu steuern. 4. Die Aufgabenstellung ist zu evaluieren und zu reflektieren.	1. Die Aufgabenstellung ist zu verstehen und zu analysieren. 2. Die Aufgabenstellung ist zu planen und zu organisieren. 3. Die Aufgabenstellung ist zu realisieren und zu steuern. 4. Die Aufgabenstellung ist zu evaluieren und zu reflektieren.

0-1 Jahre	1-5 Jahre	6-10 Jahre	11-15 Jahre	fortlaufend
-----------	-----------	------------	-------------	-------------

6.1 Mobilitätsmanagement

Die Stadt Schlieren setzt auf ein breites Spektrum an Massnahmen, die sowohl strukturelle als auch verhaltensbezogene Ansätze verfolgen. Verschiedene Massnahmen im Bereich Mobilitätsmanagement dienen dazu, eine nachhaltige Mobilität in der Stadt Schlieren zu fördern. Ziel ist es, das Mobilitätsverhalten von Bevölkerung, Beschäftigten und Besuchenden positiv zu beeinflussen und dadurch ein stadtverträgliches Gesamtverkehrssystem zu schaffen. Durch geeignete Rahmenbedingungen, gezielte Anreize und attraktive Mobilitätsangebote sollen Menschen dazu motiviert werden, das Velo, den öffentlichen Verkehr oder den Fussweg vermehrt zu nutzen. Folgende Massnahmen tragen dazu bei:

Verlagerung durch
Mobilitätsmanage-
ment

Nr.	Titel	Kurzbeschreibung	Priorität	Massnah- menträger
MM 1	Verkehrsabwicklung von grösseren Veranstaltungen und publikumsintensiven Einrichtungen	Im Bewilligungsprozess für grössere öffentliche Veranstaltungen und/oder die Nutzung öffentlicher Anlagen verlangt die Stadt weiterhin Mobilitätskonzepte und formuliert Auflagen betreffend der Verkehrsabwicklung. Bei Events müssen die Veranstalter Besuchende über die Möglichkeiten betreffend Anreise mit dem ÖV und dem FVV informieren und im Rahmen des Verhältnismässigkeitsprinzips die Anreise ohne Auto durch geeignete Massnahmen sicherstellen (z. B. Shuttle-Bus-Angebot je nach Örtlichkeit). Bei publikumsintensiven Einrichtungen werden Mobilitätskonzepte verlangt.	sofort	Stadt
MM 2	E-Mobilitätsstrategie erstellen	Die zusätzliche Schaffung von optimalen Rahmenbedingungen für die Elektromobilität ist ein wesentlicher Faktor, um die Abhängigkeit von fossilen Energieträgern zu senken. Durch das Erstellen einer E-Mobilitätsstrategie wird die Grundlage für die Erstellung solcher Rahmenbedingungen geschaffen. Im Konzept werden der Bedarf an öffentlicher Ladeinfrastruktur und deren mögliche Standorte, Fördermassnahmen und die Kommunikation konkretisiert. Dabei ist auch der Bedarf an Ladestationen für PWs ohne eigenen Garagenplatz (blaue Zone) oder an Zielorten zu ermitteln. In diesem Zusammenhang soll auch geprüft werden, in welcher Form die Privaten eingebunden werden können.	kurzfristig	Stadt

MM 3	Mobilitätsmanagement für Angestellte der Stadt	Die Stadt nimmt eine Vorbildrolle ein und geht mit gutem Beispiel voran. Für Angestellte der Stadt und der Verwaltung werden Anreize zum Umstieg vom MIV auf den ÖV oder den FVV bereitgestellt (z. B. ÖV- und FVV-Bonus, Verwaltungs-E-Bikes für Dienstfahrten, Parkplatzmanagement für Angestellte, attraktive Velo und E-Bike-Abstellanlagen bei Verwaltung und Stadtarbeitsstätten etc.).	kurzfristig	Stadt
MM 4	Mobilitätskampagnen und -aktionen zur Sensibilisierung des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung	Die Stadt sensibilisiert ihre Bevölkerung sowie Arbeitsnehmende/Pendelnde hinsichtlich ihrer Verkehrsmittelwahl. Im Rahmen von „Impuls Mobilität“ werden diverse Aktionen umgesetzt. Für Kinder und Jugendliche gibt es spezifische Angebote wie Veloprüfungen, Schulwegförderung und spielerisches Velofahren. Zur Reduktion von Schleichverkehr und zur Verbesserung des Fahrverhaltens in Quartieren werden laufend Kampagnen wie Plakate oder Speedy-Messgeräte eingesetzt.	Daueraufgabe	Stadt
MM 5	Betriebliches Mobilitätsmanagement / Mobilitätsmanagement für Unternehmen	Im Rahmen des Programms "Impuls Mobilität" stellt der Kanton Zürich als Unterstützung bei der Lenkung der Verkehrsmittelwahl ein Angebot zur Mobilitätsberatung zur Verfügung. Dieses soll genutzt werden. Die Stadt informiert bereits ansässige sowie künftig ansiedelnde Unternehmen und grosse Verkehrserzeuger über das Angebot und motiviert die Betroffenen, entsprechende Bemühungen zu verfolgen.	Daueraufgabe	Stadt
MM 6	Prävention und Eindämmung Elterntaxi	Die bestehenden Massnahmen werden weiterverfolgt.	Daueraufgabe	Stadt

Tabelle 15 Massnahmenübersicht Mobilitätsmanagement

6.2 Fussverkehr

Der Fussverkehr bildet die Grundlage der Mobilität und der täglichen Wegketten, denn jeder Weg beginnt und endet zu Fuss – unabhängig davon, ob man primär mit dem Velo, dem öffentlichen Verkehr oder dem motorisierten Individualverkehr unterwegs ist. Auf dieser Basis zielen die Massnahmen im Fussverkehr darauf ab, das gesamte Fusswegnetz zu optimieren, indem bestehende Netzlücken geschlossen sowie Schwachstellen kontinuierlich geprüft und behoben werden und das Netz – wo immer möglich – weiter zu verdichten. Dabei gilt es sich bietende Opportunitäten zu nutzen. Neben diesen flächendeckenden Verbesserungen stehen insbesondere zwei Fokus-themen im Vordergrund: die im Stadtentwicklungskonzept (STEK) festgehaltenen Querspangen zwischen dem Schlieremer Berg und der Limmat sowie die Sicherung der Schulwege. Folgende Massnahmen tragen dazu bei:

Flächige Optimierung mit Fokus Querspangen (STEK) und Schulweg-sicherheit

Nr.	Titel	Kurzbeschreibung	Priorität	Massnah- menträger
FVV3	Gasisteg Oberengstringen (Hauptverbindung Schlieren- Oberengstringen (04_020), Behe- bung Schwach- stelle kantonales Velonetz	Aktuell ist der Limmatsteg mit einer Breite von ca. 2.5 m zu schmal, um den Mischverkehr von Fussgängerinnen und Fussgängern sowie Velofahrenden sicher aufzunehmen. Im Zuge der Revitalisierung der Limmat muss die Brücke neu gebaut werden. Die Stadt Schlieren setzt sich dafür ein, dass der Kanton diese Massnahme übernimmt.	kurzfristig	Kanton
FVV5	Querung Uitikonerstrasse, Zugang Unterführung	Die Uitikonerstrasse stellt aufgrund ihrer schlechten Querbarkeit ein Sicherheitsrisiko dar, insbesondere für Schülerinnen und Schüler. Die Stadt Schlieren setzt sich beim Kanton und bei der SBB für eine bessere Durchlässigkeit und sichere Querungen für Fuss- und Veloverkehr ein. Die bestehende Unterführung ist für den Fuss- und Veloverkehr entlang der Uitikonerstrasse ungenügend angebunden (fehlende Zu-/Wegfahrt für Velo sowie Konfliktstelle Fussverkehr/Veloverkehr insbes. beim nördlichen Zugang). Hier besteht Optimierungsbedarf.	kurzfristig	Kanton / Stadt
FVV6	Hindernisfreier Wanderweg vom Bahnhof Urdorf zum Dunkelhölzli	Gemäss RRP ist die Signalisierung der Wanderweg-Verbindung zwischen Bhf. Urdorf und Dunkelhölzli geplant.	kurzfristig	Kanton

FVV7	Optimierung Querungsstelle Schulhaus Hofacker & Reitmen	Die Querung der Badenerstrasse stellt für Zufussgehende und insbesondere Schulkinder eine Schwachstelle dar. Die Stadt setzt sich beim Kanton für eine Optimierung der Querung ein, bspw. durch eine Anpassung der LSA-Phasen.	sofort	Kanton
FVV10.2	Unterführung Wagistrasse für Fussverkehr (Verknüpft mit FVV10.1, siehe Kapitel 6.3 Veloverkehr)	Die Unterführung ist im AP als "Velounterführung" geplant. Die Stadt setzt sich im Rahmen des Planungsprozesses dafür ein, dass auch der Fussverkehr bei der Planung und Realisierung der Unterführung berücksichtigt wird. Bei Velobahnen und Velo-Hauptverbindungen gilt gemäss den kantonalen Standards Veloverkehr grundsätzlich eine getrennte Führungsform, weshalb die Anliegen des Fussverkehrs zwingend in die Planung einbezogen werden müssen.	mittelfristig	Kanton
FVV14	Querung Bernstrasse westlich Knoten Überland-/Bernstrasse	Die Stadt setzt sich beim Kanton für die Prüfung der FVV-Anbindung der Werke in Richtung Quartier Rietbach und Bahnhof ein (Querungsmöglichkeit Bernstrasse zwischen Werke und Supermarkt Rietbach).	mittelfristig	Kanton
FVV18	Limmatsteg Kloster Fahr, Fuss- und Velobrücke über die Limmat (Verbindung SchweizMobil 66-Nebenverbindung 04_028), Behebung Netzlücke kommunales Velonetz	Mit dem Hochwasserschutz und Revitalisierungsprojekt «Lebendige Limmat» ist eine Fuss- und Velobrücke im Bereich des Kloster Fahr zur Verbindung von Schlieren nach Untereggstringen und Weinigen vorgesehen. Die Brücke ist im Stadtentwicklungskonzept 2016 sowie im Kommunalem Richtplan enthalten. Die Aufwertung bestehender sowie die Schaffung neuer Querverbindungen über die Limmat soll den Flussraum mit dem Walddraum verbinden.	mittelfristig	Stadt
FVV19	Fuss-/Veloweg "In Langenteilen" bis Zelgliweg	Zur Optimierung der Schulwegsicherheit wird eine Fussverbindung in Kombination mit dem Veloverkehr abseits der Engstringerstrasse geprüft und nach Möglichkeit umgesetzt.	mittelfristig	Stadt

FVV21	Verbindung Limmatsteg/Kloster Fahr-Bernstrasse	Als Zubringer zur Velobahn soll eine Veloverbindung zwischen der neuen Brücke beim Kloster Fahr und der Bernstrasse errichtet werden. Davon können Schlieren Nordwest und die Nachbargemeinden - insbesondere Weiningen - profitieren. Im Agglo-Programm ist nur die Brücke enthalten. Die Ausführung soll nach Möglichkeit mit dem Projekt "Lebendige Limmat" erfolgen.	mittelfristig	Stadt
FVV22	Badenerstrasse-Bernstrasse (Reitmenweg inkl. Gleisquerung), Behebung Netzlücke kommunales Velonetz	Zur Optimierung der Nord-Süd-Verbindungen zwischen dem Limmatraum und dem Siedlungsgebiet soll im Westen eine weitere Verbindung für den Veloverkehr realisiert werden. Die Unter- oder Überführung soll für den Fuss- und Veloverkehr geplant werden.	langfristig	Stadt
FVV24	Spital Limmattal-Bahnhof Urdorf: Behebung von Netzlücke im kommunalen Velo- und Fusswegnetz	Zwischen Badenerstrasse/ Zürcherstrasse-Spital Limmattal-Bahnhof Urdorf gibt es verschiedene Lücken im Fuss- und Velonetz. Durch den Spital Limmattal wird die Verbindung grundsätzlich in zwei Abschnitte geteilt: - Südlicher Abschnitt: Eine möglichst direkte Anbindung des Spitals Limmattal an den Bahnhof Urdorf für den Fuss- und Veloverkehr ist zu prüfen - Nördlicher Abschnitt: Die direkte Anbindung des Spitals Limmattal an die Badenerstrasse insbesondere für den Veloverkehr ist zu prüfen. Der Lückenschluss soll bedarfsge- recht auf die Bedürfnisse der Bevölkerung und Beschäftigten ausgerichtet sein, Opportunitäten und Synergien (z. B. Gebietsentwicklungen) gilt es dabei zu nutzen.	langfristig	Stadt
FVV26	Behebung Netzlücken im Fusswegnetz	Die identifizierten Lücken (behindertengerechter Ausbau) im Fusswegnetz werden im Rahmen von sich bietenden Opportunitäten und Synergien (z. B. Sanierungsprojekten, Werkleitungen, Gebietsentwicklungen etc.) nach Möglichkeit behoben.	Daueraufgabe	Stadt

FVV27	Bedürfnisgerechte Durchwegung bei Neubauten und im Bestand fördern	Insbesondere bei der Bewilligung von Neubauprojekten prüft die Stadt eine optimale Fusswegerschliessung sowie eine Durchwegung (z. B. Anbindung ÖV-Haltestellen für zweite Bautiefe, sichere Schulwege abseits grösserer Strassen etc.). Im Rahmen von Gestaltungsplänen fordert die Stadt diese von den GrundeigentümerInnen ein und prüft allfällige Dienstbarkeiten.	Daueraufgabe	Stadt
-------	--	---	--------------	-------

Tabelle 16 Massnahmenübersicht Fussverkehr

6.3 Veloverkehr

Um der zunehmenden Bedeutung des Veloverkehrs in Schlieren sowie im Limmattal insgesamt gerecht zu werden, sollen sichere und attraktive Verkehrsverbindungen und -infrastrukturen bereitgestellt werden. Im Rahmen dieses GVK wurde dafür ein Velonetz mit zwei starken Ost–West-Achsen konzipiert, welches durch ein dichtes Netz von Nord–Süd-Verbindungen ergänzt wird: Die kantonale Velobahn nördlich der Bahngleise sowie die kantonale Hauptverbindung entlang des Schlieremer Bergs (Urdorferstrasse–Freiestrasse–Schulstrasse) gewährleisten die regionale Erschliessung und speziell die Anbindung an die Stadt Zürich. Mehrere Nord–Süd-Achsen, die sowohl die Bahngleise als auch die Limmat queren, ermöglichen direkte Anbindungen an die Ost–West-Achsen sowie zu wichtigen Zielen innerhalb der Stadt. Sie dienen sowohl der Bevölkerung Schlierens als auch den Bewohnerinnen und Bewohnern der Nachbargemeinden – insbesondere Ober- und Unterengstringen – als attraktive und direkte Routen im Alltagsverkehr. Folgende Massnahmen tragen dazu bei:

Zwei starken Ost–West-Achsen mit dichten Verbindungen

Nr.	Titel	Kurzbeschreibung	Priorität	Massnahmen-träger
FVV1	Zürcherstrasse, Abschnitt Wagi bis Stadtplatz (Nebenverbindung 04_022), Behebung Schwachstelle kantonales Velonetz	Auf der Zürcherstrasse wurde im Rahmen der Realisierung der LTB Velostreifen markiert. Zwischen Wagistrasse und Stadtplatz fehlt jedoch weiterhin eine Veloinfrastruktur. Die Stadt Schlieren setzt sich beim Kanton für eine Behebung der Schwachstelle ein.	sofort	Kanton
FVV2	Velobahn Abschnitt Altstetten-Schlieren (Velobahn 04_018), Behebung Schwachstelle kantonales Velonetz:	Mit der Realisierung einer durchgehenden Velobahn soll die Verkehrssicherheit der Verkehrsteilnehmenden, insb. Velofahrende, erhöht, der Verkehrsfluss verbessert, die Verkehrsarten (Fuss- und Veloverkehr) entflechtet und die Kapazitäten zur Abdeckung der Anfrage zu Stosszeiten erhöht werden. Durch die Umgestaltung der Wiesenstrasse (SV 14) wird ein Teil der Schwachstelle behoben. Die Wegbreite des gemeinsamen Rad- und Fusswegs (Bahnweg) entspricht aber nicht den Standards einer Velobahn und muss entsprechend optimiert werden. <i>Zusätzliche Anmerkung: Die Anbindung insbesondere der gleisquerenden Querverbindungen gilt es speziell zu berücksichtigen. Die Stadt setzt sich bei kantonalen Projekten als auch bei kommunalen Veloverbindungen für eine Optimierung der Erschliessung der Velobahn ein.</i>	kurzfristig	Kanton

FVV3	Gasisteg Oberengstringen (Hauptverbindung Schlieren- Oberengstringen (04_020), Behebung Schwachstelle kantonales Velo- netz	Aktuell ist der Limmatsteg mit einer Breite von ca. 2.5 m zu schmal, um den Mischverkehr von Fussgängerinnen und Fussgängern sowie Velofahrenden sicher aufzunehmen. Im Zuge der Revitalisierung der Limmat muss die Brücke neu gebaut werden. Die Stadt Schlieren setzt sich dafür ein, dass der Kanton diese Massnahme übernimmt.	kurzfristig	Kanton
FVV4	Urdorferstrasse- Freiestrasse-Schul- strasse (Hauptver- bindung 04_021 und 04_033), Behebung Schwachstelle kantonales Velo- netz	Im Zusammenhang mit der geplanten Anpassung der Kantonsstrasse zur Behebung der Schwachstellen durch den Kanton, soll eine attraktive und sichere Veloverbindung zwischen Urdorf/Spital Limmattal und Schlieren Ost/Stadt Zürich realisiert werden. Die Veloführung soll durch kleine bauliche Massnahmen durchgehend und einheitlich gestaltet werden, Konflikte mit dem ruhenden Verkehr sowie zwischen Fuss- und Veloverkehr (Mischflächen) sollen behoben werden.	kurzfristig	Kanton, Stadt
FVV5	Querung Uitiko- nerstrasse, Zugang Unterführung	Die Uitikonerstrasse stellt aufgrund ihrer schlechten Querbarkeit ein Sicherheitsrisiko dar, insbesondere für Schülerinnen und Schüler. Die Stadt Schlieren setzt sich beim Kanton und bei der SBB für eine bessere Durchlässigkeit und sichere Querungen für Fuss- und Veloverkehr ein. Die bestehende Unterführung ist für den Fuss- und Veloverkehr entlang der Uitikonerstrasse ungenügend angebunden (fehlende Zu-/Wegfahrt für Velo sowie Konfliktstelle Fussverkehr/Veloverkehr insbes. beim nördlichen Zugang). Hier besteht Optimierungsbedarf.	kurzfristig	Kanton / Stadt
FVV8	Velobahn Abschnitt Goldschlägistrasse: Schliessung Netzlücke zwischen Wiesen- strasse und Bernstrasse Hinweis, Kommune- nale Strasse	Die Netzlücke zwischen der Wiesenstrasse und der Bernstrasse soll geschlossen werden. Die Stadt setzt sich für eine möglichst einheitliche und homogene Führungsform der Velobahn durch ihr Stadtgebiet ein.	mittelfris- tig	Kanton / Stadt

FVV9	Velobahn Abschnitt Bernstrasse (Velobahn 04_045), Behebung Schwachstelle kantonales Velonetz	In der Überlandstrasse (im Abschnitt Seebergstr. - Goldschlägistrasse.) soll die Velobahn umgesetzt werden und damit der Veloverkehr gefördert werden und der Modalsplit zugunsten des Veloverkehrs verbessert werden.	mittelfristig	Kanton
FVV10.1	Velounterführung Wagi-strasse (Nebenverbindung 04_075), Behebung Schwachstelle kantonales Velonetz	Zur Stärkung der Durchlässigkeit sieht der Velonetzplan im Bereich des Wagiareals eine Querung der Gleise vor. Heute ist dies nicht möglich. Um den Modalsplit zugunsten des Veloverkehrs zu fördern, ist diese Netzlücke mit einer Velounterführung zu schliessen. Die Stadt fordert vom Kanton eine möglichst zeitnahe Umsetzung.	mittelfristig	Kanton
FVV11	Veloverbindung Engstringerstrasse (Hauptverbindung 04_019), Behebung Schwachstelle kantonales Velonetz	Die Engstringerstrasse hat einen hohen DTV (> 15'000) und auf dem ca. 800m langen Abschnitt keine Veloinfrastruktur. Gemäss Richtplan ist die Strasse eine Velohauptverbindung. Die Situation für den Veloverkehr soll verbessert und der Strassenraum mit dem Umfeld verträglich gestaltet werden. Die Stadt Schlieren setzt sich deshalb für eine einheitlich geplante und gestaltete Veloführung über die Engstringerkreuzung bis zum Bahnhof Schlieren beim Kanton ein.	mittelfristig	Kanton
FVV12	Veloverbindung Schlieren Bahnhof - Oberengstringen (Hauptverbindung 04_020), Behebung Schwachstelle kantonales Velonetz	Von Oberengstringen bis zum Bahnhof Schlieren soll die Velohauptverbindung (gemäss kant. Netzplan) durchgängig erstellt werden. Schlieren setzt sich für die Schliessung der bestehenden Netzlücke ein. Eine Vorstudie muss den genauen Umfang der Massnahmen festlegen. Die rund 1,3 km lange Strecke umfasst auch die Gaswerk- und Rütistrasse zur Anbindung des Bahnhofs. Die Velobrücke über die Limmat ist eine eigene AP-Massnahme. <i>Zusätzliche Anmerkung: Auf der Rütistrasse stellen die vorhandenen Gleise ein Sicherheitsdefizit für den Veloverkehr dar. Bei der Planung und Umsetzung der Veloverbindung muss die Gleisquerung für Velofahrende sicher gestaltet werden.</i>	mittelfristig	Kanton

FVV13	Gasometer- strasse: Behe- bung Schwachst�ulle	Die Schwachstelle auf der kantonalen Nebenverbindung (04_057) zwischen Zürcherstrasse und Bernstrasse soll behoben werden. Die Stadt setzt sich für eine velostandardgerechte Infra- struktur ein (z. B. Trennung der aktuell gemeinsamen Fuss- und Veloverkehrs- führung, Verbreiterung Veloinfrastruk- tur, Optimierung Anbindung an Bahn- weg).	mittelfris- tig	Kanton
FVV14	Querung Bern- strasse westlich Knoten über- land-/Bern- strasse	Die Stadt setzt sich beim Kanton für die Prüfung der FVV-Anbindung der Werke in Richtung Quartier Rietbach und Bahnhof ein (Querungsmöglichkeit Bernstrasse zwischen Werke und Su- permarkt Rietbach).	mittelfris- tig	Kanton
FVV15	Parkallee (inkl. Anschluss Velo- bahn Gold- schl�gistr. und G�- terstrasse/Bahn- hof), Behebung Netzlücke kom- munales Velo- netz	Von der Parkallee soll die Anbindung an die Velobahn und den Bahnhof si- chergestellt werden	kurzfristig	Stadt
FVV16	F�rberh�s- listrasse (Ost), Prüfung von Be- hebung Netzl�- cke kommunales Velonetz	Zwischen Langackerstrasse und Für- berh�slistrasse gibt es aktuell keine Veloverbindung (Fahrverbot). Es soll geprüft werden, ob die Verbindung zur rückwärtigen Erschliessung des Spitals sowie der Kantonsschule Limmattal re- alisiert werden kann (z. B. Fussweg Velo gestattet [Sollbreite 2,5m], dreitei- liges Fahrverbot mit allfälliger Verbrei- terung des Weges). Verbreiterung al- lenfalls notwendig.	kurzfristig	Stadt
FVV17	Kleinzelg- listrasse (Ost), Prüfung von Be- hebung Netzl�- cke kommunales Velonetz	Zwischen Kesslerstrasse und Klein- zelglistrasse gibt es aktuell keine Velo- verbindung (Fahrverbot). Es soll ge- prüft werden, ob die Verbindung zur Optimierung der Nord-Süd-Verbindung Höhe Reitmenweg realisiert werden kann (z. B. Fussweg Velo gestattet [Sollbreite 2,5m], dreiteiliges Fahrver- bot mit allfälliger Verbreiterung des Weges).	mittelfris- tig	Stadt

FVV18	Limmatsteg Kloster Fahr, Fuss- und Velo- brücke über die Limmat (Verbin- dung Schweiz- Mobil 66-Neben- verbindung 04_028), Behe- bung Netzlücke kommunales Ve- lonetz	Mit dem Hochwasserschutz und Revi- talisierungsprojekt «Lebendige Limmat» ist eine Fuss- und Velobrücke im Bereich des Kloster Fahr zur Ver- bindung von Schlieren nach Un- terengstringen und Weinigen vorgese- hen. Die Brücke ist im Stadtentwick- lungskonzept 2016 sowie im Kommu- nalem Richtplan enthalten. Die Aufwer- tung bestehender sowie die Schaffung neuer Querverbindungen über die Limmat soll den Flussraum mit dem Waldraum verbinden.	mittelfris- tig	Stadt
FVV19	Fuss-/Veloweg "In Langentei- len" bis Zelgli- weg	Zur Optimierung der Schulwegsicher- heit wird eine Fussverbindung in Kom- bination mit dem Veloverkehr abseits der Engstringerstrasse geprüft und nach Möglichkeit umgesetzt.	mittelfris- tig	Stadt
FVV20	Verbindung Lachernweg - SchweizMobil 66, Behebung Netzlücke kom- munales Velo- netz	Der Lachernweg soll im Zusammen- hang mit dem Hochwasserschutz und dem Revitalisierungsprojekt Lebendige Limmat als Veloverbindung ausgestal- tet werden. Die Anbindung des Lachernweg an den Knoten Engstrin- gerstr.-/Bernstrasse soll optimiert wer- den, eine durchgehende Befahrbarkeit für den Veloverkehr (Privatweg) soll si- chergestellt sein.	mittelfris- tig	Stadt
FVV21	Verbindung Limmatsteg/Klos- ter Fahr-Bern- strasse	Als Zubringer zur Velobahn soll eine Veloverbindung zwischen der neuen Brücke beim Kloster Fahr und der Bernstrasse errichtet werden. Davon können Schlieren Nordwest und die Nachbargemeinden - insbesondere Weiningen - profitieren. Im Agglo-Pro- gramm ist nur die Brücke enthalten. Die Ausführung soll nach Möglichkeit mit dem Projekt "Lebendige Limmat" erfolgen.	mittelfris- tig	Stadt
FVV22	Badenerstrasse- Bernstrasse (Reitmenweg inkl. Gleisque- rung), Behebung Netzlücke kom- munales Velo- netz	Zur Optimierung der Nord-Süd-Verbin- dungen zwischen dem Limmatraum und dem Siedlungsgebiet soll im Wes- ten eine weitere Verbindung für den Veloverkehr realisiert werden. Die Un- ter- oder Überführung soll für den Fuss- und Veloverkehr geplant werden.	langfristig	Stadt

FVV23	Freiestrasse-Güterstrasse (Obere Bachstrasse und Bachstrasse inkl. Gleisquerung), Behebung Netzlücke kommunales Velo-netz	Zur Optimierung der Nord-Süd-Verbindungen sowie der Optimierung der Erschliessung des Bahnhof Schlierens (West) für den FVV sollen die Netzlücken zwischen der Freiestrasse und der Güterstrasse geschlossen werden.	langfristig	Stadt
FVV24	Spital Limmattal-Bahnhof Urdorf: Behebung von Netzlücke im kommunalen Velo- und Fusswegnetz	Zwischen Badenerstrasse/ Zürcherstrasse-Spital Limmattal-Bahnhof Urdorf gibt es verschiedene Lücken im Fuss- und Velonetz. Durch den Spital Limmattal wird die Verbindung grundsätzlich in zwei Abschnitte geteilt: - Südlicher Abschnitt: Eine möglichst direkte Anbindung des Spitals Limmattal an den Bahnhof Urdorf für den Fuss- und Veloverkehr ist zu prüfen - Nördlicher Abschnitt: Die direkte Anbindung des Spitals Limmattal an die Badenerstrasse insbesondere für den Veloverkehr ist zu prüfen. Der Lückenschluss soll bedarfsgerecht auf die Bedürfnisse der Bevölkerung und Beschäftigten ausgerichtet sein, Opportunitäten und Synergien (z. B. Gebietsentwicklungen) gilt es dabei zu nutzen.	langfristig	Stadt
FVV25	Abstellmöglichkeiten für Velos an relevanten Zielen	Veloabstellanlagen bei Freizeiteinrichtungen, bei Schulhäusern, beim Spital und bei Verwaltungsstandorten sind betreffend Ausbaustandard/Qualität (Diebstahlschutz, Witterungsschutz, Beleuchtung, Zugänglichkeit) und Kapazität zu beurteilen und bedarfsgerecht qualitativ und quantitativ weiterzuentwickeln.	Daueraufgabe	Stadt

Tabelle 17 Massnahmenübersicht Veloverkehr

6.4 Kombinierte Mobilität

Das Umsteigen und das Verknüpfen verschiedener Mobilitätsarten wird als wichtiger Aspekt zur Erreichung der Ziele des GVK verstanden. Bereits heute stellt der Bahnhof Schlieren eine bedeutende Schnittstelle zwischen den Verkehrsträgern dar. Um die kombinierte Mobilität weiter voranzutreiben, sieht das GVK einerseits eine weitere Stärkung des Umstiegs auf den öffentlichen Verkehr vor – insbesondere durch die optimale Erschliessung und Gestaltung von Haltestellen. Diese Massnahmen stehen insbesondere in engem Zusammenhang mit den Schnittstellen zwischen dem öffentlichen Verkehr und dem Veloverkehr. Andererseits soll auch das Teilen von Verkehrsmitteln gezielt gefördert werden, um die Flexibilität und Effizienz im Mobilitätsmix weiter zu erhöhen. Folgende Massnahmen tragen dazu bei:

Multimodale Wegketten

Nr.	Titel	Kurzbeschreibung	Priorität	Massnahmen-träger
KM1	Kombinierte Mobilität: Bikesharing, Car-sharing, Taxi oder Autovermietung-Angebote überprüfen	Zur nachhaltigeren Gestaltung der Mobilität ist das Kombinieren verschiedener Verkehrsmittel zu ermöglichen. Dazu sind neben dem ÖV verschiedene Sharing- und Miet-Angebote sowie der Taxistandort am Bahnhof zu prüfen. Insbesondere das regionale Bike-Sharing soll gefördert werden.	sofort	Stadt
KM2	Veloabstellanlagen an Bahnhöfen und wichtigen ÖV-Haltestellen (Bike + Ride)	Gemäss RRP ist der Ausbau der bestehenden Anlagen an den Bahnhöfen Schlieren und Urdorf geplant. Die Stadt setzt sich dafür ein, dass die Abstellanlagen attraktiv und sicher gestaltet werden (direkte Zufahrt, Diebstahlschutz, Beleuchtung, Witterungsschutz, allenfalls Ladestation, etc.).	mittelfristig	Stadt / SBB

Tabelle 18 Massnahmenübersicht kombinierte Mobilität

6.5 Öffentlicher Verkehr

Aufgrund der bereits heute guten und nahezu flächendeckenden Erschliessung des Siedlungsgebiets durch den ÖV konzentrieren sich die Massnahmen primär auf punktuelle Verbesserungen der Erschliessung. Im Zentrum steht daher vielmehr die Optimierung des bestehenden Angebots. Ein besonderer Fokus liegt auf der Weiterentwicklung und Aufwertung der Haltestellen sowie auf der Verbesserung der Fahrplanstabilität im Busverkehr. Ziel des Massnahmenbündels ist es, die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des heute teilweise stark beeinträchtigten Busbetriebs zu erhöhen und den ÖV als attraktive Alternative zum MIV zu stärken. Folgende Massnahmen tragen dazu bei:

Optimierung des
bestehenden ÖV-
Angebots

Nr.	Titel	Kurzbeschreibung	Priorität	Massnahmen-träger
ÖV1	Prüfung Buspriorisierung zur Optimierung der Fahrplanstabilität L302	Die Stadt Schlieren setzt sich bei der Nachbargemeinde Unterengstringen und dem Kanton für die Prüfung der Umgestaltung von Busbuchten zu Fahrbahnhaltestellen in Unterengstringen (Eckstein, Langwisen) sowie in Schlieren (Bahnhof in Fahrtrichtung Zentrum, auf Brücke) ein. Dadurch soll der ÖV insbesondere in den stark belasteten Hauptverkehrszeiten priorisiert werden können. Die Thematik von Rückstau auf relevante Knoten (z. B. Engstringerstr.-/Bernstrasse) gibt es bei der Prüfung zu berücksichtigen.	sofort	Stadt / Kanton / VBZ
ÖV2	Buspriorisierung Engstringerknoten und künftiger Kreisel	Bei der Querung der Bernstrasse sowie dem geplanten Kreisel Engstringerstr./Rütistr. soll der Bus priorisiert werden. Die Stadt Schlieren setzt sich bei der Umsetzung des kantonalen Strassenprojekts Bernstrasse (Engstringerkreuzung) beim Kanton für entsprechende Massnahmen (Schaltung LSA) ein.	sofort	Stadt / Kanton / VBZ
ÖV3	Prüfung Verlängerung L31 bis Gaswerkareal	Um das Gaswerkareal, besser zu erreichen, sollen mögliche Lösungen geprüft werden (z. B. Anpassungen der aktuellen Buslinien).	kurzfristig	Stadt / Kanton / VBZ

ÖV4	Zusammenlegung L307 und L317: Optimierung Verbindung Oberurdorf-Schlieren-Altstetten Nord Optimierung Zuverlässigkeit/Fahrplanstabilität L302	Die Linienführung wird gemäss Teilstrategie 2030 Limmattal angepasst. Die Linie 307 soll künftig zwischen Oberurdorf und Bahnhof Altstetten Nord via Brandstr.-Rütistr. im 30'-Takt verkehren. Der Stadtplatz hat Kapazitätsüberlastungen und führt deshalb zu folgestarken Verspätungen insbesondere im Zentrum von Schlieren. Die Stadt Schlieren setzt sich für diese Massnahmen ein.	mittelfristig	Kanton / VBZ
ÖV5	Weiterentwicklung ÖV-Angebot VBZ (Optimierung Relation Urdorf-Schlieren)	Die Analyse zeigt, dass ein beträchtlicher Anteil an Personenwegen zwischen Urdorf und Schlieren mit dem MIV zurückgelegt wird. Insbesondere das Gebiet östlich der Feldstrasse in Urdorf ist mit dem ÖV schlecht an die Stadt Schlieren erschlossen (vgl. auch Richtplan Urdorf). Weiter ist auch das Siedlungsgebiet am Schliermer Berg unattraktiv mit dem ÖV erschlossen. Die Stadt setzt sich in Kooperation mit der Gemeinde Urdorf für eine Weiterentwicklung und Optimierung des Busangebotes auf der Relation zwischen Urdorf-Schlieren-Zürich Altstetten ein. Zusätzlich zu der Einführung einer neuen Ortsbuslinie sollen auch neue, bedarfsorientierte ÖV-Angebote geprüft werden (z. B. automatisierten Fahren im ÖV; vgl. Pilotprojekt Furttal).	mittelfristig	Kanton / VBZ

Tabelle 19 Massnahmenübersicht öffentlicher Verkehr

6.6 Strassenverkehr

Die Stadt Schlieren verfolgt mit einem umfassenden Bündel an Massnahmen im Strassenverkehr das Ziel, das strassengebundene Verkehrssystem siedlungsverträglich zu gestalten, die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu erhöhen und die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden zu verbessern. Im Zentrum stehen dabei die Optimierung zentraler Verkehrsknoten und deren belasteter Zufahrtsachsen für alle Verkehrsmittel, die Reduktion von Durchgangs- und Schleichverkehr sowie die Aufwertung wichtiger Strassenräume. Ein besonderer Fokus liegt auf der betrieblichen und gestalterischen Weiterentwicklung von Strassenabschnitten und der Reduktion von Nutzungskonflikten. Dabei gilt es, die Bedürfnisse aller Verkehrsmittel, aller Nutzenden sowie der Anwohnenden angemessen zu berücksichtigen. Folgende Massnahmen tragen dazu bei:

Siedlungsverträgliche Strassenräume

Nr.	Titel	Kurzbeschreibung	Priorität	Massnahmenträger
SV1	Optimierung Knoten Bernstr./Engstringerstr.	Die Engstringerkreuzung ist ein wichtiger kantonaler Knoten. Der Ausbau dieses Knotens ist Teil der flankierenden Massnahmen des LTB-Ausbaus, die Umsetzung jedoch durch Rekurse blockiert. Die Stadt setzt sich für einen möglichst baldigen Baubeginn ein.	kurzfristig	Kanton
SV2	Engstringerstrasse-Uitikonstrasse: Betrieb und Gestaltung	Im regionalen Richtplan (RRP) wird die Engstringerstrasse als wichtige Querverbindung und ÖV-Achse bezeichnet. Im Rahmen der Zentrumsentwicklung soll eine Strassenumgestaltung erfolgen. Die Stadt setzt sich für eine möglichst zeitnahe Umsetzung ein. <i>Anmerkung: Gemäss Auskunft des Kantons steht die Massnahme im Zusammenhang mit der Optimierung Knoten Bernstr./Engstringerstr (SV1, Abschnitt nördlich Einmündung Wiesenstrasse/ Rütistrasse). Obwohl die Zentrumsentwicklung abgeschlossen ist und derzeit keine weiteren konkreten Projekte auf der Engstringerstrasse bekannt sind, wird die Massnahme aufgrund ihrer Konformität mit dem übergeordneten Planungsinstrument im vorliegenden GVK aufgeführt.</i>	kurzfristig	Kanton
SV3	Prüfung Betrieb Badenerstr.-Zürcherstrasse	Zur Unterbindung des unerwünschten Durchgangsverkehrs durch das Ortszentrum und über den Stadtplatz soll eine Temporeduktion auf der Badenerstr.-Zü-	kurzfristig	Stadt, Kanton

		richstrasse (Kesslerplatz bis Gasometer- strasse alternativ Hermetschloobücke) und der Auswirkungen geprüft werden.		
--	--	---	--	--

SV4	Prüfung Dosierung Badenerstr.-Zürcherstrasse	Zur gleichmässigeren Verteilung des Verkehrs und der Optimierung/Reduktion des Rückstaus rund um den Stadtplatz setzt sich die Stadt beim Kanton für die Prüfung einer Dosierung des MIV auf der Zürcherstrasse/Badenerstrasse ein. Zu prüfen sind die Abschnitte zwischen Bachstr.-/Nassackerstrasse und Kesslerplatz (Fahrtrichtung Ost) sowie vor der Hermetschloobücke (Fahrtrichtung West). Zusätzlich zur Optimierung des Stadtplatzes kann auch eine Verlagerungswirkung und Unterbindung des unerwünschten Durchgangsverkehrs durch das Ortszentrum erreicht werden.	kurzfristig	Stadt, Kanton
SV5	BGK Goldschlägistrasse inkl. Velobahn und Velohauptverbindung	Die Goldschlägistrasse erfüllt die aktuellen Ansprüche an den Strassenraum nicht mehr. Das Stadtentwicklungskonzept Schlieren fordert eine Stärkung von Querverbindungen. Der Regionale Richtplan fordert von den Gemeinden zudem hitzemindernde Massnahmen umzusetzen und die Aufwertung des Strassenraums im Siedlungsbereich voranzutreiben. Zudem ist zwischen der Überlandstrasse bis zur Wiesenstrasse die Führung der Velobahn vorgesehen, und der Abschnitt von der Wiesenstrasse bis zur Badenerstrasse eine Velohauptverbindung. Die Stadt erarbeitet ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK), um die unterschiedlichen Anforderungen an den Strassenraum zu klären und die Situation für alle Verkehrsteilnehmenden zu verbessern.	kurzfristig	Kanton, Stadt
SV6	BGK Kessler-/Urdorferstrasse	Der teilweise überdimensionierte Strassenraum soll siedlungsverträglich gestaltet und für den Fuss- und Veloverkehr verbessert werden. Die Neugestaltung soll zu einer Verbesserung für alle Verkehrsteilnehmenden führen und die Trennwirkung der Strasse reduzieren. Der Fuss- und Veloverkehr gewinnt an Attraktivität, was zu einer Erhöhung des FVV-Anteils am Gesamtverkehr beiträgt. Im Rahmen des BGK soll auch das Einbiegen von der Freiestrasse in die Kesslerstrasse (Fahrtrichtung West) berücksichtigt und optimiert werden (bspw. durch eine zweite, rückverlegte Haltelinie bei der LSA).	kurzfristig	Kanton

SV7	BGK Frei- estrasse- Schulstrasse	Der Ausweichverkehr des Stadtplatzes über die Nassackerstr.-Freiestr.-Schulstrasse ist einzuschränken. Durch ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) gilt es eine gesamtverkehrliche Lösung zu entwickeln. Die Verbindung ist für den Veloverkehr zu verbessern. Weiter soll der Schleichverkehr auf der Verbindung eingeschränkt werden (bspw. durch eine Einbahnstrasse in Fahrtrichtung Ost).	sofort	Stadt
SV8	Betrieb Kamp- strasse	Es gibt Sicherheitsdefizite durch den (zu) knappen Strassenquerschnitt, der normgerechte Begegnungsfälle nicht zulässt resp. verunmöglicht. Zum Kreuzen wird deshalb aufs Trottoir ausgewichen. Es sollen konkrete Massnahmen geprüft werden, um diese Defizite zu beheben.	sofort	Stadt
SV9	Verkehrsberu- higung auf Kommu- nalstrassen durch Tempo- reduktion (T30/Begeg- nungszonen).	Die bereits geplanten Tempo-30-Projekte auf Kommunalstrassen werden weiterhin umgesetzt. Weitere Strassenabschnitte mit Tempo 30 sowie die Einrichtung von Begegnungszonen werden geprüft. Ob auf dem kommunalen Strassennetz im Siedlungsgebiet generell Tempo 30 gelten soll, ist eine Grundsatzfrage, die vom Stadtrat Schlieren zu klären ist.	sofort	Stadt
SV10	Stations- strasse: Prü- fung Unterbin- dung Durch- fahrt	Die Verbindung zwischen Urdorf und Schlieren via Stationsstrasse wird hinsichtlich Schleichverkehr sowie Verbesserung der Attraktivität für den FVV überprüft und mögliche Massnahmen evaluiert werden.	kurzfris- tig	Stadt
SV11	Wagistrasse: Anpassung Be- trieb und Ge- staltung	Im Rahmen eines Gestaltungsplan wird die Umgestaltung der Wagistrasse vorgesehen. Mögliche betriebliche Anpassungen sind Tempo 30 oder Begegnungszone, ev. ein Einbahnregime. Die möglichen Auswirkungen auf das Strassennetz sind zu prüfen, allfälliger Schleichverkehr gilt es zu unterbinden.	kurzfris- tig	Stadt

SV12	Unterbindung Bahnhofdurchfahrt als Umfahrung Stadtplatz (Güterstrasse-Grabenstrasse; Bahnhofstrasse)	Der Ausweichverkehr des Stadtplatzes über die Güterstrasse resp. Grabenstrasse (Fahrtrichtung Westen) sowie über die Güterstrasse-Bahnhofstrasse (Fahrtrichtung Osten) ist mit geeigneten Massnahmen einzuschränken. Basierend auf dem Monitoring des Kantons im Rahmen der Umsetzung Begegnungszone Bahnhof Schlieren (aktuell in Erarbeitung), sollen die Massnahmen entwickelt werden.	kurzfristig	Stadt
SV13	Betrieb Feldstrasse	Die Ein- und Ausfahrt der Feldstrasse kann zu sicherheitseinschränkenden Situationen führen. Diese Situation soll durch geeignete Massnahmen verbessert werden. Mögliche Synergien mit der Massnahme FVV 11 sollen genutzt werden.	kurzfristig	Stadt
SV14	Wiesenstrasse, Bhf. Schlieren bis Goldschlägstrasse	Auf der Wiesenstrasse wird die Velobahn realisiert. Dazu wird die Durchfahrt für MIV gesperrt (Strassenbauprojekt, in Planung).	mittelfristig	Stadt
SV15	Bahnhofplatz Nord, Wiesenstrasse bis Engstringerstrasse	Vom Bahnhof Nord bis zur Engstringerstrasse wird eine Begegnungszone erstellt. Die Attraktivität für den FVV wird dadurch erhöht und damit die Motivation gesteigert, mit dem Velo zum Bahnhof zu fahren.	mittelfristig	Stadt
SV16	Brandstrasse: Umgestaltung und Klassierung Erschliessungsstrasse	Die Brandstrasse dient der Erschliessung der angrenzenden Parzellen. Ihr kommt keine Sammelfunktion zu. Der Betrieb (T30) und die Gestaltung der Brandstrasse werden entsprechend angepasst (Strassenbauprojekt und T30 in Planung). Ausweichverkehr soll somit verhindert werden was auch den zukünftigen Kreisel und damit die Engstringerstrasse entlastet. Die Brandstrasse soll bei einer kommenden Richtplanrevision als Erschliessungsstrasse klassiert werden.	mittelfristig	Stadt

SV17	Rütistrasse: BGK und Klassierung Erschliessungsstrasse	Die Rütistrasse dient der Erschliessung der angrenzenden Parzellen. Ihr kommt keine Sammelfunktion zu. Die unterschiedlichen Bedürfnisse entlang der Rütistrasse sollen gesamtkverkehrlich in einem BGK aufeinander abgestimmt werden. Relevante Aspekte davon sind: - Gemäss STEK soll die Anbindung der Rütistrasse ans umliegende Strassen-netz angepasst werden (vgl. STEK). Im Rahmen der Abklärungen hinsichtlich des Bahngleises soll auch die Ein-mündung in die Industriestrasse über-prüft werden. - Die Rütistrasse stellt eine kommunale Verbindung im Velonetz dar. Das Po-tenzial als verbindendes Velonetze-lement zwischen Engstringerstrasse und Velobahn ist zu prüfen. Die Sicherheit für den Veloverkehr muss insbeson-dere mit Blick auf den Industrieverkehr berücksichtigt werden. - Die Industrieareale sollen, wenn im-mer möglich, direkt an die Industrie-resp. Bernstrasse erschlossen sein.	mittel-fristig	Stadt
SV18	Rietbachstrasse: Umgestaltung und Klassierung Er-schliessungsstrasse	Die Rietbachstrasse dient der Er-schliessung der angrenzenden Parzel-len. Ihr kommt keine Sammelfunktion zu. Die Strasse soll bei einer kommen-den Richtplanrevision als Erschlies-sungsstrasse klassiert werden.	mittel-fristig	Stadt
SV19	Nutzung von Syner-gien und Opportuni-täten zur Optimie-rung von Betrieb und Gestaltung der Stras-senräume	Bei Bau- und Sanierungsprojekten (z. B. Erneuerung Werkleitungen, Ge-staltungspläne, Bauprojekte etc.) sollen Synergie genutzt werden um den Stras-senraum (Gestaltung und Betrieb) zu optimieren und den lokalen Bedürfnis-sen entsprechend den Zielsetzungen des GVK anzupassen. Die Anliegen des Fuss- und Veloverkehrs soll dabei berücksichtigt werden.	Dauer-aufgabe	Stadt

Tabelle 20 Massnahmenübersicht Strassenverkehr

6.7 Parkierung

Die Stadt Schlieren nutzt raumplanerische und regulatorische Instrumente, um das Parkierungsangebot gezielt zu steuern und damit die Mobilitätsentwicklung im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung zu lenken. Im Zentrum des Massnahmenbündels zur Parkierung steht die Anpassung der Parkierungsbestimmungen an die künftigen städtischen Rahmenbedingungen, im Einklang mit den Zielen der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung. Der Fokus liegt dabei nicht nur auf dem ruhenden MIV, sondern auch auf der Parkierung für Gewerbe, Logistik und Anlieferung entsprechend deren spezifischen Nutzungsansprüchen. Der vorhandene Parkraum soll gezielt jenen zur Verfügung stehen, die auf das Nutzen eines motorisierten Fahrzeuges angewiesen sind. Folgende Massnahmen tragen dazu bei:

Nr.	Titel	Kurzbeschreibung	Priorität	Massnahmen-träger
P1	Überarbeitung BZO hinsichtlich Privater Parkierung / Parkplatzerstellungspflicht	In der Überarbeitung der BZO wird die Parkplatzerstellungspflicht, die Möglichkeit für autofreies Wohnen sowie Vorgaben zur Elektromobilität (sobald die gesetzlichen Grundlagen dafür bestehen) definiert und ggf. überarbeitet. Die Parkierungsbestimmungen für Private sollen im Sinne einer Harmonisierung mit den kantonalen und regionalen Parkierungsvorgaben überprüft und angepasst werden. Das Parkierungsangebot wird dabei entsprechend der kantonalen Wegleitung zur Parkierung auf die Kapazitäten des Strassennetzes ausgerichtet: - Die Stadt überprüft die in der BZO festgelegten Bestimmungen zur Reduktion der Parkraumerstellungspflicht und passt diese ggf. an. Bei guter ÖV-Erschliessungsqualität, einer gewissen Siedlungsdichte oder einer guten Anbindung ans FVV-Netz, soll die Pflichtparkplatzanzahl weiter reduziert werden dürfen. - Für die Parkraumerstellungspflicht sind auch Bestimmungen für die Erstellung von Parkplätzen für Motorräder festzulegen. - Die Stadt orientiert sich an neusten Wegleitungen und Grundlagen. - Unterirdische Parkierung wird gefördert - Autoarmes/-freies Wohnen wird ermöglicht. Dabei kann der geforderte Minimalparkplatzbedarf gestützt auf ein Mobilitätskonzept unterschritten werden. Das Vorgehen im Falle der Nichteinhaltung der Vorgaben des Mobilitätskonzepts werden festgehalten.	kurzfristig	Stadt

		- Festschreibung von erforderlichen Mobilitätskonzepten bei Projekten mit Gestaltungsplänen. - Bei Nutzungsformen, die ein erhöhtes Verkehrsaufkommen zur Folge haben, wird eine Bewirtschaftungspflicht für neue private, öffentlich zugängliche Parkplätze vorgeschrieben. - Ermöglichung von Mehrfachnutzung von Parkfeldern für Bauprojekte mit unterschiedlicher Nutzung. Die Umsetzbarkeit der zeitlich gestaffelten Nutzung muss in einem Mobilitätskonzept mit Massnahmen nachgewiesen werden.		
P2	Erstellung Parkplatzverordnung: Parkierungsreglement auf öffentlichem Grund (blaue und weisse Parkfelder)	Das unbeschränkte Parkieren auf öffentlichem Grund soll für Private als auch für das Gewerbe neu reglementiert und auf die BZO-Bestimmungen und Vorgaben abgestimmt werden.. Dabei soll die "Verordnung über das unbeschränkte Parkieren in Blauen Zonen (Parkkartenverordnung, PKV)" sowie die "Verordnung über das nächtliche Dauerparkieren auf öffentlichem Grund (Nachtparkverordnung)" anhand bestehender Modelle in anderen Städten überprüft und überarbeitet werden. Dabei ist auch das Parkplatzangebot für Motorräder im öffentlichen Raum sowie deren Bewirtschaftung zu berücksichtigen. Weiter muss sichergestellt werden, dass die Gewerbestellplatzung weiterhin möglich ist und durch die neuen Regelungen gestärkt wird.	kurzfristig	Stadt

P3	Flächen für Gewerbe/Logistik/Anlieferung	Im öffentlichen Raum werden Anlieferungsflächen durch das Parkierungsreglement sichergestellt. Im privaten Raum werden bei Bauvorhaben, Planungen und Projekten die Anforderungen und Bedürfnisse bezüglich Anlieferung bedarfsgerecht berücksichtigt. Insbesondere bei Gestaltungsplänen soll eine möglichst konfliktfreie Anlieferung geprüft und gewährleistet werden. Bei Anlagen zur Ver- und Entsorgung werden bei der Planung der Verkehrs- und Manövriertflächen die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs nach dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit berücksichtigt.	kurzfristig	Stadt
P4	Reglementierung Veloparkierung in BZO	Die Stadt konkretisiert die Errichtung von privaten Veloabstellplätzen und verankert diese in der BZO. Angelehnt an die Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen des Kantons Zürich (2018), das Handbuch Veloparkierung (ASTRA), an die VSS-Norm 40 065 und an die kantonalen Merkblätter Veloparkierung legt die Stadt verbindliche Werte bezüglich Quantität und – sobald eine Rechtsgrundlage vorliegt – für die Qualität der zu errichtenden Veloparkierung für unterschiedliche Nutzungen (z. B. Wohnen, Einkaufen etc.) fest. Bei grösseren Veloparkierungsanlagen werden Vorgaben zur E-Bike-Parkierung formuliert.	kurzfristig	Stadt

Tabelle 21 Massnahmenübersicht Parkierung

6.8 Güterverkehr

Die Stadt Schlieren setzt sich für eine möglichst siedlungsverträgliche Abwicklung des Güterverkehrs ein. Wichtige Voraussetzung dafür ist die Sicherstellung der Erschliessung der Industrieareale durch Anschlussgleise.

Erhalt der Anschlussgleise

Folgende Massnahme trägt dazu bei:

Nr.	Titel	Kurzbeschreibung	Priorität	Massnahmen-träger
GüV1	Anschlussgleise Güterverkehr	Im regionalen Richtplan sind zwei Anschlussgleise zur Erschliessung wichtiger, gewerblich geprägter Arbeitsplatzgebiete sowie für den Aushubumschlag (Objekt Nr. 5) festgelegt: Schlieren, Gaswerk und Schlieren, Reitmen. Die Stadt Schlieren unterstützt den Erhalt dieser Anschlussgleise zur Erschliessung der Industrieareale und setzt sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten dafür ein.	sofort	Kanton

Tabelle 22 Massnahmenübersicht Güterverkehr

6.9 Massnahmen zur Optimierung der problematischen Knoten

Im Rahmen des GVK wird ein besonderer Schwerpunkt auf die vier stark belasteten Knoten in der Stadt Schlieren gelegt. Die Herausforderungen an diesen Verkehrsknoten wurden im GVK identifiziert und darauf basierend ein gezieltes Massnahmenpaket entwickelt. Ziel dieser Massnahmen ist es, die Verkehrssituation an den betroffenen Knoten zu verbessern. Ein wesentlicher Ansatz besteht darin, MIV-Personenwege, die nicht zwingend mit dem Auto zurückgelegt werden müssen, zunehmend auf alternative Mobilitätsformen zu verlagern. Die Wirkung der einzelnen Massnahmen auf die problematischen Knoten sind in der Massnahmenliste im Anhang A3 dargelegt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Massnahmen grundsätzlich im Zusammenspiel ihre volle Wirkung entfalten. Nachfolgend wird das Konzept sowie das Zusammenspiel der wichtigsten Massnahmen zur Verbesserung der belasteten Knoten näher erläutert (Abbildung 41).

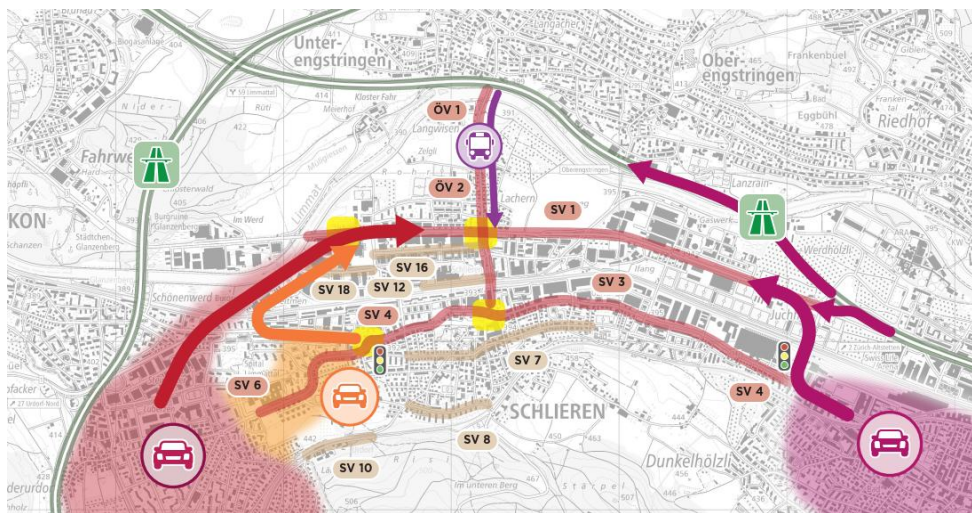


Abbildung 41 Visualisierung Massnahmenpaket zur Optimierung der problematischen Knoten.

Die Analyse zeigte, dass ein relevanter Anteil des Verkehrs auf der Baden-erstr.-Zürcherstrasse (RVS) durch das Siedlungsgebiet der Stadt Schlieren nicht Ziel in Schlieren hat. Diesen unterwünschten regionalen Durchgangs-verkehr gilt es auf die dafür vorgesehene übergeordneten Parallelachsen (HLS, HVS) zu verlagern. Um diese Verlagerung zu erreichen, soll in beiden Fahrtrichtungen:

- die Bernstrasse (HVS) durch den geplanten Ausbau der Engstringerkreuzung für den Durchgangsverkehr optimiert werden (SV1),
- die Attraktivität der Durchfahrt durchs Stadtzentrum auf der Verbindung Urdorferstr.-Kesslerstr.-Badenerstr.-Zürcherstrasse zwischen Urdorf und der Stadt Zürich durch eine Anpassung des Betriebs reduziert (SV3, SV6) und
- der regionale Durchgangsverkehr frühzeitig durch eine Dosierung an den entsprechenden Zufahrtspunkten auf die Bernstrasse (HVS) oder die Autobahn (HLS) gelenkt werden (SV4). Der Autobahnanschluss Grünau (aktuell in Umsetzung) im Osten der Stadt Schlieren soll dazu bewusst genutzt werden.

Auf der Nord-Süd-Achse kann der Verkehr nicht auf ein übergeordnetes Netz verlagert werden. Somit gilt es den aktuellen Betrieb zu optimieren. Um die ÖV-Zuverlässigkeit zu verbessern und gewährleisten, soll:

- die Umgestaltung der Bushaltestellen nördlich der Gemeindegrenze sowie auf der Brücke über die Gleise in Fahrtrichtung Schlieren Zentrum die Buspriorisierung sicherstellen (ÖV1). Durch Fahrbahnhaltestellen bleibt der Bus auf der Engstringerstrasse Pulkführer und bleibt nicht mehr im Stau stecken. Zudem wird dadurch die freie Zufahrt zum Stadtplatz sichergestellt.
- die ÖV-Priorisierung an der Engstringerkreuzung sowie dem Knoten Engstringerstr./Rütistr. wie geplant konsequent priorisiert und wenn möglich weiter optimiert werden (ÖV2).

Bereits heute gibt es auf verschiedenen Strecken in den (Wohn-)Quartieren im Umfeld der problematischen Knoten negative Auswirkungen durch Schleich- und Ausweichverkehr. Diese sowie allfällige zusätzliche negative Auswirkungen auf die Wohnquartiere durch die geplanten Massnahmen werden mit weiteren Massnahmen des entwickelten Massnahmenpakets angegangen. So soll auf verschiedenen kommunalen Strassen sichergestellt werden, dass diese nicht von quartierfremdem Verkehr als Ausweichroute genutzt werden können (SV7, SV8, SV10, SV12, SV16, SV18).

Ergänzend zur Verlagerung des Verkehrs auf das übergeordnete Strassennetz und zur Optimierung der bestehenden Verbindungen wird durch verschiedene Massnahmen eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens angestrebt, welche zur Optimierung der problematisch belasteten Knoten beiträgt. So tragen beispielsweise Aktivitäten im Bereich des Mobilitätsmanagements sowie die gezielte Förderung und der Ausbau von Fuss- und Veloverkehr oder des ÖV (siehe Massnahmenliste, Anhang A3) dazu bei, attraktive Alternativen zum motorisierten Individualverkehr zu schaffen und deren Stellenwert zu erhöhen.

7. Weiteres Vorgehen und Umsetzung

Das vorliegende kommunale Gesamtverkehrskonzept (GVK) zeigt die geplante verkehrliche Entwicklung sowie die Abstimmung zwischen Verkehr und Siedlung in der Stadt Schlieren auf. Obschon das GVK und die darin enthaltenen Massnahmen keine behördenverbindliche Wirkung haben, bekräftigt der Stadtrat mit dessen Beschluss seinen klaren Willen, die vorgeschlagenen Massnahmen im Interesse der Siedlungs- und Verkehrsqualität sowie zum Wohl der Bevölkerung schrittweise umzusetzen. Die Umsetzung erfolgt gemäss der festgelegten Priorisierung – wobei bei Bedarf davon abgewichen werden kann, sofern dies als sinnvoll erachtet wird. Dies gilt insbesondere bei sich bietenden Synergien und Opportunitäten mit anderen Planungen, wie etwa baulichen Sanierungen von Strassen oder Werkleitungen. Die für die Umsetzung erforderlichen Mittel werden in die Finanzplanung aufgenommen.

Umsetzung der
Massnahmen

Zum Gelingen einer erfolgreichen Umsetzung einzelner Massnahmen ist die Mitwirkung der Bewohnerinnen und Bewohner von Schlieren essenziell. Einerseits erfordert die Realisierung baulicher Projekte die Genehmigung entsprechender Kreditvorlagen – entweder durch das Parlament direkt oder durch den sie vertretenden Stadtrat. Andererseits hängt der Erfolg vieler Vorhaben wesentlich vom Rückhalt in der Bevölkerung ab. Gerade bei grösseren oder auch bei kleineren, aber bedeutenden Projekten ist deshalb ein frühzeitiger und aktiver Dialog sowie eine bedarfsgerechte Mitwirkung der Bevölkerung entscheidend. Nur so können deren Bedürfnisse und Interessen angemessen berücksichtigt und die Erfolgchancen der Projekte nachhaltig erhöht werden.

Miteinbezug der
Bevölkerung

Allfällige Konflikte zwischen den im GVK vorgesehenen Massnahmen und anderen öffentlichen Interessen – etwa in Bezug nicht zonenkonforme Nutzungen, Naturschutzflächen und -objekte, Gewässerschutz oder weitere Fachbereiche – wurden im Rahmen dieses Konzepts nicht im Detail geprüft. Sollten sich im Verlauf der Umsetzung entsprechende Zielkonflikte zeigen, ist für die Beanspruchung betroffener Flächen ein überwiegendes öffentliches Interesse nachzuweisen. Ergibt eine objektive Interessenabwägung, dass eine Massnahme nicht ausreichend begründet ist, prüft die Stadt Schlieren alternative Umsetzungsmöglichkeiten, die dem Grundsatz der ursprünglich vorgesehenen Massnahme entsprechen und mit den übergeordneten Zielen des GVK vereinbar sind.

Prüfung allfälliger
Konflikte

Die Stadtentwicklung der Stadt Schlieren ist mit dem Umsetzungscontrolling der Massnahmen des GVK beauftragt. Dabei wird die Massnahmenliste regelmässig geprüft und die Prioritätenliste aktualisiert. Die Stadtentwicklung erstattet dem Stadtrat Bericht über den Stand der Massnahmen. Umgesetzte Massnahmen werden im Rahmen eines Wirkungscontrollings in regelmässigen Abständen überprüft. Folgende Indikatoren können dazu genutzt werden:

Umsetzungs- und
Wirkungscontrolling

- Anzahl Unfälle von Zufussgehenden und Velofahrern, insbesondere an Orten mit erhöhter Unfallshäufigkeit
- Verkehrsaufkommen auf den zentralen Hauptachsen

- Erhobene Geschwindigkeiten auf wichtigen Strassenzügen in Wohnquartieren und Tempo-30-Zonen
- Anzahl Fahrgäste auf den Linien des ÖV
- Pünktlichkeit der Buslinien
- Umgesetzte Massnahmen im Bereich Mobilitätsmanagement
- Anzahl und Art der Bewirtschaftung öffentlich zugänglicher Parkplätze
- Veränderung des Parkplatzangebots im Zusammenhang mit privater Parkierung durch Förderung des autoarmen Wohnens

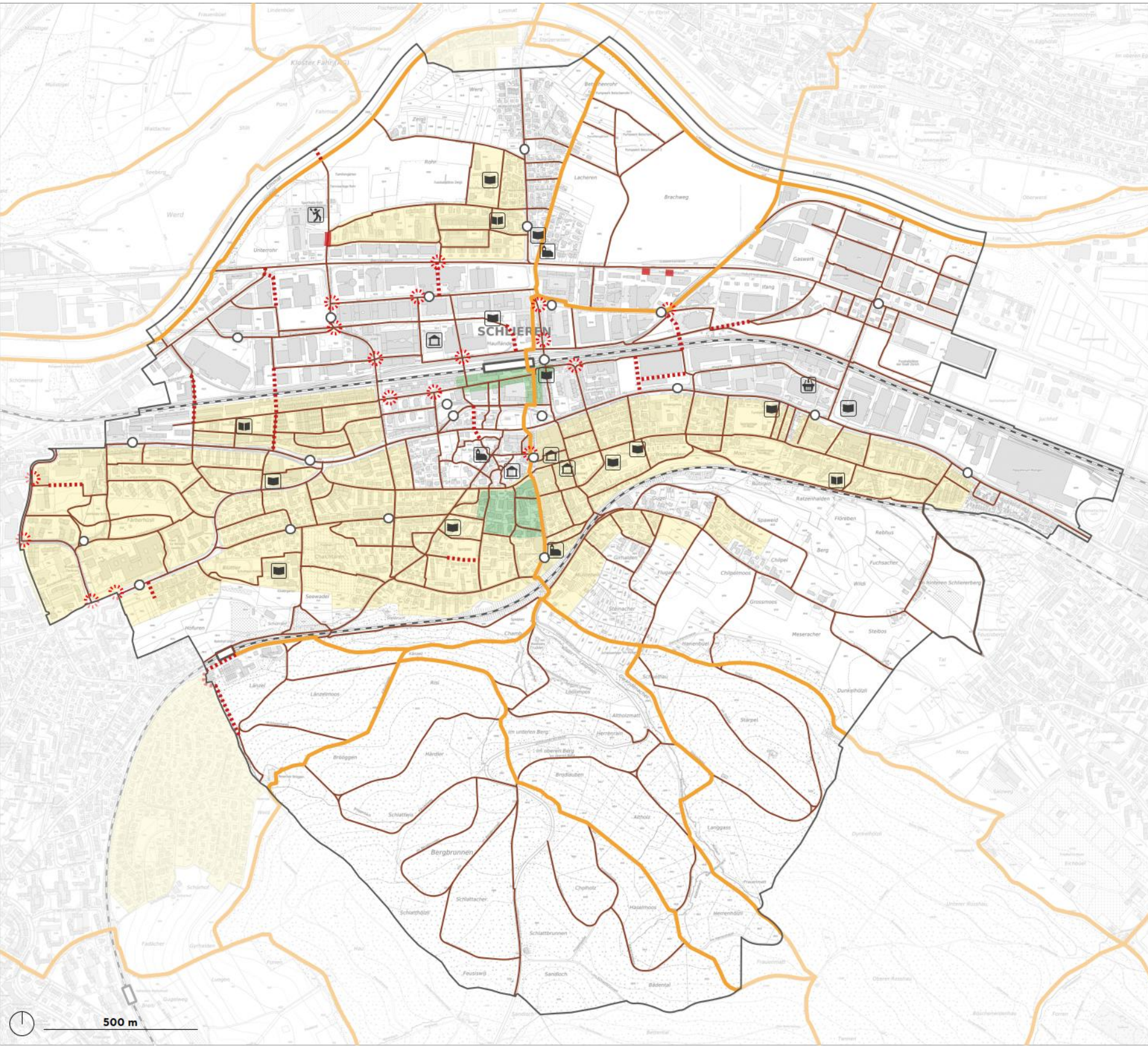
Das aufgeführte Set an Indikatoren ist nicht abschliessend. Je nach Situation und spezifischem Projektfokus können auch weitere, hier nicht genannte Kennzahlen für das Wirkungscontrolling herangezogen werden. Ziel des Wirkungscontrollings ist es, die Wirksamkeit der im GVK vorgesehenen Massnahmen systematisch zu erfassen. Gleichzeitig sollen unerwünschte Entwicklungen frühzeitig erkannt, antizipiert und gegebenenfalls korrigiert werden können.

A1 Analysepläne

- A1.1 Verkehrssicherheit
- A1.2 Fussverkehr
- A1.3 Veloverkehr
- A1.4 Öffentlicher Verkehr
- A1.5 Strassenverkehr und Parkierung



A1.2 Fussverkehr



Gesamtverkehrskonzept Schlieren

Analyseplan Fussverkehr

Fusswegnetz

- Kommunale Hauptverbindung (bestehend)
- Übergeordnete Verbindungen / Wanderweg
- Tempo 30-Zone
- Begegnungszone (T20)

ÖV

- Bushaltestelle / Tramhaltestelle

Schwachstellen / Netzlücken

- Netzlücke
- Lineare Schwachstelle
- Punktuelle Schwachstelle

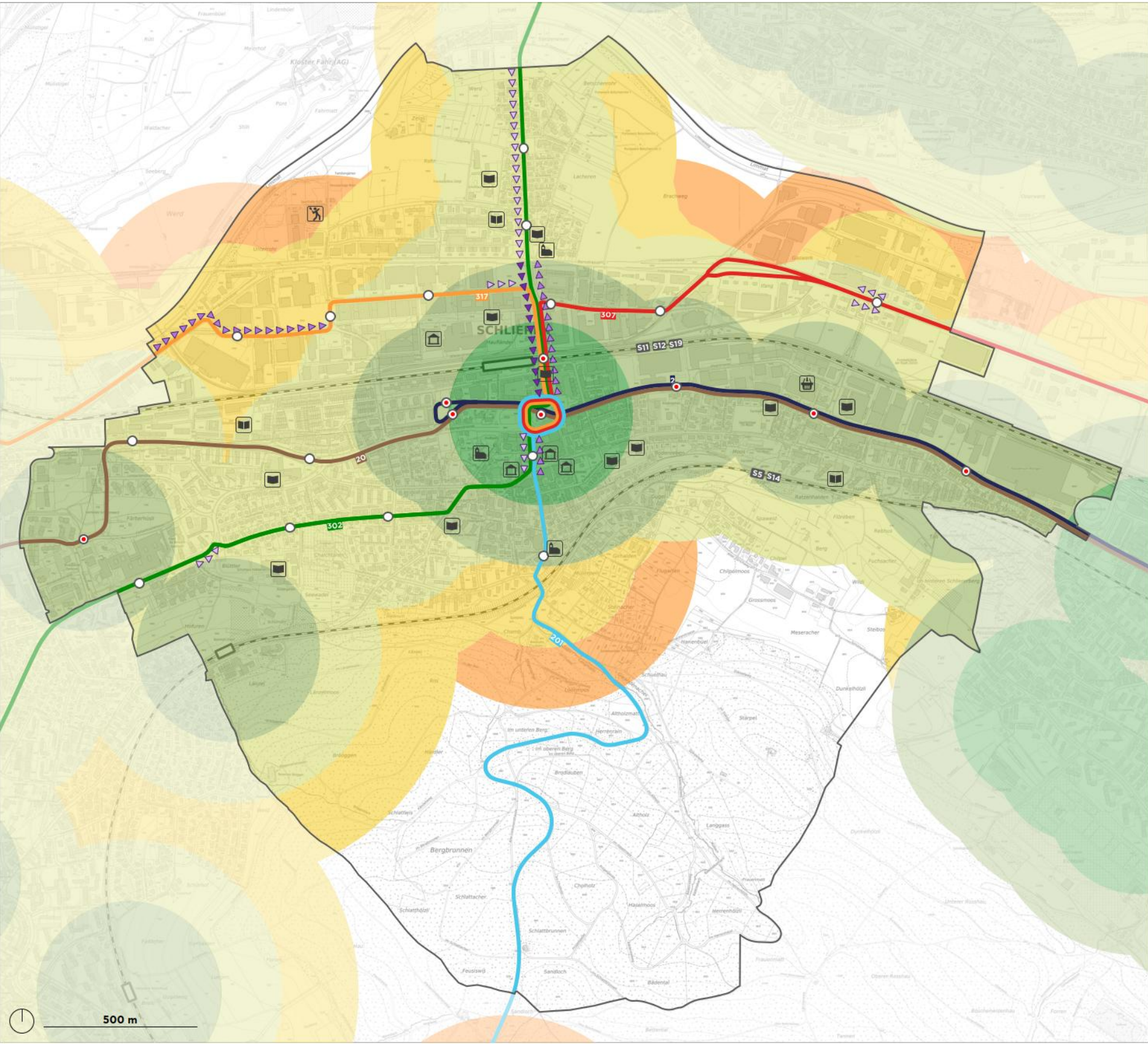
Orientierungsinhalt

- Gemeindegrenze
- Bahnlinie mit Bahnhof
- Schule / Kindergarten
- Verwaltung
- Werkhof / Hauptsammelstelle
- Kirche
- Einkaufen
- Freizeit

Stand: 02.09.2024
Kartengrundlage: © Übersichtsplan Kt. Zürich (WMS)



A1.4 Öffentlicher Verkehr



Gesamtverkehrskonzept Schlieren

Analyseplan ÖV

ÖV

- Liniennetz Tag
- Bushaltestelle / Tramhaltestelle
- Hoch frequentierte Haltestellen (Bus & Tram)
(> 1'000 Ein-/Ausstiege pro Tag)

ÖV-Güteklassen (Kanton Zürich)

- A
- B
- C
- D
- E

Schwachstellen / Netzlücken

Beeinträchtigung Fahrplanstabilität:

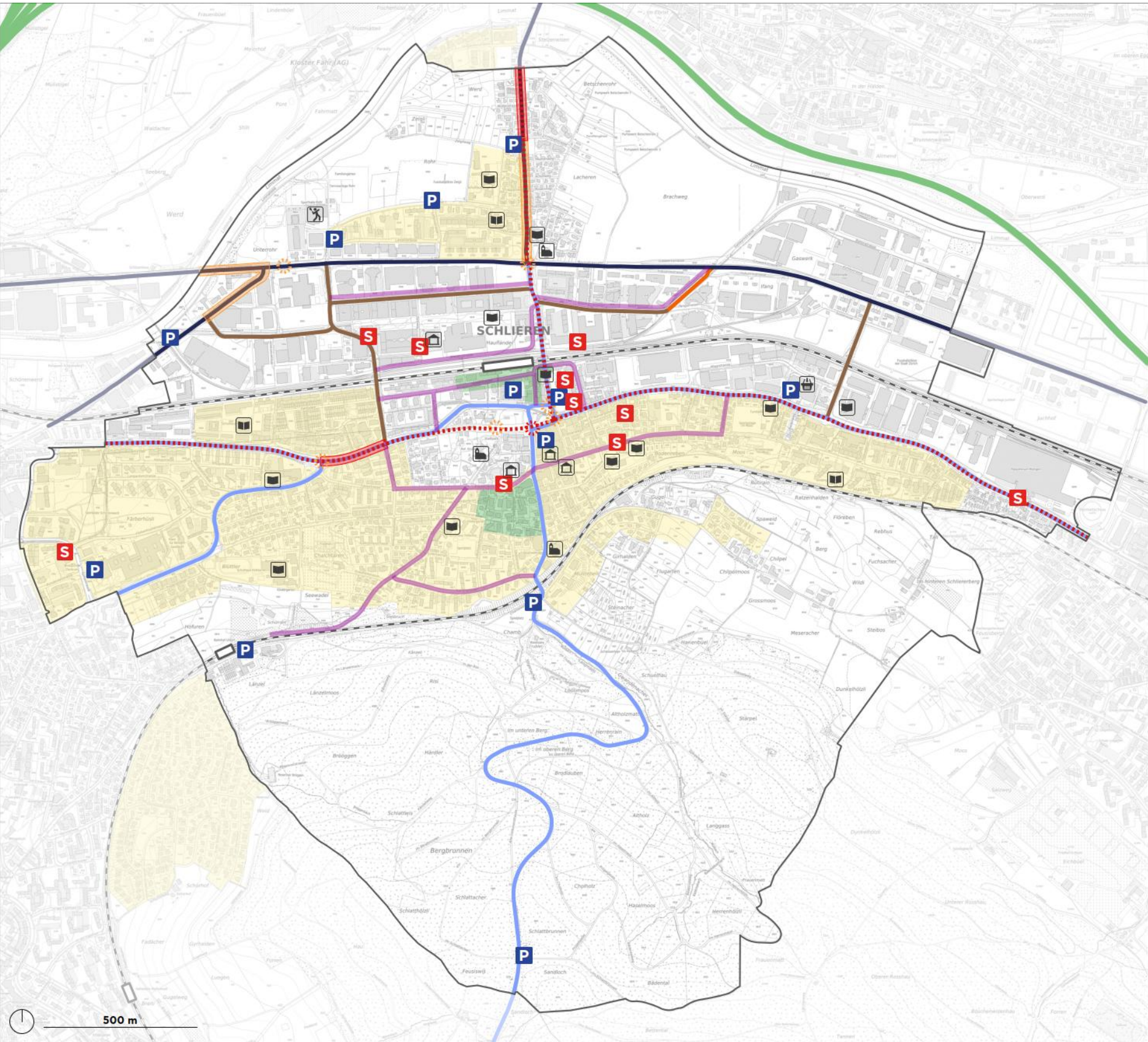
- hoch
- mittel
- gering

Orientierungsinhalt

- Gemeindegrenze
- Bahnlinie mit Bahnhof
- Schule / Kindergarten
- Verwaltung
- Werkhof / Hauptsammelstelle
- Kirche
- Einkaufen
- Freizeit

Stand: 02.09.2024
Kartengrundlage: © Übersichtsplan Kt. Zürich (WMS)

A1.5 Strassenverkehr und Parkierung



Gesamtverkehrskonzept Schlieren

Analyseplan MIV

Strassennetz

- HLS Bund
- HVS Kanton
- RVS Kanton
- Kom. Sammelstrasse (bestehend)
- Kom. Sammelstrasse (geplant)
- Tempo 30-Zone
- Begegnungszone

Parkierung

- Parkierungsanlage
- Sharing-Standort

Schwachstellen / Netzlücken

- Siedlungsverträglichkeit beeinträchtigt
- Route mit Ausweichverkehr / Schleichverkehr

Verkehrsbelastung Strassenabschnitte:

- überlastet
- kritisch

Verkehrsbelastung Strassenknoten:

- überlastet
- kritisch

Orientierungsinhalt

- Gemeindegrenze
- Bahnlinie mit Bahnhof
- Schule / Kindergarten
- Verwaltung
- Werkhof / Hauptsammelstelle
- Kirche
- Einkaufen
- Freizeit

Stand: 02.09.2024
Kartengrundlage: © Übersichtsplan Kt. Zürich (WMS)

A2 Massnahmenpläne

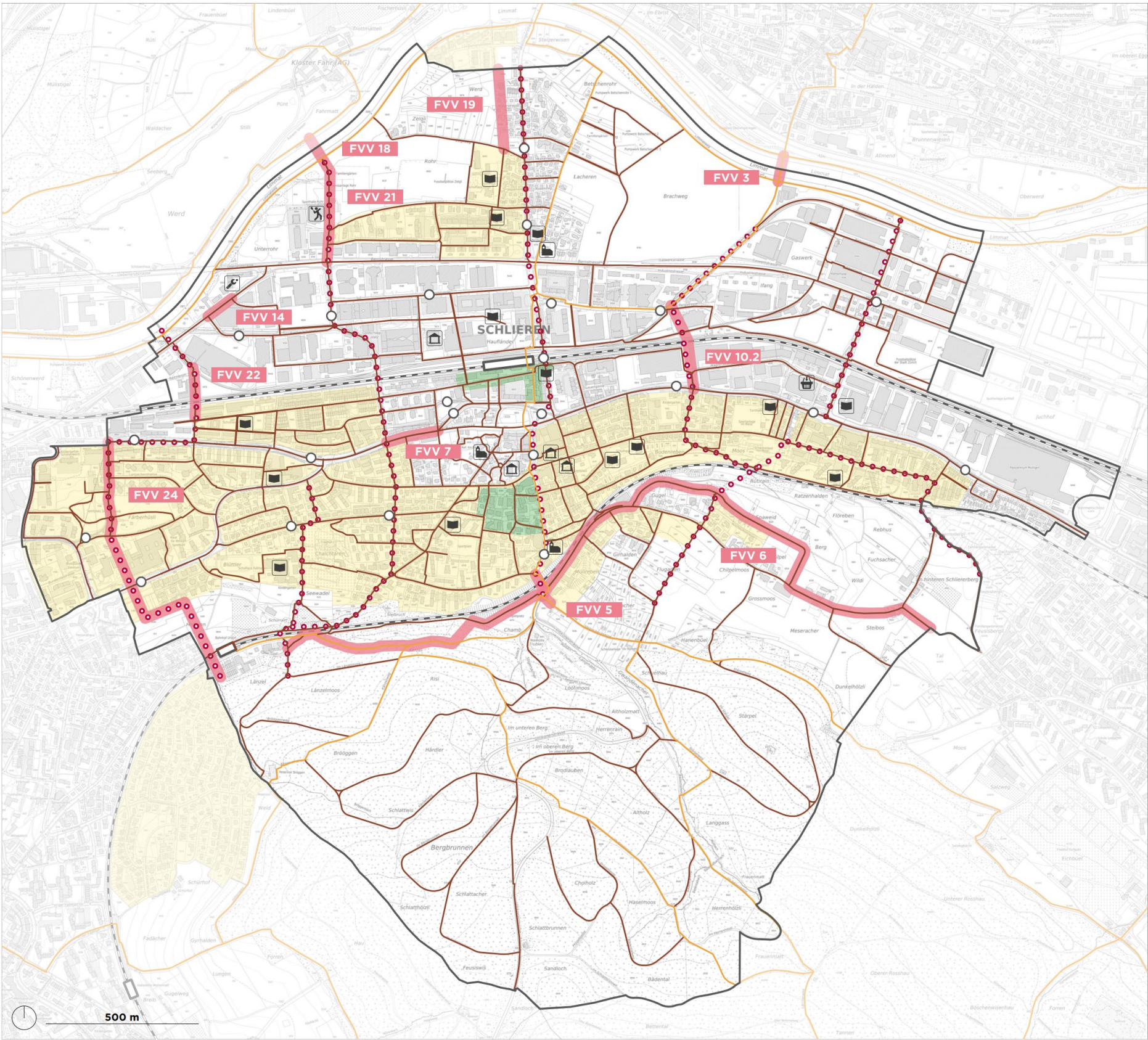
A2.1 Fussverkehr

A2.2 Veloverkehr

A2.3 Öffentlicher Verkehr

A2.4 Strassenverkehr und Parkierung

A2.1 Fussverkehr



Gesamtverkehrskonzept Schlieren
Massnahmenkarte Fussverkehr

Informationsinhalt

Fusswegnetz

- Kommunale Hauptverbindung (bestehend)
- Übergeordnete Verbindungen / Wanderweg
- Tempo 30-Zone
- Begegnungszone (T20)

öv

- Bushaltestelle / Tramhaltestelle

Kantonale Massnahmen

- FVV 3** Gasisteg Oberengstringen
- FVV 5** Querung Ulitikonstrasse, Zugang Unterführung
- FVV 6** Hindernisfreier Wanderweg vom Bahnhof Urdorf zum Dunkelhölzli
- FVV 7** Optimierung Querungsstelle Schulhaus Hofacker & Reitmen
- FVV 10.2** Unterführung Wagistrasse für Fussverkehr
- FVV 14** Querung Bernstrasse

Kommunale Massnahmen

- FVV 18** Limmatsteg Kloster Fahr, Fuss- und Velobrücke über die Limmat
- FVV 19** Fuss-/Veloweg "In Langenteilen" bis Zelgliweg
- FVV 21** Verbindung Limmatsteg/Kloster Fahr - Bernstrasse
- FVV 22** Badenerstrasse - Bernstrasse (Reitmenweg inkl. Gleisquerung)
- FVV 24** Spital Limmattal-Bahnhof Urdorf
- FVV 26*** Behebung Netzlücken im Fusswegnetz
- FVV 27*** Bedürfnisgerechte Durchwegung bei Neubauten und im Bestand fördern

* = nicht verortet

Massnahmen

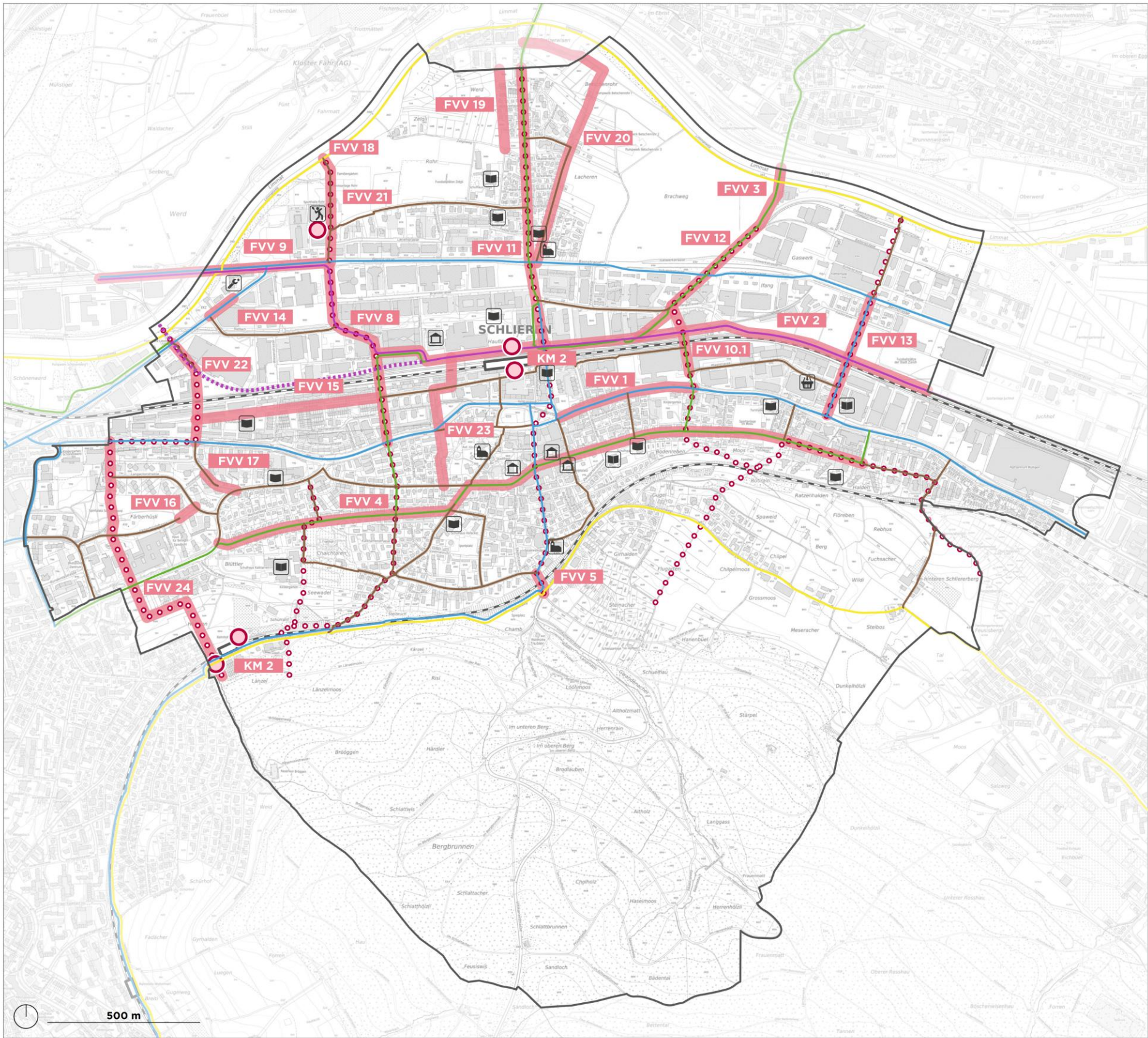
- Massnahmen Veloverkehr
- Querspangen (STEK)

Orientierungsinhalt

- Gemeindegrenze
- Bahnlinie mit Bahnhof
- Schule / Kindergarten
- Verwaltung
- Werkhof / Hauptsammelstelle
- Kirche
- Einkaufen
- Freizeit

Stand: 22. April 2026
Kartengrundlage: © Übersichtsplan Kt. Zürich (WMS)

A2.2 Veloverkehr



Gesamtverkehrskonzept Schlieren
Massnahmekarte Veloverkehr

Informationsinhalt

Velonetz

- Kant. Hauptverbindung / kant. Nebenverbindung
- SchweizMobil-Route
- Veloschnellroute, bestehend / geplant
- Komm. Verbindungen, Bestand 2003 / Ergänzung, 2024

Kantonale Massnahmen

- FVV 1 Zürcherstrasse, Abschnitt Wagi bis Stadtplatz
- FVV 2 Velobahn Abschnitt Altstetten-Schlieren
- FVV 3 Gasisteg Oberengstringen
- FVV 4 Urdorferstrasse-Freistrasse-Schulstrasse
- FVV 5 Querung Utikonstrasse, Zugang Unterführung
- FVV 8 Velobahn: Abschnitt Goldschlägstrasse
- FVV 9 Velobahn Abschnitt Bernstrasse
- FVV 10.1 Velounterführung Wagistrasse
- FVV 11 Veloverbindung Engstringerstrasse
- FVV 12 Veloverbindung Schlieren - Oberengstringen
- FVV 13 Gasometerstrasse
- FVV 14 Querung Bernstrasse

Kommunale Massnahmen

- FVV 15 Parkallee (inkl. Anschluss Velobahn Goldschlägstr.- und Güterstrasse/Bahnhof)
- FVV 16 Färberhüslstrasse (Ost)
- FVV 17 Kleinzelligstrasse (Ost)
- FVV 18 Limmatsteg Kloster Fahr, Fuss- und Velobrücke über die Limmat
- FVV 19 Fuss-/Veloweg "In Langenteilen" bis Zelgliweg
- FVV 20 Verbindung Lachernweg - SchweizMobil 66
- FVV 21 Verbindung Limmatsteg/Kloster Fahr - Bernstrasse
- FVV 22 Badenerstrasse - Bernstrasse (Reitmenweg inkl. Gleisquerung)
- FVV 23 Freistrasse - Güterstrasse (Obere Bachstrasse und Bachstrasse inkl. Gleisquerung)
- FVV 24 Spital Limmattal-Bahnhof Urdorf
- FVV 25 Abstellmöglichkeiten für Velos an relevanten Zielen
- KM 2 Veloabstellanlagen an Bahnhöfen und wichtigen ÖV-Haltestellen (Bike + Ride)
- * = nicht verortet

Massnahmen

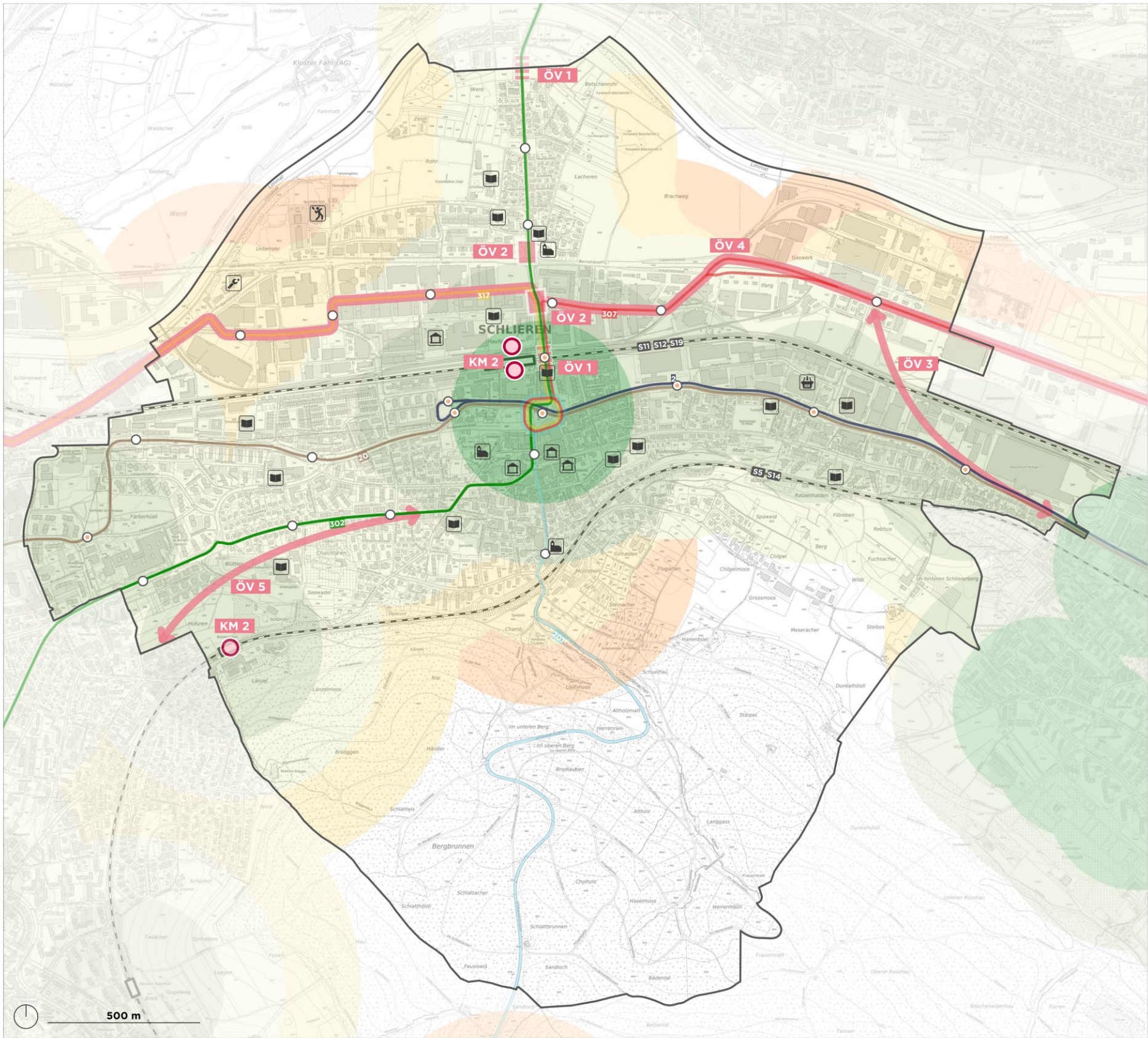
- Massnahmen Veloverkehr
- Querspangen (STEK)

Orientierungsinhalt

- Gemeindegrenze
- Bahnlinie mit Bahnhof
- Schule / Kindergarten
- Verwaltung
- Werkhof / Hauptsammelstelle
- Kirche
- Einkaufen
- Freizeit

Stand: 22. April 2026
Kartengrundlage: © Übersichtsplan Kt. Zürich (WMS)

A2.3 Öffentlicher Verkehr



Gesamtverkehrskonzept Schlieren
Massnahmenkarte Öffentlicher Verkehr

Informationsinhalt
Öffentlicher Verkehr

- Liniennetz Tag
- Bushaltestelle / Tramhaltestelle
- Hoch frequentierte Haltestellen (Bus & Tram)
(> 1'000 Ein-/Ausstiege pro Tag)

ÖV-Güteklassen (Kanton Zürich)

- A
- B
- C
- D
- E

Massnahmen

- ÖV 1** Prüfung Buspriorisierung zur Optimierung der Fahrplanstabilität
- ÖV 2** Buspriorisierung Engstringerknoten und künftiger Kreisel
- ÖV 3** Prüfung Verlängerung L31 bis Gaswerkareal
- ÖV 4** Zusammenlegung 307/317 und Optimierung Fahrplanstabilität 302
- ÖV 5** Weiterentwicklung ÖV-Angebot Urdorf - Schlieren
- KM 2** Veloabstellanlagen an Bhf. und relevanten ÖV-Haltestellen

Massnahmen

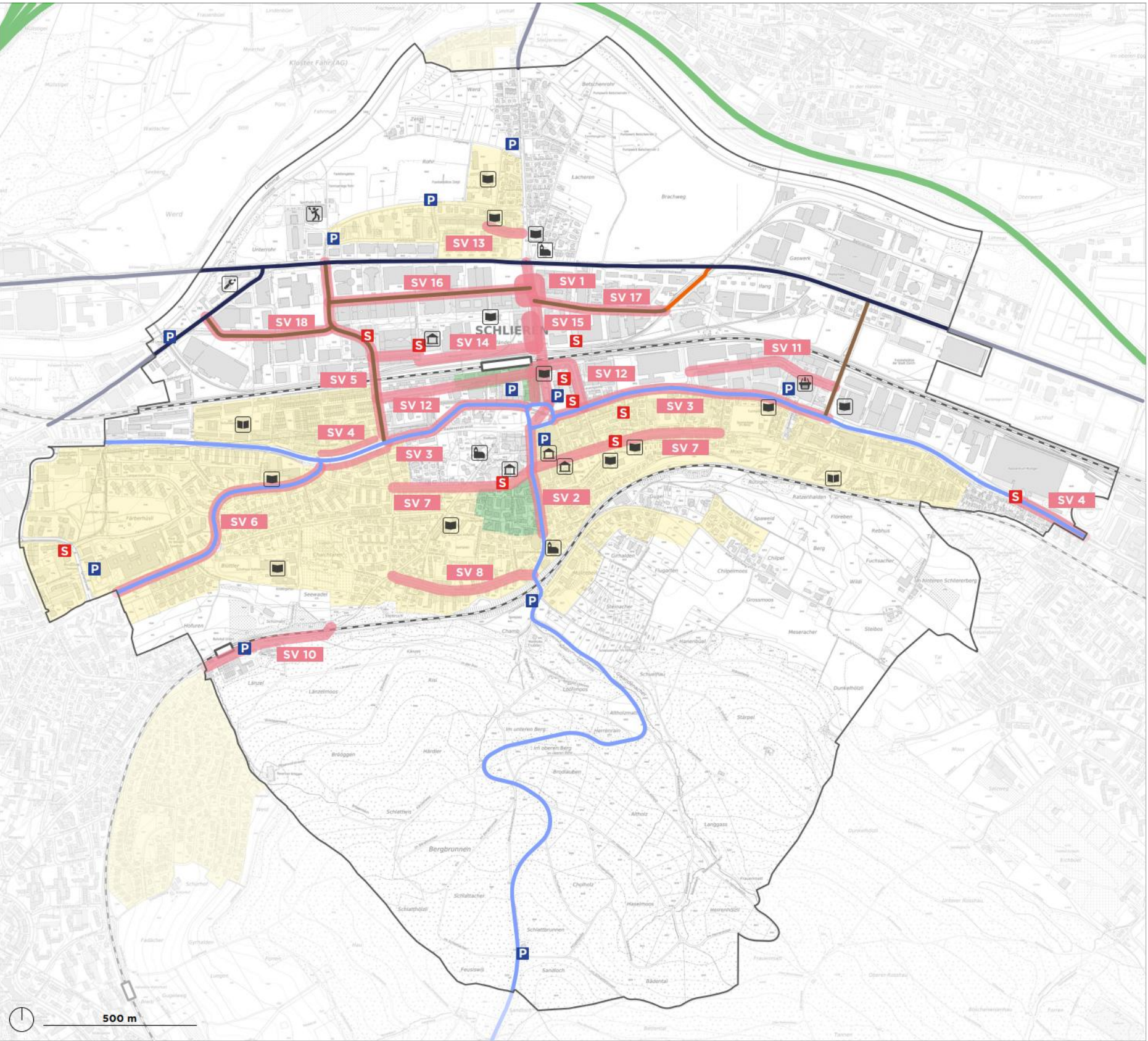
- Massnahmen

Orientierungsinhalt

- Gemeindegrenze
- Bahnlinie mit Bahnhof
- Schule / Kindergarten
- Verwaltung
- Werkhof / Hauptsammelstelle
- Kirche
- Einkaufen
- Freizeit

Stand: 30. Oktober 2025
Kartengrundlage: © Übersichtsplan Kt. Zürich (WMS)

A2.4 Strassenverkehr und Parkierung



Gesamtverkehrskonzept Schlieren
Massnahmenkarte Motorisierter Individualverkehr

Informationsinhalt

Strassennetz

- HLS Bund
- HVS Kanton / RVS Kanton
- Kom. Sammelstrasse, bestehend / geplant
- Tempo 30-Zone
- Begegnungszone

Parkierung

- Parkierungsanlage
- Sharing-Standort

Kantonale Massnahmen

- SV 1 Optimierung Knoten Bern- / Engstringerstrasse
- SV 2 Engstringerstrasse – Uitikonstrasse: Betrieb und Gestaltung
- SV 3 Prüfung Betrieb Badenerstr.-Zürcherstrasse
- SV 4 Prüfung Dosierung Badenerstr.-Zürcherstrasse
- SV 5 BGK Goldschlägstrasse inkl. Velobahn und Velohauptverbindung
- SV 6 BGK Kessler- / Urdorferstrasse

Kommunale Massnahmen

- SV 7 BGK Freiestrasse – Schulstrasse
- SV 8 Betrieb Kampstrasse
- SV 9* Verkehrsberuhigung auf Kommunalstrassen durch Tempo-reduktion (T30/Begegnungszonen)
- SV 10 Stationsstrasse: Prüfung Unterbindung Durchfahrt
- SV 11 Wagistrasse: Anpassung Betrieb und Gestaltung
- SV 12 Unterbindung Bahnhofdurchfahrt als Umfahrung Stadtplatz (Güterstrasse – Grabenstrasse; Bahnhofstrasse)
- SV 13 Betrieb Feldstrasse
- SV 14 Wiesenstrasse, Bhf. Schlieren bis Goldschlägstrasse
- SV 15 Bahnhofplatz Nord, Wiesenstrasse bis Engstringerstrasse
- SV 16 Brandstrasse: Umgestaltung & Klassierung Erschliessungsstrasse
- SV 17 Rütistrasse: BGK und Klassierung Erschliessungsstrasse
- SV 18 Rietbachstrasse: Klassierung Erschliessungsstrasse
- SV 19* Nutzung von Synergien und Opportunitäten zur Optimierung von Betrieb und Gestaltung der Strassenräume

*= nicht verortet

Massnahmen

- Massnahme Strassenverkehr

Orientierungsinhalt

- Gemeindegrenze
- Bahnlinie mit Bahnhof
- Schule / Kindergarten
- Verwaltung
- Werkhof / Hauptsammelstelle
- Kirche
- Einkaufen
- Freizeit

Stand: 30. Oktober 2025
Kartengrundlage: © Übersichtsplan Kt. Zürich (WMS)

A3 Massnahmenliste

Nr.	Titel	Beschrieb	Abhängigkeiten	Quelle	Wirksamkeit hinsichtlich Zielerreichung	Wirkung bzgl. problematischer Knoten	Kostengrösse (bei kantonalen Projekten Gesamtkosten)	Kompetenz	Zeithorizont / Priorität - sofort (<1Jahr) - kurzfristig (1-5)	Massnahmen-träger	Zuständig-keit (Stadt Schlieren)
Mobilitätsmanagement											
MM 1	Verkehrsabwicklung von grösseren Veranstaltungen und publikumsintensiven Einrichtungen	Im Bewilligungsprozess für grössere öffentliche Veranstaltungen und/oder die Nutzung öffentlicher Anlagen verlangt die Stadt weiterhin Mobilitätskonzepte und formuliert Auflagen betreffend der Verkehrsabwicklung. Bei Events müssen die Veranstalter Besuchende über die Möglichkeiten betreffend Anreise mit dem ÖV und dem FVV informieren und im Rahmen des Verhältnismässigkeitsprinzips die Anreise ohne Auto durch geeignete Massnahmen sicherstellen (z.B. Shuttle-Bus-Angebot je nach Örtlichkeit). Bei publikumsintensiven Einrichtungen werden Mobilitätskonzepte verlangt.		Erarbeitung GVK	gering	indirekt (Verlagerung)	< 300'000	Kompetenz Stadtrat	sofort	Stadt	S+G
MM 2	E-Mobilitätsstrategie erstellen	Die zusätzliche Schaffung von optimalen Rahmenbedingungen für die Elektromobilität ist ein wesentlicher Faktor, um die Abhängigkeit von fossilen Energieträgern zu senken. Durch das Erstellen einer E-Mobilitätsstrategie wird die Grundlage für die Erstellung solcher Rahmenbedingungen geschaffen. Im Konzept werden der Bedarf an öffentlicher Ladeinfrastruktur und deren mögliche Standorte, Fördermassnahmen und die Kommunikation konkretisiert. Dabei ist auch der Bedarf an Ladestationen für PWs ohne eigenen Garagenplatz (blaue Zone) oder an Zielorten zu ermitteln.	Netto-Null-Strategie (M_12) Schlieren	Netto-Null-Strategie Schlieren	mittel	-	< 300'000	Kompetenz Stadtrat	kurzfristig	Stadt	WVA
MM 3	Mobilitätsmanagement für Angestellte der Stadt	Die Stadt nimmt eine Vorbildrolle ein und geht mit gutem Beispiel voran. Für Angestellte der Stadt und der Verwaltung werden Anreize zum Umstieg vom MIV auf den ÖV oder den FVV bereitgestellt (z.B. ÖV- und FVV-Bonus, Verwaltungs-E-Bikes für Dienstfahrten, Parkplatzmanagement für Angestellte, attraktive Velo und E-Bike-Abstellanlagen bei Verwaltung und Stadtarbeitsstätten etc.).		Erarbeitung GVK	gering	indirekt (Verlagerung)	< 300'000	Kompetenz Stadtrat	kurzfristig	Stadt	Präsidiales
MM 4	Mobilitätskampagnen und -aktionen zur Sensibilisierung des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung	Die Stadt sensibilisiert ihre Bevölkerung sowie Arbeitsnehmende/Pendelnde hinsichtlich ihrer Verkehrsmittelwahl. Im Rahmen von „Impuls Mobilität“ werden diverse Aktionen umgesetzt. Für Kinder und Jugendliche gibt es spezifische Angebote wie Veloprüfungen, Schulwegförderung und spielerisches Velofahren. Zur Reduktion von Schleichverkehr und zur Verbesserung des Fahrverhaltens in Quartieren werden laufend Kampagnen wie Plakate oder Speedy-Messgeräte eingesetzt.	MM1, Sensibilisierung Bevölkerung, Kinder Jugendliche	Erarbeitung GVK	gering	indirekt (Verlagerung)	< 300'000	Kompetenz Stadtrat	Daueraufgabe	Stadt	Präsidiales B+P S+G B+J
MM 5	Betriebliches Mobilitätsmanagement / Mobilitätsmanagement für Unternehmen	Im Rahmen des Programms "Impuls Mobilität" stellt der Kanton Zürich als Unterstützung bei der Lenkung der Verkehrsmittelwahl ein Angebot zur Mobilitätsberatung zur Verfügung. Dieses soll genutzt werden. Die Stadt informiert bereits ansässige sowie künftig ansiedelnde Unternehmen und grosse Verkehrserzeuger über das Angebot und motiviert die Betroffenen, entsprechende Bemühungen zu verfolgen.		Erarbeitung GVK	gering	indirekt (Verlagerung)	< 300'000	Kompetenz Stadtrat	Daueraufgabe	Stadt	Stantortförderer, B+P
MM 6	Prävention und Eindämmung Elterntaxi	Die bestehenden Massnahmen werden weiterverfolgt.		Erarbeitung GVK	gering	indirekt (Verlagerung)	< 300'000	Kompetenz Stadtrat	Daueraufgabe	Stadt	S+G, B+J

Nr.	Titel	Beschrieb	Abhängigkeiten	Quelle	Wirksamkeit hinsichtlich Zielerreichung	Wirkung bzgl. problematischer Knoten	Kostengrösse (bei kantonalen Projekten Gesamtkosten)	Kompetenz	Zeithorizont / Priorität - sofort (<1Jahr) - kurzfristig (1-5	Massnahmen-träger	Zuständig-keit (Stadt Schlieren)
Fuss- und Veloverkehr											
FVV1	Zürcherstrasse, Abschnitt Wagi bis Stadtplatz (Nebenverbindung 04_022), Behebung Schwachstelle kantonales Velonetz	Auf der Zürcherstrasse wurde im Rahmen der Realisierung der LTB Velostreifen markiert. Zwischen Wagistrasse und Stadtplatz fehlt jedoch weiterhin eine Veloinfrastruktur. Die Stadt Schlieren setzt sich beim Kanton für eine Behebung der Schwachstelle ein.		Erarbeitung GVK	gering	indirekt (Verlagerung)	< 300'000	Kompetenz Stadtrat	sofort	Kanton	B+P, S+G
FVV2	Velobahn Abschnitt Altstetten-Schlieren (Velobahn 04_018), Behebung Schwachstelle kantonales Velonetz:	Mit der Realisierung einer durchgehenden Velobahn soll die Verkehrssicherheit der Verkehrsteilnehmenden, insb. Velofahrende, erhöht, der Verkehrsfluss verbessert, die Verkehrsarten (Fuss- und Veloverkehr) entflechtet und die Kapazitäten zur Abdeckung der Anfrage zu Stosszeiten erhöht werden. Durch die Umgestaltung der Wiesenstrasse (SV 14) wird ein Teil der Schwachstelle behoben. Die Wegbreite des gemeinsamen Rad- und Fusswegs (Bahnweg) entspricht aber nicht den Standards einer Velobahn und muss entsprechend optimiert werden. Zusätzliche Anmerkung: Die Anbindung insbesondere der gleisquerenden Querverbindungen gilt es speziell zu berücksichtigen. Die Stadt setzt sich bei kantonalen Projekten als auch bei kommunalen Veloverbindungen für eine Optimierung der Erschliessung der Velobahn ein.	FVV10.1, SV5	AP 5 A-Horizont (AP 5, FVV2, A-Horizont); kantonaler Velonetzplan	hoch	indirekt (Verlagerung)	< 300'000	Kompetenz Stadtrat	kurzfristig	Kanton	B+P
FVV3	Gasisteg Oberengstringen (Hauptverbindung Schlieren-Oberengstringen (04_020), Behebung Schwachstelle kantonales Velonetz	Aktuell ist der Limmatsteg mit einer Breite von ca. 2.5 m zu schmal, um den Mischverkehr von Fussgängerinnen und Fussgängern sowie Velofahrenden sicher aufzunehmen. Im Zuge der Revitalisierung der Limmat muss die Brücke neu gebaut werden. Die Stadt Schlieren setzt sich dafür ein, dass der Kanton diese Massnahme übernimmt.	FVV12	AP 5 A-Horizont (AP 5 FVV-P2a, A-Horizont); kantonaler Velonetzplan	mittel	indirekt (Verlagerung)	> 3 Mio.		kurzfristig	Kanton	B+P
FVV4	Urdorferstrasse-Freiestrasse-Schulstrasse (Hauptverbindung 04_021 und 04_033), Behebung Schwachstelle kantonales Velonetz	Im Zusammenhang mit der geplanten Anpassung der Kantonsstrasse zur Behebung der Schwachstellen durch den Kanton, soll eine attraktive und sichere Veloverbindung zwischen Urdorf/Spital Limmattal und Schlieren Ost/Stadt Zürich realisiert werden. Die Veloführung soll durch kleine bauliche Massnahmen durchgehend und einheitlich gestaltet werden, Konflikte mit dem ruhenden Verkehr sowie zwischen Fuss- und Veloverkehr (Mischflächen) sollen behoben werden.	SV7	Erarbeitung GVK	gering	indirekt (Verlagerung)	< 300'000	Kompetenz Stadtrat	kurzfristig	Kanton, Stadt	B+P
FVV5	Querung Uitikoneralstrasse, Zugang Unterführung	Die Uitikoneralstrasse stellt aufgrund ihrer schlechten Querbarkeit ein Sicherheitsrisiko dar, insbesondere für Schülerinnen und Schüler. Die Stadt Schlieren setzt sich beim Kanton und bei der SBB für eine bessere Durchlässigkeit und sichere Querungen für Fuss- und Veloverkehr ein. Die bestehende Unterführung ist für den Fuss- und Veloverkehr entlang der Uitikoneralstrasse ungenügend angebunden (fehlende Zu-/Wegfahrt für Velo sowie Konfliktstelle Fussverkehr/Veloverkehr insbes. beim nördlichen Zugang). Hier besteht Optimierungsbedarf.	SV8	Workshop GVK	gering	indirekt (Verlagerung)	300'000 - 3 Mio.		kurzfristig	Kanton / Stadt	B+P
FVV6	Hindernisfreier Wanderweg vom Bahnhof Urdorf zum Dunkelhölzli	Gemäss RRP ist die Signalisierung der Wanderweg-Verbindung zwischen Bhf. Urdorf und Dunkelhölzli geplant.		RRP	gering	-	< 300'000	Kompetenz Stadtrat	kurzfristig	Kanton	B+P
FVV7	Optimierung Querungsstelle Schulhaus Hofacker & Reitmen	Die Querung der Badenerstrasse stellt für Zufussgehende und insbesondere Schulkinder eine Schwachstelle dar. Die Stadt setzt sich beim Kanton für eine Optimierung der Querung ein, bspw. durch eine Anpassung der LSA-Phasen.	SV3	Workshop GVK	gering	-	< 300'000	Kompetenz Stadtrat	sofort	Kanton	B+P, S+G
FVV8	Velobahn Abschnitt Goldschlägistrasse: Schliessung Netzlücke zwischen Wiesenstrasse und Bernstrasse Hinweis, Kommunale Strasse	Die Netzlücke zwischen der Wiesenstrasse und der Bernstrasse soll geschlossen werden. Die Stadt setzt sich für eine möglichst einheitliche und homogene Führungsform der Velobahn durch ihr Stadtgebiet ein.	SV5, SV14	kantonaler Velonetzplan	hoch	indirekt (Verlagerung)	> 3 Mio.		mittelfristig	Kanton / Stadt	B+P
FVV9	Velobahn Abschnitt Bernstrasse (Velobahn 04_045), Behebung Schwachstelle kantonales Velonetz	In der Überlandstrasse (im Abschnitt Seebegrstr. - Goldschlägistrasse.) soll die Velobahn umgesetzt werden und damit der Veloverkehr gefördert werden und der Modalsplit zugunsten des Veloverkehrs verbessert werden.	SV5	AP 5 B-Horizont (AP 5 FVV-P3b, B-Horizont); kantonaler Velonetzplan	mittel	indirekt (Verlagerung)	300'000 - 3 Mio.		mittelfristig	Kanton	B+P
FVV10.1	Velounterführung Wagistrasse (Nebenverbindung 04_075), Behebung Schwachstelle kantonales Velonetz	Zur Stärkung der Durchlässigkeit sieht der Velonetzplan im Bereich des Wagiareals eine Querung der Gleise vor. Heute ist dies nicht möglich. Um den Modalsplit zugunsten des Veloverkehrs zu fördern, ist diese Netzlücke mit einer Velounterführung zu schliessen. Die Stadt fordert vom Kanton eine möglichst zeitnahe Umsetzung.	FVV2	AP 5 C-Horizont (AP 5, FVV3); kantonaler Velonetzplan	mittel	indirekt (Verlagerung)	> 3 Mio.		mittelfristig	Kanton	B+P
FVV10.2	Unterführung Wagistrasse für Fussverkehr	Die Unterführung ist im AP als "Velounterführung" geplant. Die Stadt setzt sich im Rahmen des Planungsprozesses dafür ein, dass auch der Fussverkehr bei der Planung und Realisierung der Unterführung berücksichtigt wird. Bei Velobahnen und Velo-Hauptverbindungen gilt gemäss den kantonalen Standards Veloverkehr grundsätzlich eine getrennte Führungsform, weshalb die Anliegen des Fussverkehrs zwingend in die Planung einbezogen werden müssen.		Erarbeitung GVK	mittel	indirekt (Verlagerung)	< 300'000	Kompetenz Stadtrat	mittelfristig	Kanton	B+P
FVV11	Veloverbindung Engstringerstrasse (Hauptverbindung 04_019), Behebung Schwachstelle kantonales Velonetz	Die Engstringerstrasse hat einen hohen DTV (> 15'000) und auf dem ca. 800m langen Abschnitt keine Veloinfrastruktur. Gemäss Richtplan ist die Strasse eine Velohauptverbindung. Die Situation für den Veloverkehr soll verbessert und der Strassenraum mit dem Umfeld verträglich gestaltet werden. Die Stadt Schlieren setzt sich deshalb für eine einheitlich geplante und gestaltete Veloführung über die Engstringerkreuzung bis zum Bahnhof Schlieren beim Kanton ein.	SV1, SV2	AP 5 B-Horizont (AP 5 FVV-P4a, B-Horizont); kantonaler Velonetzplan	mittel	indirekt (Verlagerung)	> 3 Mio.		mittelfristig	Kanton	B+P
FVV12	Veloverbindung Schlieren - Oberengstringen (Hauptverbindung 04_020), Behebung Schwachstelle kantonales Velonetz	Von Oberengstringen bis zum Bahnhof Schlieren soll die Velohauptverbindung (gemäss kant. Netzplan) durchgängig erstellt werden. Schlieren setzt sich für die Schliessung der bestehenden Netzlücke ein. Eine Vorstudie muss den genauen Umfang der Massnahmen festlegen. Die rund 1,3 km lange Strecke umfasst auch die Gaswerk- und Rütistrasse zur Anbindung des Bahnhofs. Die Velobrücke über die Limmat ist eine eigene AP-Massnahme. <i>Zusätzliche Anmerkung: Auf der Rütistrasse stellen die vorhandenen Gleise ein Sicherheitsdefizit für den Veloverkehr dar. Bei der Planung und Umsetzung der Veloverbindung muss die Gleisquerung für Velofahrende sicher gestaltet werden.</i>	FVV3, SV17	AP 5 B-Horizont; kantonaler Velonetzplan	mittel	indirekt (Verlagerung)	300'000 - 3 Mio.		mittelfristig	Kanton	B+P
FVV13	Gasometerstrasse: Behebung Schwachstelle	Die Schwachstelle auf der kantonalen Nebenverbindung (04_057) zwischen Zürcherstrasse und Bernstrasse soll behoben werden. Die Stadt setzt sich für eine velostandardgerechte Infrastruktur ein (z. B. Trennung der aktuell gemeinsamen Fuss- und Veloverkehrsführung, Verbreiterung Veloinfrastruktur, Optimierung Anbindung an Bahnhof).		Kantonaler Velonetzplan	gering	indirekt (Verlagerung)	abhängig von Lösung		mittelfristig	Kanton	
FVV14	Querung Bernstrasse westlich Knoten Überland-/Bernstrasse	Die Stadt setzt sich beim Kanton für die Prüfung der FVV-Anbindung der Werke in Richtung Quartier Rietbach und Bahnhof ein (Querungsmöglichkeit Bernstrasse zwischen Werke und Supermarkt Rietbach).		Workshop GVK	gering	-	< 300'000	Kompetenz Stadtrat	mittelfristig	Kanton	B+P
FVV15	Parkallee (inkl. Anschluss Velobahn Goldschlägistr. und Güterstrasse/Bahnhof), Behebung Netzlücke kommunales Velonetz	Von der Parkallee soll die Anbindung an die Velobahn und den Bahnhof sichergestellt werden	SV5	Erarbeitung GVK	gering	indirekt (Verlagerung)	> 3 Mio.		kurzfristig	Stadt	B+P

Nr.	Titel	Beschrieb	Abhängigkeiten	Quelle	Wirksamkeit hinsichtlich Zielerreichung	Wirkung bzgl. problematischer Knoten	Kostengrösse (bei kantonalen Projekten Gesamtkosten)	Kompetenz	Zeithorizont / Priorität - sofort (<1Jahr) - kurzfristig (1-5)	Massnahmen-träger	Zuständig-keit (Stadt Schlieren)
FVV16	Färberhüslistrasse (Ost), Prüfung von Behebung Netzlücke kommunales Velonetz	Zwischen Langackerstrasse und Färberhüslistrasse gibt es aktuell keine Veloverbindung (Fahrverbot). Es soll geprüft werden, ob die Verbindung zur rückwärtigen Erschliessung des Spitals sowie der Kantonsschule Limmattal realisiert werden kann (z. B. Fussweg Velo gestattet [Sollbreite 2,5m], dreiteiliges Fahrverbot mit allfälliger Verbreiterung des Weges). Verbreiterung allenfalls notwendig.		Erarbeitung GVK	gering	-	< 300'000	Kompetenz Stadtrat	kurzfristig	Stadt	B+P
FVV17	Kleinzelglistrasse (Ost), Prüfung von Behebung Netzlücke kommunales Velonetz	Zwischen Kesslerstrasse und Kleinzelglistrasse gibt es aktuell keine Veloverbindung (Fahrverbot). Es soll geprüft werden, ob die Verbindung zur Optimierung der Nord-Süd-Verbindung Höhe Reitmenweg realisiert werden kann (z. B. Fussweg Velo gestattet [Sollbreite 2,5m], dreiteiliges Fahrverbot mit allfälliger Verbreiterung des Weges).	FVV22	Erarbeitung GVK	gering	-	< 300'000	Kompetenz Stadtrat	mittelfristig	Stadt	B+P
FVV18	Limmatsteg Kloster Fahr, Fuss- und Velobrücke über die Limmat (Verbindung SchweizMobil 66-Nebenverbindung 04_028), Behebung Netzlücke kommunales Velonetz	Mit dem Hochwasserschutz und Revitalisierungsprojekt «Lebendige Limmat» ist eine Fuss- und Velobrücke im Bereich des Kloster Fahr zur Verbindung von Schlieren nach Unterengstringen und Weinigen vorgesehen. Die Brücke ist im Stadtentwicklungskonzept 2016 sowie im Kommunalem Richtplan enthalten. Die Aufwertung bestehender sowie die Schaffung neuer Querverbindungen über die Limmat soll den Flussraum mit dem Waldraum verbinden.	FVV21	AP 5 A-Horizont AP 5 (FVV-P2d, A-Horizont); kantonaler Velonetzplan	mittel	indirekt (Verlagerung)	> 3 Mio.		mittelfristig	Stadt	B+P
FVV19	Fuss-/Veloweg "In Langenteilen" bis Zelgiweg	Zur Optimierung der Schulwegsicherheit wird eine Fussverbindung in Kombination mit dem Veloverkehr abseits der Engstringerstrasse geprüft und nach Möglichkeit umgesetzt.		Workshop GVK	gering	-	abhängig von Landerwerb		mittelfristig	Stadt	B+P
FVV20	Verbindung Lachernweg - SchweizMobil 66, Behebung Netzlücke kommunales Velonetz	Der Lachernweg soll im Zusammenhang mit dem Hochwasserschutz und dem Revitalisierungsprojekt Lebendige Limmat als Veloverbindung ausgestaltet werden. Die Anbindung des Lachernweg an den Knoten Engstringerstr.-/Bernstrasse soll optimiert werden, eine durchgehende Befahrbarkeit für den Veloverkehr (Privatweg) soll sichergestellt sein.		Erarbeitung GVK	gering	indirekt (Verlagerung)	< 300'000	Kompetenz Stadtrat	mittelfristig	Stadt	B+P
FVV21	Verbindung Limmatsteg/Kloster Fahr-Bernstrasse	Als Zubringer zur Velobahn soll eine Veloverbindung zwischen der neuen Brücke beim Kloster Fahr und der Bernstrasse errichtet werden. Davon können Schlieren Nordwest und die Nachbargemeinden - insbesondere Weinigen - profitieren. Im Agglo-Programm ist nur die Brücke enthalten. Die Ausführung soll nach Möglichkeit mit dem Projekt "Lebendige Limmat" erfolgen.	FVV18	Workshop GVK	mittel	indirekt (Verlagerung)	< 300'000	Kompetenz Stadtrat	mittelfristig	Stadt	B+P
FVV22	Badenerstrasse-Bernstrasse (Reitmenweg inkl. Gleisquerung), Behebung Netzlücke kommunales Velonetz	Zur Optimierung der Nord-Süd-Verbindungen zwischen dem Limmatraum und dem Siedlungsgebiet soll im Westen eine weitere Verbindung für den Veloverkehr realisiert werden. Die Unter- oder Überführung soll für den Fuss- und Veloverkehr geplant werden.	Richtplan, Öffentlicher Gestaltungsplan Schlieren West	Erarbeitung GVK	mittel	indirekt (Verlagerung)	> 3 Mio.		langfristig	Stadt	B+P
FVV23	Freiestrasse-Güterstrasse (Obere Bachstrasse und Bachstrasse inkl. Gleisquerung), Behebung Netzlücke kommunales Velonetz	Zur Optimierung der Nord-Süd-Verbindungen sowie der Optimierung der Erschliessung des Bahnhof Schlierens (West) für den FVV sollen die Netzlücken zwischen der Freiestrasse und der Güterstrasse geschlossen werden.	gemäss Richtplan	Erarbeitung GVK	gering	indirekt (Verlagerung)	> 3 Mio.		langfristig	Stadt	B+P
FVV24	Spital Limmattal-Bahnhof Urdorf: Behebung von Netzlücke im kommunalen Velo- und Fusswegnetz	Zwischen Badenerstrasse/ Zürcherstrasse-Spital Limmattal-Bahnhof Urdorf gibt es verschiedene Lücken im Fuss- und Velonetz. Durch den Spital Limmattal wird die Verbindung grundsätzlich in zwei Abschnitte geteilt: - Südlicher Abschnitt: Eine möglichst direkte Anbindung des Spitals Limmattal an den Bahnhof Urdorf für den Fuss- und Veloverkehr ist zu prüfen - Nördlicher Abschnitt: Die direkte Anbindung des Spitals Limmattal an die Badenerstrasse insbesondere für den Veloverkehr ist zu prüfen. Der Lückenschluss soll bedarfsgerecht auf die Bedürfnisse der Bevölkerung und Beschäftigten ausgerichtet sein, Opportunitäten und Synergien (z. B. Gebietsentwicklungen) gilt es dabei zu nutzen.	STEK F.6	STEK, Erarbeitung GVK	gering	indirekt (Verlagerung)	abhängig von Landerwerb		langfristig	Stadt	B+P
FVV25	Abstellmöglichkeiten für Velos an relevanten Zielen	Veloabstellanlagen bei Freizeiteinrichtungen, bei Schulhäusern, beim Spital und bei Verwaltungsstandorten sind betreffend Ausbaustandard/Qualität (Diebstahlschutz, Witterungsschutz, Beleuchtung, Zugänglichkeit) und Kapazität zu beurteilen und bedarfsgerecht qualitativ und quantitativ weiterzuentwickeln.		STEK	gering	indirekt (Verlagerung)	< 300'000	Kompetenz Stadtrat	Daueraufgabe	Stadt	B+P
FVV26	Behebung Netzlücken im Fusswegnetz	Die identifizierten Lücken (behindertengerechter Ausbau) im Fusswegnetz werden im Rahmen von sich bietenden Opportunitäten und Synergien (z. B. Sanierungsprojekten, Werkleitungen, Gebietsentwicklungen etc.) nach Möglichkeit behoben.		Erarbeitung GVK	gering	indirekt (Verlagerung)	< 300'000	Kompetenz Stadtrat	Daueraufgabe	Stadt	B+P
FVV27	Bedürfnisgerechte Durchwegung bei Neubauten und im Bestand fördern	Insbesondere bei der Bewilligung von Neubauprojekten prüft die Stadt eine optimale Fusswegerschliessung sowie eine Durchwegung (z. B. Anbindung ÖV-Haltestellen für zweite Bautiefe, sichere Schulwege abseits grösserer Strassen etc.). Im Rahmen von Gestaltungsplänen fordert die Stadt diese von den GrundeigentümerInnen ein und prüft allfällige Dienstbarkeiten.		Erarbeitung GVK	gering	indirekt (Verlagerung)	< 300'000	Kompetenz Stadtrat	Daueraufgabe	Stadt	B+P

Nr.	Titel	Beschrieb	Abhängigkeiten	Quelle	Wirksamkeit hinsichtlich Zielerreichung	Wirkung bzgl. problematischer Knoten	Kostengrösse (bei kantonalen Projekten Gesamtkosten)	Kompetenz	Zeithorizont / Priorität - sofort (<1Jahr) - kurzfristig (1-5)	Massnahmen- träger	Zuständig- keit (Stadt Schlieren)
Öffentlicher Verkehr											
ÖV1	Prüfung Buspriorisierung zur Optimierung der Fahrplanstabilität L302	Die Stadt Schlieren setzt sich bei der Nachbargemeinde Unterengstringen und dem Kanton für die Prüfung der Umgestaltung von Busbuchten zu Fahrbahnhaltestellen in Unterengstringen (Eckstein, Langwisen) sowie in Schlieren (Bahnhof in Fahrtrichtung Zentrum, auf Brücke) ein. Dadurch soll der ÖV insbesondere in den stark belasteten Hauptverkehrszeiten priorisiert werden können. Die Thematik von Rückstau auf relevante Knoten (z. B. Engstringerstr./Bernstrasse) gibt es bei der Prüfung zu berücksichtigen.		Erarbeitung GVK	mittel	direkt (Bus als Pulkführer)	< 300'000	Kompetenz Stadtrat	sofort	Stadt / Kanton / VBZ	B+P, S+G
ÖV2	Buspriorisierung Engstringerknoten und künftiger Kreisel	Bei der Querung der Bernstrasse sowie dem geplanten Kreisel Engstringerstr./Rütistr. soll der Bus priorisiert werden. Die Stadt Schlieren setzt sich bei der Umsetzung des kantonalen Strassenprojekts Bernstrasse (Engstringerkreuzung) beim Kanton für entsprechende Massnahmen (Schaltung LSA) ein.		Erarbeitung GVK	mittel	direkt (Bus als Pulkführer)	< 300'000	Kompetenz Stadtrat	sofort	Stadt / Kanton / VBZ	B+P, S+G
ÖV3	Prüfung Verlängerung L31 bis Gaswerkareal	Um das Gaswerkareal, besser zu erreichen, sollen mögliche Lösungen geprüft werden (z. B. Anpassungen der aktuellen Buslinien).		Idee aus CAS Arbeit	gering	indirekt (Verlagerung)	< 300'000	Kompetenz Stadtrat	kurzfristig	Stadt / Kanton / VBZ	B+P
ÖV4	Zusammenlegung L307 und L317: Optimierung Verbindung Oberurdorf-Schlieren-Altstetten Nord Optimierung Zuverlässigkeit/Fahrplanstabilität L302	Die Linienführung wird gemäss Teilstrategie 2030 Limmattal angepasst. Die Linie 307 soll künftig zwischen Oberurdorf und Bahnhof Altstetten Nord via Brandstr.-Rütistr. im 30'-Takt verkehren. Der Stadtplatz hat Kapazitätsüberlastungen und führt deshalb zu folgestarken Verspätungen insbesondere im Zentrum von Schlieren. Die Stadt Schlieren setzt sich für diese Massnahmen ein.		Teilstrategie 2030 Limmattal, VBZ	mittel	-	unbekannt		mittelfristig	Kanton / VBZ	B+P
ÖV5	Weiterentwicklung ÖV-Angebot VBZ (Optimierung Relation Urdorf-Schlieren)	Die Analyse zeigt, dass ein beträchtlicher Anteil an Personenwegen zwischen Urdorf und Schlieren mit dem MIV zurückgelegt wird. Insbesondere das Gebiet östlich der Feldstrasse in Urdorf ist mit dem ÖV schlecht an die Stadt Schlieren erschlossen (vgl. auch Richtplan Urdorf). Weiter ist auch das Siedlungsgebiet am Schliermer Berg unattraktiv mit dem ÖV erschlossen. Die Stadt setzt sich in Kooperation mit der Gemeinde Urdorf für eine Weiterentwicklung und Optimierung des Busangebotes auf der Relation zwischen Urdorf-Schlieren-Zürich Altstetten ein. Zusätzlich zu der Einführung einer neuen Ortsbuslinie sollen auch neue, bedarfsorientierte ÖV-Angebote geprüft werden (z. B. automatisierten Fahren im ÖV; vgl. Pilotprojekt Furttal).		Erarbeitung GVK	mittel	indirekt (Verlagerung)	< 300'000	Kompetenz Stadtrat	mittelfristig	Kanton / VBZ	B+P

Nr.	Titel	Beschrieb	Abhängigkeiten	Quelle	Wirksamkeit hinsichtlich Zielerreichung	Wirkung bzgl. problematischer Knoten	Kostengrösse (bei kantonalen Projekten Gesamtkosten)	Kompetenz	Zeithorizont / Priorität - sofort (<1Jahr) - kurzfristig (1-5)	Massnahmen- träger	Zuständig- keit (Stadt Schlieren)
Kombinierte Mobilität											
KM1	Kombinierte Mobilität: Bikesharing, Carsharing, Taxi oder Autovermietung-Angebote überprüfen	Zur nachhaltigeren Gestaltung der Mobilität ist das Kombinieren verschiedener Verkehrsmittel zu ermöglichen. Dazu sind neben dem ÖV verschiedene Sharing- und Miet-Angebote sowie der Taxistandort am Bahnhof zu prüfen. Insbesondere das regionale Bike-Sharing soll gefördert werden.	Netto-Null-Strategie	Netto-Null-Strategie Schlieren, Erarbeitung GVK/kRP	mittel	indirekt (Verlagerung)	< 300'000	Kompetenz Stadtrat	sofort	Stadt	Stantortförderer, B+P
KM2	Veloabstellanlagen an Bahnhöfen und wichtigen ÖV-Haltestellen (Bike + Ride)	Gemäss RRP ist der Ausbau der bestehenden Anlagen an den Bahnhöfen Schlieren und Urdorf geplant. Die Stadt setzt sich dafür ein, dass die Abstellanlagen attraktiv und sicher gestaltet werden (direkte Zufahrt, Diebstahlschutz, Beleuchtung, Witterungsschutz, allenfalls Ladestation, etc.).		RRP	gering	indirekt (Verlagerung)	< 300'000	Kompetenz Stadtrat	mittelfristig	Stadt / SBB	B+P

Nr.	Titel	Beschrieb	Abhängigkeiten	Quelle	Wirksamkeit hinsichtlich Zielerreichung	Wirkung bzgl. problematischer Knoten	Kostengrösse (bei kantonalen Projekten Gesamtkosten)	Kompetenz	Zeithorizont / Priorität - sofort (<1Jahr) - kurzfristig (1-5	Massnahmen-träger	Zuständig-keit (Stadt Schlieren)
Strassenverkehr											
SV1	Optimierung Knoten Bernstr./Engstringerstr.	Die Engstringerkreuzung ist ein wichtiger kantonaler Knoten . Der Ausbau dieses Knotens ist Teil der flankierenden Massnahmen des LTB-Ausbaus, die Umsetzung jedoch durch Rekurse blockiert. Die Stadt setzt sich für einen möglichst baldigen Baubeginn ein.	SV2, SV18, ÖV1	RRP	hoch	direkt (Optimierung Knoten)	> 3 Mio.		kurzfristig	Kanton	
SV2	Engstringerstrasse-Uitikonstrasse: Betrieb und Gestaltung	Im regionalen Richtplan (RRP) wird die Engstringerstrasse als wichtige Querverbindung und ÖV-Achse bezeichnet. Im Rahmen der Zentrumsentwicklung soll eine Strassenumgestaltung erfolgen. Die Stadt setzt sich für eine möglichst zeitnahe Umsetzung ein. <i>Anmerkung: Gemäss Auskunft des Kantons steht die Massnahme im Zusammenhang mit der Optimierung Knoten Bernstr./Engstringerstr (SV1, Abschnitt nördlich Einmündung Wiesenstrasse/ Rütistrasse). Obwohl die Zentrumsentwicklung abgeschlossen ist und derzeit keine weiteren konkreten Projekte auf der Engstringerstrasse bekannt sind, wird die Mass-nahme aufgrund ihrer Konformität mit dem übergeordneten Planungsinstrument im vorliegenden GVK aufgeführt.</i>	SV1, SV13	RRP Nr 7 und 14 GVK Workshop	hoch	direkt (Optimierung Verbindung)	> 3 Mio.		kurzfristig	Kanton	
SV3	Prüfung Betrieb Badenerstr.-Zürcherstrasse	Zur Unterbindung des unerwünschten Durchgangsverkehrs durch das Ortszentrum und über den Stadtplatz soll eine Temporeduktion auf der Badenerstr.-Zürichstrasse (Kesslerplatz bis Gasometerstrasse alternativ Hermetschloobücke) und der Auswirkungen geprüft werden.		Erarbeitung GVK	mittel	direkt (Verlagerung auf übergeordnetes Netz)	< 300'000	Kompetenz Stadtrat	kurzfristig	Stadt, Kanton	B+P
SV4	Prüfung Dosierung Badenerstr.-Zürcherstrasse	Zur gleichmässigeren Verteilung des Verkehrs und der Optimierung/Reduktion des Rückstaus rund um den Stadtplatz setzt sich die Stadt beim Kanton für die Prüfung einer Dosierung des MIV auf der Zürcherstrasse/Badenerstrasse ein. Zu prüfen sind die Abschnitte zwischen Bachstr.-/Nassackerstrasse und Kesslerplatz (Fahrtrichtung Ost) sowie vor der Hermetschloobücke (Fahrtrichtung West). Zusätzlich zur Optimierung des Stadtplatzes kann auch eine Verlagerungswirkung und Unterbindung des unerwünschten Durchgangsverkehrs durch das Ortszentrum erreicht werden.		Erarbeitung GVK	mittel	direkt (Verlagerung auf übergeordnetes Netz)	< 300'000	Kompetenz Stadtrat	kurzfristig	Stadt, Kanton	B+P
SV5	BGK Goldschlägistrasse inkl. Velobahn und Velohauptverbindung	Die Goldschlägistrasse erfüllt die aktuellen Ansprüche an den Strassenraum nicht mehr. Das Stadtentwicklungskonzept Schlieren fordert eine Stärkung von Querverbindungen. Der Regionale Richtplan fordert von den Gemeinden zudem hitzemindernde Massnahmen umzusetzen und die Aufwertung des Strassenraums im Siedlungsbereich voranzutreiben. Zudem ist zwischen der Überlandstrasse bis zur Wiesenstrasse die Führung der Velobahn vorgesehen, und der Abschnitt von der Wiesenstrasse bis zur Badenerstrasse eine Velohauptverbindung. Die Stadt erarbeitet ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK), um die unterschiedlichen Anforderungen an den Strassenraum zu klären und die Situation für alle Verkehrsteilnehmenden zu verbessern.		AP 5, A-Horizont, RRP, Workshop	hoch	indirekt (Verlagerung)	> 3 Mio.		kurzfristig	Kanton, Stadt	
SV6	BGK Kessler-/Urdorferstrasse	Der teilweise überdimensionierte Strassenraum soll siedlungsverträglich gestaltet und für den Fuss- und Veloverkehr verbessert werden. Die Neugestaltung soll zu einer Verbesserung für alle Verkehrsteilnehmenden führen und die Trennwirkung der Strasse reduzieren. Der Fuss- und Veloverkehr gewinnt an Attraktivität, was zu einer Erhöhung des FVV-Anteils am Gesamtverkehr beiträgt. Im Rahmen des BGK soll auch das Einbiegen von der Freiestrasse in die Kesslerstrasse (Fahrtrichtung West) berücksichtigt und optimiert werden (bspw. durch eine zweite, rückverlegte Haltelinie bei der LSA).		AP 5, A-Horizont, RRP, Workshop	mittel	direkt (Optimierung Verbindung)	> 3 Mio.		kurzfristig	Kanton	
SV7	BGK Freiestrasse-Schulstrasse	Der Ausweichverkehr des Stadtplatzes über die Nassackerstr.-Freiestr.-Schulstrasse ist einzuschränken. Durch ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) gilt es eine gesamtverkehrliche Lösung zu entwickeln. Die Verbindung ist für den Veloverkehr zu verbessern. Weiter soll der Schleichverkehr auf der Verbindung eingeschränkt werden (bspw. durch eine Einbahnstrasse in Fahrtrichtung Ost).		Erarbeitung GVK	mittel	indirekt (Verlagerung)	300'000 - 3 Mio.		sofort	Stadt	B+P
SV8	Betrieb Kampstrasse	Es gibt Sicherheitsdefizite durch den (zu) knappen Strassenquerschnitt, der normgerechte Begegnungsfälle nicht zulässt resp. verunmöglicht. Zum Kreuzen wird deshalb aufs Trot-toir ausgewichen. Es sollen konkrete Massnahmen geprüft werden, um diese Defizite zu beheben.		Info Schlieren, Workshop	gering	direkt (Verhinderung Ausweichverkehr auf kom. Netz)	< 300'000	Kompetenz Stadtrat	sofort	Stadt	B+P, S+G
SV9	Verkehrsberuhigung auf Kommunalstrassen durch Temporeduktion (T30/Begegnungszonen).	Die bereits geplanten Tempo-30-Projekte auf Kommunalstrassen werden weiterhin umgesetzt. Weitere Strassenabschnitte mit Tempo 30 sowie die Einrichtung von Begegnungszonen werden geprüft. Ob auf dem kommunalen Strassennetz im Siedlungsgebiet generell Tempo 30 gelten soll, ist eine Grundsatzfrage, die vom Stadtrat Schlieren zu klären ist.		Erarbeitung GVK	gering	indirekt (Verlagerung)	< 300'000	Kompetenz Stadtrat	sofort	Stadt	B+P, S+G
SV10	Stationsstrasse: Prüfung Unterbindung Durchfahrt	Die Verbindung zwischen Urdorf und Schlieren via Stationsstrasse wird hinsichtlich Schleichverkehr sowie Verbesserung der Attraktivität für den FVV überprüft und mögliche Massnahmen evaluiert werden.		Erarbeitung GVK	mittel	direkt (Verhinderung Ausweichverkehr auf kom. Netz)	300'000 - 3 Mio.		kurzfristig	Stadt	B+P
SV11	Wagistrasse: Anpassung Betrieb und Gestaltung	Im Rahmen eines Gestaltungsplan wird die Umgestaltung der Wagistrasse vorgesehen. Mögliche betriebliche Anpassungen sind Tempo 30 oder Begegnungszone, ev. ein Einbahnregime. Die möglichen Auswirkungen auf das Strassennetz sind zu prüfen, allfälliger Schleichverkehr gilt es zu unterbinden.		Info Schlieren	gering	-	< 300'000	Kompetenz Stadtrat	kurzfristig	Stadt	B+P
SV12	Unterbindung Bahnhofdurchfahrt als Umfahrung Stadtplatz (Güterstrasse-Grabenstrasse; Bahnhofstrasse)	Der Ausweichverkehr des Stadtplatzes über die Güterstrasse resp. Grabenstrasse (Fahrtrichtung Westen) sowie über die Güterstrasse-Bahnhofstrasse (Fahrtrichtung Osten) ist mit geeigneten Massnahmen einzuschränken. Basierend auf dem Monitoring des Kantons im Rahmen der Umsetzung Begegnungszone Bahnhof Schlieren (aktuell in Erarbeitung), sollen die Massnahmen entwickelt werden.		Erarbeitung GVK	gering	direkt (Verhinderung Ausweichverkehr auf komm. Netz)	< 300'000	Kompetenz Stadtrat	kurzfristig	Stadt	B+P
SV13	Betrieb Feldstrasse	Die Ein- und Ausfahrt der Feldstrasse kann zu sicherheitseinschränkenden Situationen führen. Diese Situation soll durch geeignete Massnahmen verbessert werden. Mögliche Synergien mit der Massnahme FVV11 sollen genutzt werden.	SV2		gering	-	< 300'000		kurzfristig	Stadt	B+P, S+G
SV14	Wiesenstrasse, Bhf. Schlieren bis Goldschlägistrasse	Auf der Wiesenstrasse wird die Velobahn realisiert. Dazu wird die Durchfahrt für MIV gesperrt (Strassenbauprojekt, in Planung).	AP3G	Info Schlieren	mittel	indirekt (Verlagerung)	< 300'000	Kompetenz Stadtrat	mittelfristig	Stadt	B+P
SV15	Bahnhofplatz Nord, Wiesenstrasse bis Engstringerstrasse	Vom Bahnhof Nord bis zur Engstringerstrasse wird eine Begegnungszone erstellt. Die Attraktivität für den FVV wird dadurch erhöht und damit die Motivation gesteigert, mit dem Velo zum Bahnhof zu fahren.		Info Schlieren	gering	indirekt (Verlagerung)	300'000 - 3 Mio.		mittelfristig	Stadt	B+P
SV16	Brandstrasse: Umgestaltung und Klassierung Erschliessungsstrasse	Die Brandstrasse dient der Erschliessung der angrenzenden Parzellen. Ihr kommt keine Sammelfunktion zu. Der Betrieb (T30) und die Gestaltung der Brandstrasse werden entsprechend angepasst (Strassenbauprojekt und T30 in Planung). Ausweichverkehr soll somit verhindert werden was auch den zukünftigen Kreisel und damit die Engstringerstrasse entlastet. Die Brandstrasse soll bei einer kommenden Richtplanrevision als Erschliessungsstrasse klassiert werden.		Erarbeitung GVK	gering	direkt (Verhinderung Ausweichverkehr auf kom. Netz)	< 300'000	Kompetenz Stadtrat	mittelfristig	Stadt	B+P
SV17	Rütistrasse: BGK und Klassierung Erschliessungsstrasse	Die Rütistrasse dient der Erschliessung der angrenzenden Parzellen. Ihr kommt keine Sammelfunktion zu. Die unterschiedlichen Bedürfnisse entlang der Rütistrasse sollen gesamtverkehrlich in einem BGK aufeinander abgestimmt werden. Relevante Aspekte davon sind: - Gemäss STEK soll die Anbindung der Rütistrasse ans umliegende Strassennetz angepasst werden (vgl. STEK). Im Rahmen der Abklärungen hinsichtlich des Bahngeleises soll auch die Einmündung in die Industriestrasse überprüft werden. - Die Rütistrasse stellt eine kommunale Verbindung im Velonetz dar. Das Potenzial als verbindendes Velonetzelement zwischen Engstringerstrasse und Velobahn ist zu prüfen. Die Sicherheit für den Veloverkehr muss insbesondere mit Blick auf den Industrieverkehr berücksichtigt werden. - Die Industriareale sollen, wenn immer möglich, direkt an die Industrie- resp. Bernstrasse erschlossen sein.	SV1	STEK, Erarbeitung GVK	gering	-	300'000 - 3 Mio.		mittelfristig	Stadt	B+P
SV18	Rietbachstrasse: Umgestaltung und Klassierung Erschliessungsstrasse	Die Rietbachstrasse dient der Erschliessung der angrenzenden Parzellen. Ihr kommt keine Sammelfunktion zu. Die Strasse soll bei einer kommenden Richtplanrevision als Erschliessungsstrasse klassiert werden.		Erarbeitung GVK	gering	direkt (Verhinderung Ausweichverkehr auf kom. Netz)	< 300'000	Kompetenz Stadtrat	mittelfristig	Stadt	B+P
Nr.	Titel	Beschrieb	Abhängigkeiten	Quelle	Wirksamkeit hinsichtlich Zielerreichung	Wirkung bzgl. problematischer Knoten	Kostengrösse (bei kantonalen Projekten Gesamtkosten)	Kompetenz	Zeithorizont / Priorität - sofort (<1Jahr) - kurzfristig (1-5	Massnahmen-träger	Zuständig-keit (Stadt Schlieren)
SV19	Nutzung von Synergien und Opportunitäten zur Optimierung von Betrieb und Gestaltung der Strassenräume	Bei Bau- und Sanierungsprojekten (z. B. Erneuerung Werkleitungen, Gestaltungspläne, Bauprojekte etc.) sollen Synergie genutzt werden um den Strassenraum (Gestaltung und Betrieb) zu optimieren und den lokalen Bedürfnissen entsprechend den Zielsetzungen des GVK anzupassen. Die Anliegen des Fuss- und Veloverkehrs soll dabei berücksichtigt werden.		Erarbeitung GVK	gering	-	< 300'000	Kompetenz Stadtrat	Daueraufgabe	Stadt	B+P, WVA

Nr.	Titel	Beschrieb	Abhängigkeiten	Quelle	Wirksamkeit hinsichtlich Zielerreichung	Wirkung bzgl. problematischer Knoten	Kostengrösse (bei kantonalen Projekten Gesamtkosten)	Kompetenz	Zeithorizont / Priorität - sofort (<1Jahr) - kurzfristig (1-5)	Massnahmen-träger	Zuständig-keit (Stadt Schlieren)
Parkierung											
P1	Überarbeitung BZO hinsichtlich Privater Parkierung / Parkplatzerstellungspflicht	In der Überarbeitung der BZO wird die Parkplatzerstellungspflicht, die Möglichkeit für autofreies Wohnen sowie Vorgaben zur Elektromobilität (sobald die gesetzlichen Grundlagen dafür bestehen) definiert und ggf. überarbeitet. Die Parkierungsbestimmungen für Private sollen im Sinne einer Harmonisierung mit den kantonalen und regionalen Parkierungsvorgaben überprüft und angepasst werden. Das Parkierungsangebot wird dabei entsprechend der kantonalen Wegleitung zur Parkierung auf die Kapazitäten des Strassennetzes ausgerichtet: - Die Stadt überprüft die in der BZO festgelegten Bestimmungen zur Reduktion der Parkraumerstellungspflicht und passt diese ggf. an. Bei guter ÖV-Erschliessungsqualität, einer gewissen Siedlungsdichte oder einer guten Anbindung ans FVV-Netz, soll die Pflichtparkplatzanzahl weiter reduziert werden dürfen. - Für die Parkraumerstellungspflicht sind auch Bestimmungen für die Erstellung von Parkplätzen für Motorräder festzulegen. - Die Stadt orientiert sich an neusten Wegleitungen und Grundlagen. - Unterirdische Parkierung wird gefördert - Autoarmes/-freies Wohnen wird ermöglicht. Dabei kann der geforderte Minimalparkplatzbedarf gestützt auf ein Mobilitätskonzept unterschritten werden. Das Vorgehen im Falle der Nichteinhaltung der Vorgaben des Mobilitätskonzepts werden festgehalten. - Festschreibung von erforderlichen Mobilitätskonzepten bei Projekten mit Gestaltungsplänen. - Bei Nutzungsformen, die ein erhöhtes Verkehrsaufkommen zur Folge haben, wird eine Bewirtschaftungspflicht für neue private, öffentlich zugängliche Parkplätze vorgeschrieben. - Ermöglichung von Mehrfachnutzung von Parkfeldern für Bauprojekte mit unterschiedlicher Nutzung. Die Umsetzbarkeit der zeitlich gestaffelten Nutzung muss in einem Mobilitätskonzept mit Massnahmen nachgewiesen werden.	Netto-Null-Strategie Schlieren (M_11)	Netto-Null-Strategie Schlieren; Erarbeitung GVK	hoch	indirekt (Verlagerung)	< 300'000	Kompetenz Stadtrat	kurzfristig	Stadt	B+P
P2	Erstellung Parkplatzverordnung: Parkierungsreglement auf öffentlichem Grund (blaue und weisse Parkfelder)	Das unbeschränkte Parkieren auf öffentlichem Grund soll für Private als auch für das Gewerbe neu reglementiert und auf die BZO-Bestimmungen und Vorgaben abgestimmt werden.. Dabei soll die "Verordnung über das unbeschränkte Parkieren in Blauen Zonen (Parkkartenverordnung, PKV)" sowie die "Verordnung über das nächtliche Dauerparkieren auf öffentlichem Grund (Nachtparkverordnung)" anhand bestehender Modelle in anderen Städten überprüft und überarbeitet werden. Dabei ist auch das Parkplatzangebot für Motorräder im öffentlichen Raum sowie deren Bewirtschaftung zu berücksichtigen. Weiter muss sichergestellt werden, dass die Gewerbeparkierung weiterhin möglich ist und durch die neuen Regelungen gestärkt wird.		Erarbeitung GVK/kRP	hoch	indirekt (Verlagerung)	< 300'000	Kompetenz Stadtrat	kurzfristig	Stadt	S+G
P3	Flächen für Gewerbe/Logistik/Anlieferung	Im öffentlichen Raum werden Anlieferungsflächen durch das Parkierungsreglement sichergestellt. Im privaten Raum werden bei Bauvorhaben, Planungen und Projekten die Anforderungen und Bedürfnisse bezüglich Anlieferung bedarfsgerecht berücksichtigt. Insbesondere bei Gestaltungsplänen soll eine möglichst konfliktfreie Anlieferung geprüft und gewährleistet werden. Bei Anlagen zur Ver- und Entsorgung werden bei der Planung der Verkehrs- und Manövrierrflächen die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs nach dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit berücksichtigt.		Erarbeitung GVK/kRP	klein	-	< 300'000	Kompetenz Stadtrat	kurzfristig	Stadt	B+P, S+G
P4	Reglementierung Veloparkierung in BZO	Die Stadt konkretisiert die Errichtung von privaten Veloabstellplätzen und verankert diese in der BZO. Angelehnt an die Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen des Kantons Zürich (2018), das Handbuch Veloparkierung (ASTRA), an die VSS-Norm 40 065 und an die kantonalen Merkblätter Veloparkierung legt die Stadt verbindliche Werte bezüglich Quantität und – sobald eine Rechtsgrundlage vorliegt – für die Qualität der zu errichtenden Veloparkierung für unterschiedliche Nutzungen (z. B. Wohnen, Einkaufen etc.) fest. Bei grösseren Veloparkierungsanlagen werden Vorgaben zur E-Bike-Parkierung formuliert.		Erarbeitung GVK/kRP	mittel	indirekt (Verlagerung)	< 300'000	Kompetenz Stadtrat	kurzfristig	Stadt	B+P

Nr.	Titel	Beschrieb	Abhängigkeiten	Quelle	Wirksamkeit hinsichtlich Zielerreichung	Wirkung bzgl. problematischer Knoten	Kostengrösse (bei kantonalen Projekten Gesamtkosten)	Kompetenz	Zeithorizont / Priorität - sofort (<1Jahr) - kurzfristig (1-5)	Massnahmen-träger	Zuständig-keit (Stadt Schlieren)
Güterverkehr											
GüV1	Anschlussgleise Güterverkehr	Im regionalen Richtplan sind zwei Anschlussgleise zur Erschliessung wichtiger, gewerblich geprägter Arbeitsplatzgebiete sowie für den Aushubumschlag (Objekt Nr. 5) festgelegt: Schlieren, Gaswerk und Schlieren, Reitmen. Die Stadt Schlieren unterstützt den Erhalt dieser Anschlussgleise zur Erschliessung der Industrieareale und setzt sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten dafür ein.		RRP	gering	-	< 300'000	Kompetenz Stadtrat	sofort	Kanton	B+P

