



Stadtentwicklungskonzept Schlieren

*Bereinigter Bericht November 2005
Beschlossen vom Stadtrat am 11. Juli 2005*

Stadt Schlieren

Fachkommission Stadtentwicklung

Das Stadtentwicklungskonzept wurde im Jahr 2003/2004 erarbeitet. Am 28. Juni 2004 wurde das Stadtentwicklungskonzept vom Stadtrat beschlossen. Im Herbst 2004 wurden Konzept und Pläne der Öffentlichkeit vorgestellt. Über 100 Einwendungen wurden von der Stadtentwicklungskommission behandelt und sind in die überarbeitete Fassung eingeflossen. Am 11. Juli 2005 wurde die nachgeführte Fassung vom Stadtrat als verwaltungsanweisendes Planungsinstrument beschlossen.

Auftraggeber:

Stadt Schlieren
Abteilung Bau und Planung
Freiestrasse 6
8952 Schlieren

Begleitung:

Fachkommission Stadtentwicklung Schlieren
Jean-Claude Perrin, Stadtrat, Vorsitz
Peter Voser, Stadtpräsident
Toni Brühlmann-Jecklin, Stadtrat
Daniel Noger/Manuel Peer, Abt. Bau und Planung
Dr. Fredi Bühlmann, Bühlmann Ingenieur- und Planungsbüro
Willi Egli, Arch. BSA/SIA
Alwin Suter, Suter von Känel Wild AG

Bearbeitung

Beat Suter	dipl. Ing. FH, Raumplaner FSU
Peter Wolf	Dipl. Ing. TU, Landschaftsplaner
Rupert Wimmer	Dipl.-Ing. TU, Verkehrsplaner
Ursula Locher	dipl. Ing. ETH, M Sc Planning
Nicole Wirz	dipl. Architektin ETH/SIA
Sandra Waldvogel	Tiefbauzeichnerin

Metron AG	T 056 460 91 11
Postfach 253	F 056 460 91 00
Stahlrain 2	info@metron.ch
CH 5201 Brugg	www.metron.ch

Inhaltsverzeichnis

1. Zusammenfassung	4
2. Analyse	5
2.1 Siedlungsentwicklung	5
2.2 Strukturanalyse	6
2.3 Qualitäten und Potentiale	7
2.4 Sektorale Analysen	8
2.5 Regionale Einbindung	12
3. Leitbild und Ziele	13
3.1 Ziele der Stadtentwicklung	13
3.2 Herleitung stadträumliches Leitbild	15
3.3 Leitbild Stadtentwicklung	16
4. Stadtentwicklungskonzept	17
4.1 Konzept Freiraum/Grünraum	17
4.2 Konzept Wohnen	19
4.3 Konzept Misch- und Gewerbegebiete	21
4.4 Konzept Verkehr	23
4.5 Gesamtplan der stadträumlichen Entwicklung	28
5. Vertiefung Zentrum Schlieren	29
5.1 Vom Leitbild zur Zentrumsplanung	29
5.2 Zielkonzept Zentrum	30
6. Vertiefung Hochhäuser	31
7. Massnahmenkatalog und weiteres Vorgehen	32
7.1 Massnahmenkatalog	32
7.2 Umsetzungsplan und weiteres Vorgehen	34
Anhang	35
Siedlungsentwicklung in Zeitschritten	36
Basisdaten Stadtentwicklung	37
Variantenuntersuchung Stadtbahnführung im Zentrum	39



Auftrag

Schlieren ist eine dynamische Wohn- und Arbeitsstadt mit ausgezeichneter Verkehrsanbindung, die ihre Entwicklung im Sinne einer Verbesserung der Lebensqualität und Identität vorantreiben will. Das Stadtentwicklungskonzept soll Wege zur Verbesserung der Wohn-, Arbeits- und Lebensverhältnisse in Schlieren aufzeigen und als koordiniertes Instrument die Entwicklungsprozesse der nächsten Jahre steuern.

Vor dem Hintergrund der Transformation von der Industriestadt zur Dienstleistungsstadt sind die Schwerpunkte der gewerblichen Entwicklung und deren Einbindung in die Stadtstruktur herauszuarbeiten.

Zur Steigerung der Wohn- und Lebensqualitäten und zur Verbesserung des Images sollen Konzepte und Massnahmen in Schlieren aufgezeigt werden.

Wesentliche Aufgabenfelder sind:

- Stärkung des Zentrums
- Bessere Verbindung der Ortsteile
- Entwicklungsmöglichkeiten der grossen Baulandreserven und Brachen
- Neuorientierung in der verkehrsdominierten Entwicklung des öffentlichen Raums der letzten 30 Jahre, Umgang mit Barrieren und Lärmproblematik
- Verbesserung der Wahrnehmung und Nutzung der landschaftsräumlichen Qualitäten

Das Stadtentwicklungskonzept soll als konzeptionelle Grundlage für die Überarbeitung der kommunalen Richt- und Nutzungspläne sowie Entwicklungsprojekte der öffentlichen Hand und privater Investoren dienen.

Aufgabe

Die Stadt Schlieren verfolgt das Ziel einer konsequenten Aufwertung des Lebensraumes und der Lebensqualität der Gesamtstadt. Das Stadtentwicklungskonzept soll aufzeigen, wie dieses Ziel erreicht werden kann.

„Die Stadt Schlieren wird sich in nächster Zeit stark entwickeln. Grosse unüberbaute Grundstücke in Zentrumsnähe und im Industriegebiet werden überbaut und bestimmen die Zukunft, die Entwicklung und das Erscheinungsbild der Stadt. Die vier dominierenden Verkehrsachsen – Badener-/Zürcherstrasse, Bahntrasse, Engstringer-/Uitikonstrasse, Bernstrasse – unterteilen das Siedlungsgebiet und beeinträchtigen die Lebensqualität und die Attraktivität.

Das Entwicklungspotential stellt eine grosse Chance dar. Es birgt aber auch Gefahren in sich. Mit einer unkontrollierten, unkoordinierten Entwicklung können die Ziele –Steigerung der Lebensqualität, Erhöhung der Wohn- und Lebensqualität, Aufwertung der Industriegebiete – nur schwer erreicht werden. Die Stadt benötigt daher ein Stadtentwicklungskonzept, welches die städtebaulichen Zielsetzungen definiert und sich als Steuerungsinstrument für die zukünftige Entwicklung eignet.“ (SR 14. Juli 2003)

Stadtentwicklung ist ein kontinuierlicher Prozess. Das Stadtentwicklungskonzept gibt die Ziele vor für die umfassende Förderung der Lebensqualität, der Identität und des Images der Stadt Schlieren. Es zeigt auf, welche Handlungsfelder bestehen und welche Umsetzungsmassnahmen erforderlich sind.

Die Erarbeitung des Stadtentwicklungskonzeptes wurde durch eine Fachkommission begleitet.

Leitidee

Ausgehend von den historischen Achsen Badener-/Zürcherstrasse und Engstringer-/Uitikonstrasse werden die lokalen Qualitäten und die Potentiale der Entwicklungsbereiche deutlich verstärkt. Die Zentrumsentwicklung und ein neuer Stadtplatz bilden die Brennpunkte der Entwicklung.

„Schlieren Lokal“

Wesentliches Anliegen des Stadtentwicklungskonzeptes ist die Stärkung der lokalen Identitäten und Qualitäten für Schlieren. Dies bedeutet in erster Linie die Aktivierung der brachliegenden Potentiale im Zentrum und die Qualifizierung der Stadträume entlang der lokalen Nord-Süd-Achse sowie auch die Integration der Hauptverkehrsstrassen im Zentrum. Gleichzeitig ist die Steigerung der Wohnqualität und der Ausbau des Wohnstandortes ein wesentliches lokales Anliegen. Grosse Chancen zur Diversifizierung des Wohnungsbestandes und Entwicklungsmöglichkeiten bieten die inneren Reserven und die neuen Mischgebiete.

„Schlieren International“

„Schlieren International“ wird als Chiffre für die Arbeitsplatzgebiete und Umstrukturierungsareale im Korridor zwischen Badener-/Zürcherstrasse und Bernstrasse verwendet. Die Arbeitsplatzgebiete sollen eine hohe Qualität der Nutzung und des Umfeldes aufweisen. Sie sollen aber auch stärker durchmischt und besser in die Stadt integriert werden.

„Schlieren Zentrum“

Das angestammte Zentrum soll über die Zürcher-/Badenerstrasse bis zum Bahnhof erweitert werden. Zusätzliche Einkaufsmöglichkeiten, öffentliche Angebote sowie Aufenthalts- und Begegnungsflächen tragen hierzu bei. Einer neuer Stadtplatz im Raum der aufzuhebenden Ringstrasse definiert das neue Stadtzentrum.

Handlungsfelder / Umsetzung

Das Stadtentwicklungskonzept befasst sich schwerwichtig mit den öffentlichen Räumen, der Wohnsituation, den Arbeitsplatzgebieten, dem Verkehr und den Arealentwicklungen.

Ergänzende Vertiefungen beschäftigen sich mit dem Zentrum und der Hochhausfrage.

Das Stadtzentrum wird attraktiv erweitert und neu gestaltet:

- Im Brennpunkt des Zentrums wird ein neuer Stadtplatz geschaffen.
- Das Zentrumsareal zwischen Badenerstrasse und Bahnhof wird neu genutzt und überbaut.

Die öffentlichen Räume und Grünflächen werden aufgewertet und ergänzt:

- Die heute trennenden Hauptstrassen werden als Stadträume integriert und umgestaltet.
- Auf der Nordseite des Bahnhofs wird ein kleiner Platz geschaffen.
- Bei den Arealentwicklungen werden gute Freiraumstrukturen gefördert (Strassen, Plätze, Grünflächen).
- Die Freiraumstrukturen werden mit Wegverbindungen und ökologischen Aufwertungen vernetzt.

Der Wohnungsbestand in Schlieren muss erneuert und erweitert werden:

- Bestehende gute Wohnlagen werden in ihrer Qualität gesichert.
- Neue Wohnbauprojekte mit ausgezeichneter Qualität werden gefördert.
- Belastete Wohnstandorte an Hauptstrassen werden in ihrem Wohnumfeld aufgewertet.
- Für die Modernisierung älterer Siedlungen werden Anreize geschaffen.
- In den Baugebieten werden erhöhte Wohnanteile geprüft.

In den Arbeitsplatzgebieten wird prioritär auf eine qualitative Entwicklung gesetzt:

- Arealentwicklungen werden im Hinblick auf städtebauliche Qualität und gute Nutzungskonzepte unterstützt und begleitet.
- In den heute extensiv und unattraktiv genutzten Arealen wird eine Umstrukturierung angestrebt.

1. Zusammenfassung

Der Verkehr wird auf die Bedürfnisse des Stadtraumes abgestimmt:

- Die Zentrumsbereiche werden soweit wie möglich vom Durchgangsverkehr entlastet. Die Badener-/Zürcherstrasse wird in Etappen umgestaltet.
- Das Zentrum mit Bahnhof und neuem Stadtplatz wird als attraktive Drehscheibe für den öffentlichen Verkehr gestaltet (Bahnhof, S-Bahn, Bus, Stadtbahn, neuer Stadtplatz).
- In allen Wohnquartieren werden Verkehrsberuhigungsmassnahmen umgesetzt.
- Das Netz von Fussweg- und Veloverbindungen wird gezielt ergänzt und verbessert.

Das Stadtentwicklungskonzept ist als verwaltungsanweisendes Planungsinstrument beschlossen. Die Bevölkerung soll in die weitere Diskussion einbezogen werden.

Für die weitere Umsetzung werden 8 Massnahmepakete vorgeschlagen:

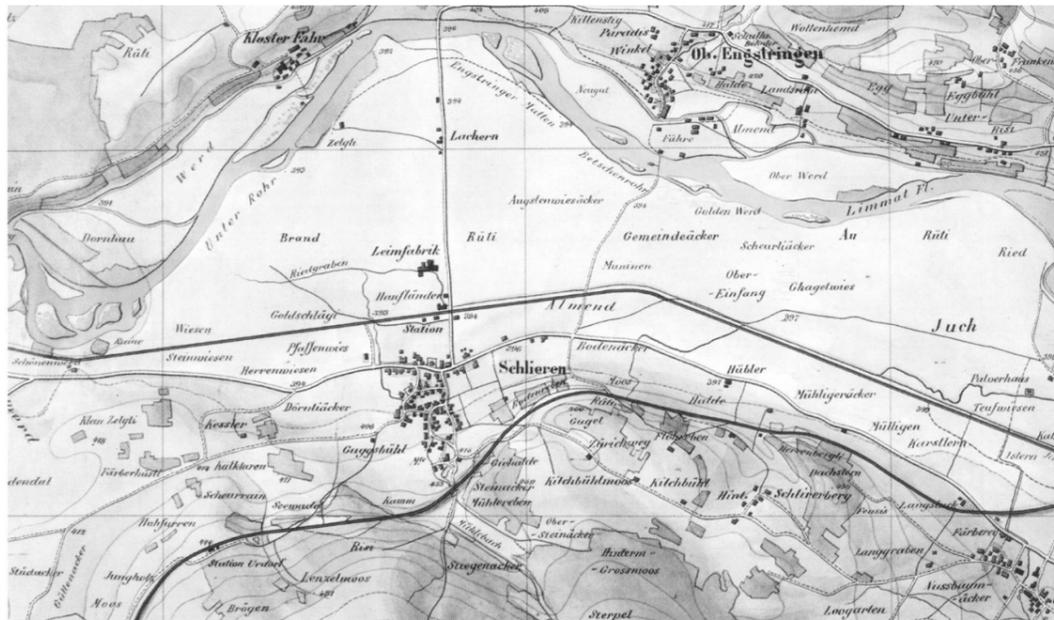
- A. Kurzfristige Zentrumsentwicklung
- B. Umsetzung Verkehrskonzept und Programm „Stadt-gerechte Hauptstrassen“
- C. Förderung von Arealentwicklungen
- D. Programm „Wohnen in Schlieren“
- E. Programm „Öffentliche und private Grünflächen“
- F. Überprüfung Zonenplan, insbesondere im Hinblick auf die Erhöhung der Wohnanteile
- G. Städtebauliche Qualitätssicherung
- H. Kommunikation, Partizipation, Kooperation (vgl. Kapitel 7)

Der Stadtrat wird die nötigen Vorlagen an den Gemeinderat ausarbeiten. Die nächsten Schritte sind:

1. Die Bevölkerung wird laufend über die Stadtentwicklung informiert und für die nächsten Schritte wieder in die Diskussion einbezogen.
2. Die Zentrumsplanung wird mit Engagement und in erster Priorität weiter betrieben.
3. Der Stadtrat erarbeitet eine Vorlage für die weiteren Umsetzungsschritte.

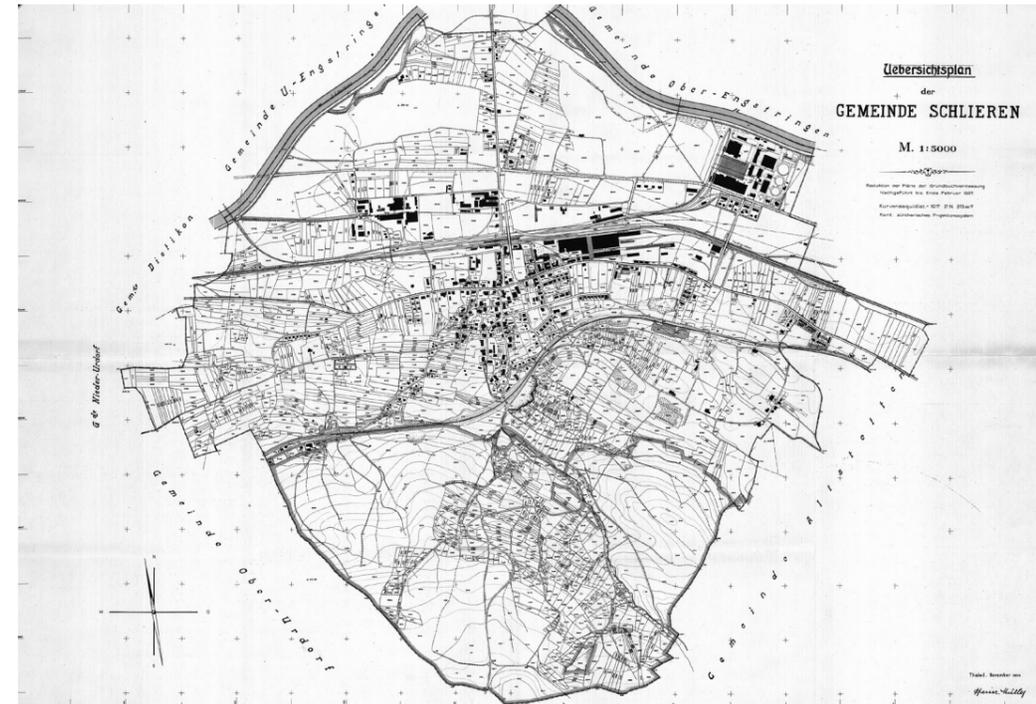
2. Analyse

2.1 Siedlungsentwicklung



Schlieren 1874

- Längsbeziehung durch Badener-/Zürcherstrasse und Bahnlinie
- Querbeziehung durch Engstriger-/Utikerstrasse
- Dorf liegt - typisch für das Limmattal - quer zum Tal und orientiert sich am Mühlbach
- Spanisch-Brötlibahn mit Station ausserhalb des Dorfes



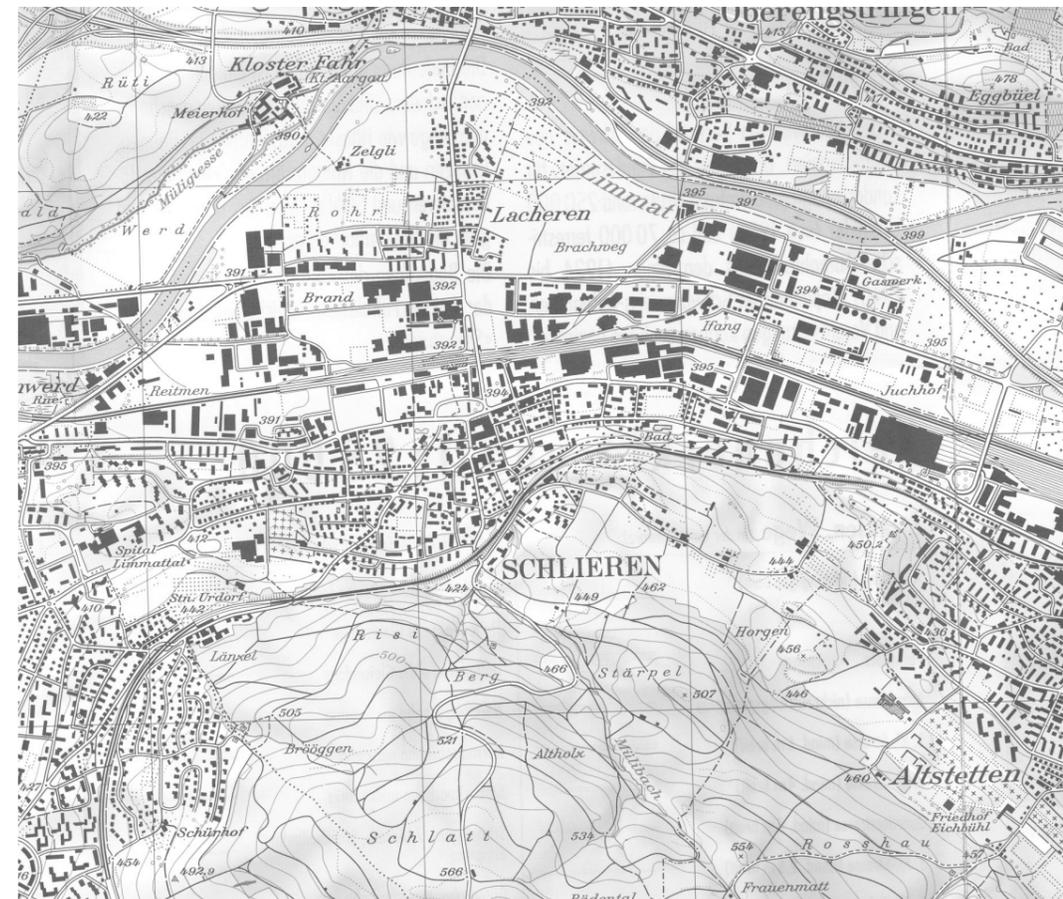
Schlieren 1924 (Übersichtsplan)

- Beginnende Industrialisierung in der Parallele zur Bahnachse
- Bernstrasse als neue Längsachse
- Bahn wirkt bereits trennend (Bahnübergang)



Schlieren 1960 (Luftbild)

- Dreiteilige Wohnentwicklung:
- Quartier Schulstrasse (Ost)
 - Quartier Urdorfstrasse (West)
 - Quartier Engstringerstrasse (Nord)
 - Noch geringe Industrie- und Gewerbeentwicklung



Schlieren 2003 (Landeskarte; Bundesamt für Landestopographie. Reproduziert mit der Bewilligung von swisstopo (JA032203))

- Aufgehen des ursprünglichen Dorfs im Siedlungsband Limmattal
- Industrie und Verkehrsachsen passieren Schlieren in der Längsachse
- Umstrukturierung grosser Gemeindeflächen
- Zwei zusätzliche Querungen der SBB
- Bau der Autobahn nördlich Limmat

Bevölkerung

- Leichtes Wachstum der Einwohnerzahl auf 13'252 (2004). Ausländeranteil bei 42% der Bevölkerung.
- Geringes Bevölkerungswachstum bis anhin, es wird leichte Schrumpfung prognostiziert (bis Jahr 2020).
- Alterstruktur: im Durchschnitt relativ jung.

Bevölkerungsstruktur (2004)

bis 19 Jährige	2'703
20 bis 39 Jährige	4'168
40 bis 64 Jährige	4'256
ab 65 Jährige	2'125
Total Einwohner (2004)	13'252

Siedlungsstruktur

Von den 658 ha Gemeindegebiet sind 289 ha für das Siedlungsgebiet ausgeschieden. Das Gemeindegebiet weist damit einen hohen Anteil an Siedlungsflächen auf. Davon sind 32% für Wohnzonen, 23% für Mischzonen, 35% für Arbeitsplatzzonen und 10% für öffentliche Bauten und Anlagen bestimmt.

Bauzonen 2002	überbaut		unbebaut		Total	
	in ha	%	in ha	%	in ha	%
Wohnzonen	88	94	6	6	94	
Mischzonen	47	73	17	27	64	
Arbeitszonen	72	71	30	29	102	
Zone für öff. Bauten	24	84	5	16	29	
	231	80	58	20	289	

Reservenzonen 2001	unbebaut (ha)
R (Bodenreben)	1
R (Lacheren)	1
R (Werd)	3
R (Flugarten)	6
R (Hofuren)	9
Total Reservenzonen	20.1

Wohnen

- Geringe Reserveflächen in der Wohnzone (6 ha). Reserven unüberbauter Flächen für Wohnen häufig nur auf vereinzelt Grundstücken. Fast keine zusammenhängenden Flächenreserven für grössere Überbauungen (vgl. Konzept Wohnen).
- Anteil von Kleinwohnungen (1- bis 3-Zi Wohnungen) mit 66% übervertreten.
- Bedarf an grosszügigen familiengerechten Wohnungen.
- Geringe Leerstandsquote
- Grösserer Teil der Gebäude aus der Bauperiode 1947 - 1975. Erneuerungsbedarf sehr hoch, wegen Überalterung des Gebäudebestandes.
- Hohes inneres Verdichtungspotential wegen Unternutzung einzelner Gebiete und einzelner Baulücken.

- Anteil an Eigentumswohnungen und Einfamilienhäusern im Vergleich zum Schweizer Durchschnitt tief.
- Wohnbauentwicklung 1990 - 2001 eher stagnierend.
- Geringe Bautätigkeit der Genossenschaften (Tendenz steigend)

Arbeiten

- Total 12'863 AP (2004). 23% im 2. Sektor, im 3. Sektor 77%.
- Immense Reserven in den Arbeitszonen (30 ha) davon ein Grossteil kurzfristig baureif. Grosse zusammenhängende Flächen im Band zwischen Gleisanlagen und Bernstrasse.
- Strukturwandel der Wirtschaft zeichnet sich deutlich ab: weniger Industrieflächen werden nachgefragt - dafür mehr Büro- / Forschungsflächen.

Gemischte Nutzungen

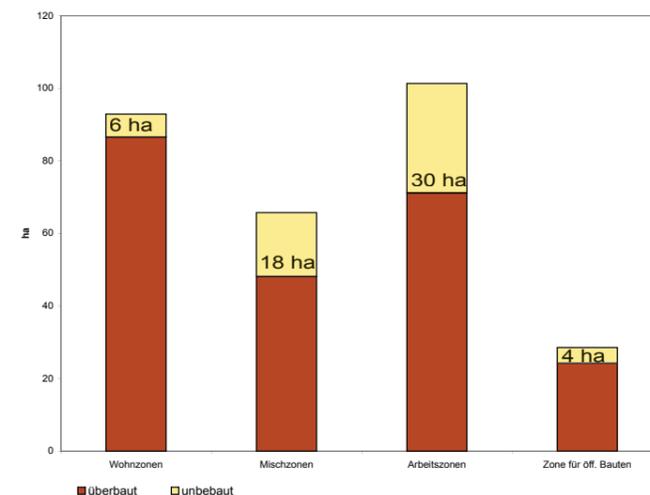
- Ebenfalls sehr grosse Reserven unbebauter Flächen (18 ha) in Mischzonen. Knapp die Hälfte davon baureif.
- Grossteil der Flächen in Zentrumszone und WG-Zone an eher zentraler Lage.

Baupotentiale

- Durchschnittliches Neubauvolumen der letzten zehn Jahre in Schlieren von 6 800 m² BGF/Jahr (vgl. Bericht Wüst&Partner, Zürich, 2003).
- Zum Vergleich: In Entwicklungsgebiet Schlieren West (Züblin-Areal bis Bahnhof) hat gemäss BZO insgesamt 192 000 m² BGF auf 17.5 ha Baupotential*, d.h in der Summe ein Potential für 28 Jahre auf Basis der jetzigen Bautätigkeit. (*vgl. Bericht Wüst&Partner, Zürich, 2003)

(Siehe auch Basisdaten im Anhang)

Bauzonenstatistik



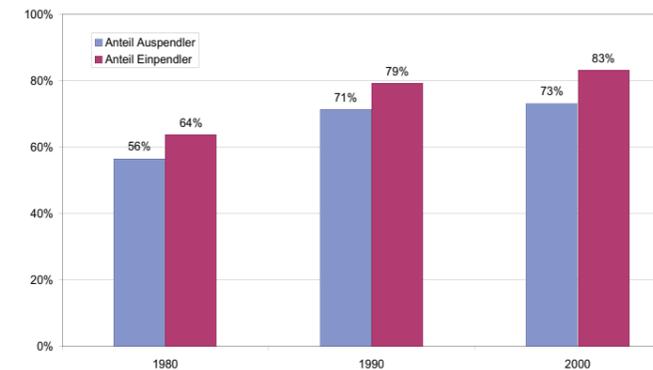
Verkehr - Pendler

Schlieren ist eine Arbeitsgemeinde; Schlieren hat fast gleich viel Arbeitsplätze (12'860) wie Einwohner (13'250). Schlieren ist sowohl eine Wegpendler- als auch eine Zupendlergemeinde: 73 % der Erwerbstätigen pendelt aus, hiervon 60 % nach Zürich. Gleichzeitig haben vier Fünftel der in Schlieren Beschäftigten nicht ihren Wohnsitz in Schlieren.

Wichtige Arbeitsorte der in Schlieren wohnhaften Erwerbstätigen sind neben Zürich Dietikon (8 %) und Urdorf (4 %). Mehr als vier Fünftel der Erwerbstätigen arbeiten in Schlieren und den drei wichtigsten Zielgemeinden.

Ebenso sind Zürich (23 %), Dietikon (9 %) sowie Urdorf (6 %) die wichtigsten Wohnorte der in Schlieren Beschäftigten. Mehr als die Hälfte der Beschäftigten wohnt in diesen drei Gemeinden und in Schlieren.

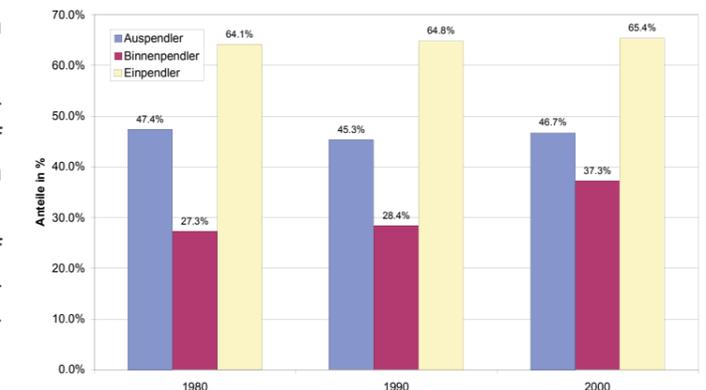
Anteile Zupendler an den Beschäftigten und Anteile Wegpendler an Erwerbstätigen



2.2 Strukturanalyse

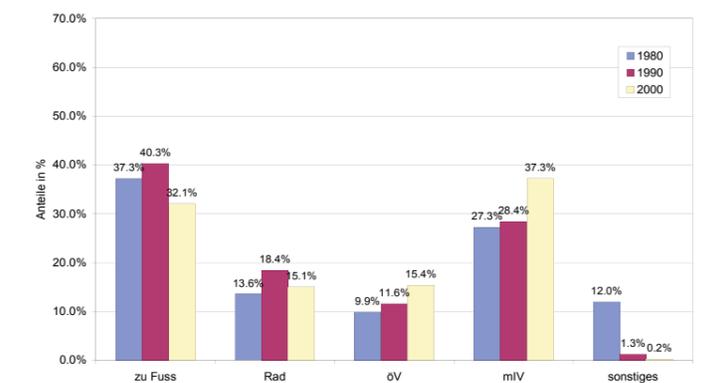
In den letzten Jahren hat die absolute Zahl der Pendler sowie der Anteil der Auspendler als auch der Einpendler stark zugenommen. So ist z.B. die Zahl der Einpendler um über 3'000 Personen (+ 37 %) in den letzten beiden Jahrzehnten (1980 – 2000) gestiegen.

Vergleich mIV-Anteile



Der Anteil des öffentlichen Verkehrs ist bei den Wegpendlern mit 50 % sehr hoch (Arbeitsort Zürich mit guter öV-Erschliessung und restriktivem Parkraumkonzept). Demgegenüber kommen rd. zwei Drittel der Einpendler mit dem Auto zur Arbeit.

Verkehrsmittelwahl Binnenpendler



Im Binnenverkehr werden knapp die Hälfte der Arbeitswege zu Fuss bzw. mit dem Fahrrad zurückgelegt. Auffallend ist der starke Anstieg des motorisierten Individualverkehrs im letzten Jahrzehnt, dessen Anteil um 10 Prozentpunkte zugenommen hat. Gleichzeitig hat auch der Anteil des öffentlichen Verkehrs im Binnenverkehr zulasten des nicht-motorisierten Verkehrs zugenommen.

2.3 Qualitäten und Potentiale

Qualitäten

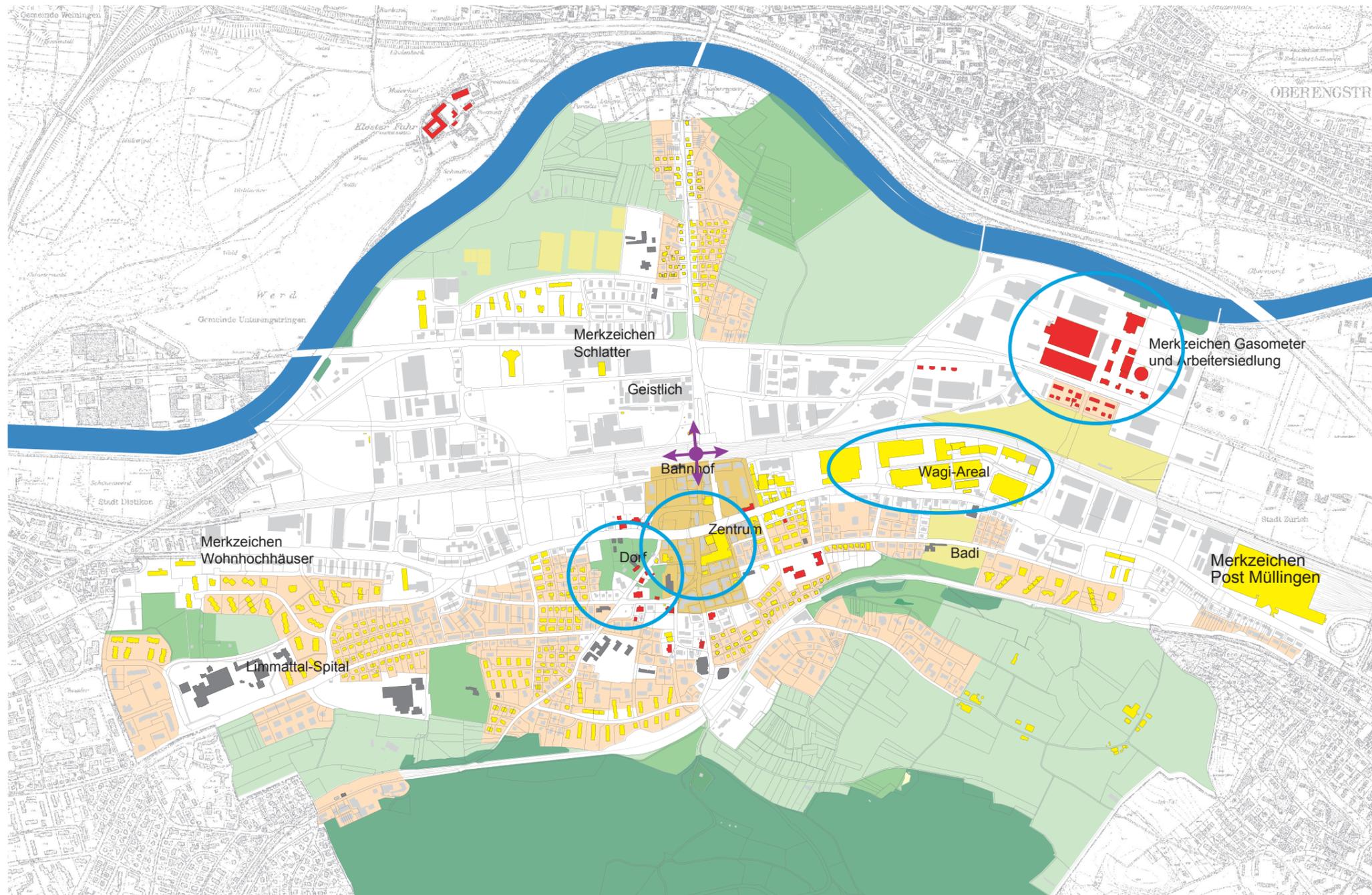
-  historische (inventarisierte*) Bauten
Kunstdenkmäler
-  strukturell starke Ensemble, Gebäude
-  Gute und potentiell gute Wohnlagen
-  öffentl. Gebäude
-  besondere Orte
-  Parks/Friedhof/Gärten Bestand
-  Landwirtschaft, Wiesen
-  Sportbereiche
-  Limmat
-  Wald
-  sehr gute Öv-Anbindung

Potentiale

Neben den gezeigten Qualitäten bestehen vielfältige Potentiale zur Verbesserung der Wohn-, Lebens- und Arbeitssituation in Schlieren. Im Besonderen sind dies:

- Potentiale zur Erweiterung des Zentrums.
- Potentiale der Mischgebiete und Industriezonen auch als Wohnstandorte.
- Potentiale für öffentliche Stadt- und Quartiersplätze.
- Potentiale für öffentliche und private Grünräume.

* Das Inventar der denkmalgeschützten Bauten der Stadt Schlieren ist nicht auf dem aktuellen Stand. Neben den aufgeführten Bauten bestehen weitere schützenswerte Bauten, die derzeit nicht erfasst sind. Die markierten Bauten sind dem Buch 'Die Kunstdenkmäler der Kantons Zürich, Band IX, Bezirk Dietikon, Basel 1997' entnommen



2.4 Sektorale Analysen

Analyse Öffentlicher Raum

- Vernachlässigung des öffentlichen Raums aufgrund einseitiger Verkehrsorientierung.
- Wenig grossflächige Begegnungs- und Aufenthaltsbereiche im Zentrum.
- Schlechte Vernetzung der Quartiere untereinander. Zentrum und Dorfkern mit Park nur für Quartiere südlich Badener- /Zürcherstrasse gut erreichbar.
- Qualität in verschiedenen Wohn- und Arbeitsgebieten verbesserungsfähig (Gestaltung des öffentlichen Raums, des Wohnumfeldes, des Arbeitsplatzumfeldes).
- Negativausstrahlung von Brachen und unwirtlichen Grundstücken.

Freiraum/Grünraum

- Wald und Limmat als prägende naturräumliche Elemente. Mangelnde Vernetzung mit den Wohnquartieren.
- Landwirtschaftliche Flächen Schlierenberg, Rohr, Zelgli und Brachweg auch als Potentiale für Erholungsnutzung.
- Dorfpark im Ortskern als bedeutendste Parkanlage.
- Zunehmende bauliche Verdichtung mit Tendenz zu Mangel an entsprechend gestalteten Freiräumen (Parks, Plätze).
- Dorfpark ohne Verknüpfung und Zugänglichkeit von Norden her (Lärmschutzwand).

Analyse Zentrum Schlieren

Bestehendes Zentrum mit Dorfkern

- Zentrum bisher nur einseitig südlich Zürcher-/Badenerstrasse.
- Freizeit, Kultur und Gastronomieangebote entsprechen aufgrund der Nähe zu Zürich nicht der Grösse der Stadt Schlieren.
- Einkaufssituation aufgrund der bestehenden Kaufkraft ausbaufähig.
- Ringstrasse, Badenerstrasse als grosse Barrieren. Wenig attraktive Verbindung zum Bahnhof.
- Potential für Stadtplatz im Bereich der „Verkehrinsel“ mit Dorfbrunnen und Dorfbaum, die durch die Ringstrasse / Badenerstrasse gebildet wird.
- Unterführung Badenerstrasse und Gleisunterführungen unattraktiv.
- Dorfpark zu wenig eingebunden.

Zentrum Bahnhof

- Bahnhofsquartier derzeit in abseitiger Lage bzgl. Zentrum, trotz hoher Lagegunst am Öv-Knoten.
- Teilweise Leerstände und bauliche Mängel.
- Hohe Verkehrsbelastung / gestörte Fussgänger- und Velobeziehungen.
- Aufenthaltsflächen fehlen.

Zentrum Nord

- Zentrum Nord bisher nur im Zonenplan als Zentrumszone und Industriezone ausgewiesen, jedoch noch nicht entwickelt.



Abgeschnittener Dorfkern mit Lärmschutzwand



Raum für Stadtplatz



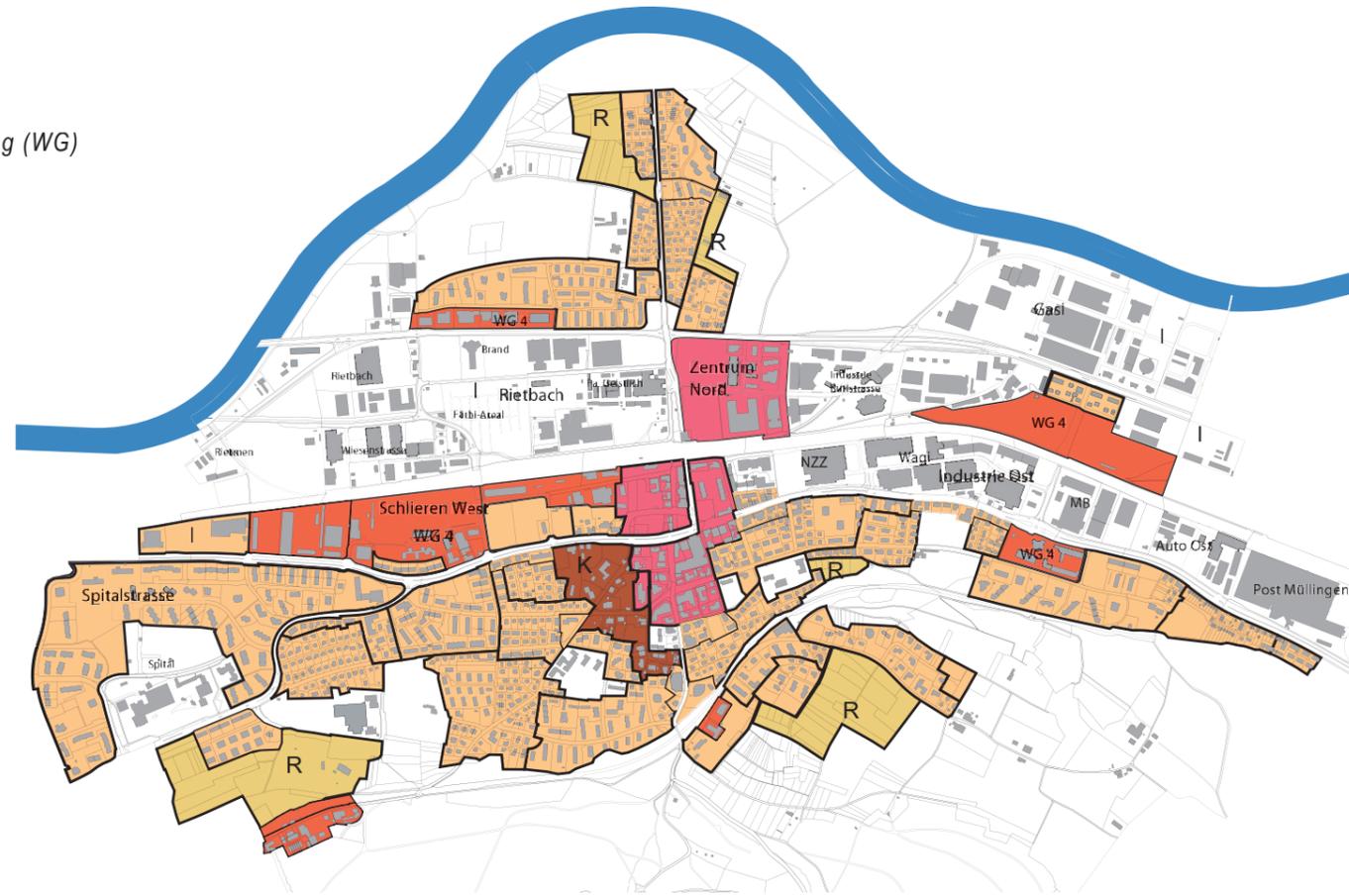
Entwicklungsgebiet Zentrum Nord



Übergang zum bestehenden Zentrum



-  Wohnzone
 -  Wohnzonen mit Gewerbebeerbearbeitung (WG)
 -  Zentrumszone
 -  Kernzone
 -  Reservezone
- nach Zonenplan



Analyse Wohnen

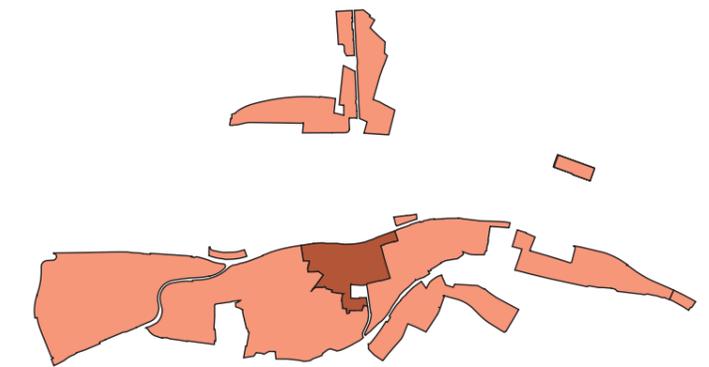
Qualitäten

- Ruhige und schöne Wohnlagen Schlieremer Berg.
- Grosse Freiraumpotentiale im Umfeld der Wohngebiete (Wald, Wiesen, Limmatraum).
- Grosse Reserven für durchmischte städtische Gebiete.

Schwächen

- Teilweise starke Beeinträchtigung durch Verkehr und Lärm.
- Teilweise überalterter Baubestand, wenig Neubau in den letzten Jahren, fehlende grosse Familienwohnungen.
- Teilweise problematisches Wohnumfeld, wenig öffentliche Freiräume.

Die Wohnquartiere Schlierens



Spitalstrasse 76 an der Grenze zu Dietikon



Wohnen im historischen Ortskern

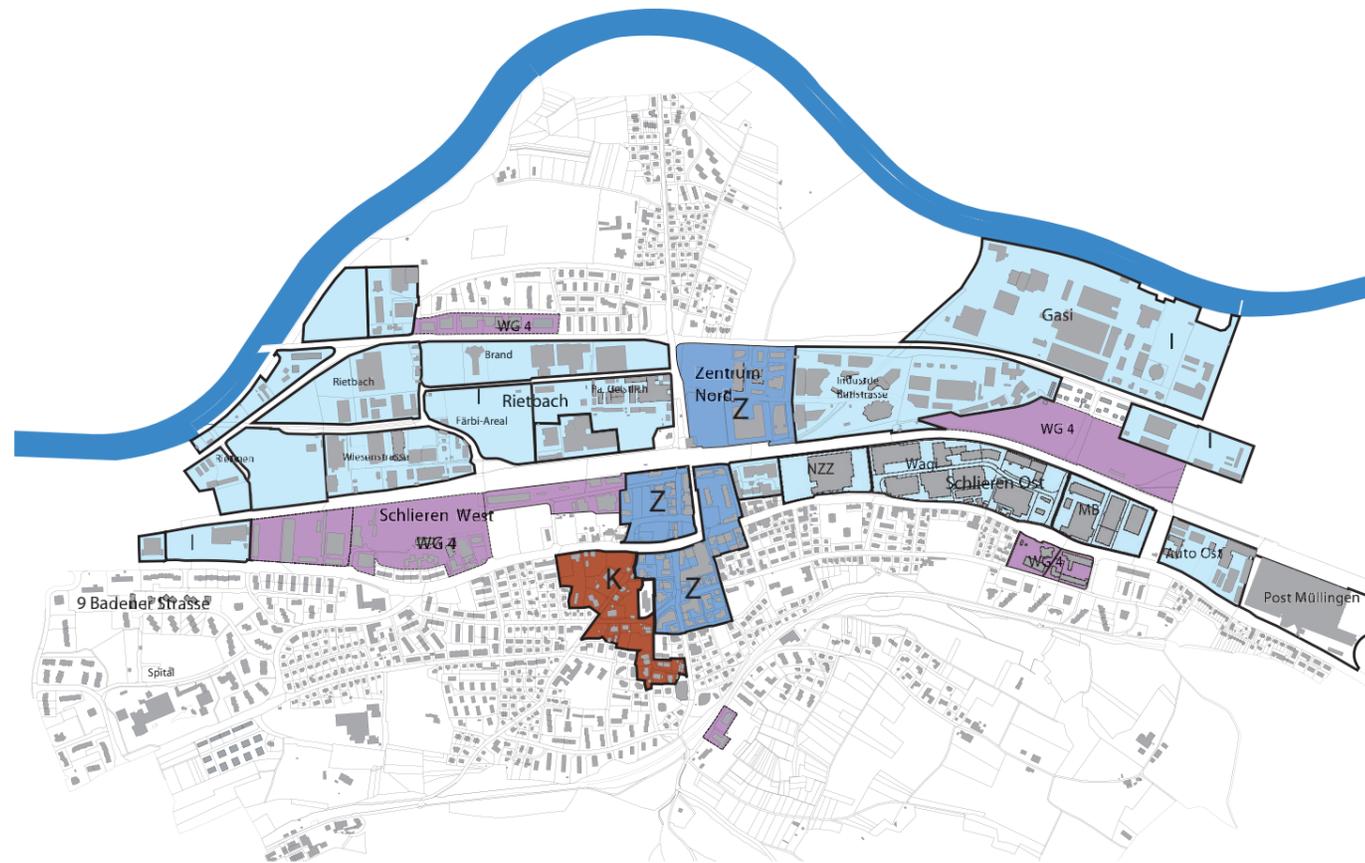


Siedlungsbauten Badenerstrasse am Kesslerplatz



Wohngebiet Urdorfer- / Nassackerstrasse





- Industriezonen
 - Wohnzonen mit Gewerbebearbeitung (WG)
 - Zentrumszone
 - Kernzonen
- nach Zonenplan

Analyse Misch- und Gewerbegebiete

Qualitäten

- Grosse Reserven an Arbeitsplatzgebieten (30 ha) und Mischgebieten (18 ha) nach Zonenplan.
- Sehr gute MIV- und ÖV-Erschliessung.
- Firmenstandorte Bio-Tech-Branche mit Entwicklungspotential.
- Konzentration der Auto-Branche Schlieren als Chance.

Schwächen

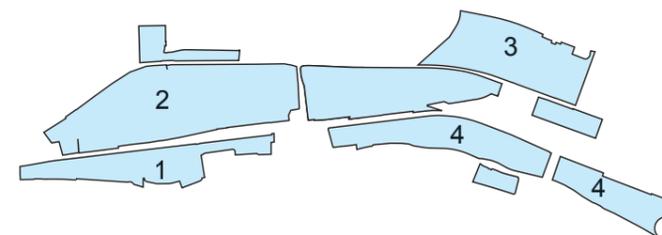
- Brachen und schlecht genutzte Flächen mit Negativausstrahlung.
- Export-Autohandel mit schlechtem Image.
- Öffentlicher Raum verkehrsdominiert.

Einzelgebiete

„Schlieren West“ (1)

- Gebiet zwischen Badenerstrasse und Bahnlinie.
- Grosses Potential für Wohnen und Mischgebiet.
 - Isolierte Lage durch Badenerstrasse und Bahn.
 - Brachflächen / Zwischennutzungen / Autohandel.

Die Gewerbe- und Mischquartiere Schlierens



Rietbach (2)

- Gebiet zwischen Bahn und Bernstrasse / westlich Engstringerstrasse
- Historische Bausteine Färbi (abgebrochen) und Firma Geistlich.
 - Teilweise stabiles Gebiet, teilweise in Umstrukturierung oder Wartestellung.
 - Nebeneinander von hochwertigen Headquartern und veralteten Gewerbearealen.
 - Gute Erschliessung Bernstrasse, neuer Anschluss Rietbachstrasse.
 - Teilweise unwirtliche Brachen.
 - Barriere Bahn

Gasi-Areal (3)

- Gebiet in Umstrukturierung.
- Positive Impulse durch Trendsport, Kunst und Events.
 - Barrierewirkung Bernstrasse, abseitige Lage, keine Verbindung zur Limmat.

Schlieren Ost (4)

- Gebiet zwischen Zürcherstrasse und Bahnlinie.
- In weiten Teilen konsolidiertes Gebiet.
 - Imageträger Wagiareal (Forschung, Medien und Wissenschaft) und NZZ Print.
 - Autobranche mit unterschiedlichen Qualitäten: Gebrauchtwagenhändler als (dauerhafte) Zwischennutzer neben Mercedes-Benz Ersatzteillager Schweiz.
 - Post Mülligen mit grossen Zukunftschancen (Verlagerung der Postverteilung von Zürich nach Schlieren).

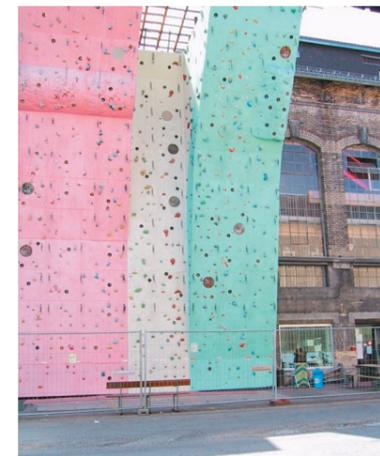
Autohändler in Schlieren West (1)



Schlatter-Hochhaus (2)



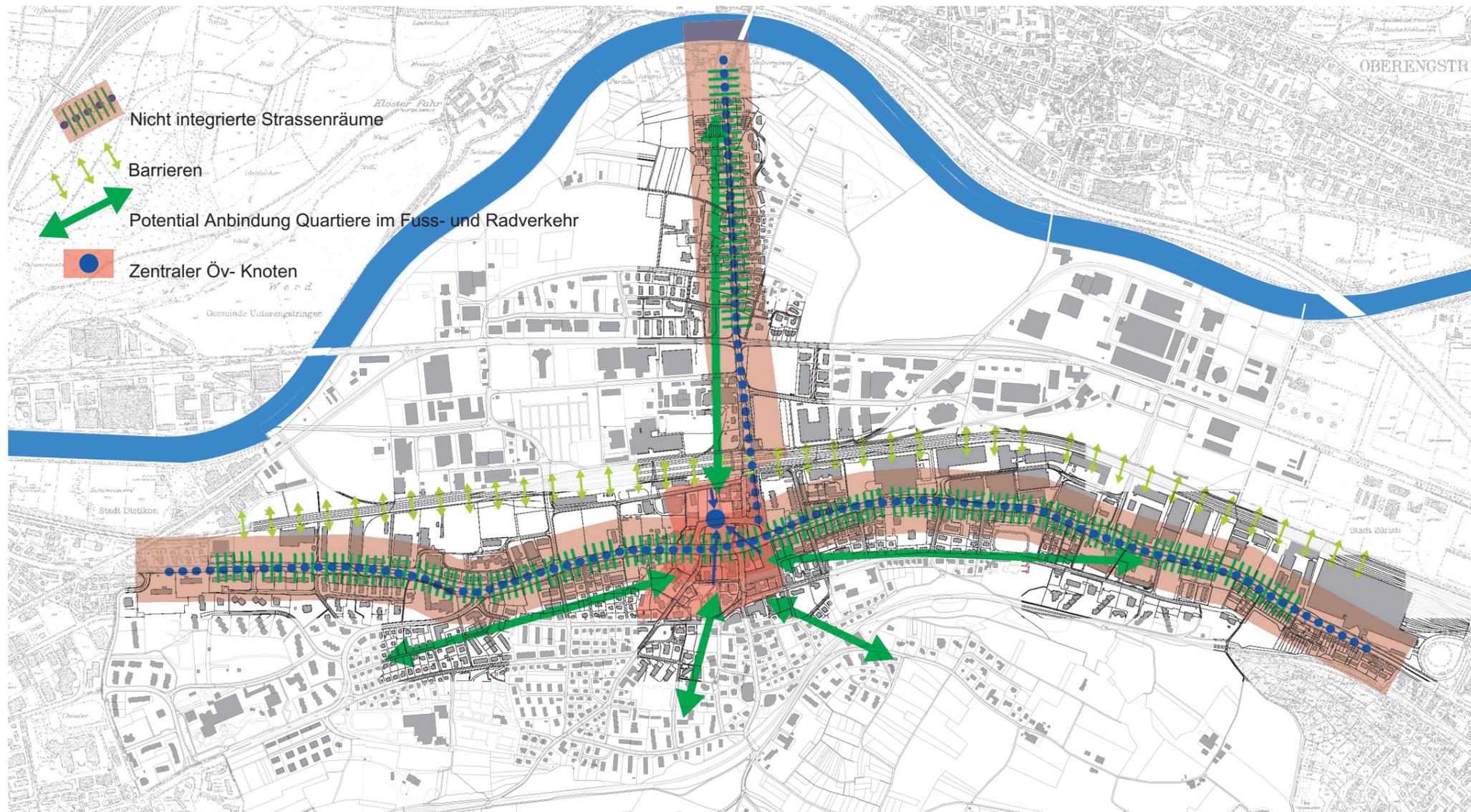
Kletterwand im Gasi-Areal (3)



Wagiareal (4)



Analyse Verkehr



Qualitäten

Schlieren wird geprägt durch die Ost-West verlaufenden Verkehrsachsen Badener-/Zürcherstrasse, Bernstrasse sowie die Gleisanlagen der SBB einerseits, sowie die Nord-Süd verlaufende Engstringer- und Uitikonerstrasse (gute Orientierung).

- Klar strukturiertes Strassennetz; gute Erschliessung der Siedlungsgebiete für den motorisierten Individualverkehr.
- Öffentlicher Verkehr mit guter Grundstruktur (S-Bahn, radiale Buslinien.)
- Attraktive (überörtliche) Radverbindungen in Ost – West – Richtung (entlang Limmat und Gleisanlagen).
- Verkehrsberuhigte Quartiere wie z.B. Schulstrasse.

Schwächen

- Stark verkehrsorientiert gestaltete Strassenzüge, zum Teil mit hohem Verkehrsaufkommen (Zürcher-/ Badenerstrasse, Engstringerstrasse, Urdorferstrasse; Bernstrasse).
- Teilweise überlastete Knotenpunkte (Bern-/Engstringerstrasse, Bern-/Badenerstrasse), wovon teilweise auch der öffentliche Verkehr betroffen ist.
- Wenig attraktive Verbindungen für den Fuss- und Radverkehr quer zum Tal; Zugang zum Bahnhof wenig attraktiv (Barriere Zürcher-/Badenerstrasse, Umfeldgestaltung).
- Stark verkehrsorientierte Industriegebiete, untergeschlossen im öffentlichen Verkehr, für Radfahrer und Fussgänger wenig attraktiv.

Badenerstrasse



Unterführung Badenerstrasse



Kreuzung Uitikonerstrasse / Freiestrasse



Schulstrasse

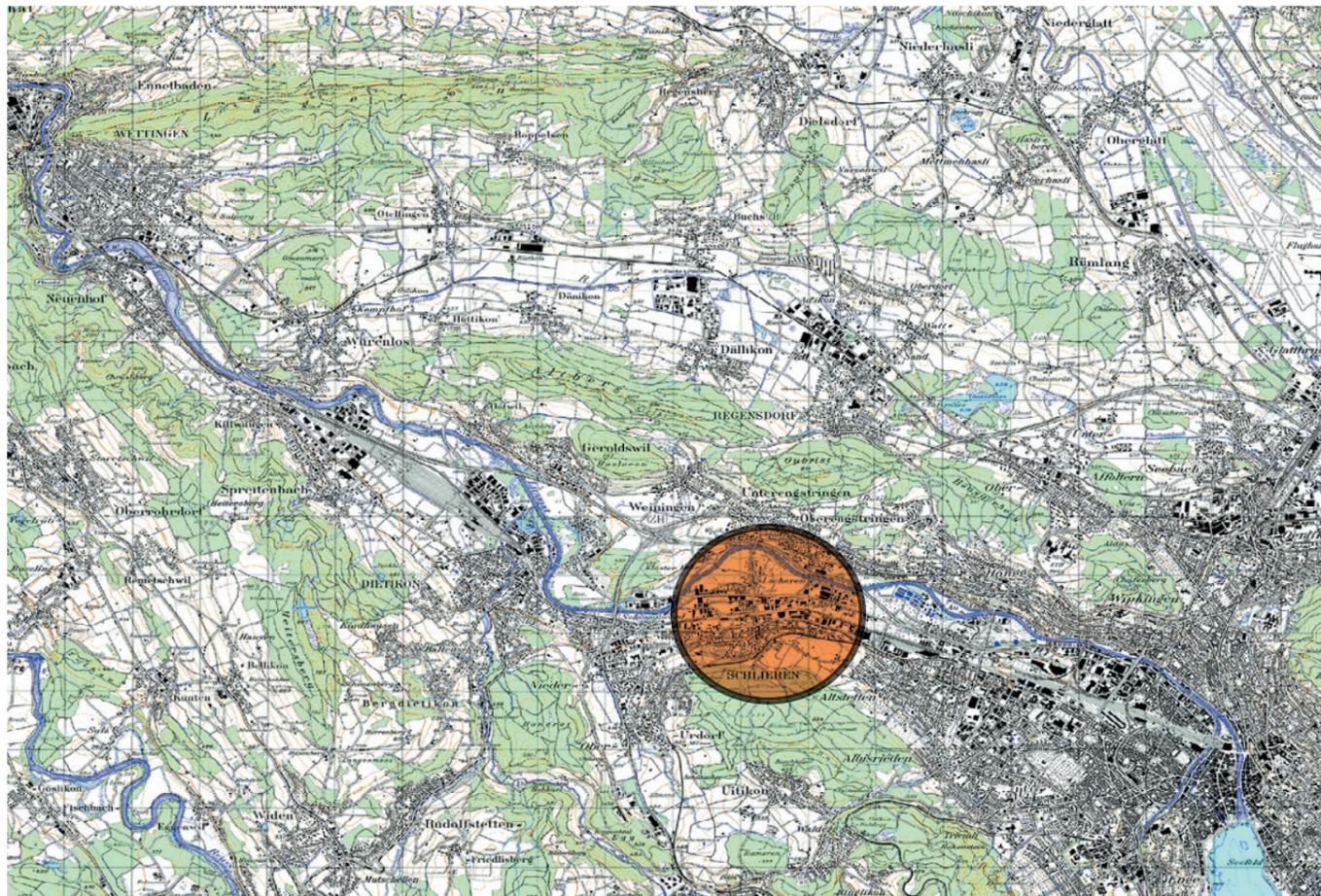


2.5 Regionale Einbindung

Charakterisierung Limmattal

Die Gemeinden des Limmattals haben mehrere sehr typische Siedlungs- und Strukturmerkmale. Die Siedlungskerne sind in den meisten Fällen ursprünglich quer zum Tal gelagert. Sie haben sich auf leicht erhöhter Lage links und rechts der Ufer der Limmat entwickelt. In der Talsohle liegen heute die ausgedehnten Bahn- und Gleisanlagen mit angelagerten Industrie- und Gewerbeflächen. Das Limmattal ist ausgesprochen dicht besiedelt und hat nur an den Hanglagen und entlang der Limmat grosse zusammenhängende Natur- und Naherholungsflächen.

Landeskarte; Bundesamt für Landestopographie. Reproduziert mit der Bewilligung von swisstopo (JA032203)



Entwicklung Limmattal

In der Region Limmattal (ZH) wurde bis anhin ein leichter Bevölkerungszuwachs verzeichnet. Die Bevölkerungsprognosen gehen jedoch davon aus, dass langfristig die Bevölkerung leicht schrumpfen wird. Die Zahl der Arbeitsplätze befindet sich in einem starken Aufwärtstrend. Dies betrifft insbesondere die Arbeitsplatzzahlen im 3. Sektor.

Gesamtverkehrskonzept Limmattal

Im Rahmen des Agglomerationsprogrammes Limmattal wird derzeit ein Gesamtverkehrskonzept Limmattal erarbeitet. Ergebnis dieser integralen Gesamtschau hinsichtlich Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ist ein Konzept zur abgestimmten Entwicklung der Verkehrsträger in Zusammenschau mit der Siedlungsentwicklung. Kernstück des Gesamtverkehrskonzeptes Limmattal ist die Stadtbahn Limmattal als Mittelverteiler.

Die Zielvorstellungen der Stadt Schlieren hinsichtlich ihrer Stadt- und Verkehrsentwicklung sind mit den gesamtverkehrlichen Zielen der Region zu koordinieren und abzustimmen.

Trendentwicklungen Stadtbahn

In 10 bis 20 Jahren soll eine Stadtbahn Limmattal die Gemeinden zwischen Zürich und Baden miteinander verbinden und eine optimale ÖV-Verbindung gewährleisten. Die Trasseestudie Limmattalbahn weist erhebliche Potentiale bezüglich der Einwohner- und Arbeitsplatzentwicklung im Limmattal auf (Quelle: Verkehrskonzept Limmattal - Phase 2a, Trasseestudie, Zürich, 2003)

Gemeinden im Limmattal

Die Gemeinden links- und rechtsufrig der Limmat weisen starke Strukturunterschiede auf:

Linkes Limmatufer Region Limmattal (Dietikon, Schlieren, Urdorf) (Stand 2001):

31 028 Arbeitsplätze (AP) 48 820 Einwohner

Rechtes Limmatufer Region Limmattal (Geroldswil, Ober- und Unterengstringen, Oetwil a.d. Limmat, Weiningen):

8 265 Arbeitsplätze (AP) 22 906 Einwohner

Die Gemeinden rechtsufrig sind ausgesprochene Wohngemeinden von mittlerer Gemeindegrösse (2000 - 5000 Einwohner) und zählen zu den suburbanen und reichen

Gemeindetypen. Die Gemeinden linksufrig sind hingegen ausgeprägte grössere Arbeitsplatzzentren (10.000 - 20.000 Einwohner). Im Vergleich zu Schlieren hat der Bezirkshauptort Dietikon als Arbeitsplatzzentrum mit 21.520 Einwohnern und 11.930 AP immer noch einen höheren Anteil an Einwohnern als an Arbeitsplätzen.

Wirtschaft

Im «Top Ranking» der kapitalkräftigsten Entscheidungszentren (Head Quarters) liegt das Limmattal mit der Zahl der Standorte im schweizweiten Vergleich an dritter Stelle! Schlieren nimmt im Limmattal die Spitzenposition ein (Quelle: Handelszeitung Top2002; Greater Zürich Area AG).

Die zwei Arbeitsplatzzentren Dietikon und Schlieren haben verschiedene Wirtschaftsschwerpunkte. Dietikons Unternehmen sind im Bereich Transport-, Maschinenbau, Elektronik- und Nahrungsmittelproduktion angesiedelt. Mit dem Neubau der Stadthalle in Dietikon soll zudem das Image der Messe- und Eventstadt gepflegt werden. Des Weiteren wird versucht, gezielt Unternehmen aus dem Bereich der Kommunikationstechnologie anzusiedeln.

Schlierens Unternehmen sind schwergewichtig im Bereich Transport-, Automobil- und Elektronikbranche sowie im Banken- und Versicherungswesen und Life Science tätig. Letzteres wird insbesondere im Bereich Bio- und Medizintechnik gezielt gefördert. Aus der Automobilbranche konnten zudem mehrere Unternehmenssitze erfolgreich angesiedelt werden.

Weiterer wichtiger Arbeitgeber sind das Spital Limmattal als regionaler Dienstleister und die Post Mülligen.

Lebensraum

Neben dem eigenständig funktionierenden städtischen Zentrum von Dietikon scheint Schlieren stärker auf die Grossstadt Zürich respektive auf ihre umliegenden Einkaufszentren orientiert zu sein. Dies erklärt auch das mangelnde Angebot an Verkaufs- und Freizeitzentren in Schlieren.

Die attraktiven Wohnlagen befinden sich in beiden Gemeinden vorab an den nicht mehr in der Talsohle gelegenen Hanglagen in Einfamilien- und Reiheneinfamilienhausquartieren.

3. Leitbild und Ziele

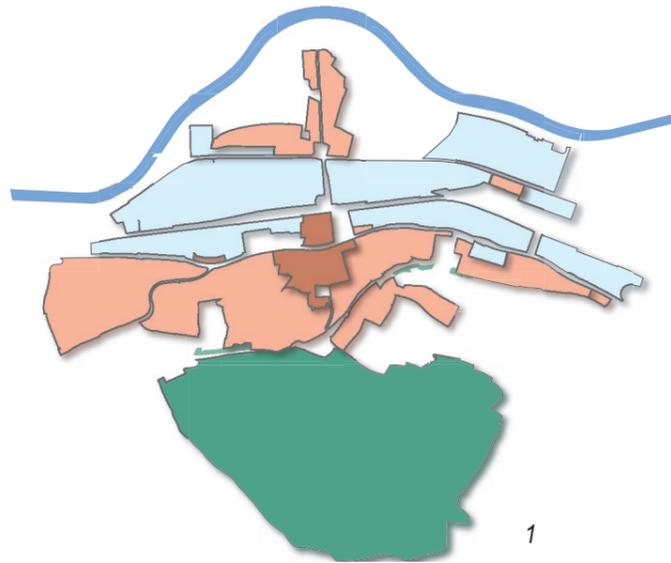
3.1 Ziele der Stadtentwicklung

Auszug aktuelles Leitbild Schlieren	Ziele Qualitäten erhalten und fördern	Ziele Probleme und Defizite beheben
<p>Stadtidee</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schlieren ist eine attraktive Wohn- und Arbeitsstadt. • Schlieren trägt zu diesen Qualitäten Sorge. • Schlieren bietet eine hohe Lebensqualität, gute Schulen und ein vielfältiges kulturelles Angebot. • Schlieren will die Identität und die Eigenständigkeit stärken. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Die Bevölkerungszahl von rund 13'000 E soll auf den Zeithorizont 2025 gehalten werden oder nach Möglichkeit ein leichtes Wachstum aufweisen (14'000 E). ➤ Die Anzahl der Beschäftigten von ebenfalls rund 13'000 A kann sich aufgrund der ausgewiesenen Flächenpotentiale stärker erhöhen. Ziel ist ein Verhältnis von 1:1 zwischen Einwohnern und Arbeitsplätzen. ➤ Die Qualität von Schlieren ergibt sich aus der Kombination von Wohnqualität, Arbeitsplatzpotential, Naherholungsqualität, Mobilitätsangebot und Nähe zur Stadt Zürich. Die Wahrnehmung dieser Gesamtqualität soll bewusst gefördert werden. ➤ Schlieren ist eine offene Stadt. Der Stadtraum soll einladend sein für Begegnungen, Kommunikation, Einkaufen und Erlebnis. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Die Attraktivität und das Image von Schlieren ist durch die Problematik der unwirtschaftlichen Verkehrsräume und unattraktiven Brachennutzungen stark beeinträchtigt. Dies zu beheben ist eine Schlüsselaufgabe der Stadtentwicklung. ➤ Die Stadt ist durch die Verkehrsachsen in verschiedene, sehr unterschiedliche Sektoren geteilt. Die räumlichen Beziehungen unter den Stadtteilen und die inneren Qualitäten verschiedener Quartiere müssen deutlich gesteigert werden. ➤ Die Qualitätsunterschiede sollen gesamthaft nach oben ausgeglichen werden: Wohn-, Arbeits-, Freiraum-, Naherholungs-, Mobilitätsqualität als gleichwertige Aspekte der Lebensqualität in Schlieren.
<p>Stadtentwicklung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schlieren plant die Entwicklung gesamtheitlich und stellt die Lebensqualität und Identität in den Vordergrund. • Die Planung der Stadtentwicklung richtet sich nach dem Prinzip der Transparenz. • Die Nutzung der Landreserven geschieht restriktiv und wird auf eine Gesamtbeurteilung abgestimmt. • Schlieren erhält ein attraktives Zentrum. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Das vorliegende Stadtentwicklungskonzept ermöglicht die Gesamtsicht und schafft Transparenz für die weitere angestrebte Entwicklung. ➤ Die bereits angelaufene Zentrumsplanung wird mit hoher Priorität fortgesetzt. ➤ Die Stadt engagiert sich als Grundeigentümerin und aktiver, führender Partner der privaten Grundeigentümer und Investoren. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Ein eigentlicher Zentrumsplatz fehlt und das Bahnhofsgebiet und der Raum Ringstrasse sind in einem unklaren Zustand. Dieser Umstand bildet aber auch eine einmalige Chance zur Aufwertung. ➤ Die grossen Flächenpotentiale sind gemäss Zonenplan schwergeköchtet auf Arbeitsplätze ausgerichtet. Ziele sind die stärkere Durchmischung dieser Entwicklungsräume und die Förderung von höheren Wohnanteilen.
<p>Wohnen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schlieren steigert die Wohnqualität. • Städtebauliche Erkenntnisse werden in der Planung konsequent berücksichtigt. • Die Verbesserung der Qualität der bestehenden Wohnquartiere wird gefördert. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Die Guten Wohnlagen südlich der Badener- und Zürcherstrasse werden als wichtige Qualität erhalten und weiterentwickelt. ➤ Das Zelgliquartier und sein attraktives Naherholungsumfeld soll deutlich stärker an die Stadt angebunden werden. ➤ Von den rund 60 ha Baugebietsreserven sind nur 6 ha für das reine Wohnen vorgesehen. Die Förderung der Wohnnutzung muss auch in den weiteren potentiellen Mischgebieten geprüft werden. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Lärm, Verkehrssicherheit und die Dominanz des Autoverkehrs tangieren die Lebensqualität vieler betroffener Wohnquartiere. Mit betrieblichen, baulichen und gestalterischen Massnahmen bei den Strassen soll die Wohnqualität gefördert werden. ➤ Der Wohnungsbestand ist in weiten Teilen überaltert und entspricht nicht den zeitgemässen Anforderungen. Die Förderung einer quantitativen und qualitativen Siedlungserneuerung wird fortgesetzt.
<p>Öffentlicher Raum</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schlieren gestaltet den öffentlichen Raum ansprechend und bedürfnisgerecht. • In Schlieren stehen genügend Ruhe- und Grünflächen zur Verfügung. • die öffentlichen Anlagen sind sauber und gepflegt. • Sicherheit im öffentlichen Raum hat einen hohen Stellenwert. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Der wichtigste öffentliche Raum bildet heute der Dorfpark. Dieser soll als Ansatz für weitere zusätzliche wichtige Räume genutzt werden. ➤ Mit den Arealentwicklungen im Rietbachgebiet, im Wagiareal, in Schlieren-West (Züblinareal) und im Bahnhofsgebiet sollen arealinterne Freiräume geschaffen werden und gleichzeitig die Strassenräume in eine ansprechende Gestaltung einbezogen werden. ➤ Die Naherholungsräume an der Limmat und am Schlieremer Berg sollen durch Wegebeziehungen und ökologische Aufwertungen besser mit der Stadt vernetzt werden. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Die Hauptstrassen sollen als wichtige öffentliche Räume in den Stadtraum integriert werden. Erste Priorität hat der Zentrumsbereich. ➤ Ein eigentlicher Zentrumsplatz fehlt heute. Mit der Zentrumsentwicklung und der Aufhebung der Ringstrasse soll hier ein neuer Identifikations- und Stadtplatz geschaffen werden. ➤ Auf der nördlichen Seite des Bahnhofes soll ein neuer Park die Arbeitsplatzgebiete aufwerten und die lokale Verbindung vom Engstringerquartier zur Innenstadt stärken. ➤ Die Quartiere werden mit kleinen Quartierplätzen in ihrer Identität unterstützt.

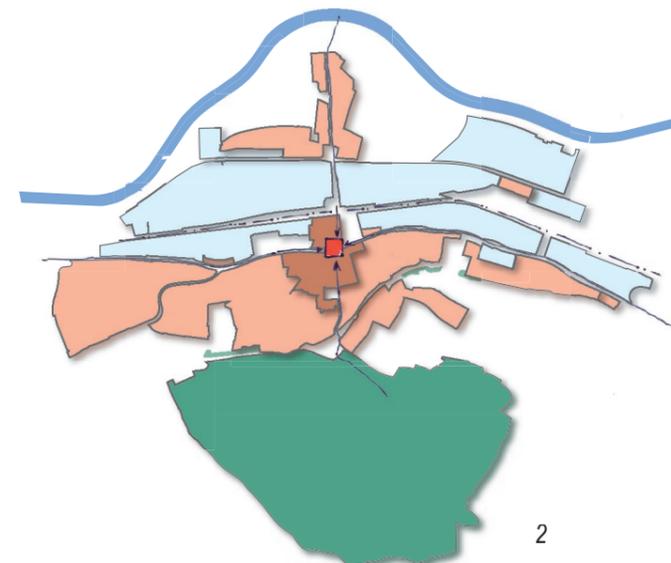
Auszug aktuelles Leitbild Schlieren	Ziele Qualitäten erhalten und fördern	Ziele Probleme und Defizite beheben
<p>Arbeit und Wirtschaft</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schlieren nimmt Einfluss auf die Entwicklung des Wirtschaftsraumes. • Schlieren setzt optimale Rahmenbedingungen für den Erhalt eines breiten Branchenspektrums. • Die Ansiedlung von neuen Firmen aus den Bereichen Forschung und Dienstleistung sowie von umweltfreundlich produzierenden Unternehmen wird gefördert. • Steuerung der Wirtschaftsentwicklung, breites Branchenspektrum, neue zukunftsweisende Firmen, keine immissionsreichen Betriebe und Grossmärkte 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Die Ziele des Leitbildes und der Standortförderung werden mit den Arealentwicklungen aktiv umgesetzt (Färbareal, Zentrumsplanung usw.). ➤ Die geplante Stadtbahn soll als Chance für eine noch verbesserte Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr als positiver Standortfaktor genutzt werden. ➤ Die Flächenpotentiale decken auf mehrere Jahrzehnte den erforderlichen Bedarf ab. Die Rahmenbedingungen sollen daher flexibel bleiben für zukünftige Veränderungen. Der Qualitätsanspruch wird jedoch als kontinuierliche Leitlinie eine zentrale Rolle einnehmen. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Die Entwicklungsareale sollen in ihrer Nutzung und städtebaulichen Erscheinung ein starkes Profil und eine gesteigerte Qualität gewinnen. ➤ Brachflächen und imageschädigende, unattraktive Autohandels-Areale sollen zugunsten von einem breiten Standortangebot aufgewertet werden. ➤ Die grossflächigen Entwicklungspotentiale sind im Sinne einer besseren Durchmischung und einer Verstärkung der Beziehungen zwischen den verschiedenen Stadtteilen auch für Wohnnutzungen zu öffnen.
<p>Bevölkerungsstruktur und Bevölkerungsentwicklung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schlieren strebt eine ausgewogene Bevölkerungszusammensetzung an. • Es werden Rahmenbedingungen geschaffen, die Schlieren für den Mittelstand attraktiv machen. • Strukturprobleme in Wohnquartieren werden Lösungsgerecht angegangen. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Die attraktiven Wohnlagen südlich der Badener-/ und Zürcherstrasse werden erhalten und gefördert. ➤ Das Zelgliquartier soll durch die bessere Gestaltung der Engstringerstrasse und durch die Erhöhung der Verkehrssicherheit aufgewertet werden. Die lokale Achse zwischen Dorf und Zelgliquartier soll verbessert werden (Fussgänger- und Veloverbindung, Engstringerbrücke, Gleisquerung, neuer Park). ➤ Die grossen Flächenreserven der Stadt sollen konsequent auf die Eignung für Wohnzwecke untersucht werden. Der Wohnanteil ist wesentlich zu erhöhen. ➤ Das Wohnungsangebot soll auf eine durchmischte Bevölkerungsstruktur ausgerichtet werden. Ziel sind Wohnungen in sehr guter, zeitgemässer Qualität zu kostengünstigen Konditionen. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Als Mittel der Qualitätssteigerung werden Architekturwettbewerbe aktiv gefördert. ➤ Die sanierungsbedürftigen Wohnsiedlungen sollen aufgewertet, erneuert und allenfalls durch Neubausiedlungen ersetzt werden. Aktuelles Beispiel ist dazu das Projekt der GEWO BAG an der Bernstrasse. ➤ In den einzelnen Quartieren werden Begegnungsräume vorgesehen.
<p>Umwelt und Energie</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schlieren setzt sich für den Umweltschutz ein und betreibt eine zukunftsgerichtete Energie-, Versorgungs- und Entsorgungspolitik. • Bei Planungen und ihren Umsetzungen werden Umweltaspekte besonders beachtet. • Bei stadteigenen Anlagen werden die Grundsätze der Umweltfreundlichkeit und Nachhaltigkeit eingehalten. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Im Rahmen der Zielsetzung einer Gesamtqualität der Stadt sollen auch die Umweltaspekte eine wichtige Rolle spielen. Konkrete Ziele sind: ➤ Erhöhung des Verkehrsanteils von Bus, Bahn und zukünftig auch Stadtbahn. ➤ Erhöhung der Attraktivität für den Langsamverkehr (zu Fuss gehen oder mit dem Velo fahren), ➤ Erhalt, ökologische Aufwertung und Vernetzung der Naherholungsräume und Schaffung neuer innerstädtischer Grünräume. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Die Verminderung der Lärmproblematik an den Hauptstrassen hat höchste Priorität. ➤ Bei den Arealentwicklungen ist auf eine starke Durchgrünung zu achten. ➤ Die Stadt erarbeitet zur Zeit einen Energieplan, welcher die nachhaltige Energieverwendung bei grossen Bauvorhaben und Arealentwicklungen unterstützt.
<p>Mobilität und Verkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schlieren ist fussgängerfreundlich, fördert die Mobilität der schwächeren Verkehrsteilnehmenden und reduziert den motorisierten Individualverkehr. • Der öffentliche und umweltfreundliche Verkehr wird gefördert. • Es stehen sichere und grosszügige Fussgängerbereiche zur Verfügung. • Schlieren nimmt Einfluss auf die Dichte und die Geschwindigkeit des Verkehrs. • Der Durchgangsverkehr ist reduziert und verlagert. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Die Stadtbahn wird als Stadtentwicklungsimpuls unterstützt. Im Einzugsgebiet der Stadtbahn soll neben den Arbeitsplatzpotentialen insbesondere auch die Wohnnutzung gefördert werden. ➤ Das Bahnhofsgebiet soll als Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs aufgewertet werden. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Das Zentrum soll deutlich vom Verkehr entlastet werden. ➤ Die Verbindung vom Zelgliquartier in die Innenstadt muss für den Langsamverkehr verbessert werden. Ebenso die Sicherheit und Querungsmöglichkeit auf der Engstringerstrasse. ➤ Die in weiten Teilen der Stadt vorherrschende autogerechte Gestaltung der Strassenräume soll zugunsten der verbesserten Aufenthaltsqualität verändert werden. Es soll attraktiver werden, auch ohne Auto in Schlieren zu Wohnen und zu Arbeiten. Die unwirtlichen Hauptstrassen sind in Etappen stärker auf die Bedürfnisse der Stadtbevölkerung umzugestalten.

3.2 Herleitung stadträumliches Leitbild

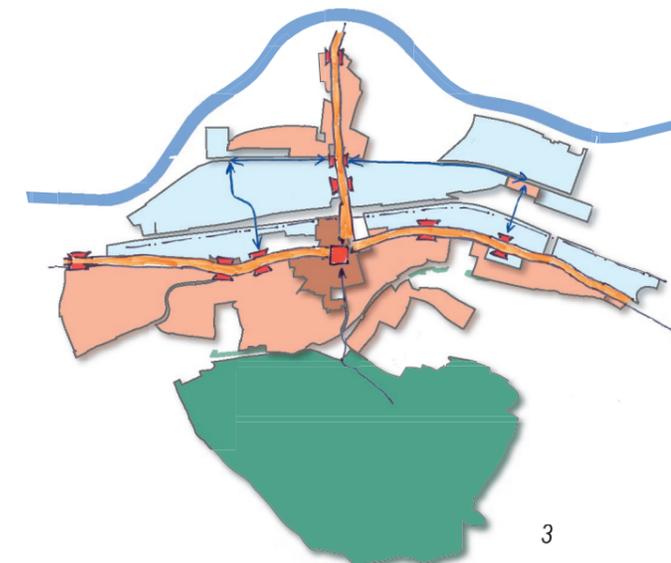
Schlierens Wohn- und Arbeitsplatz-/Mischgebiete



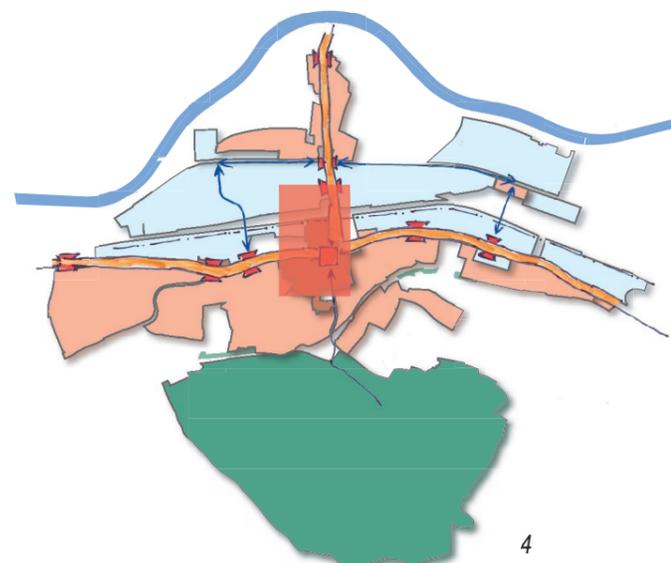
Ausgangspunkt historisches Kreuz mit Mitte



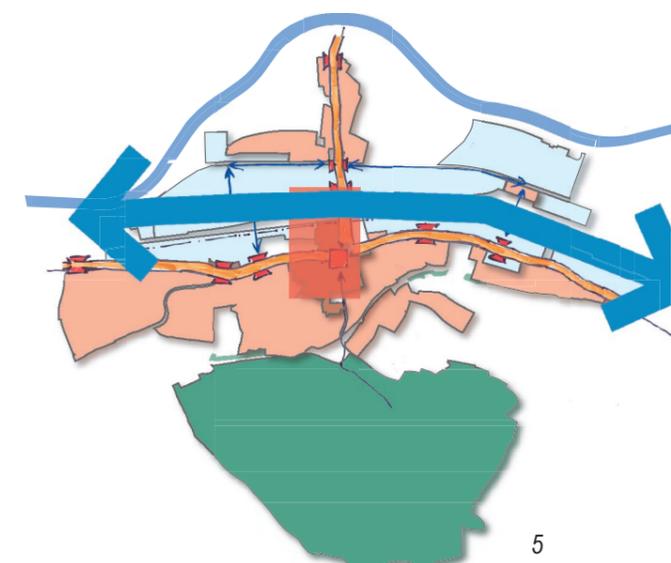
Aufwertung öffentlicher Räume als Rückgrat und Integration von Verkehrsräumen



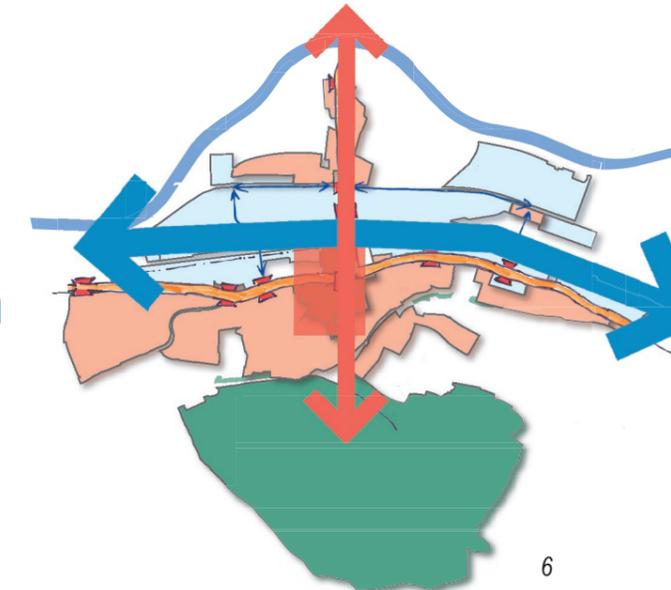
Zentrumsentwicklung



Ausbildung Ost-West-Korridor



Ausbildung Nord-Süd Achse



Historische Anknüpfungspunkte Stadtstruktur

- Historische Ortsverbindungen: Längsbeziehung durch Badener-/Zürcherstrasse und Bahnlinie
- Querbeziehung durch Engstriger-/Uitikonstrasse
- Dorf liegt - typisch für das Limmattal - quer zum Tal und orientiert sich am Mühlbach.
- Wald, Hangkante und Limmat als landschaftsräumliche Elemente

Heutige Anknüpfungspunkte Stadtstruktur

- Historische Struktur ist auch heute noch ablesbar.
- Dorfkern mit Park
- Strassenräume Stadtzentrum
- Dorfkern mit Stadtzentrum als lokaler Identifikationspunkt

Konzeptskizze als Grundlage für das Leitbild

- Ausgangspunkt historisches Kreuz mit Mitte
- Öffentliche Räume als Rückgrat aufwerten und Verkehrsräume integrieren
- Zentrum entwickeln, Verbindungen im Zentrum stärken
- Zwei unterschiedliche Schwerpunktkorridore auf Basis des Kreuzes ausbilden
- Quartiersidentitäten stärken

3.3 Leitbild Stadtentwicklung

Die zwei Schwerpunktkorridore der Stadtentwicklung:
 "Schlieren lokal" und "Schlieren international"

"Schlieren lokal":

Es zeigt sich, dass die nord-süd-verlaufende Achse von der Limmat bis zum Schlierenberg diejenige ist, an der sich die historischen und lokal bedeutsamen Orte befinden, die für die Schlieremer wichtig sind: Historischer Dorfkern und Park, Einkaufszentrum, Wald und Limmat, Zelgli und Schlieremer Berg.

Wesentliche Aufgaben sind hier:

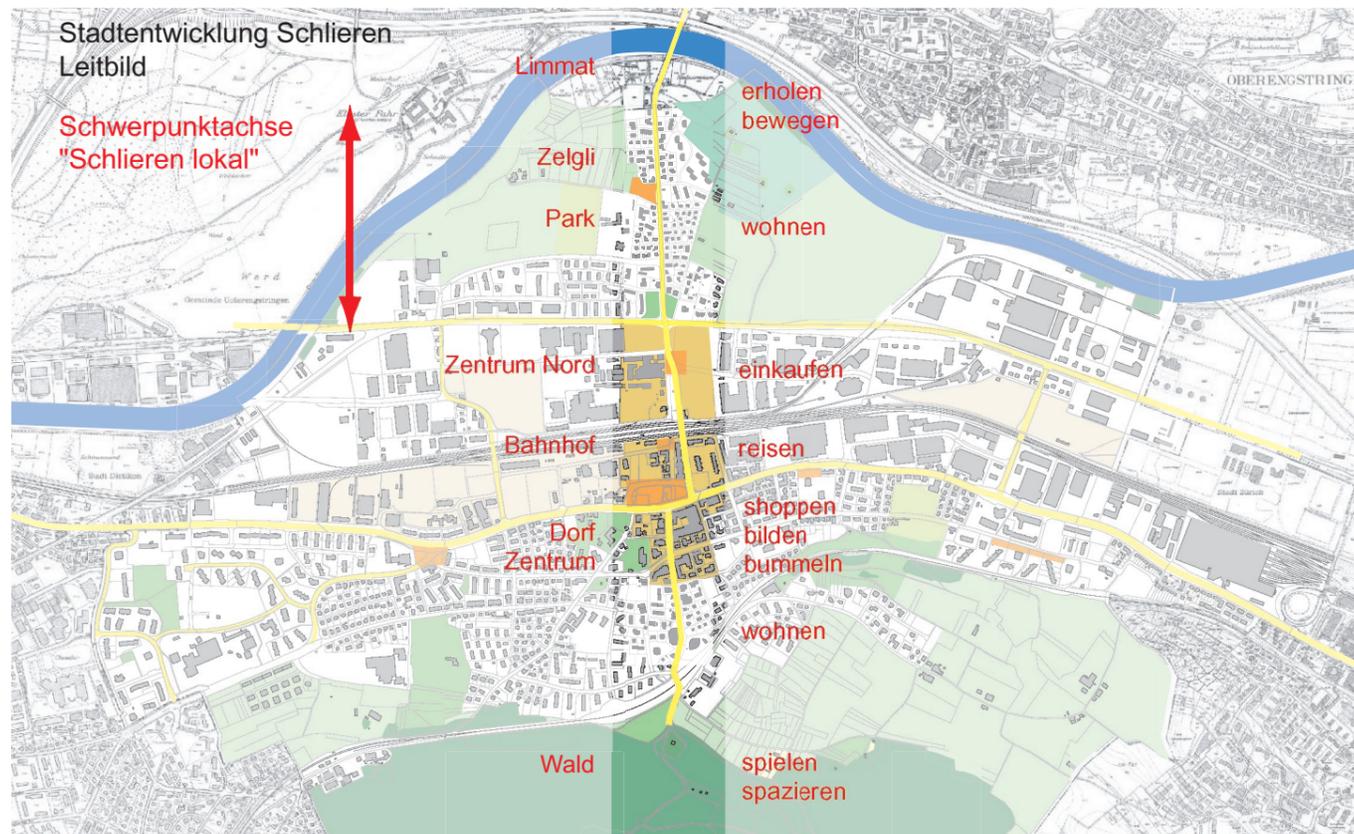
- Verknüpfungen zum Zelgli-Quartier schaffen, Engstringerstrasse integrieren.
- Zentrumsentwicklung, Verknüpfung Dorf - Stadt - Bahnhofsquartier - Zentrum Nord.
- Wohnfunktion stärken, Erneuerung Bestand, Stärkung der Quartiere, Aktivierung innerer Reserven, Reservezone etappenweise aktivieren.
- Integration der Zürcher- / Badenerstrasse, Kessler - Urdorferstrasse.
- Entwicklung und Sicherung von Freizeit- und Erholungsräumen.
- Verbesserung des Velo- und Fussgängerverkehrs.

"Schlieren international":

Das Ost-West-verlaufende Band, das mit der Entwicklungsdynamik des Limmattales verbunden ist, bildet den zweiten Korridor. "Schlieren international" ist gefasst durch Bernstrasse und Zürcher- / Badenerstrasse. Hier befinden sich internationale Unternehmen, bedeutende Verkehrswege und Freizeitorte sowie Wohnanlagen mit einer multinationalen Bewohnerschaft. Stabile Bereiche wechseln sich mit Entwicklungsarealen ab.

Wichtige Aufgaben sind hier:

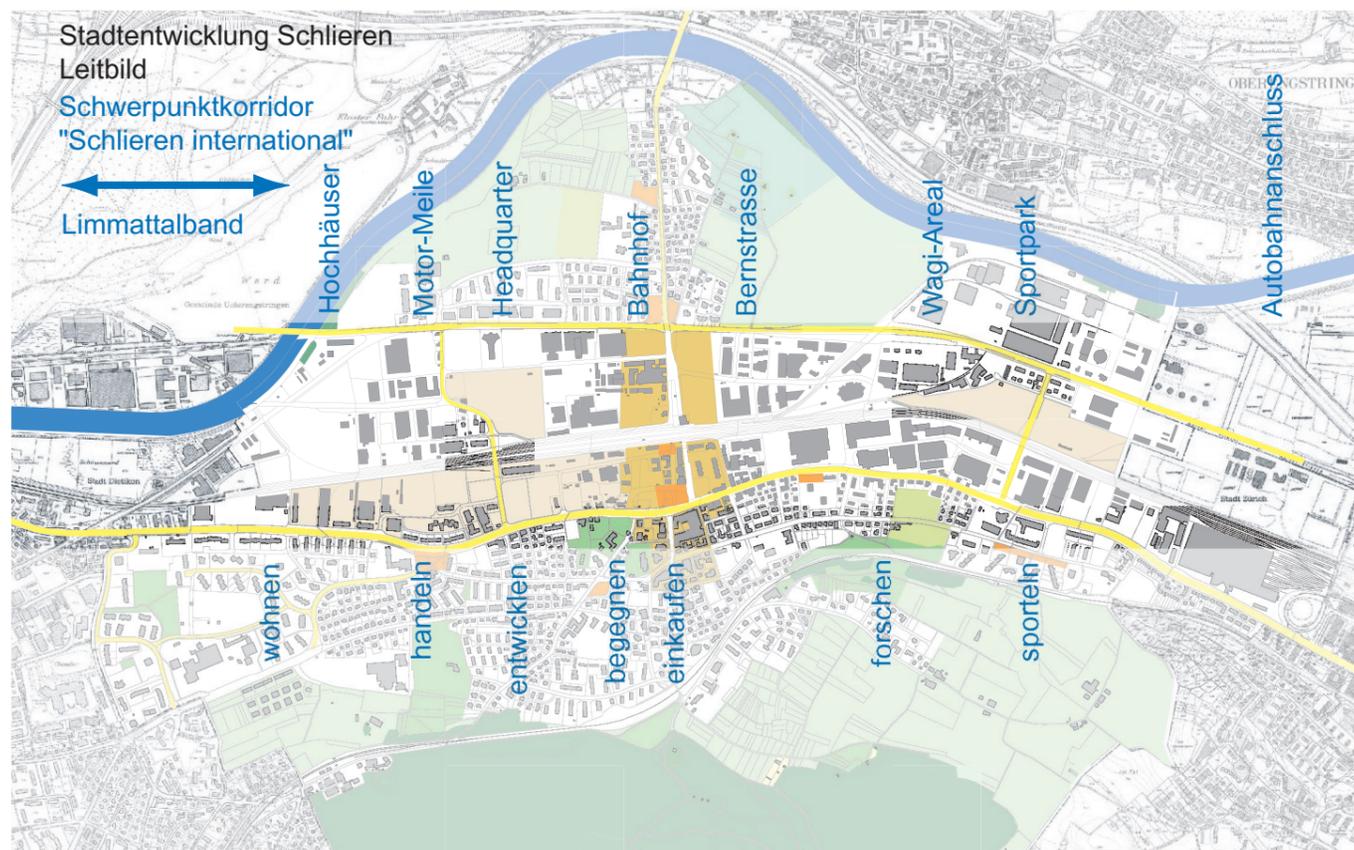
- Aufwertung der problematischen Wohnlagen an den Hauptverkehrsstrassen.
- Zentrumsentwicklung Zentrum Nord, Verbindung zum bestehenden Zentrum.
- Arealentwicklungen Schlieren West, Färbiareal, Geistlich, Sportplätze.
- Profilierung der Sektoren Forschung und Technik sowie Autohandel (Motor-Meile).
- Erschliessung regionaler öffentlicher Verkehr.
- Integration Zürcher- / Badenerstrasse.



Stärkung der lokalen Identitäten

Entwicklung der Quartiere

Integration der Verkehrsachsen



Profilierung und Ergänzung Arbeitsstadt Schlieren

4. Stadtentwicklungskonzept

4.1 Konzept Freiraum/Grünraum

Öffentliche Plätze und Strassenräume

Stadtplätze sowie Quartiers- und Stadtteilplätze werden aufgewertet und neu erstellt. Wichtigster Baustein im Zentrum ist der neue Stadtplatz am Scharnier zwischen bestehendem Geschäftszentrum, altem Dorfkern und Bahnhofsgelände. In allen Stadtteilen werden kleine Platz- oder Freiraumanlagen als Treffpunkte und Aufenthaltsorte vorgesehen.

Die Hauptverkehrsstrassen werden umgestaltet und verstärkt ins Siedlungsgebiet integriert (Abschnitte bilden, gestalterisch aufwerten). (vgl. Kapitel 4.4)

Parks und Freiräume

Als grosser neuer Freiraum mit lokaler Bedeutung entsteht ein Sport- und Erholungspark im Limmatbogen. Die bestehenden Gärten und Sportanlagen werden in ein Gesamtkonzept integriert. Der neue Park steht in Beziehung zu den landschaftlich geprägten Wiesen und Feldern um das Kloster Fahr. Der Park wird auch durch die Aussage im LEK (Landschaftsentwicklungskonzept 2003) gestützt, das für diesen Bereich ein Vorranggebiet «Erholung mit erheblichem Naturpotential» vorsieht. Das Gebiet Brachweg östlich Zelgli ist als Vorranggebiet «Landwirtschaft mit erheblichem Natur- und Erholungspotential» ausgewiesen, was den Aussagen im Stadtentwicklungskonzept entspricht.

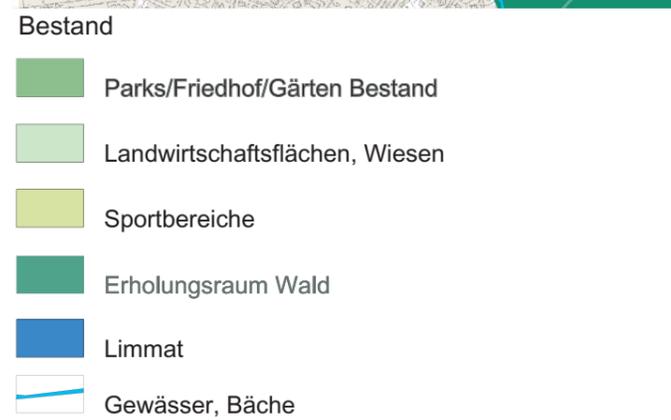
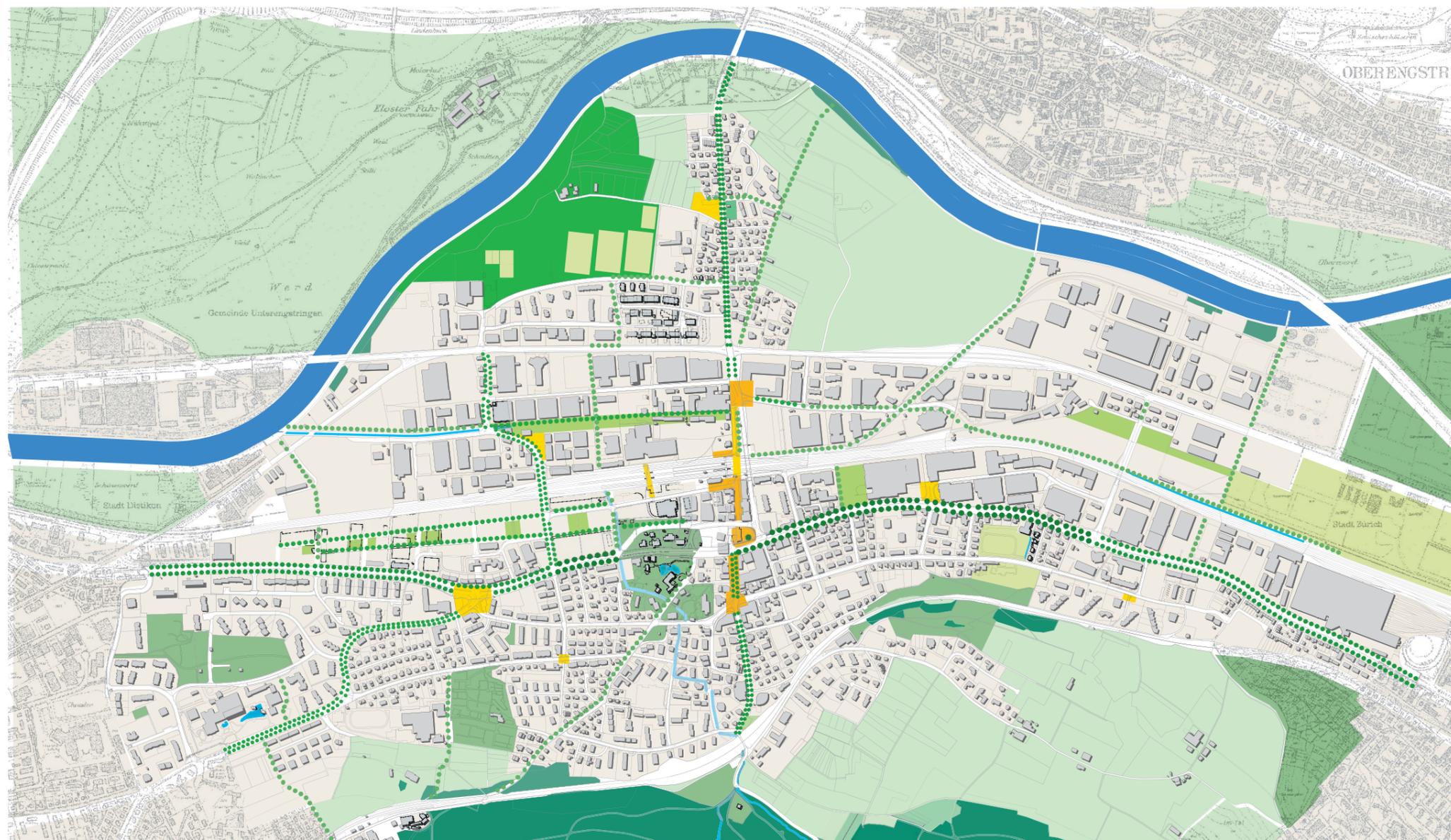
Auf der Nordseite der Bahn soll in Abstimmung mit der Entwicklung auf dem Geistlich-Areal ein nordseitiger Bahnhofsvorplatz entstehen.

Die öffentlichen Platz- und Freiraumelemente werden um private Freiraumstrukturen ergänzt. Diese sollen in Zusammenhang mit den neuen Mischgebieten zur Sicherung der Wohnqualität beitragen.

Grünverbindungen, Bachöffnungen

Die Verbindung der Quartiere untereinander und die Verbindung zu den wichtigen Freiraum- und Erholungsräumen Wald und Limmatraum sollen durch die Aufwertung der lokalen Achse verbessert werden. Hierzu sind zusätzlich die Hauptwegeverbindungen im Stadtgebiet ausgewiesen. Diese sind im Fuss- / und Radwegkonzept (4.4) dargestellt. Entlang der Limmat ist gemäss LEK die ökologische Vernetzung durch die Anlage von Ufergehölzen, Extensiv- und Feuchtwiesen zu verbessern.

Als wichtige Bausteine der ökologischen Vernetzung soll geprüft werden, ob die eingedolten Bachläufe im Stadtgebiet wieder geöffnet werden können. Auch ist die Grünraumvernetzung über die Ost-West-Barrieren hinweg zu verbessern. Die lokale Nord-Süd-Achse kann dabei auch zur ökologischen Vernetzung beitragen.



Images öffentlicher Raum

Der Bereich des potentiellen Stadtplatzes von der Bahnhofstrasse aus gesehen



Image Stadtplatz Schlieren Zentrum mit Stadtbahnhaltestelle

Die Images zeigen mögliche gestalterische Ausprägungen von zwei Situationen im Zentrum Schlieren.

Der neue Stadtplatz kann bereits mit der Aufgabe der Ringstrasse entstehen. Im Image ist zusätzlich die Häuserzeile entlang dem aufgegeben Teil der Bahnhofstrasse entfernt. So kann auf dem Stadtplatz eine ÖV-Haltestelle entstehen, die die Führung der Stadtbahn über den Platz ermöglicht.

Im Image im Bereich des Dorfparks an der Badenerstrasse ist die Lärmschutzwand entfernt und die Strasse auf zwei Spuren zurückgebaut. Der Übergang vom Stadtplatz zum Dorf / Dorfpark wird damit möglich. Der Park und der Dorfkern mit Kirche wird durch die Wegnahme der Lärmschutzwand sichtbar.

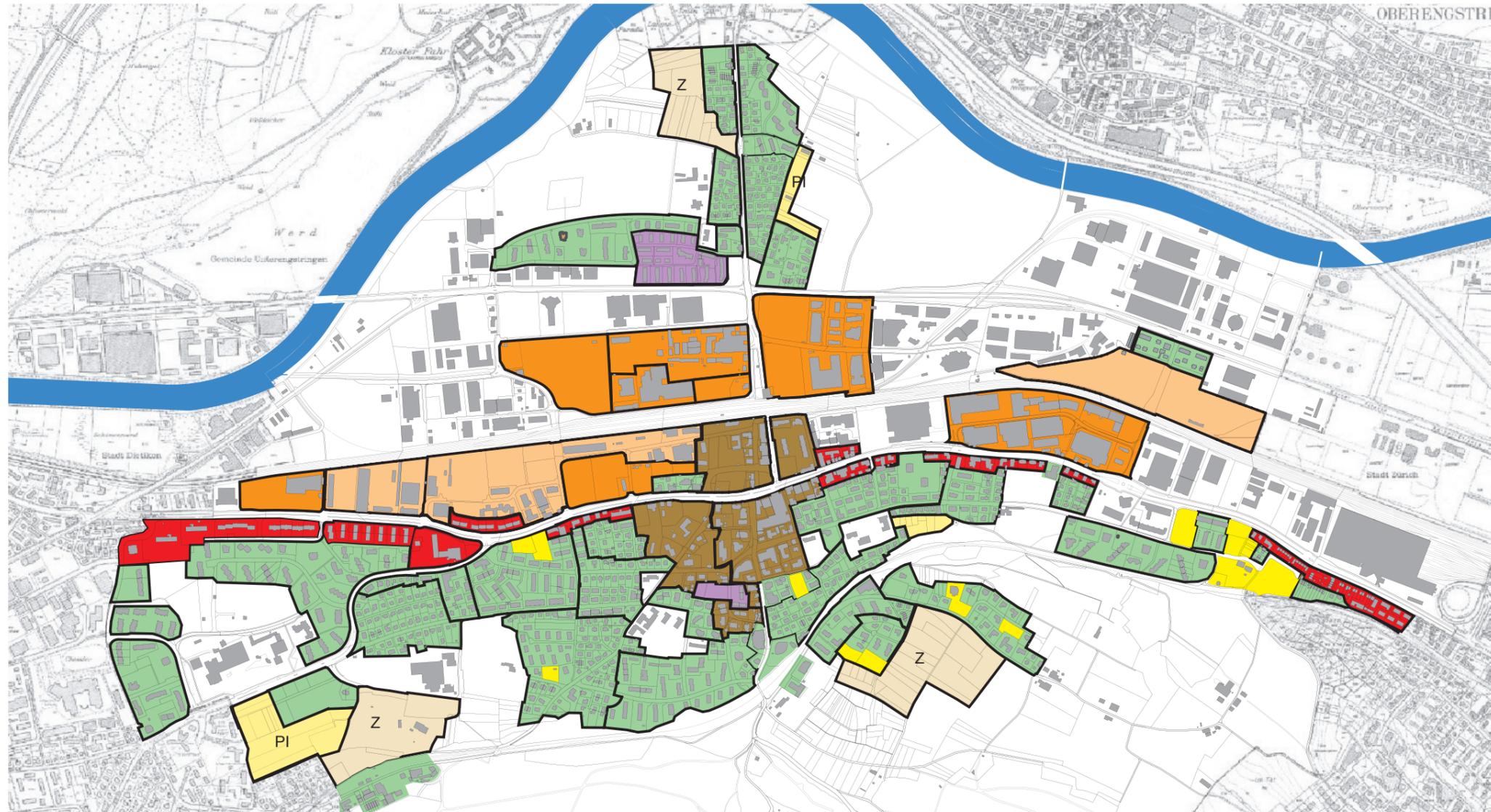


Der alte Dorfkern mit Dorfpark heute von der Badenerstrasse aus gesehen



Image Dorfpark und Dorfkern ohne Lärmschutz und mit Strassenumgestaltung

4.2 Konzept Wohnen



Legende

Kommunale Planungen und Aufgaben

- Zentrum: Sicherung von hohen Wohnanteilen
- Neue Mischgebiete: Zonierung und städtebauliche Konzepte (siehe auch Konzept Misch- und Gewerbegebiete)
- Bestehende Mischgebiete: Erarbeiten städtebaulicher Konzepte und etappenweise Inanspruchnahme (siehe auch Konzept Misch- und Gewerbegebiete)
- Innere Reserven: Baulückenschliessung, Verdichtungspotential
- PI / Z Reservezonen nach Zonenplan: Prioritäre Inanspruchnahme (PI) / Zurückstellung (Z)

Unterstützung von privaten Bauträgern / Genossenschaften

- Laufende Projekte Siedlungserneuerung und Siedlungsneubau
- Wohnbauten an Hauptverkehrsstrassen: Sanierung Bausubstanz, Lärmsanierung
- Stabile Gebiete: Geringe Anpassungen, Bestandsicherung und laufende Modernisierung

Generelle Ziele

Grundsätzliches Ziel ist die Steigerung der Wohnqualität Schlierens und die Stärkung des Wohnstandortes Schlieren durch folgende Massnahmen:

- Prioritärer Neubau von qualitativ hochwertigen Wohnungen in erschlossenen Gebieten entlang der ÖV-Achsen (innere Verdichtung und Erhöhung der AZ nach Zonenplan).
- Erweiterung und Verbesserung des Wohnungsangebotes.
- Neue Mischzonen als städtische Wohnquartiere.
- Stärkung der Potentiale der Stadtrandlagen mit besserer Vernetzung zu den übergeordneten Freiräumen Schlierens.
- Begleitende Massnahmen im öffentlichen Raum (Verkehrsraumgestaltung, Zentrumsgestaltung).
- Ausbau der infrastrukturellen Angebote (Schulen, Freizeitangebote, soziale Dienste, ÖV-Erschliessung).
- Einflussnahme bei Siedlungssanierungen und -erneuerungen.

Neben den öffentlichen Aufgaben für die Entwicklung der Wohngebiete ist eine stärkere Zusammenarbeit der Stadt Schlieren mit den Akteuren des Wohnungsmarktes (Eigentümer, Immobiliengesellschaften, Genossenschaften) angezeigt.

Konzept Wohnen Legendenerläuterungen

Kommunale Planungen und Aufgaben

Zentrum

Mit der Umsetzung des Zielkonzeptes Zentrum (vgl. 5.1) und der besseren Verknüpfung der Zentrumsteile über die Badenerstrasse hinweg kann der Wohnstandort Zentrum entscheidend verbessert werden. Für die neuen Baufelder ist ein Wohnanteil von mindestens 50% anzustreben.

Neue Mischgebiete

Die grossen Reserven der Industriezone und Flächen des Zentrums Nord sowie das W4 Schlieren West können zu Mischgebieten umgezont werden. Die Festlegung eines Wohnanteils zwischen 30-50% ist zu prüfen. Auch hier gilt, dass eine Wohnentwicklung nur in einem ansprechenden Wohnumfeld Sinn macht. Denkbar sind auch vertikale Mischungen zwischen Wohnen und Gewerbe.

Bestehende Mischgebiete

Die im Zonenplan ausgewiesenen WG 4 und W 4 in Schlieren West und im Ifang (Schlieren Ost) stellen grosse innenliegende Baugebietsreserven der Stadt Schlieren dar. Der Wohnanteil kann hier je nach Lage zwischen 30-80% liegen.

Hier gilt ebenso wie für die gewerbliche Entwicklung die Zielsetzung eines hohen Standards aufgrund der Lage zwischen den Hauptverkehrsachsen:

- Neue Wohnnutzungen müssen in überzeugender Qualität hergestellt und in ein qualitätvolles Wohnumfeld eingebunden werden.
- Zur Qualitätssicherung bedarf es eines Lärmschutzes bzw. baulicher Abschirmung zur Bahn und Badenerstrasse.
- Eine Durchmischung mit Hotel, Gastronomie, Handel ist insbesondere für das Zentrum Nord wünschenswert.
- Aufwertung öffentlicher Raum, Strassenraumgestaltung, Verbesserung der Nord-Süd-Beziehung / Durchwegung.

Innere Reserven

Mit den inneren Reserven bestehen die besten Möglichkeiten kurzfristig neue attraktive Wohnungen in Schlieren auf den Markt zu bringen. Alle Gebiete sind erschlossen und in bestehende Quartiere eingebunden.

Reservezonen nach Zonenplan

Eine Entwicklung im Gebiet Trisler / Hofuren (bereits begonnen) kann als qualitätvoller Wohnstandort

in Hanglage weiterentwickelt werden. Die Lage ist zudem durch den Bahnhof Urdorf und den Bus 301/302/304 bestens mit dem ÖV erschlossen. Eine Zäsur zwischen Urdorf und Schlieren ist nicht mehr erfahrbar. Ebenso kann zur Abrundung des Wohngebiets am Lacherenweg der Streifen zur Landschaft kurz- bis mittelfristig in Anspruch genommen werden.

Die Reserveflächen im Zelgli Ost und Girhalden sollten vorerst zurückgestellt werden. Insbesondere die Entwicklung in den Landschaftsraum Schlieremer Berg sollte vermieden werden. Die grüne Zäsur zwischen Altstetten und Schlieren ist ein wichtiges Naherholungsgebiet.

Unterstützung von privaten Bauträgern und Genossenschaften

Laufende Projekte Siedlungserneuerung und -neubau

Überalterte, nicht entwicklungsfähige Siedlungen und Bauten werden ggf. abgebrochen und erneuert. Die Stadt Schlieren unterstützt aktuelle Vorhaben (Gewobag-Siedlung, GBL-Projekt Sägestrasse).

Wohnbauten an Hauptverkehrsstrassen

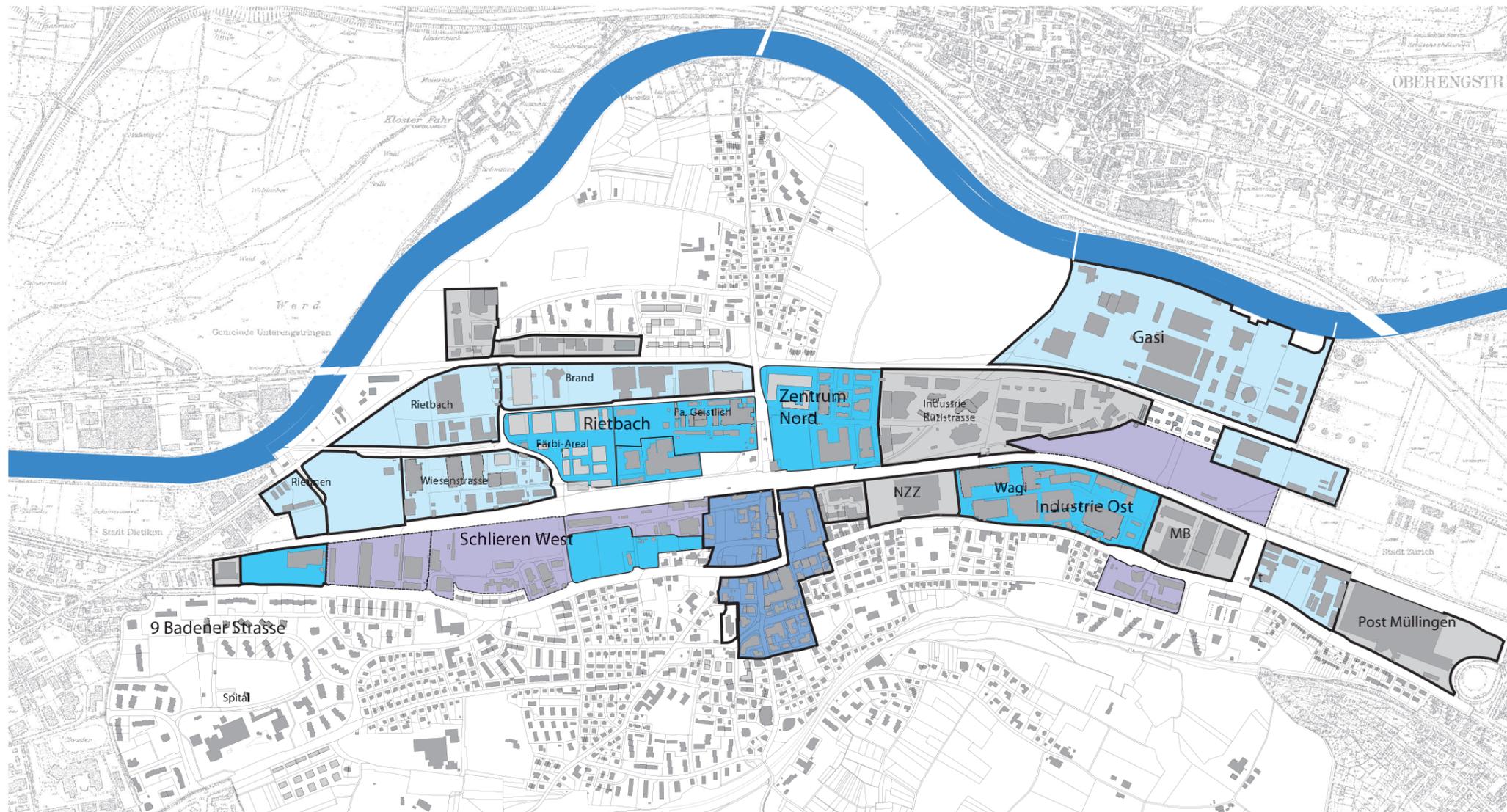
In diesen Gebieten besteht kurzfristiger Handlungsbedarf. Vordringlich ist die Lösung des Lärmproblems und die Qualitätssteigerung der Bauten und Anlagen.

Zur Steigerung der Wohnqualität ist die Aufwertung und Integration der Hauptverkehrsstrassen notwendig. Bei Beständen der 50/60er Jahre ist eine umfassende Sanierung oder ggf. Abriss und Neubau (Bsp. Gewobag-Siedlung Floraweg) angezeigt. Auch für die Neubauten der 70er Jahre an der Badener Str. ist eine laufende Modernisierung und Instandhaltung sowie periodische Aufwertung des Wohnumfeldes zur Erhaltung bzw. Steigerung der Wohnqualität notwendig.

Stabile Gebiete, laufende Anpassungen und Modernisierungen

Der weitaus grösste Teil des Siedlungsgebietes gilt als qualitativ und gesichert. Verkehrsberuhigungsmassnahmen und Sicherung und Entwicklung des Fusswegenetzes sowie der Zugänge zum Landschaftsraum sind weitere qualitätssteigernde Massnahmen. Insbesondere für die Siedlungsbauten der Nachkriegszeit ist jedoch laufende Sanierung und Modernisierung des Wohnungsbestandes und des Wohnumfeldes angezeigt, um die Qualität zu halten bzw weiter zu verbessern.

4.3 Konzept Misch- und Gewerbegebiete



Generelle Ziele
 Die grossen Reserven an Arbeitsplatzgebieten (30 ha) zusammen mit den Reserven an Mischgebieten (18 ha) sollen etappenweise in Anspruch genommen werden. Der Fokus der Entwicklung liegt dabei auf durchmischten Büro-/ Dienstleistungs-/ Wohnstandorten wie Schlieren West. Aufgrund der schleppenden Nachfrage im Büro- und Dienstleistungssektor steht die Verdichtung und Qualifizierung der bestehenden Gebiete im Vordergrund (Wagi-Areal, Rietbach, Rütistrasse).
 Zur Sicherung und Entwicklung des Standortes Schlieren ist die Profilierung und Entwicklung der Einzelgebiete in Zusammenarbeit mit der Standort- und Wirtschaftsförderung und den Eigentümern weiter voranzutreiben. Die Ansiedlung von zukunftsorientierten Organisationen (Clusterbildung), die ein Ansteigen des Steueraufkommens erwarten lassen, stellt ein Hauptanliegen Schlierens dar.
 Als räumliche Schwerpunkte werden die zentrumsnahen Gebiete sowie die weitere Verdichtung der Gebiete beiderseits der Brandstrasse und des Wagiareals vorgeschlagen. Wichtige Unstrukturierungsgebiete sind das Zentrum Bahnhofstrasse sowie die aktive Förderung der Umstrukturierungsprozesse im Gasi-Areal.

- Legende**
- Bestehende Mischgebiete nach BZO mit unterschiedlichen Wohnanteilen (siehe auch Konzept Wohnen)
 - Neue Mischgebiete (bisher nicht als Mischgebiet zoniert) (siehe auch Konzept Wohnen)
 - Zentrumszone
 - Gewerblich genutzte Gebiete mit Entwicklungs- / Verdichtungspotential
 - Stabile Gebiete, Entwicklung im Bestand

Konzept Misch- und Gewerbegebiete Legendenerläuterungen

Bestehende Mischgebiete nach BZO

Die Mischgebiete sind wichtige Zukunftsbausteine der Stadtentwicklung. Büro- und Dienstleistungsnutzungen lassen sich mit Wohnnutzungen vereinbaren, wenn damit gewisse Qualitätssicherungsmassnahmen einhergehen.

- Zur Qualitätssicherung bedarf es eines Lärmschutzes bzw. baulicher Abschirmung zu Bahn und Badenerstrasse.
- Eine Durchmischung mit Hotel, Gastronomie, Handel und Wohnen ist wünschenswert.
- Aufwertung öffentlicher Raum, Strassenraumgestaltung, Verbesserung der Nord-Süd-Beziehung / Durchlässigkeit für Velo- und Fussgängerverkehr.

Neue Mischgebiete

Die Flächen zwischen Brandstrasse und BahnaREAL sind derzeit als Industriezone, die Flächen Geissweid und Fossert als W4 sowie das Zentrum Nord als Zentrumzone gewidmet. Für das Färbiareal liegen bereits Konzepte zur Mischnutzung vor und auch für das Geistlich-Areal / Tennishalle sowie für das Zentrum Nord sollten mittelfristig Mischnutzungen angestrebt werden. Die Flächen des bisher als W4 gewidmeten Gebietes südlich der Bahn sollen im Zusammenhang wie die übrigen Flächen Schlieren West als Mischgebiet entwickelt werden.

Zentrumszone

Die Zentrumsgebiete haben je nach Lage eine unterschiedliche Ausprägung. Das Zentrum Nord wird sich langfristig eher in Richtung Mischgebiet entwickeln und kann den Fokus für die Arbeitsplatzgebiete nördlich der Bahn bilden.

Das Zentrum um die Bahnhofstrasse hat vordringlichen Entwicklungsbedarf und stellt die Verbindung zwischen bestehendem Zentrum und Bahnhof dar. Hauptentwicklungsraum ist der Stadtplatz und die Bahnhofstrasse (vgl. 5. Vertiefungsbereich Zentrum). Das Zentrum Bahnhofstrasse ist als Ergänzung des bestehenden Zentrums zu entwickeln. Zusätzliche Verkaufsflächen, neue kulturelle und freizeitorientierte Nutzungen sowie in geringem Mass auch öffentliche Einrichtungen sollen den Schwerpunkt bilden.

Gewerblich genutzte Gebiete mit Entwicklungs- und Verdichtungspotential

Hierbei handelt es sich um fast ausschliesslich gewerblich genutzte Gebiete in unterschiedlichen Entwicklungsstufen. Vordringliches Ziel ist die Profilierung der einzelnen Gebiete in Richtung eines Nutzungsschwerpunktes (Bio-Tech / Wagi, Motor-Meile / Rietbach / Gasi-Areal - Kultur- und Sport). Weitere Nutzungsverdichtung ist im Sinne der Profilierung anzustreben. Für das Wagi-Areal wird die Aufwertung und Verdichtung des Forschungsstandortes unterstützt. Eine ortsübergreifende Identität kann durch die Architektur gestützt werden, sollte jedoch ohne Hochhäuser möglich sein.

Die interne Durchlässigkeit und die Verbesserung der Verbindung zur Stadt bzw. die Verbesserung der ÖV-Erschliessung in Randlagen sind Aufgaben, um die Gebiete besser mit Schlieren zu verzahnen.

Zur Verbesserung des Erscheinungsbildes und damit zur Verbesserung der Standortqualität soll der öffentliche Raum an ausgewählten Orten aufgewertet werden (Bsp. Brandstrasse, Rietbachstrasse, Goldschlägstrasse). Für Grundstückseigentümer wie potentielle Bauinteressenten ist eine positives Erscheinungsbild für die Standortentwicklung von grosser Bedeutung. Die Stadt Schlieren geht damit in Vorleistung im Sinne einer Wirtschaftsförderung.

Trotzdem werden viele Flächen erst langfristig in Anspruch genommen werden. Hier ist die unwirtschaftliche Brachensituation zu vermeiden. Falls sich keine landwirtschaftliche Nutzung halten kann, sind temporäre Begrünungen und temporäre Freiraumnutzungen anzustreben.

Stabile Gebiete

Hierbei handelt es sich um überwiegend gut besetzte Gebiete mit geringen Anpassungsleistungen. Auch für diese Gebiete kann das äussere Erscheinungsbild verbessert werden. Die Stadt Schlieren sollte hierzu wie in den anderen Gebieten die Aufwertung des öffentlichen Raumes forcieren (Bsp. Rütistrasse, Lättenstrasse).

Vorbemerkung

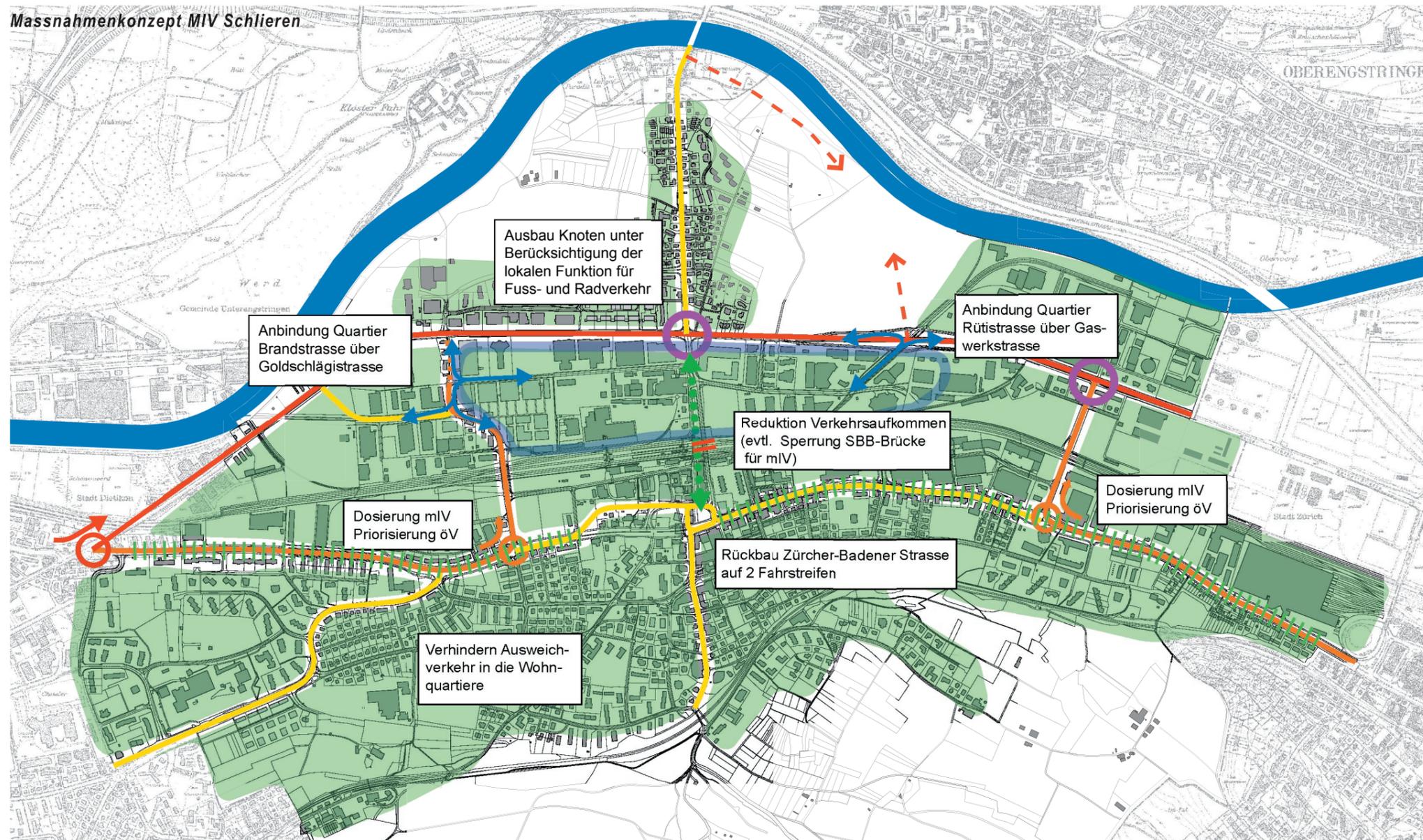
Das Teilkonzept Verkehr des Stadtentwicklungskonzeptes konzentriert sich auf jene Bereiche des Verkehrs und Strassennetzes, die für die Stadtentwicklung von Bedeutung sind und diese massgeblich unterstützen. Hierbei kommt den Strassen nicht nur verkehrliche Funktion zu, sondern sie haben im Sinne der integralen Stadtentwicklung auch eine wesentliche Bedeutung als öffentliche Räume, Orientierungsstützen sowie Imageträger bzw. Identifikationspunkte.

Die angeführten Überlegungen korrespondieren mit dem Verkehrsrichtplan der Stadt Schlieren, in dem die Netzhierarchien und verkehrstechnischen Aspekte abgehandelt und festgelegt sind.

Legende

- überörtliche Entlastungsachse
- - - überörtliche Entlastungsachse geplant
- lokale Entlastungsachse
- - - lokale Entlastungsachse geplant
- wichtige lokale Erschliessungsachsen
- Knotenumbau / -steuerung zur Verkehrslenkung
- Quartierbezogener Verkehr / Verkehrsberuhigung / Tempo-30-Zonen in Wohngebieten
- ||||| Städtebauliche Integration Umgestaltung / Rückbau / Lärmsanierung
- Knotenanpassungen mit Kapazitätserhöhung unter besonderer Berücksichtigung des Fuss- und Radverkehrs
- ↻ Haupteerschliessung der Siedlungsgebiete Brand-/Rütistrasse zur Entlastung des Knoten Bern-/Engstringerstrasse
- ←...→ Beschränkung auf lokale Funktion Aufwerten als Fuss- und Radverkehrsachse

Massnahmenkonzept MIV Schlieren



4.4 Konzept Verkehr

Konzept MIV

Generelle Ziele

Grundkonzept des motorisierten Individualverkehrs ist die Bernstrasse verstärkt als überörtliche Hauptachse zu nutzen und den Strassenzug Zürcherstrasse – Badenerstrasse zu entlasten. Hiermit sollen folgende Ziele erreicht werden:

- Imagewandel des Wohn- und Arbeitsstandortes Schlieren (Schlieren = Stadt).
- Integration und Rückbau Zürcherstrasse und Badenerstrasse.
- Aufwertung des Zentrums (Verbindung altes Dorfzentrum – Bahnhof).
- Aufwertung Wohngebiete an Zürcherstrasse und Badenerstrasse (Lärm, Wohnumfeld, etc.).

Zürcherstrasse - Badenerstrasse

Wichtiges Ziel aus Sicht Verkehr ist die städtebauliche Integration des Strassenzuges Zürcherstrasse – Badenerstrasse. Dieser soll auf zwei Fahrstreifen für den motorisierten Individualverkehr zurückgebaut werden. Gleichzeitig soll die Strassenverbindung als attraktive öV-Achse erhalten sowie als Fuss- und Veloverbindung aufgewertet werden. (In den Abbildungen auf den nächsten Seiten sind Regelquerschnitte für den Busvorlaufbetrieb und den Stadtbahnbetrieb ersichtlich).

Um eine Integration und einen Rückbau des Strassenzuges zu erreichen, soll der überörtliche sowie der örtliche Durchgangsverkehr auf die Bernstrasse verlagert werden. Die lokalen Querverbindungen Goldschlägistrasse (neuer Anschluss an die Bernstrasse erforderlich) und Gasometerstrasse sollen verstärkt genutzt werden, um insbesondere den zentralen Bereich des Strassenzuges vom motorisierten Individualverkehr zu entlasten und Handlungsspielraum für die Aufwertung des öffentlichen Raumes zu erlangen.

Konkret soll das Grundkonzept mit folgenden Massnahmen umgesetzt werden:

- Verringerung Attraktivität des Strassenzuges Zürcherstrasse – Badenerstrasse für den Durchgangsverkehr (Aufhebung Grüne Welle).
- Dosierung Verkehrsaufkommen aus Richtung Westen an der Goldschlägistrasse und aus Richtung Osten an der Gasometerstrasse.
- Priorisierung öV (Signalsteuerung, Busspuren), um Behinderungen des öffentlichen Verkehrs zu vermeiden.

- Verkehrsberuhigung in den Quartieren, um Ausweich- und Schleichverkehr zu vermeiden. Diese umfasst verkehrsplanerische (Verkehrslenkung), signalisatorische (Tempo 30 Zonen) sowie gestalterische (Strassenraumgestaltung) Massnahmen, um eine Verstetigung und Verlangsamung des Verkehrsflusses zu erreichen.
- Reduktion der Funktion der Engstringerbrücke auf eine lokale Bedeutung (wenn erforderlich Sperrung für den motorisierten Individualverkehr).
- Ausbau der Kreuzung Bern-/ Engstringerstrasse unter besonderer Berücksichtigung des Fuss- und Radverkehrs, damit diese den zusätzlichen Verkehr aufnehmen kann (Erschliessung des Siedlungsgebietes zwischen Gleisanlagen und Bernstrasse zusätzlich über die Rütistrasse sowie die Rietbachstrasse bzw. Goldschlägstrasse).

Zentrum

Prioritär soll der zentrale Abschnitt der Zürcherstrasse - Badenerstrasse im Bereich des Zentrums/Bahnhofs aufgewertet werden (vgl. Kapitel 5.2 Zielkonzept Zentrum).

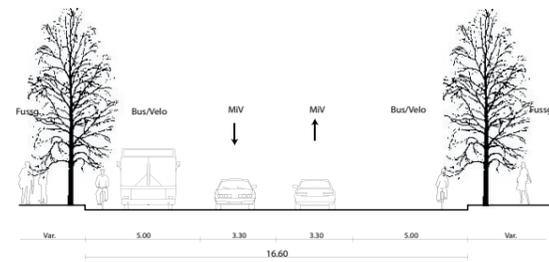
Ein wesentlicher Aspekt bei der Aufwertung des Zentrums spielt der Verkehr, der den Handlungsspielraum für die Umgestaltung massgeblich beeinflusst. Das oben beschriebene Gesamtverkehrskonzept zielt darauf ab, dass Verkehrsaufkommen im Bereich der Kreuzungen Zürcher-/Engstringer-/Badener-/Uitikonstrasse in soweit zu reduzieren, dass eine Aufwertung des Stadtraumes möglich wird.

Konkret soll das Zielkonzept im Zentrum durch folgende verkehrliche Massnahmen umgesetzt werden:

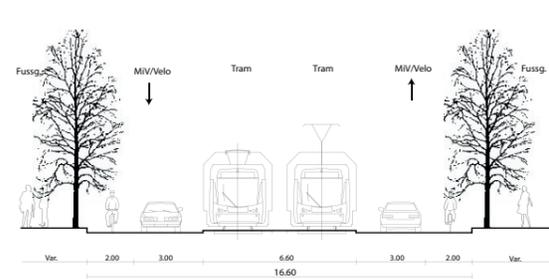
- Aufhebung der Ringstrasse und Realisierung eines neuen „Stadtplatzes“ mit öV-Knoten.

Prinzipschnitte Rückbau Zürcher-/ Badenerstrasse

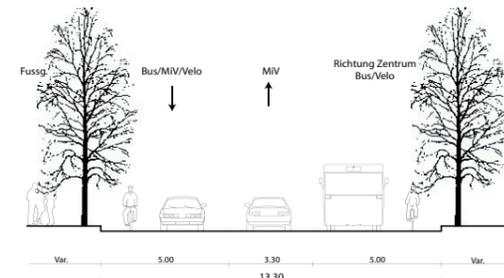
Vorlaufbetrieb Bus Zürcher- /Badenerstrasse
Querschnitt 16,60 m Profil und Prinzipskizze Fussgängerquerung



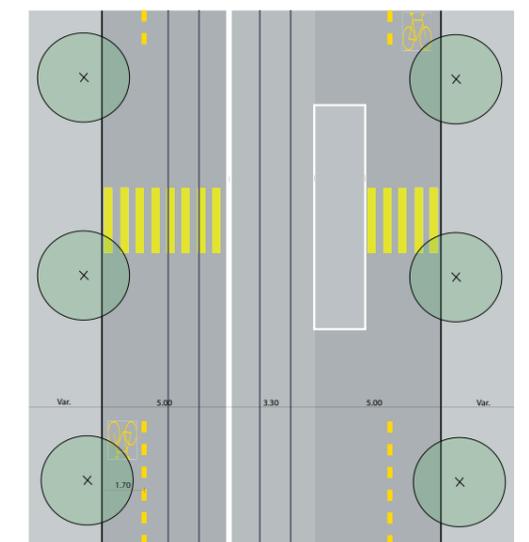
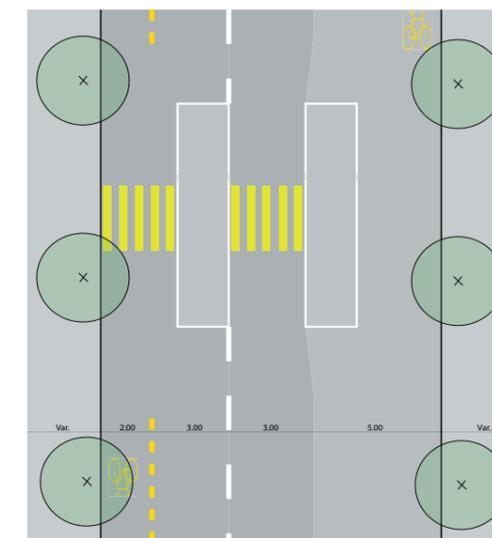
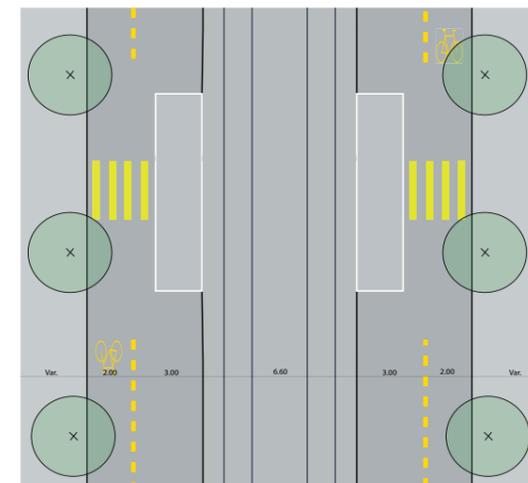
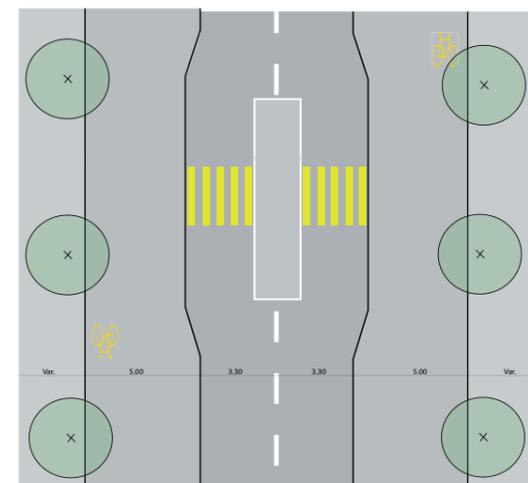
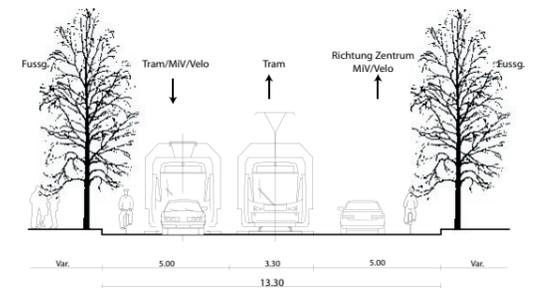
Stadtbahn Zürcher- /Badenerstrasse
Querschnitt 16,60 m Profil und Prinzipskizze Fussgängerquerung



Vorlaufbetrieb Bus Zürcher- /Badenerstrasse
Querschnitt 13,30m Profil und Prinzipskizze Fussgängerquerung



Stadtbahn Zürcher- /Badenerstrasse
Querschnitt 13,30 Profil und Prinzipskizze Fussgängerquerung



- Erschliessung des Bahnhofes sowie der Bahnhofstrasse und der geplanten Zentrumsüberbauung über Grabenstrasse und Bach- / Güterstrasse.
- Reduktion des Strassenzuges Zürcher-/Badenerstrasse auf einen zweistreifigen (im Kreuzungsbereich mit Abbiegestreifen dreistreifigen) Querschnitt.
- Niveaugleiche Querungen für den Fussverkehr (Aufhebung Unterführung Badenerstrasse).

Engstringerstrasse

Langfristig ist eine Umfahrung des Quartiers Zelgli geplant. Da deren Realisierung kurz- bis mittelfristig realistisch nicht zu erwarten ist, soll zwischenzeitlich eine Integration der Hauptstrasse angestrebt werden. Wesentliche Zielsetzungen sind hierbei:

- Erhöhung Verkehrssicherheit insbesondere der nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmenden (Schulwegsicherung).
- Verbesserung der Nutzung in Längs- und Quer-Richtung für Fussgänger und Radfahrende.
- Plafonierung des Verkehrsaufkommen.
- Verstetigung und Verlangsamung des Verkehrsflusses.

Ein entscheidender Aspekt kommt der Ausgestaltung der Kreuzung Engstringer-/ Bernstrasse zu, damit das Ziel einer für den Fuss- und Radverkehr attraktiven Anbindung des Quartiers Zelgli an das Zentrum von Schlieren erreicht werden kann.

Urdorferstrasse / Kesslerstrasse / Nassackerstrasse

Den Strassenzügen kommt die Funktion einer Quartiersammelstrasse zu. Darüber hinaus besitzen sie eine wichtige Funktion für den Radverkehr und tangieren zum Teil Quartierzentren (Kesslerplatz). Die Urdorferstrasse ist zudem eine Busachse.

Die Gestaltung der Strassenabschnitte und der Verkehrsablauf sollen den unterschiedlichen Nutzungsansprüchen Rechnung tragen, wobei insbesondere ein Rückbau der äusseren Urdorferstrasse sowie eine Geschwindigkeitsreduktion angestrebt werden sollen.

Parkierung

Das übergeordnete Strassennetz in der Stadt Schlieren ist punktuell überlastet. Gleichzeitig weist die Stadt Schlieren einerseits grosse Baulandreserven auf, mit deren Überbauung das Verkehrsaufkommen weiter zunehmen wird. Andererseits ist ein wesentliches Ziel der Stadtentwicklung den Strassenzug Zürcher-/ Badenerstrasse zurückzubauen und verstärkt in die Stadtstruktur zu integrieren, womit eine Reduktion der Kapazitäten des Strassenzuges verbunden sein wird.

Ein limitierender Faktor für die künftige Entwicklung der Stadt Schlieren kann vor dem Hintergrund dieser Ausgangslage die verkehrliche Erschliessung (Kapazitäten des Strassennetzes) werden. Aus diesem Grund strebt die Stadt Schlieren bei der künftigen Entwicklung an, das neu induzierte Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr möglichst gering zu halten. Ein wesentliches Steuerungsinstrument ist hierbei die Zahl der Parkplätze.

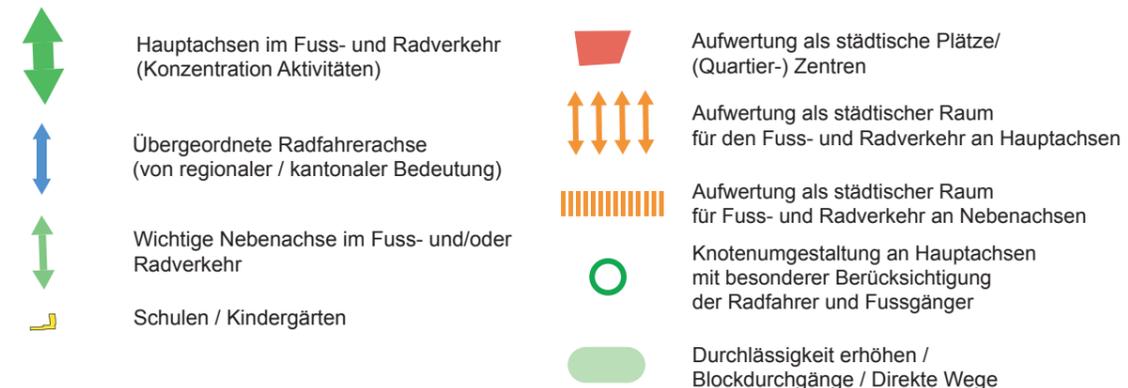
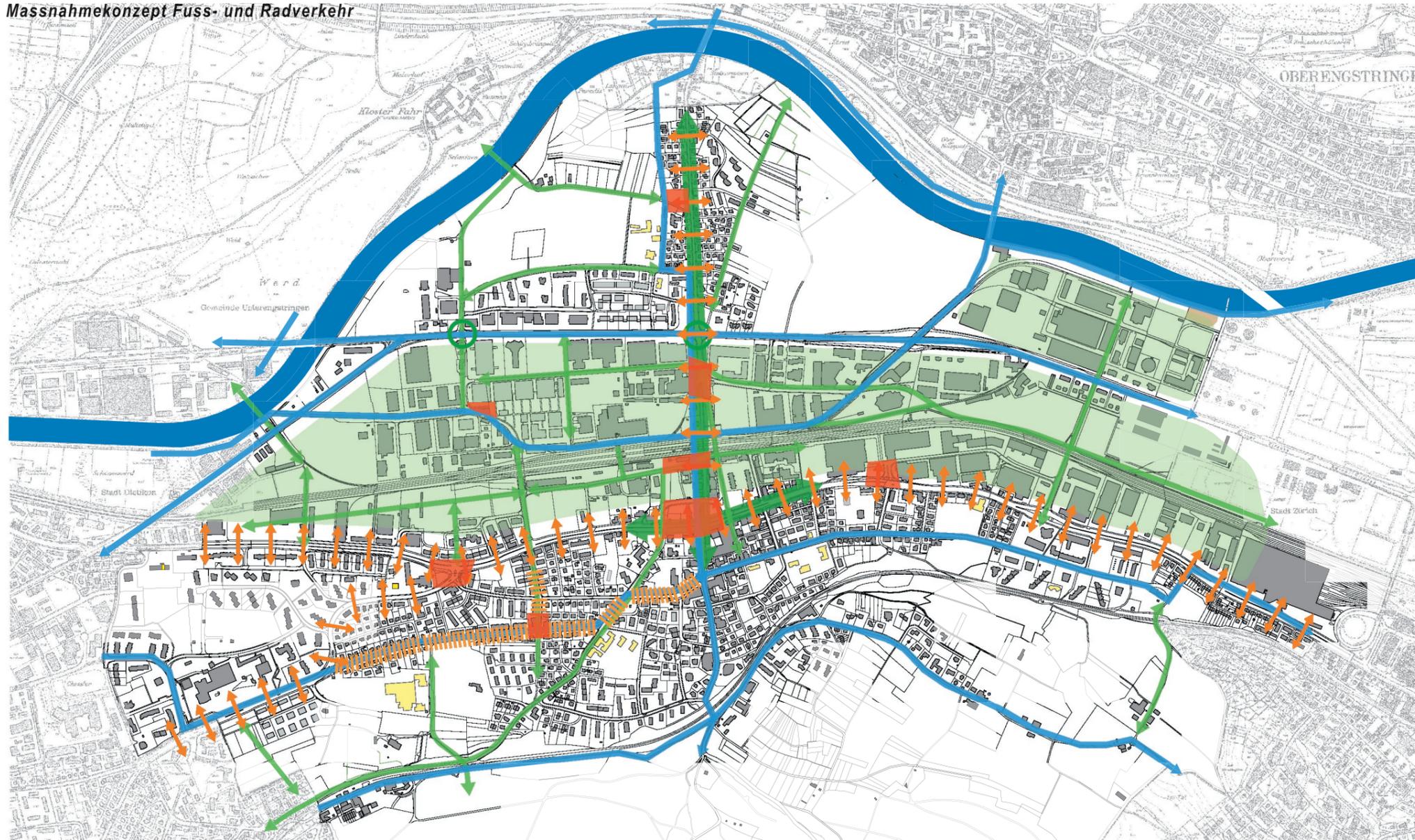
Die bestehenden Bestimmungen hinsichtlich der Pflichtparkplätze orientiert sich an der Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfes der Baudirektion des Kanton Zürich. Die Zahl Pflicht-Abstellplätze liegt jedoch tendenziell über den Empfehlungen der Baudirektion.

Die Stadt Schlieren weist eine sehr gute Erschliessung im öffentlichen Verkehr (Überlagerung S-Bahn, Regionalbus) sowie gute topografische Voraussetzungen für den Radverkehr auf. Im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung und der effizienten Nutzung der bestehenden Verkehrsinfrastrukturen werden im Bereich Parkplatzreglement folgende Grundsätze verfolgt:

- ausreichende Parkplätze bei Wohnbauten;
- Beschränkung der Höchstparkplatzzahl bei Handel- und Dienstleistungsbetrieben sowie Gewerbe- und Industriebetrieben.
- wesentliche Beschränkung der Höchstparkplatzzahl im Zentrum um den Bahnhof (öV-Knoten).
- publikumsintensive Einrichtungen sind nur in Gebieten zulässig, die sehr gut im öffentlichen Verkehr erschlossen sind.

Bei besonderen, publikumsintensiven Einrichtungen sind zudem privatrechtliche Vereinbarungen zwischen der Stadt Schlieren und den jeweiligen Betreibern anzustreben, um die Zahl der induzierten Fahrten zu beschränken („Fahrtenmodell“).

Massnahmekonzept Fuss- und Radverkehr



Konzept Fussgänger und Radfahrer

Generelle Ziele

Wesentliche Zielsetzung ist die Hauptverbindungen für Fussgänger und Radfahrende aufzuwerten sowie direkt und sicher nutzbar zu machen. Dies betrifft insbesondere die Nord-Süd-Achse über die Engstringerstrasse sowie die Ost-West-Verbindung über die Zürcher- und Badenerstrasse.

Wichtig ist auch die Nebenverbindungen für den Fuss- und Radverkehr attraktiv und sicher zu gestalten. Eine besondere Bedeutung kommt hierbei den Industrie- und Mischgebieten zwischen Zürcher-/ Badenerstrasse und Bernstrasse zu, die durch Gestaltung der Strassenräume, eine durchmischte Nutzung (Belebtheit) sowie ein dichtes Wegenetz für den Fuss- und Radverkehr aufgewertet und durchlässig werden sollen.

Zentrum

Als Kernstück des Fuss- und Radverkehrskonzeptes ist das Zentrum bzw. die Strassenabschnitte im Bereich der Kreuzungen Engstringerstrasse – Zürcherstrasse – Uitkonerstrasse zu betrachten. Wichtige Grundforderung ist die Strassen in Längsrichtung für Fussgänger und Radfahrende nutzbar zu machen sowie insbesondere die Querbeziehung altes Dorfzentrum – Stadtplatz – Bahnhof aufzuwerten (direkte, oberirdische Querungsmöglichkeit).

Mit folgenden Grundelementen soll die Aufwertung des Zentrums erreicht werden:

- Aufwerten der historischen Achse Bahnhofstrasse.
- Realisierung eines Stadtplatzes mit zentralem öV-Knoten.
- Rückbau Zürcherstrasse – Badenerstrasse auf einen zweistreifigen Querschnitt.
- Reduktion Fahrgeschwindigkeiten im Zentrum.
- Verbreiterung Flächen für Aufenthalt und Kommunikation.

Anbindung Zelgli

Die Hauptanbindung des Quartier Zelgli erfolgt über die Engstringerstrasse, die für den Fuss- und Radverkehr sicher und attraktiv ausgestaltet werden soll. Wichtige Teilstücke sind hierbei:

- Der Knoten Bernstrasse – Engstringerstrasse sowie
- die Unterführung der Gleisanlagen im Bereich der Bahnhofstrasse.

Neben der Hauptverbindung sollen auch die Nebenverbindung (Goldschlägistrasse, Färbiweg), die auch wichtige Verbindungen in das Freizeitgebiet darstellen, für den Fuss- und Radverkehr aufgewertet werden. Dies betrifft einerseits die Führung durch das Industriegebiet zwischen Bernstrasse und Badenerstrasse (Aufwertung Strassenräume, Nutzungsmischung, direkte, sichere Führung) und andererseits auch die Querungen mit der Bernstrasse (sichere, direkte, niveaugleiche Quermöglichkeiten).

Industrie- und Mischgebiete

Die Industrie- und Mischgebiete zwischen Zürcher-/Badenerstrasse sowie Bernstrasse sind aufgrund der weitläufigen Strukturen, der geringen Belebtheit, der Barrierewirkung der Gleisanlagen sowie der geringen Attraktivität der Strassenräume wenig einladend für den Fuss- und Radverkehr.

Das „Zwischenland“ befindet sich in einer Umstrukturierungsphase und es bietet sich die Möglichkeit, die Gebiete stärker in das übrige Stadtgebiet zu integrieren und zu beleben. Schlüsselement ist hierbei die Belebung und gestalterische Aufwertung der öffentlichen Räume.

Als Ansatzpunkte für die Integration der Gebiete und Unterstützung des Transformationsprozesses sind zu nennen:

- Mischnutzung anstreben.
- Gestaltung Strassenräume und Schaffung von Platzsituationen.
- Dichtes Fuss- und Radwegnetz, Strassen für Radfahrende nutzbar halten bzw. machen.
- Zusätzliche Unterführungen der Gleisanlagen.
- Bessere Erschliessung im öffentlichen Verkehr.

Urdorferstrasse / Kesslerstrasse / Nassackerstrasse

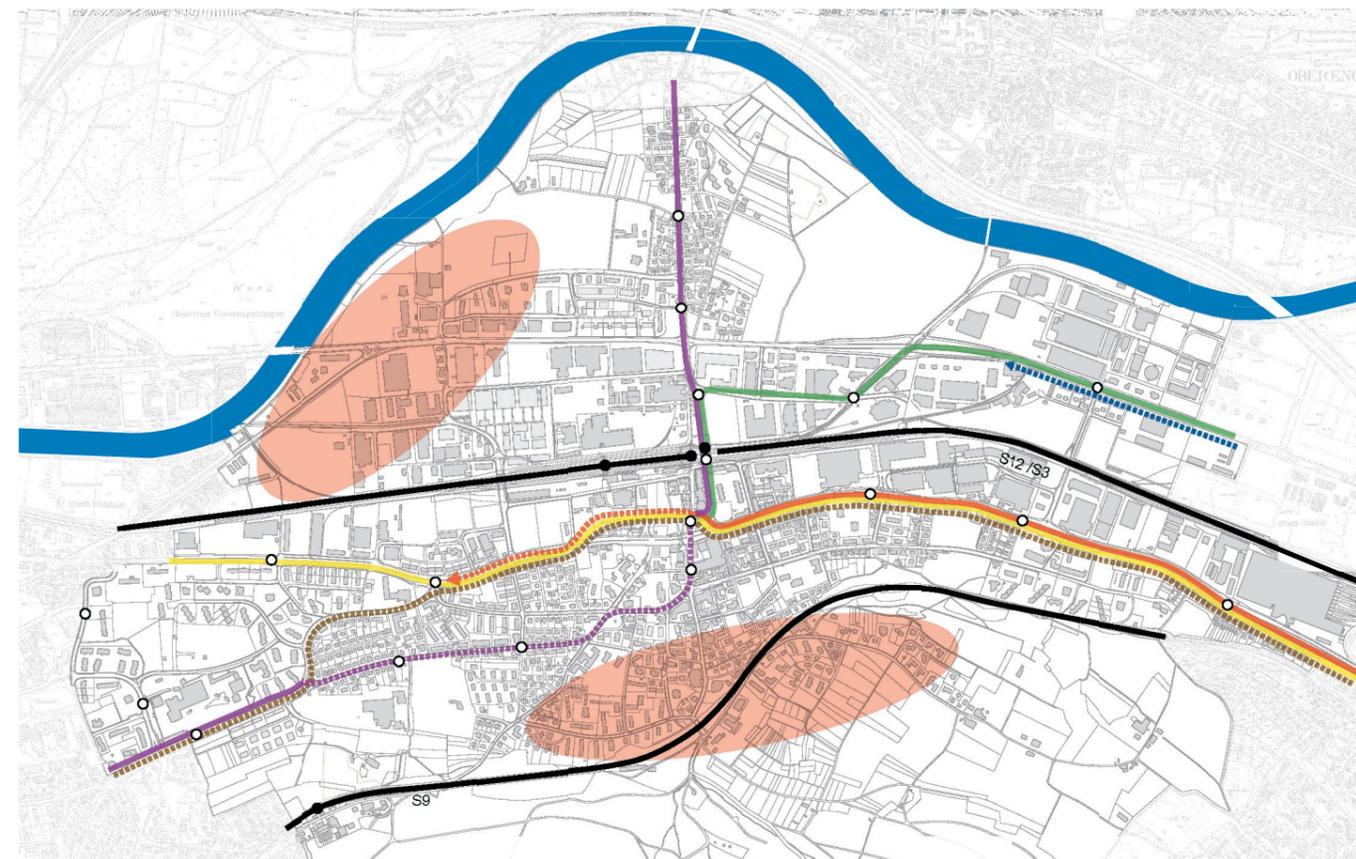
Die Urdorferstrasse, Kesslerstrasse und Nassackerstrasse bilden wichtige innerörtliche und regionale Fuss- und Radverbindungen. Darüber hinaus sind sie auch lokale Erschliessungsachsen und zum Teil öV-Achsen. Der Kesslerplatz stellt ein Quartierzentrum dar.

Entsprechend diesen vielfältigen Funktionen sollen die Strassenräume gestaltet (Rückbau äussere Urdorferstrasse) und der Verkehrsablauf harmonisiert werden (Geschwindigkeitsreduktion).

Verkehrskonzept ÖV Schlieren

Legende

	Buslinien 301 / 302		Verlängerung der Buslinie 31
	Buslinie 31		Berücksichtigung Stadtbahn (Trasse gem. Antrag ZPL)
	Buslinie 303		Verbesserung ÖV-Erschliessung
	Buslinie 307		Buslinienführung 301 und 302 in beiden Richtungen
	Bushaltstelle		Option Tramverlängerung Nord
	Zugang Bahnperon		



Konzept Öffentlicher Verkehr

Generelle Ziele

Schlieren ist über die S-Bahn sowie ein sekundäres Busnetz sehr gut im öffentlichen Verkehr erschlossen. Langfristig ist mit der Realisierung der Stadtbahn Limmattal eine weitere Verbesserung der öV-Erschliessung zu erwarten.

Während die Siedlungsgebiete südlich der Bahngleise sowie das Quartier Zelgli gut im öffentlichen Verkehr erschlossen sind, weisen die Umstrukturierungsgebiete zwischen Bernstrasse und Gleisanlagen eine ungenügende Erschliessung auf.

Aus Sicht Stadtentwicklungskonzeptes gilt es die bestehende gute öV-Erschliessung zu erhalten und deren Potentiale zu nutzen. Eine besondere Bedeutung kommt hierbei der geplanten Stadtbahn Limmattal zu. Ein weiteres wichtiges Anliegen ist die Erschliessung der Umstrukturierungsgebiete im öffentlichen Verkehr zu verbessern.

Zentraler öV-Knoten

Entsprechend der Zielsetzung das bestehende Stadtzentrum in Richtung Bahnhof zu erweitern, das alte Dorfzentrum besser mit dem Bahnhof zu verbinden sowie die historische Achse Bahnhofstrasse aufzuwerten soll im Bereich des geplanten Stadtplatzes ein zentraler öV-Knoten in Ergänzung zum Umsteigepunkt auf der SBB-Brücke errichtet werden. Dieser bildet einen Impulsgeber für das Quartier zwischen Zürcherstrasse und Bahnhof. Durch eine entsprechende Ausgestaltung der Haltestelle sowie der Strassenräume (Bahnhofstrasse, Zürcher-/Badenerstrasse) ist die Zugänglichkeit sowohl vom Bahnhof als auch vom Stadtzentrum zu gewährleisten.

Erschliessung Umstrukturierungsgebiete

Mit einer zunehmenden Entwicklung und Umstrukturierung der Gebiete zwischen Bernstrasse und Gleisanlagen müssen die Gebiete besser im öffentlichen Verkehr erschlossen werden. Kurzfristig soll die Linie 307 ins Gebiet Rietbach verlängert und der Fahrplan angepasst werden. Alternativ ist auch im Rahmen eines öV-Konzeptes die Einrichtung eines Ortsbusses in Schlieren zu prüfen.

Langfristig soll eine Verlängerung der Tramlinie 4 bis Schlieren angestrebt werden, womit eine attraktive Erschliessung der Umstrukturierungsgebiete sowie eine direkte Verbindung in einen der Entwicklungsschwerpunkte der Stadt Zürich (Zürich West) erreicht werden kann.

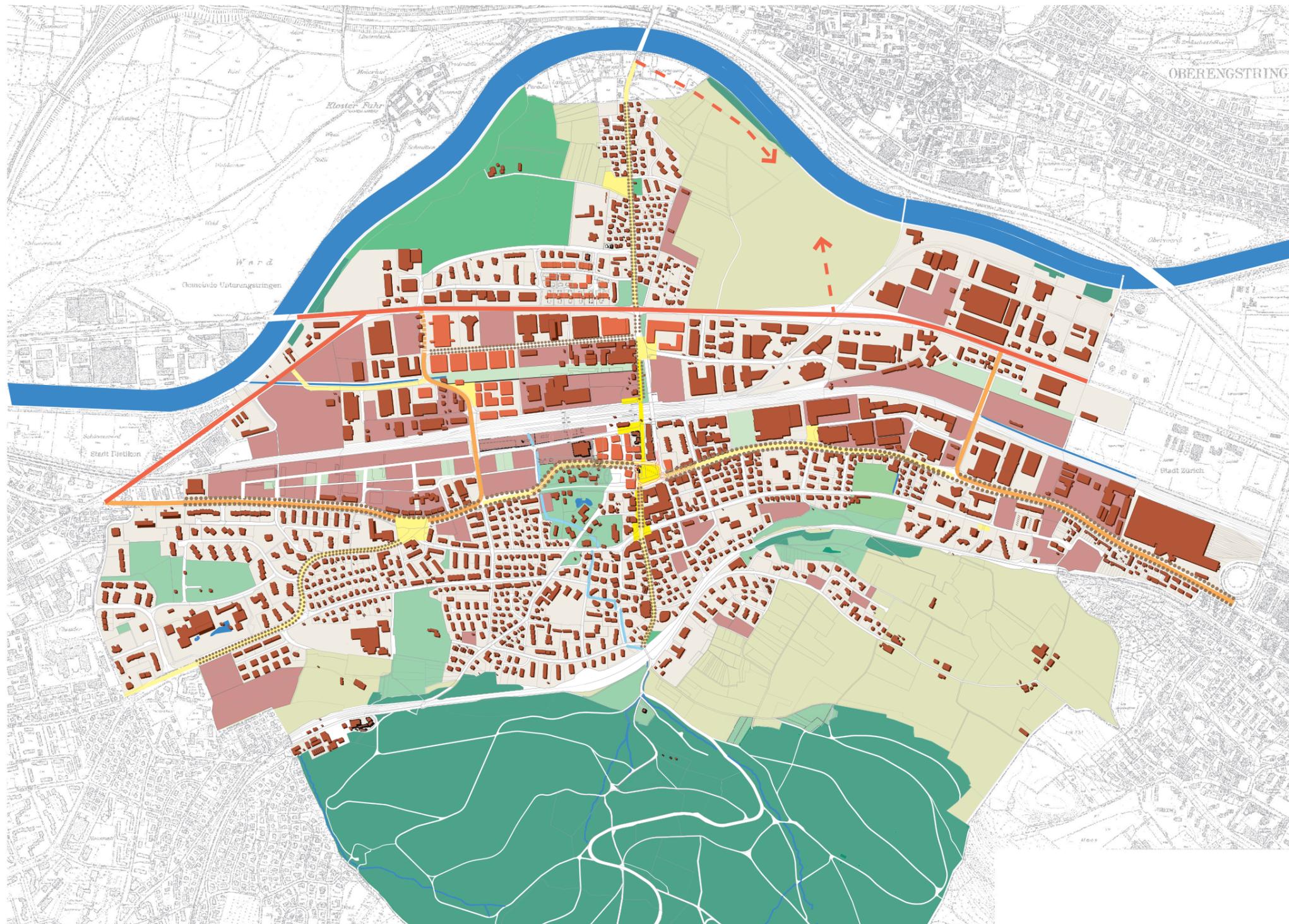
Erschliessung Schlieren West

Die Siedlungsgebiete im Westen von Schlieren weisen eine hohe Dichte auf. Im Bereich des Kesslerplatzes befindet sich ein Quartierzentrum. Nördlich der Badenerstrasse soll das Quartier Zentrum West entwickelt werden.

Um diese Gebiete besser im öffentlichen Verkehr zu erschliessen, das Quartierzentrum zu stärken sowie den Standort Zentrum West aufzuwerten, soll die Buslinie 31 bis zum Kesslerplatz verlängert werden. Auch in der 1. Etappe der Stadtbahn Limmattal soll die Tramlinie 2 bis zum Kesslerplatz geführt werden.

Weiter sollen die Buslinien 301 und 302 in beiden Richtungen über die Urdorferstrasse – Freiestrasse - Uiti-konerstrasse geführt werden, womit eine bessere Erschliessung der Siedlungsgebiete an der Urdorferstrasse/ Stationsstrasse in Richtung Zentrum erreicht wird.

4.5 Gesamtplan der stadträumlichen Entwicklung



Legende

Bestand

-  Bestehende Bauten
-  Grünanlagen Bestand
-  Wald
-  Landwirtschaft, Kleingärten
-  Limmat, Bäche

Konzept

-  Projektierte Bauten
-  Neubaupotentielle Baufelder
-  Öffentliche Plätze Verbindungsräume
-  Öffentlicher Park
-  Private Freiraumstrukturen
-  Öffnung Bachlauf (zu prüfen)
-  Aufgewertete Strassenräume
-  Überörtliche Entlastungsachse / geplant
-  Lokale Entlastungsachse
-  Wichtige lokale Erschliessungssachse

5. Vertiefung Zentrum Schlieren

5.1 Vom Leitbild zur Zentrumsplanung

In der Überlagerung der Schwerpunkträume Schlieren lokal und Schlieren international entsteht der Vertiefungsraum Zentrum Schlieren mit regionaler Bedeutung. Er ist Mitte und Verbindungsglied zugleich.

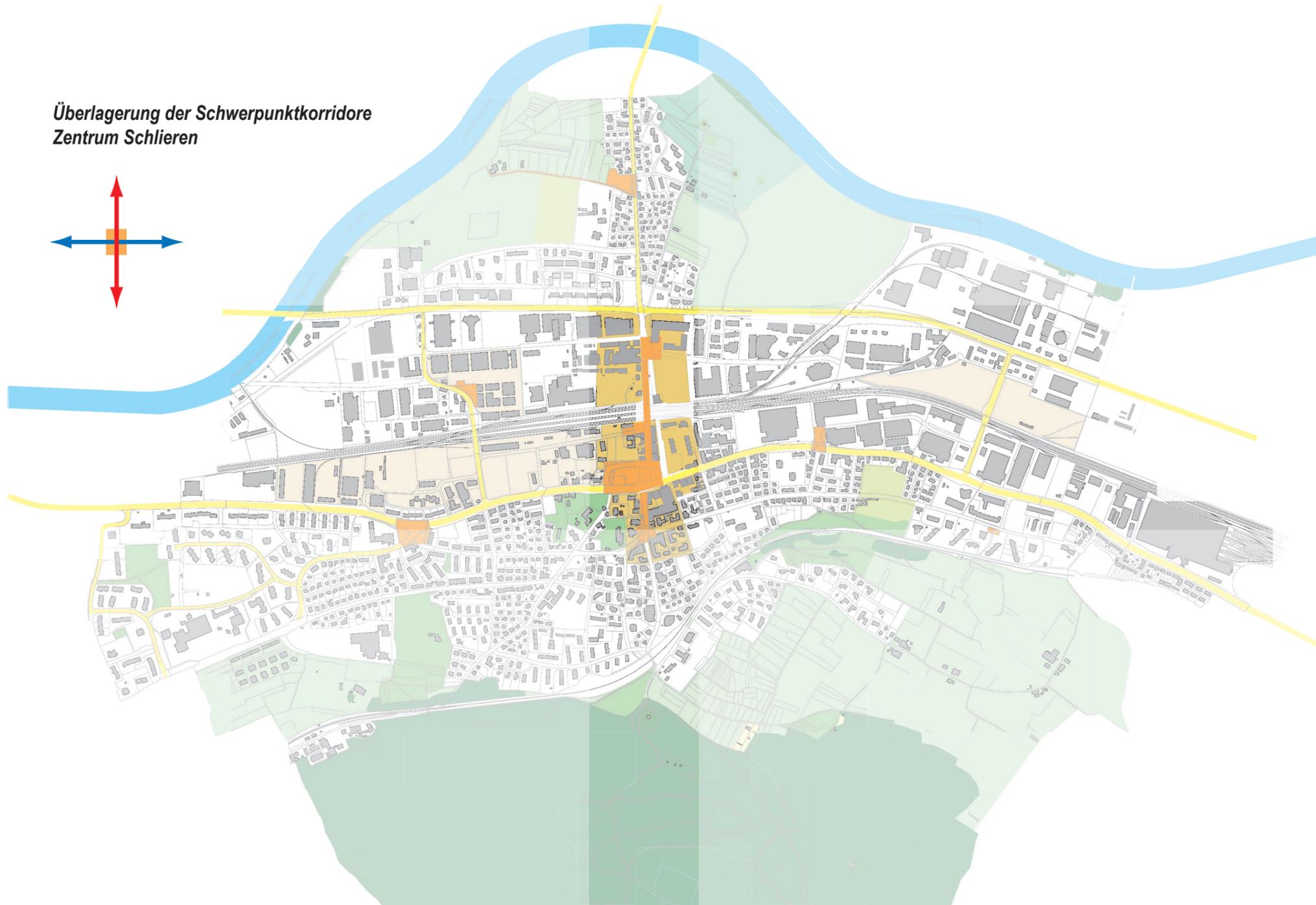
Die vier Teilräume des Zentrums kommen hier zusammen, sollen verknüpft und profiliert werden. Das Zentrum Schlieren setzt sich aus unterschiedlichen Räumen zusammen, die ihren spezifischen Charakter haben.

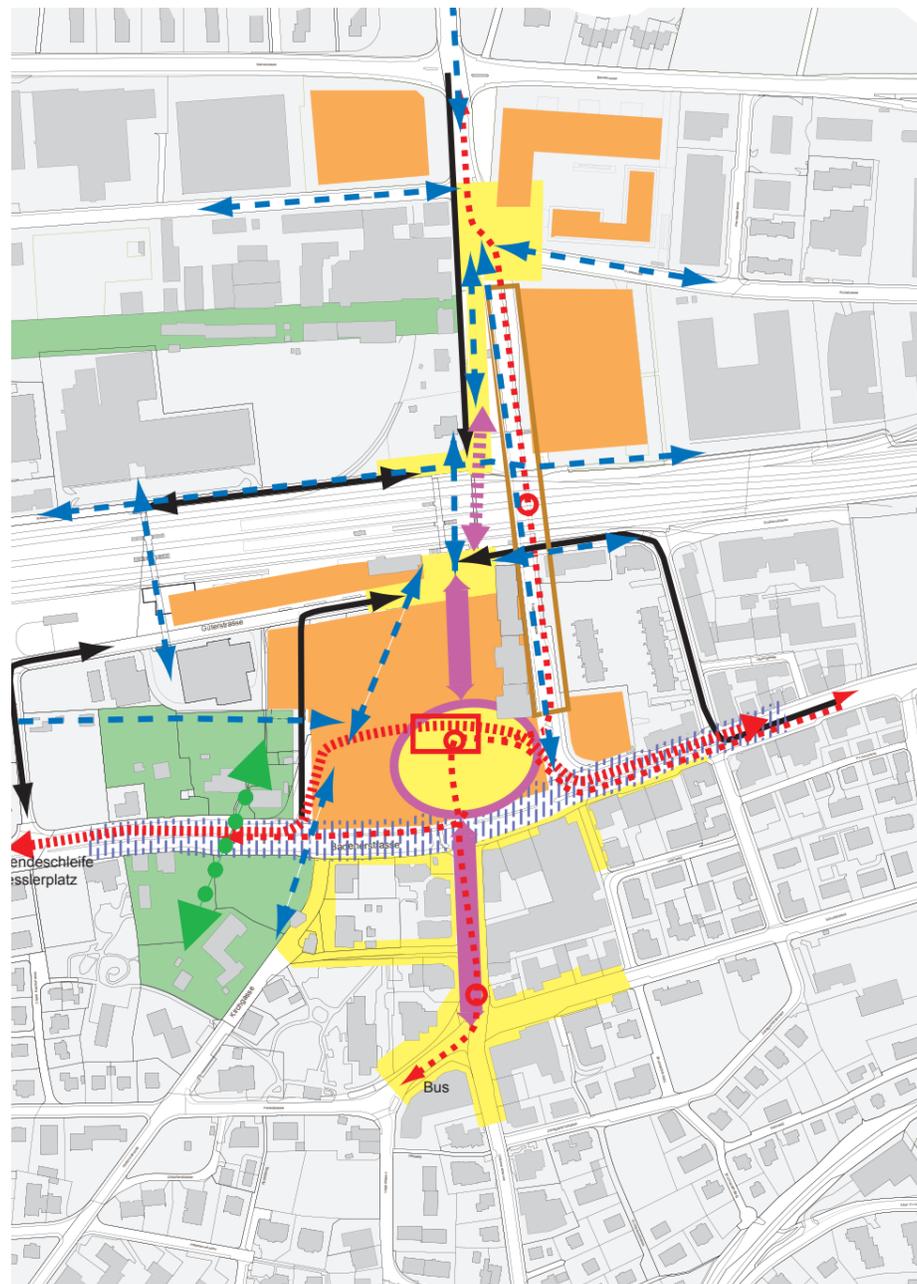
Wesentliche Aufgabe ist die Verbindung der Räume über und unter die Bahn sowie die Integration der Zürcher- / Badenerstrasse im Bereich des Zentrums. Die zukünftige Rolle der Engstringerstrasse und des Geländes der Firma Geistlich ist dabei von wichtiger Bedeutung.

Folgende Schlüsselprojekte stehen an:

- Städtebauliche Neuorganisation zwischen Zürcher- / Badenerstrasse und Gleiskorridor.
- Aufheben Ringstrasse (Einbringen in Platzgestaltung).
- Verbesserung Bahnquerung (Brücke und PU).
- Entwicklung Bahnhofstrasse, Bahnhofsquartier.
- Aufwertung öffentlicher Raum.
- Entwicklung Zentrum Nord als Ergänzung, nicht als Konkurrenz zum Zentrum Süd.
- Integration Zürcher- / Badenerstrasse.
- Zentraler Öv-Knoten (Verknüpfungspunkt S-Bahn, Stadtbahn und Bus).

Überlagerung der Schwerpunktkorridore
Zentrum Schlieren





Zielkonzept Zentrum

-  Neuer Stadtplatz (schematische Darstellung)
-  Wichtige Publikumszonen Zentrum - Platz - Bahnhof (Einkaufsnutzung, attraktiver Stadtraum, verkehrsberuhigt oder verkehrsfrei)
-  Sichtbeziehung Zentrum - Engstringerstrasse
-  Platz-/Verbindungsräume
-  Potentielle Baufelder
-  Umgestaltung Hauptstrasse
-  Neues Verkehrsregime SBB Brücke
-  Stadtbahnführung mit Haltestellen
-  Busführung mit Haltestellen
-  Verknüpfung Stadträume (neue bzw. stärkere Fussgängerbeziehungen)
-  Erschliessung Bahnhof MIV
-  Verknüpfung Grünraumqualitäten
-  Wichtige Grünflächenpotentiale

M 1 :5.000

5.2 Zielkonzept Zentrum

Stadträume

- Verknüpfung der Schwerpunktkorridore „Schlieren lokal“ (nord-süd) und „Schlieren international“ (ost-west).
- Thematische Ausarbeitung der Teilräume Zentrum Nord, Bahnhofsquartier, bestehendes Zentrum (Schlieren Mitte), Dorf.
- Definition wichtiger Orientierungslinien.

Verknüpfungen

- Verknüpfung Zentrumsachse: bestehendes Zentrum Uitikonstrasse - neuer Stadtplatz - Publikumszone Bahnhofsquartier.
- Verbindung Zentrum-Nord – Bahnhofsquartier; Verknüpfung über die SBB-Brücke hinweg und Aufwertung Unterführungen (nord-süd).
- Verknüpfung Dorf/Dorfpark – Bahnhofsquartier.
- Berücksichtigung der bestehenden Velo- und Fusswegbeziehungen parallel zur Bahn.
- Aufwertung Unterführung West und Anbindung Färbareal.
- Aufwertung der Verbindung vom Bahnhof nach Norden und der Kreuzung Brandstrasse - Engstringerstrasse - Rütistrasse.
- Anbindung Wohnquartiere an Zentrum.

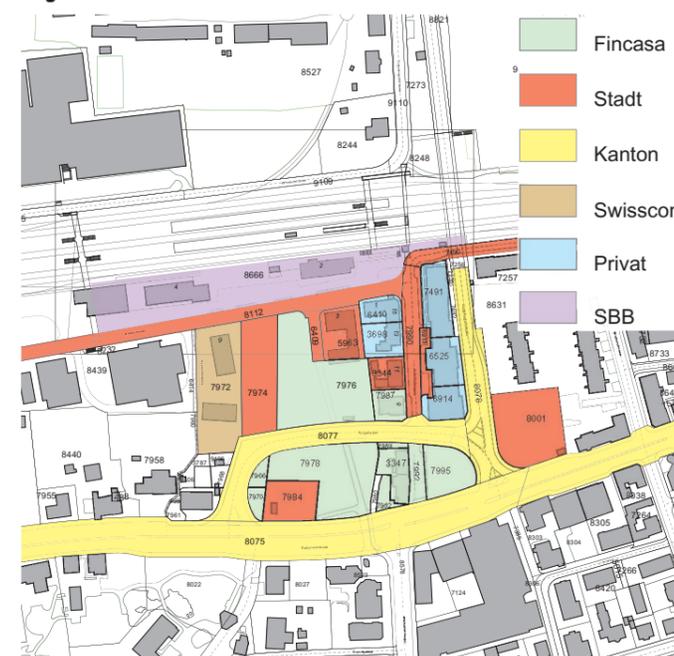
Öffentlicher Raum / Freiräume

- Neuer Stadtplatz für Begegnung und Aufenthalt sowie Bewegung und Verkehr an der Schnittstelle bestehendes Zentrum – Bahnhofsquartier („Stadtplatz“).
- Hochwertige Fussgängerbeziehung zwischen bestehendem Zentrum und Bahnhof (Bahnhofstrasse).
- Umgestaltung der Badener- / Zürcherstrasse im Zentrumsbereich.
- Hochwertige Fussgängerbeziehung zwischen Bahnhof-Nordausgang und Brandstrasse / Bernstrasse („nördliche Bahnhofstrasse“).
- Öffnung Dorfpark zur Badenerstrasse / Bahnhofsquartier.

Verkehr

- Umsteigeknoten SBB/Stadtbahn/Bus in zumutbarer Entfernung vom Bahnhof.
- Berücksichtigung Trasse und zukünftige Umsteigebeziehung Stadtbahn, Berücksichtigung Wendeschleufe.
- Integration Zürcher- / Badenerstrasse, Zentrumsverträgliche Abwicklung des Verkehrs.
- Sicherstellung MIV-Erschliessung Bahnhof.
- Entlastung Engstringerstrasse vom MIV.
- Aufwertung Nord-Süd Verbindungen für Velo- und Fussgängerverkehr.
- Optimale Verbindung der Teilräume und Quartiere für Fuss- und Radverkehr.

Eigentum Zentrum Bahnhof

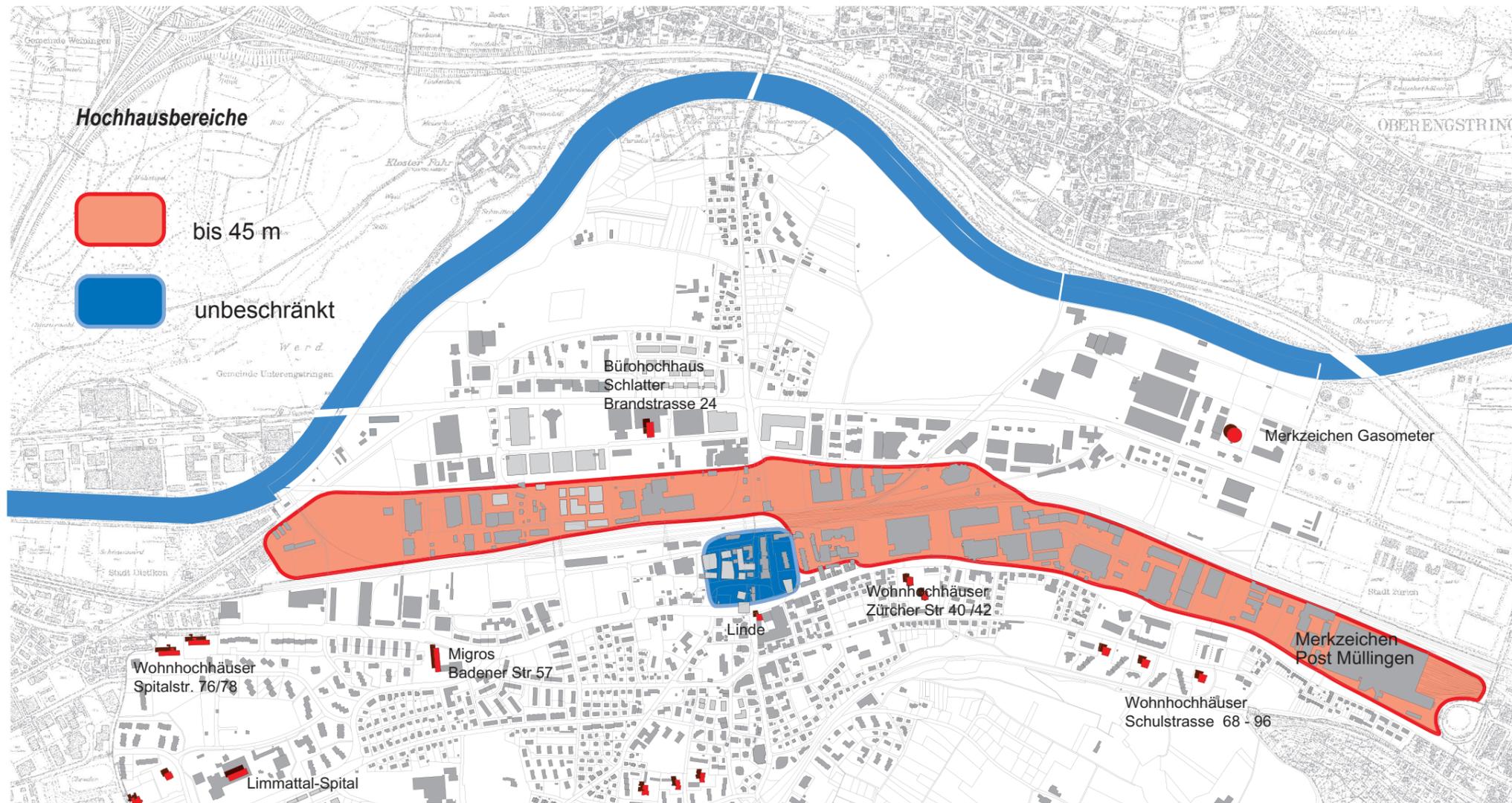


Zusammenfassende Bewertung

Das Zielkonzept bietet folgende Vorteile:

- Die wichtige Nord-Süd-Verbindung entlang der Bahnhofstrasse wird aufgewertet und ist mit dem Konzept „Schlieren lokal“ voll kompatibel.
- Der Platz an der Schnittstelle von Bahnhofstrasse und bestehendem Zentrum hat Chancen, zum zentralen Stadtplatz von Schlieren zu werden. Er berücksichtigt alle Beziehungen zu den umgebenden Stadträumen.
- Klare Orientierung mit zentraler ÖV-Haltestelle und eindeutiger Publikumsausrichtung.
- Minimale Abhängigkeit von Parzellierungsstruktur.
- Für den ÖV entsteht ein zentraler Knoten mit guten Umsteigebeziehungen auf dem Platz. Die Stadtbahn hat wenig Umwegfahrten.
- Die Umsteigebeziehung zwischen SBB und Stadtbahn beträgt ca. 120 m. Dies ermöglicht eine attraktive Publikumszone entlang der Bahnhofstrasse zum Bahnhof.

6. Vertiefung Hochhäuser



Ausgangslage - Bedingungen für Hochhäuser analog Planungs- und Baugesetz Kt. Zürich

§ 282 Hochhäuser sind Gebäude über 25 m. Sie sind nur erlaubt, wo es die Zonenordnung zulässt.

§ 284 Hochhäuser müssen verglichen mit gewöhnlichen Überbauungen einen Gewinn bringen. Hochhäuser sind architektonisch besonders zu gestalten. Die Nachbarschaft darf nicht wesentlich beeinträchtigt werden, insbesondere nicht durch Schattenwurf in Wohnzonen

§ 238 Auf Objekte des Natur- und Heimatschutzes ist besonders Rücksicht zu nehmen.

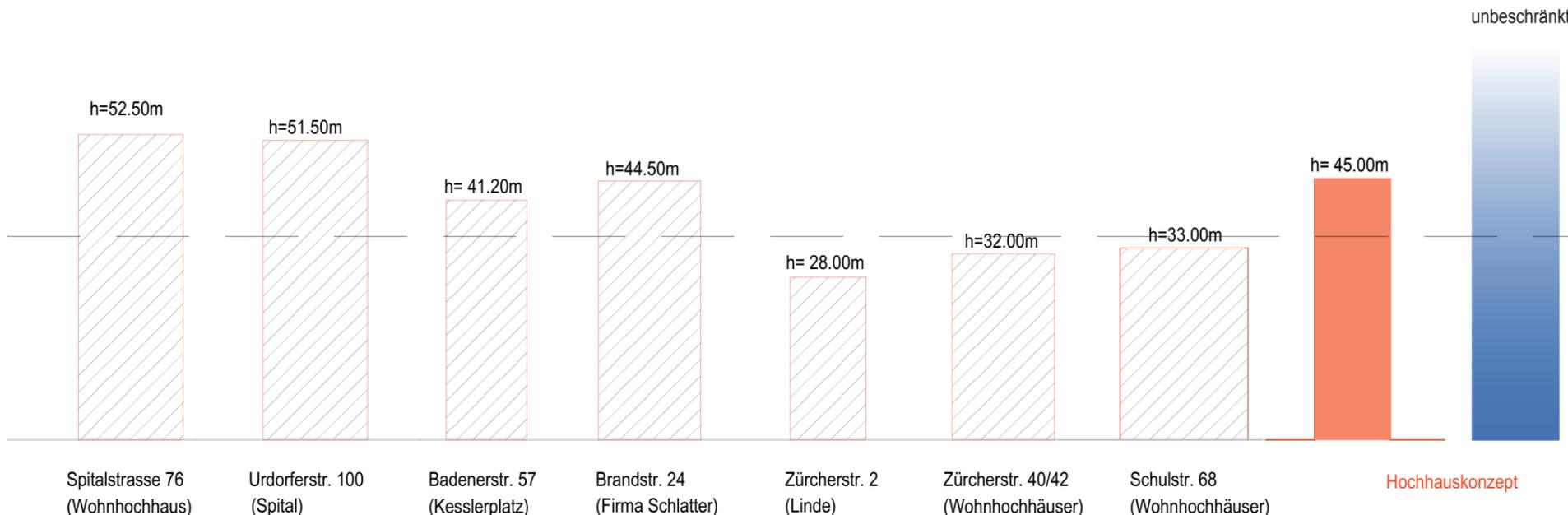
§ 68 Im Zonenplan können Gebiete bezeichnet werden, in denen Hochhäuser gestattet sind.

Allg. Anforderungen an Hochhäuser

- Städtebauliche Einordnung: Rücksicht auf Umgebung, Gruppenbildung, besondere Orte.
- Nutzungskonzept: Nutzungsmischung, öffentliche Nutzungen im EG.
- Ökologie: Beachtung Klima, Winde, Verschattung.
- Architektur: Proportionen, Gliederung, Erscheinungsbild, Fernwirkung, Beleuchtung.
- Erschliessung muss gegeben sein.

Regeln für Hochhäuser in Schlieren

- Maximale Höhe 45 m, im Zentrum unbeschränkt (siehe Plan).
- Maximale Breite 35 m.
- Ausrichtung des Baukörpers Nord-Süd.
- Keine höhere Ausnutzung in 45 m-Zone, Einzelfallprüfung der erhöhten Ausnutzung in der unbeschränkten Zone.
- Gestaltungsplanpflicht.
- Keine weiteren monofunktionalen Hochhäuser.
- Bezug zum öffentlichen Raum muss gegeben sein.
- Öffentliche Nutzungen im EG, Erdgeschossgestaltung.
- Gewinn von öffentlichem Raum /Freiraum.



7. Massnahmekatalog und weiteres Vorgehen

7.1 Massnahmekatalog

Massnahmenpakete		Inhalt	Umsetzungshinweise	Verweise auf Bericht
A. Kurzfristige Zentrumsentwicklung	A.1	Kooperative Zentrumsplanung, Studienauftrag durchführen in Zusammenarbeit mit Halter AG, SBB und weiteren Beteiligten.	<ul style="list-style-type: none"> Bereits angelaufene verbindliche Zusammenarbeit. Studienauftrag in Vorbereitung SBB haben Beteiligung zugesagt. ZVV, Tiefbauamt Kt. ZH und Amt für Verkehr sind einbezogen. 	5.2
	A.2	Schaffung eines neuen Zentrumsplatzes im Raum der heutigen Ringstrasse.	<ul style="list-style-type: none"> Integriert in Studienauftrag 	5.2
	A.3	Umgestaltung und Spurreduktion der Badener-/Zürcherstrasse im Zentrumsbereich.	<ul style="list-style-type: none"> Integriert in Studienauftrag 	5.2
	A.4	Verbesserung und Umgestaltung der lokalen Achse vom bestehenden Zentrum, über das Bahnhofsquartier bis und mit Geistlichareal. Prüfung einer vorzeitigen Schliessung der Engstringerbrücke für den Individualverkehr.	<ul style="list-style-type: none"> Auswertung der Bauphase der Engstringerbrücke aufgrund der Messdaten während der vorläufigen Schliessung 	5.2
B. Umsetzung Verkehrskonzept und Programm „Stadtgerechte Hauptstrassen“	B.1	Kurzfristige Zentrumsentlastung durch Anschluss der Rütistrasse an die Bernstrasse, Anschluss Rietbachstrasse, Verlängerung der Goldschlägstrasse, Verkehrsreduktion auf der Engstringerbrücke (SBB Brücke), Verstärkung der Gasometerstrasse und entsprechenden Knotenanpassungen.	<ul style="list-style-type: none"> Diese Massnahmen müssen parallel zur Zentrumsgestaltung umgesetzt werden. 	4.4
	B.2	Kurzfristige Verbesserung der Anbindung des Zelgliquartiers für den Langsamverkehr im Raum Knoten Bernstrasse.	<ul style="list-style-type: none"> Einbezug in aktuelles Projekt des TBA ZH. 	4.4
	B.3	Programm für die schrittweise Umgestaltung der Hauptstrassen Badener-/Zürcherstrasse und der Engstringerstrasse.	<ul style="list-style-type: none"> Betriebs und Gestaltungskonzepte Einbezug Stadtbus- und Stadtbahnentwicklung Ettappierungskonzept 	4.4
	B.4	Umsetzungsorientiertes Massnahmenkonzept Langsamverkehr, Verkehrssicherheit, Schulwegsicherheit, Querungen von Hauptstrassen und Tempo 30.	<ul style="list-style-type: none"> Gesamtprogramm und Ettappierungskonzept 	4.4
	B.5	Parkierungskonzept, insbesondere für Zentrum und Entwicklungsareale.		4.4
	B.6	Buskonzept, abgestimmt auf das übergeordnete ÖV-Angebot, die laufende Planung Stadtbahn und die lokalen Erschliessungsbedürfnisse.		4.4
	B.7	Überprüfung des kommunalen Verkehrsrichtplanes.	<ul style="list-style-type: none"> Insbesondere: Verzicht auf neue Verbindung zwischen Bernstrasse und Zürcherstrasse in der Achse Rütistrasse. 	4.4
C. Förderung der Arealentwicklungen	C.1	Arealentwicklung Färbiareal.	<ul style="list-style-type: none"> Unterstützung der Projektentwicklung und des Gestaltungsplanverfahrens im Sinne der Stadtentwicklungsziele. 	4.
	C.2	Wagiareal	<ul style="list-style-type: none"> Kooperatives Vorgehen bei den weiteren angekündigten Umstrukturierungsschritten. Einbezug Hochhauskonzept. 	4. / 6.
	C.3	Gasiareal / Gasometer	<ul style="list-style-type: none"> Einziger Arealcharakter und Engagement des Heimatschutzes für die Stadt nutzen. Bessere Anbindung an das Stadtzentrum. 	4.
	C.4	Schlieren West (Züblin Areal)	<ul style="list-style-type: none"> Grundeigentümergegespräche führen und kooperativen Ansatz für die Arealentwicklung umsetzen. 	4.
	C.5	Brandstrasse und Rietbachareal	<ul style="list-style-type: none"> Ansätze aus dem Färbiareal weiterführen. Ziel Schaffung attraktiver Standort und gute städtebauliche Qualität. 	4.
	C.6	Weitere Arealentwicklungen nach Bedarf	<ul style="list-style-type: none"> Die Stadt reagiert jederzeit auf Engagements der Grundeigentümer. 	4.
D. Programm „Wohnen in Schlieren“	D.1	Unterstützung des Projektes GEWOBAG Bernstrasse	<ul style="list-style-type: none"> Bereits laufendes Projekt und Engagement der Stadt. 	4.2
	D.2	Schaffung einer Task Force „Wohnen in Schlieren“	<ul style="list-style-type: none"> Standortförderung 	2.2 / 4.2
	D.3	Runder Tisch mit Genossenschaften, Grundeigentümern und Investoren.	<ul style="list-style-type: none"> Standortförderung 	2.2 / 4.2
	D.4	Festlegung eines Programms „Wohnen in Schlieren“	<ul style="list-style-type: none"> Standortförderung Verbesserung Wohnumfeld (insb. Hauptstrassenproblem) 	2.2 / 4.2

Massnahmenpakete		Inhalt	Umsetzungshinweise	Verweise auf Bericht
E. Programm „Öffentliche und private Grünflächen“	E.1	Dorfpark besser in das Stadtzentrum einfügen und an das Bahnhofsquartier anbinden.	• Umsetzung koordiniert mit Zentrumsentwicklung und Hauptstrassenprogramm.	4.1
	E.2	Gespräche führen über die Option eines öffentlichen Platzes nördlich des Bahnkorridors.	• In Abstimmung mit Entwicklung Areal Geistlich	4.1
	E.3	Anforderungsprofil an die Arealentwicklungen definieren (private Grünflächen zur Förderung der Wohn- und Stadtteilqualität).	• Kontinuierliche Integration in Arealentwicklungen.	4.1
	E.34	Naherholungsräume, Sport- und Freizeitanlagen: Nutzung erweitern, ökologische Aufwertungen. Für den Langsamverkehr besser erschliessen.	• Schwerpunkt ist die Aufwertung und Erweiterung des Freiraums Zelgli (Freihalte- und Erholungszone).	4.1
F. Überprüfung Zonenplan, insbesondere im Hinblick auf die Erhöhung der Wohnanteile.	F.1	Überprüfung der Arbeitsplatzzonen und Mischzonen im Hinblick auf die Förderung der Wohnnutzung.	• Zonenplanrevision aufgrund Stadtentwicklungskonzept	4.
	F.2	Überprüfung der öffentlichen Zonen im Hinblick auf die Schulraumentwicklung, die Senioreneinrichtungen und die Schaffung zusätzlicher öffentlicher Freiflächen.	• Zonenplanrevision aufgrund Stadtentwicklungskonzept	4.
	F.3	Überprüfung der Reservezonen zur etappierten Ergänzung des Wohnungsangebots.	• Zonenplanrevision aufgrund Stadtentwicklungskonzept	4.
G. Städtebauliche Qualitätssicherung	G.1	Bevorzugung von Projekten aus Studienaufträgen und Wettbewerben. Kooperative Unterstützung privater Projektträger im Hinblick auf die städtebauliche Qualitätssteigerung.	• Auf positiven Erfahrungen Färbi Areal und Zentrum aufbauen (Konkurrenzverfahren und erhöhte Anforderungen).	4.
	G.2	Inventar der wertvollen Bauten bis in die Gegenwart nachführen.	• Bestehende Qualitäten sichern und Neues in eine Zusammenhang stellen. • Grundlage für architektonisch, städtebauliche Beurteilungen.	2.3 / 4.
	G.3	Einführung einer verstärkten fachlichen Projektbeurteilung zur architektonischen und städtebaulichen Qualitätsförderung.	• Schaffung eines Stadtentwicklungsbeirates.	4.
	G.4	Erfolgskontrolle nach Realisierung von öffentlichen und privaten Projekten.		
H. Kommunikation, Partizipation, Kooperation	H.1	Stadtentwicklungskonzept zur Diskussion stellen. Einbezug der Bevölkerung, der politischen Gremien, der Interessenkreise und Grundeigentümer in die Weiterführung der Stadtentwicklung.	• Breite Basis und hohe Transparenz für Planung, Projekte und Umsetzung.	
	H.2	Kommunikationskonzept.	• Information, Diskussion, Meinungsbildung	
	H.3	Kontinuität der Mitwirkung (Information, Mitwirkungsmöglichkeiten, politische Entscheide).	• Breite Basis und hohe Transparenz für Planung, Projekte und Umsetzung.	
	H.4	Unkomplizierte und entscheidungsfähige Anlaufstelle für die verschiedenen Projektpartner und Grundeigentümer.	• Stadtentwicklung als Koordinationsstelle fest in der Verwaltung verankern.	

7.2 Umsetzungsplan und weiteres Vorgehen

Massnahmenpakete	Inhalt	Jahr der Umsetzung																							
		05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15													
A. Kurzfristige Zentrumsentwicklung 	A.1	Kooperative Zentrumsplanung, Studienauftrag durchführen in Zusammenarbeit mit Halter AG, SBB und weiteren Beteiligten.	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█				
	A.2	Schaffung eines neuen Zentrumsplatzes im Raum der heutigen Ringstrasse.	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█			
	A.3	Umgestaltung und Spurreduktion der Badener-/Zürcherstrasse im Zentrumsbereich.	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█		
	A.4	Verbesserung und Umgestaltung der lokalen Achse vom bestehenden Zentrum, über das Bahnhofsquartier bis und mit Geistlichareal. Prüfung einer vorzeitigen Schliessung der Engstringerbrücke für den Individualverkehr.	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	
B. Umsetzung Verkehrskonzept und Programm „Stadtge-rechte Hauptstrassen“ 	B.1	Kurzfristige Zentrumsentlastung durch Anschluss der Rütistrasse an die Bernstrasse, Anschluss Rietbachstrasse, Verlängerung der Goldschlägstrasse, Verkehrsreduktion auf der Engstringerbrücke (SBB Brücke), Verstärkung der Gasometerstrasse und entsprechenden Knotenanpassungen.	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█		
	B.2	Kurzfristige Verbesserung der Anbindung des Zelgliquartiers für den Langsamverkehr im Raum Knoten Bernstrasse.	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	
	B.3	Programm für die schrittweise Umgestaltung der Hauptstrassen Badener-/Zürcherstrasse und der Engstringerstrasse.	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█
	B.4	Umsetzungsorientiertes Massnahmenkonzept Langsamverkehr, Verkehrssicherheit, Schulwegsicherheit, Querungen von Hauptstrassen und Tempo 30.	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█
	B.5	Parkierungskonzept, insbesondere für Zentrum und Entwicklungsareale.	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█
	B.6	Buskonzept, abgestimmt auf das übergeordnete ÖV-Angebot, die laufende Planung Stadtbahn und die lokalen Erschliessungsbedürfnisse.	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█
	B.7	Überprüfung des kommunalen Verkehrsrichtplanes.	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█
	B.8	Busbevorzugung Badener-/Zürcherstrasse (Vorlauf Stadtbahn)	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█
C. Förderung der Arealentwicklungen 	C.1	Arealentwicklung Färbareal.	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	
	C.2	Wagiareal	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█
	C.3	Gasiareal / Gasometer	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█
	C.4	Schlieren West (Züblin Areal)	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█
	C.5	Brandstrasse und Rietbachareal	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█
	C.6	Weitere Arealentwicklungen nach Bedarf	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█
D. Programm „Wohnen in Schlieren“ 	D.1	Unterstützung des Projektes GEWOBAG Bernstrasse	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	
	D.2	Schaffung einer Task Force „Wohnen in Schlieren“	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█
	D.3	Runder Tisch mit Genossenschaften, Grundeigentümern und Investoren.	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█
	D.4	Festlegung eines Programms „Wohnen in Schlieren“	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█
E. Programm „Öffentliche und private Grünflächen“ 	E.1	Dorfpark besser in das Stadtzentrum einfügen und an das Bahnhofsquartier anbinden.	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	
	E.2	Gespräche führen über die Option eines öffentlichen Platzes nördlich des Bahnkorridors.	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	
	E.3	Anforderungsprofil an die Arealentwicklungen definieren (private Grünflächen zur Förderung der Wohn- und Stadtteilqualität).	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█
	E.4	Naherholungsräume, Sport- und Freizeitanlagen: Nutzung erweitern, ökologische Aufwertungen. Für den Langsamverkehr besser erschliessen.	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█
F. Überprüfung Zonenplan, insbesondere im Hinblick auf die Erhöhung der Wohnanteile. 	F.1	Überprüfung der Arbeitsplatzzonen und Mischzonen im Hinblick auf die Förderung der Wohnnutzung.	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	
	F.2	Überprüfung der öffentlichen Zonen im Hinblick auf die Schulraumentwicklung, die Senioreneinrichtungen und die Schaffung zusätzlicher öffentlicher Freiflächen.	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█
	F.3	Überprüfung der Reservezonen zur etappierten Ergänzung des Wohnungsangebots.	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█
G. Städtebauliche Qualitätssicherung 	G.1	Bevorzugung von Projekten aus Studienaufträgen und Wettbewerben. Kooperative Unterstützung privater Projektträger im Hinblick auf die städtebauliche Qualitätssteigerung.	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	
	G.2	Inventar der wertvollen Bauten bis in die Gegenwart nachführen.	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█
	G.3	Einführung einer verstärkten fachlichen Projektbeurteilung zur architektonischen und städtebaulichen Qualitätsförderung.	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█
	G.4	Erfolgskontrolle nach Realisierung von öffentlichen und privaten Projekten.	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█
H. Kommunikation, Partizipation, Kooperation 	H.1	Stadtentwicklungskonzept zur Diskussion stellen. Einbezug der Bevölkerung, der politischen Gremien, der Interessenskreise und Grundeigentümer in die Weiterführung der Stadtentwicklung.	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	
	H.2	Kommunikationskonzept.	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	
	H.3	Kontinuität der Mitwirkung (Information, Mitwirkungsmöglichkeiten, politische Entscheide).	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█
	H.4	Unkomplizierte und entscheidungsfähige Anlaufstelle für die verschiedenen Projektpartner und Grundeigentümer.	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█

Weiteres Vorgehen

Die Umsetzung des Stadtentwicklungskonzeptes bildet eine ausserordentliche Aufgabe für die Stadt Schlieren.

Das Stadtentwicklungskonzept ist nicht eine einmalige Angelegenheit sondern erfordert Kontinuität und einen pragmatischen Umsetzungswillen.

Erforderlich sind verschiedene Folgeprojekte und Abpassungen in der Verwaltung und der Gemeindeorganisation (Task Force, Verwaltungsstruktur, Pflichtenhefte, Aufträge usw.).

Als Grundlage für ein eigentliches politisches Umsetzungsprogramm sind die finanziellen Möglichkeiten der Stadt einzubeziehen.

Partnerschaften mit Kanton, Verkehrsträgern, Grundeigentümern und Investoren bilden eine weitere wichtige Voraussetzung.

Die weiteren Schritte:

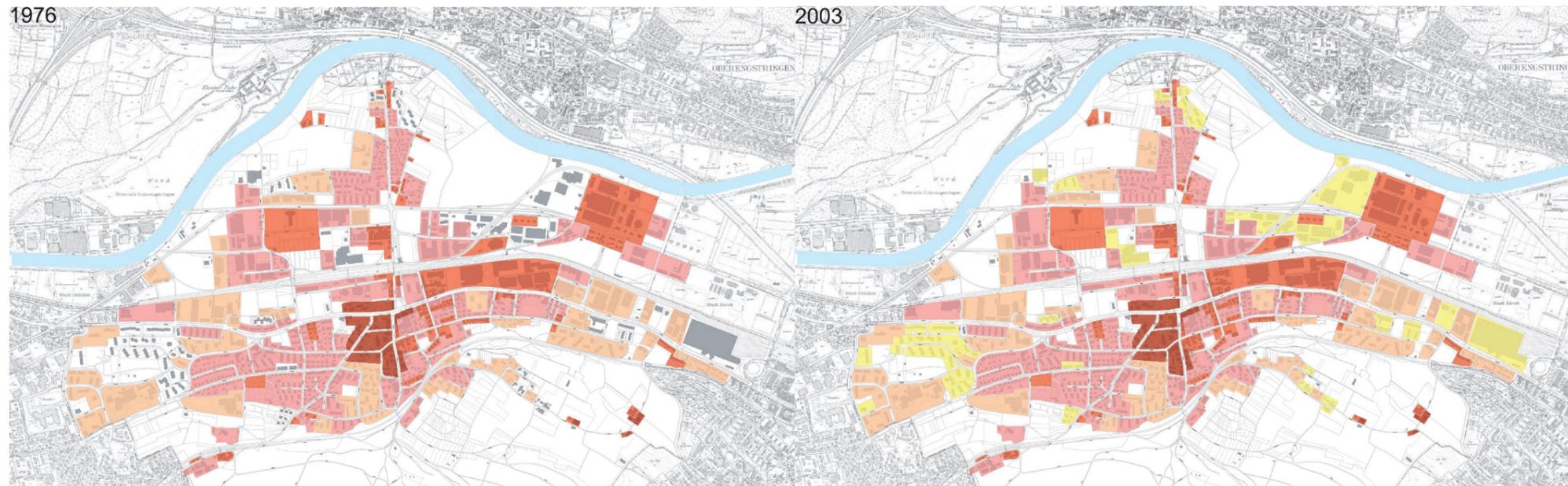
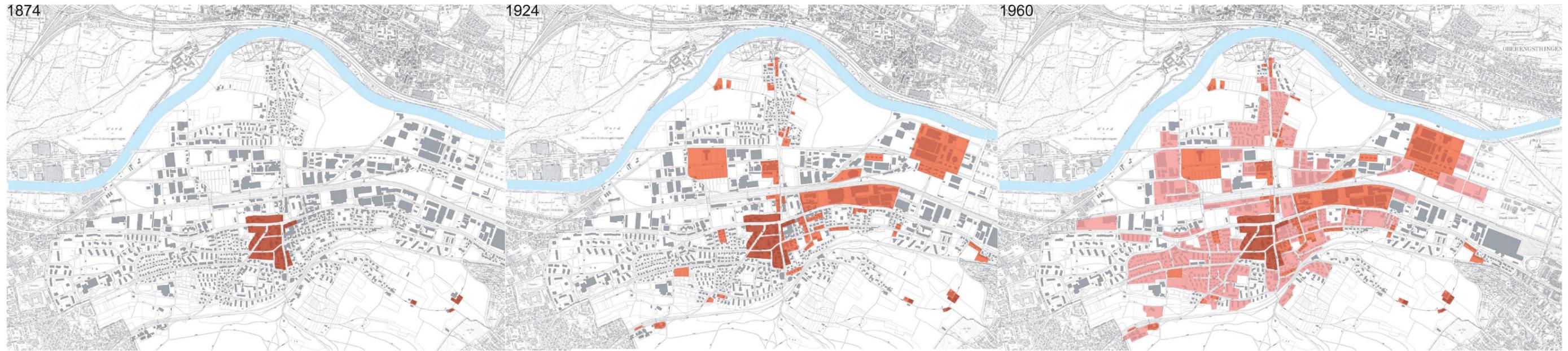
1. Öffentliche Diskussion und Meinungsbildung
2. Bereinigung Stadtentwicklungskonzept
3. Aufträge für die weitere Umsetzung

Für den Erfolg der Stadtentwicklung ist die breite Akzeptanz und die engagierte Umsetzung entscheidend!

Planungsphase	█
Realisierungsphase	█
Projekte Dritter	█
Annahmen (Kanton)	█

Anhang

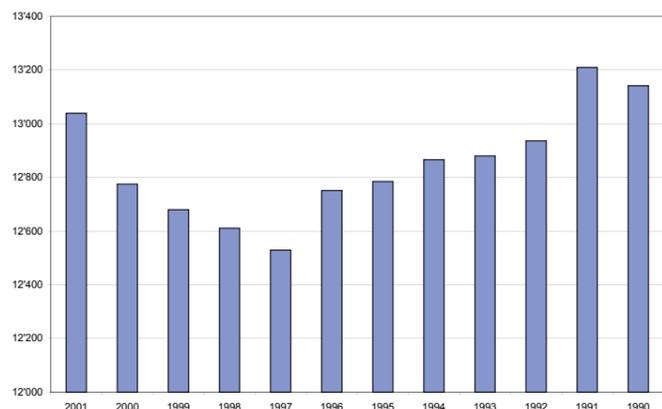
Siedlungsentwicklung in Zeitschritten



Basisdaten Stadtentwicklung

Bevölkerungsentwicklung

Schlieren hat 13'252 Einwohner (Jahr 2004). Seit 1997 ist die Bevölkerung von Schlieren stetig leicht gewachsen. Im Vergleich zur Agglomeration Zürich ist das Bevölkerungswachstum jedoch relativ gering.



Bevölkerungsstruktur

Die Stadt Schlieren unterscheidet sich bezüglich der Bevölkerungsstruktur in mehrfacher Hinsicht von anderen Schweizer Städten. Der Ausländeranteil ist relativ hoch (42%, 2003).

Die Alterszusammensetzung ist im Vergleich zum gesamtschweizerischen Schnitt relativ jung. Eine Besonderheit besteht: Der Anteil der unter 40 Jährigen ist leicht übervertreten im Vergleich zu den älteren Erwachsenen zwischen 40 - 65 Jahren. Mit dem unterproportional vertretenen Anteil von schulpflichtigen Kindern würde dies grundsätzlich ein Wegzug der älteren Familien bedeuten.

Bevölkerungsprognosen

Auf Gemeindeebene gibt es keine offiziellen Prognosen zur Bevölkerungsentwicklung. Die Bevölkerungsprognosen werden offiziell auf Bezirksebene (Dietikon) erstellt und gehen von einem Zeithorizont von 10 - 20 Jahren aus. Es ist anzunehmen, dass die Bevölkerungsentwicklungen auf Gemeindeebene ähnlich verlaufen wird. Im Bezirk Dietikon wird bis 2010 mit einer Abnahme von 0.2% gerechnet. Ab 2015 wird die Bevölkerung im Bezirk Dietikon noch stärker abnehmen (- 0.5%; 2020: -0.7%).

Trendentwicklungen Stadtbahn

In 10 bis 20 Jahren soll eine Stadtbahn Limmattal die Gemeinden zwischen Zürich und Baden miteinander verbinden und eine optimale ÖV-Verbindung gewährleisten. Die Trasseestudie Limmattalbahn weist erhebliche Potentiale bezüglich Einwohner- und Arbeitsplatzentwicklung auf.

Je nach Szenario variieren die Zuwachsprognosen für 2025 zwischen 11 555 bis 14 100 Einwohner und 17 700 bis 15 300 Beschäftigte. Die Verkaufsflächen können um 5 000 bis 10 000 m² steigen.

Kaufkraft

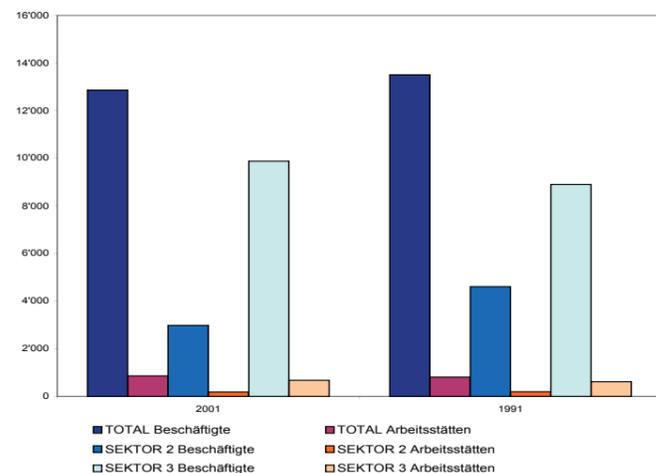
Die Kaufkraft der Schlieremer Bevölkerung liegt mit rund 27 000 CHF pro Kopf über dem Schweizer Schnitt von CHF 25 000 pro Kopf. Innerhalb der Agglomeration Zürich (ohne Stadt) liegt die Kaufkraft jedoch pro Kopf rund 5 000 CHF höher (vor allem aufgrund einiger weniger sehr reicher Gemeinden).

Steuern

Der Kanton Zürich zählt für natürliche Personen im interkantonalen Steuerwettbewerb konstant zu den attraktivsten Kantonen in der Schweiz. Vor allem mit dem benachbarten Kanton Aargau schneidet Zürich gut ab. Die Stadt Schlieren hat einen Steuerfuss von 119%. Allerdings haben viele der östlich und westlich gelegenen Gemeinden auch hohe Steuersätze, sowie auch die Stadt Zürich mit einem Steuerfuss von 122%.

Beschäftigung

In Schlieren bestehen beinahe gleich viele Arbeitsplätze wie Einwohner (12'863 AP, 2004)! Der Strukturwandel in den 90 Jahren hat sich besonders stark mit der Verlagerung von Arbeitsplätzen im Industriesektor zum Dienstleistungssektor geäussert.



Strukturwandel

Der Strukturwandel im Beschäftigungsbereich bewirkte, dass die Anzahl der Firmen vor allem im Bereich Detailhandel, Banken und Versicherungen, Gastronomie und Beratung wuchs. Allein zwischen 2000 bis 2002 ist die Zahl der Firmen um 10 % gewachsen. Die Durchschnittsgrösse der Firmen im 3. Sektor ist seit 1991 massiv gesunken, im Dienstleistungssektor ist sie leicht zunehmend.

Nach wie vor stellen jedoch einzelne Grossbetriebe (Post Mülligen, NZZ-Print, Geistlich u.a.) eine Vielzahl von Arbeitsplätzen mit regionalem Einzugsgebiet bereit.

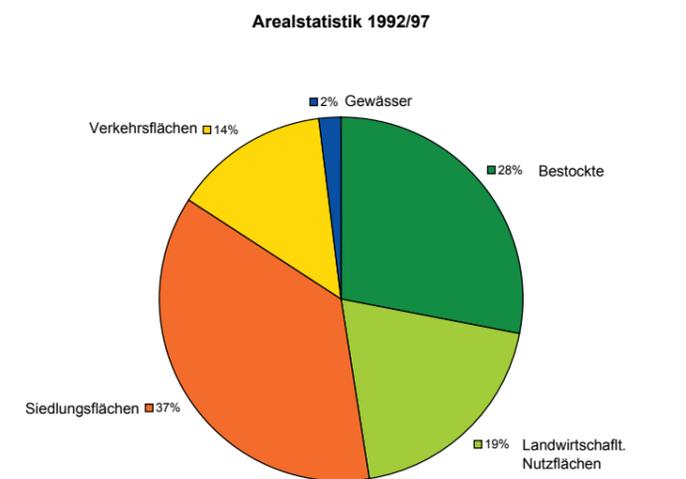
Arbeitslosenquote

Die Arbeitslosenquote ist seit 2000 von 1.5 % auf 6,7 % (2004) gestiegen. Dies ist gesamthaft ca. 2 % mehr als im Vergleich zum Bezirk Dietikon.

Siedlungsstruktur

Das Gemeindegebiet weist einen hohen Anteil von Flächen für das Siedlungsgebiet auf. Gerade die Hälfte des Gesamtfläche beanspruchen die Siedlungsflächen mit den Verkehrsflächen.

Bodennutzung



Für Siedlungsflächen werden zur Zeit 240 ha gebraucht. Verteilt auf die 13 128 Einwohner ergibt dies einen durchschnittlichen Flächenverbrauch von ca. 180 m² pro Einwohner. Werden die Verkehrsflächen mit 83 ha dazugerechnet ergibt dies im Schnitt einen Verbrauch von 240 m² pro Einwohner für das gesamte genutzte Siedlungsgebiet.

Flächenreserven

Wohnen

In den Wohnzonen sind in Relation zu den anderen Nutzflächen am wenigsten Reserven unüberbauter Flächen vorhanden (total 6 ha). Ein Grossteil der unüberbauten Reserven ist schon kurzfristig baureif. Die Flächenanalyse zeigt jedoch, dass nur vereinzelte Flächen eine gesamthafte Überbauung ermöglichen (Gebiet bei Pestalozzi-Weg) Die meisten Flächen sind verstückelt und bestehen grösstenteils aus einzelnen überbaubaren Parzellen.

Mischzonen

Die grössten Flächenreserven sind in den Arbeitszonen und Mischzonen vorhanden.

In den Mischzonen sind dies gesamthaft 17.1 ha unüberbauter Reserven. Die Flächen befinden sich im Zentrum, im Gebiet Schlieren West und im Ifang. Knapp die Hälfte davon mit den Flächen in den Zentrumszonen und den Wohn- und Mischzonen in Schlieren West sind baureif (45%).

Innert 5 Jahren baureif ist das Gebiet Geissweid (W4) ebenfalls in Schlieren West. Die Flächen im Ifang (Fußballplätze der Stadt Zürich) sind längerfristig baureif.

Generell kann gesagt werden, dass sich die Mischgebietsflächen an zentraler gut erschlossener Lage in der Stadt Schlieren befinden und auch ein Nachfragedruck auf die Entwicklung dieser Flächen besteht. Für eine nachhaltige Stadtentwicklung ist es daher sicher sinnvoll, dass diese Lagen vorab entwickelt werden.

Arbeitszonen

Mit total 30.3 ha sind immense Flächenreserven in den Arbeitszonen vorhanden. Davon sind beinahe alle Flächen kurzfristig baureif (27.5 ha). Diese Flächen befinden sich im Band zwischen Gleisanlagen und Bern-Strasse.

Die Gebietsreserven für Arbeitszonen sind grösstenteils grossflächige, zusammenhängende Gebiete (Färbi-Areal, Wagi-Areal, Unterrohr, Melchwiese, Reitmen). Mit dem einhergehenden Strukturwandel zu weniger flächenintensiven Arbeitsplätzen dürften gesamthaft die un bebauten Flächenreserven der Arbeitszonen zu gross geworden sein. Vor allem die weniger gut erschlossenen, peripher gelegenen Gebiete dürften erhebliche Entwicklungsprobleme haben.

Auf den zentraler gelegenen Flächen (Färbi-Areal) laufen derzeit Verfahren für eine Neunutzung.

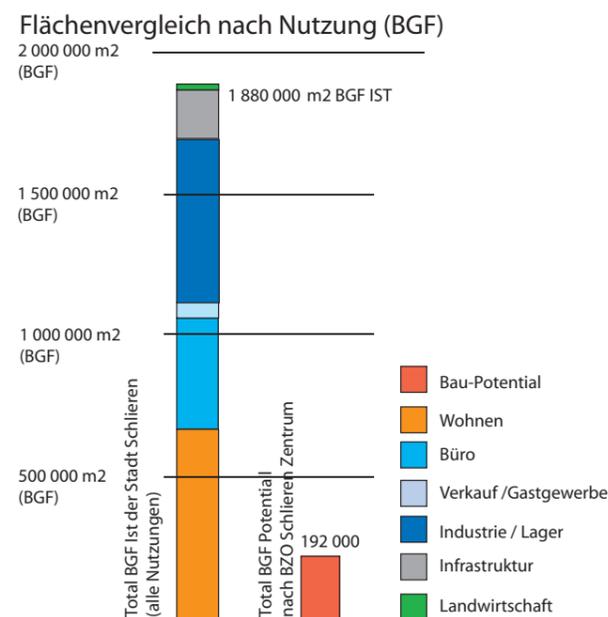
Forts. Basisdaten Stadtentwicklung

Immobilienmarkt

(vgl. Bericht Wüst&Partner: Standort- und Marktanalyse des Zentrums von Schlieren, Zürich, April 2003)

Baupotentiale

Ein Grossteil der Baupotentiale für einen gemischt genutzten Stadtteil besteht im Gebiet Schlieren West. Das Gebiet liegt westlich zwischen Bahntrasse und Bade-



nerstrasse und wird zur Zeit grossgewerblich genutzt. Mit einer zeitgemässen Umnutzung können an dieser zentralen Lage beträchtliche Potentiale freigelegt werden. Das Gebiet weist hohe Lärmbelastungen entlang der Bahn und Badenerstrasse auf. Für eine potentielle Umnutzung

sind vorab auch Lärmsanierungsmassnahmen an Quelle durch Reduktion der Lärmbelastung wie auch mit baulichen Massnahmen (Bahnlärm) vordringlich. Die geplante Zentrumplanung nimmt für die Entwicklung eine Schlüsselfunktion ein.

Entwicklungschancen

Die Stadt Schlieren hatte in den letzten zehn Jahren eine Neuproduktion von 68'000 m² BGF. Über den Durchschnitt gerechnet sind dies somit 6'800 m² BGF pro Jahr. In der geplanten Entwicklung von Schlieren West können gemäss BZO 192'000 m² BGF bereitgestellt werden! Mit anderen Worten ein Mehrfaches jahrzentelanger Neubautätigkeit. Um Leerstände resp. Planungsleerläufe zu vermeiden, ist es daher ausserordentlich wichtig, dass die Realisierungsmöglichkeiten und die Etappierung den Umständen entsprechend geplant werden.

Verkaufsflächen

In Schlieren gibt es 40'000 m² Verkaufsflächen. Der Anteil an den Gesamtbruttogeschossflächen macht nur 2% aus. Pro Einwohner gibt es somit 3 m² Verkaufsfläche. Im gesamtschweizerischen Schnitt sind es 4 m² pro Kopf. Möglicherweise hängt dies auch mit der Lage von Fachmarktzentren und Einkaufszentren in den unmittelbar benachbarten Gemeinden (Dietikon und Spreitenbach) zusammen. Aufgrund der geringen Leerstandsquote bestehender Verkaufsflächen und des kleinen Angebots ist jedoch durchaus eine Steigerung der Angebots für die Versorgung der Stadtbevölkerung möglich.

Büroflächen

Die Büroflächen sind mit 400'000 m² Bruttogeschossflächen die drittgrösste Flächenkategorie neben Wohnflächen und Industrieflächen. Der Anteil an den Gesamtbruttogeschossflächen macht 20% aus.

Verlief die Investition in Bürobauten lange Zeit relativ gering im Vergleich zur Agglomeration Zürich, so ist zu Zeit eine verstärkte Investitionstätigkeit ersichtlich. Unter den

Projekten in verschiedenen Planungsstadien befinden sich vereinzelt auch Grossprojekte (Mercedes/Merbag).

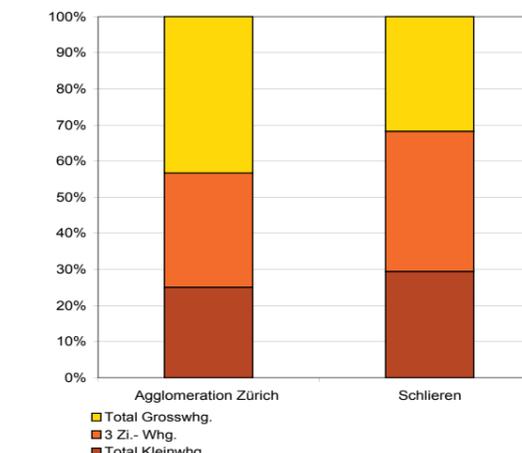
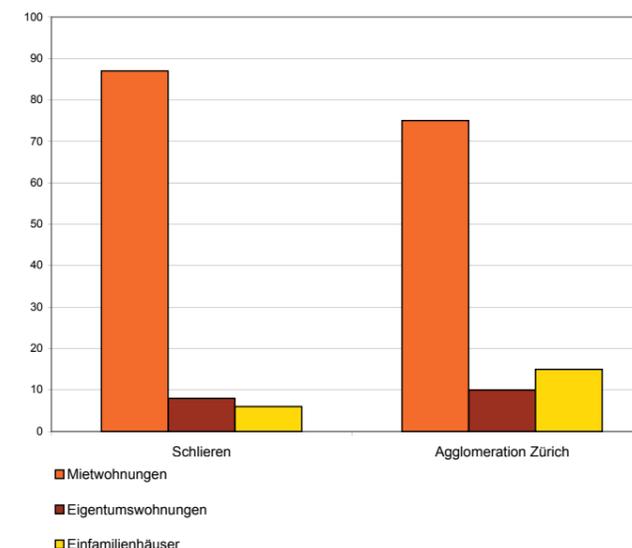
Die derzeitige Situation widerspricht der Entwicklung eines starken Nachfragerückgangs und Überangebots an Büroflächen innerhalb der letzten Jahre in der Agglomeration Zürich.

Wohnungsbestand nach Gebäudeart und -alter

Im Vergleich zur Agglomeration Zürich ist der Mietwohnungsbestand der Gemeinde Schlieren mit einem Anteil von 87% sehr hoch. Der Gebäudebestand an Eigentumswohnungen und Einfamilienhäuser ist dagegen sehr tief. Seit 1990 wurde nur sehr geringfügig in Einfamilienhauseigentum investiert.

Wohnungsbestand

1990 wurden 6563 Haushalte in der Stadt Schlieren gezählt. Zur Zeit stehen für die 13'250 Einwohner im Durchschnitt 1.5 Zimmer zur Verfügung, d.h. relativ wenig.



Im Vergleich zur Agglomeration Zürich überwiegt der Wohnungsbestand der Kleinwohnungen mit unter 4-Zimmer mit 66% des Gesamtbestandes. Im Vergleich dazu hat die Agglomeration Zürich nur einen Anteil von 57% von Kleinwohnungen. Vor allem für die wachsende relativ junge Bevölkerungsstruktur bedeutet dies einen Mangel an Familienwohnungen.

Erneuerungsbedarf

Das Nachverdichtungspotential der bestehenden Wohnbaugebiete ist besonders hoch, da der Gebäudebestand relativ alt ist und zu einer Zeit gebaut wurde, als bauliche Verdichtung noch kein Thema waren. Zudem weisen etliche Gebäude einen Erneuerungsbedarf aus. Ein grösserer Teil der Gebäude stammen aus der Bauperiode zwischen 1947-60 (18%) und 1971-75 (22%)

Nachfrageentwicklung

Mit der derzeit gesamtschweizerisch gestoppten Nachfrageentwicklung an EFH-Eigentum wird dieser Trend mit Wahrscheinlichkeit anhalten. Gesamtschweizerisch ist eine steigende Tendenz zum Stockwerkeigentum zu vermerken. Ein Nachholbedarf für grosszügige Familienwohnungen im Eigentum kann vorhanden sein.

Angebotsentwicklung

Bis zur aktuell prognostizierten Entwicklung mit dem Abbruch und Neubau des Quartiers Zelgli und weiteren vereinzelt Wohnbau-Vorhaben schien die Wohnbauentwicklung von 1990 - 2001 eher stagnierend. Das Höchstmass des Wohnungsangebots wurde 1996 mit einer privat finanzierten Wohnbausiedlung im Mietwohnungssegment erreicht. Im Zeitraum ab 1990 ist die geplante Siedlung im Zelgli die erste von einer Wohnbaugenossenschaft finanzierten Investition.

Mietpreise

Die Mietpreise sind in Schlieren mit einem Median von 210 CHF sehr tief im Vergleich zu den Gemeinden der Zürcher Agglomeration. Im Vergleich zu den Gemeinden in der Limmattalachse (Schlieren bis Baden) liegen die Mietpreise jedoch im mittleren Bereich. Im gesamtschweizerischen Vergleich sind die Preise über dem Durchschnitt.

Leerwohnungsziffer

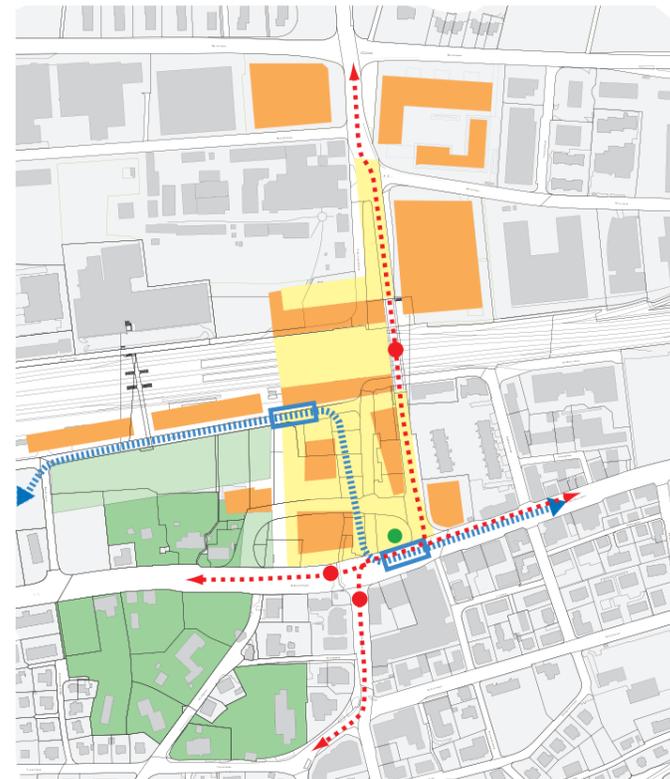
Der Leerwohnungsbestand ist seit längerer Zeit mit unter 1% minimal. Neubaubestände (z.B. 1996) werden sehr rasch abgebaut. Die geringe Leerwohnungsziffer bestätigt, dass eine relativ hohe Nachfrage im Wohnungsmarkt besteht.

Variantenuntersuchung Stadtbahnführung im Zentrum

Variante 1

RZU Beitrag (Versuch mit Stadtbahn)

-  Platz-/Verbindungsräume
-  Baufelder
-  Stadtbahnführung mit Haltestellen
-  Busführung mit Haltestellen
-  Grünräume Bestand / Planung

**Teil Süd:**

- Stadtbahn mit zwei Haltestellen "Zentrum" und "Bahnhof" in geringen Abstand. Gute Verknüpfung SBB - Stadtbahn.
- Grosser Eingriff in Parzellen- und Baustruktur.
- Stadtplatz über den gesamten Schild (zu gross).
- Grossräumige Verbindung mit Überdeckung der Gleise (Konzept Leyk).
- Zwei neue Bahnhofsgebäude beidseits der Gleise.

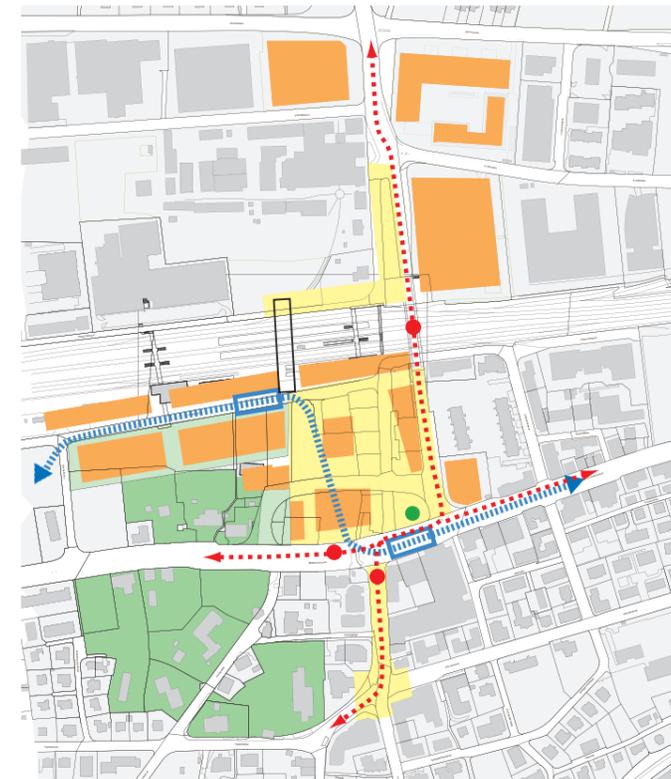
Teil Nord:

- Bahnhofsvorplatz mit auslaufendem öffentlichen Freiraum.
- Überbauung Garten und Villa Geistlich.

- ▶ Sehr grosser Eingriff.
- ▶ Nutzungspotential fraglich.
- ▶ Zentrumsentwicklung übergreifend nur mit Gleisüberdeckung, ansonsten Abschluss am Gleiskorridor.

Variante 2

Stadtbahnvorgabe (Amt für Verkehr)

**Teil Süd:**

- Stadtbahn mit zwei Haltestellen "Zentrum" und "Bahnhof" in geringen Abstand. Gute Verknüpfung SBB - Stadtbahn. Neue Personenunterführung (PU) notwendig.
- Erhalt Bahnhofstrasse, Bahnhof und Parzellen Bahnhofstrasse möglich.
- Stadtplatzschwerpunkt durch Haltestellenanordnung nach Westen verschoben -> Neue Unterführung westlich Bahnhof.
- Bahnhofstrasse wird zum Nebenstrasse.

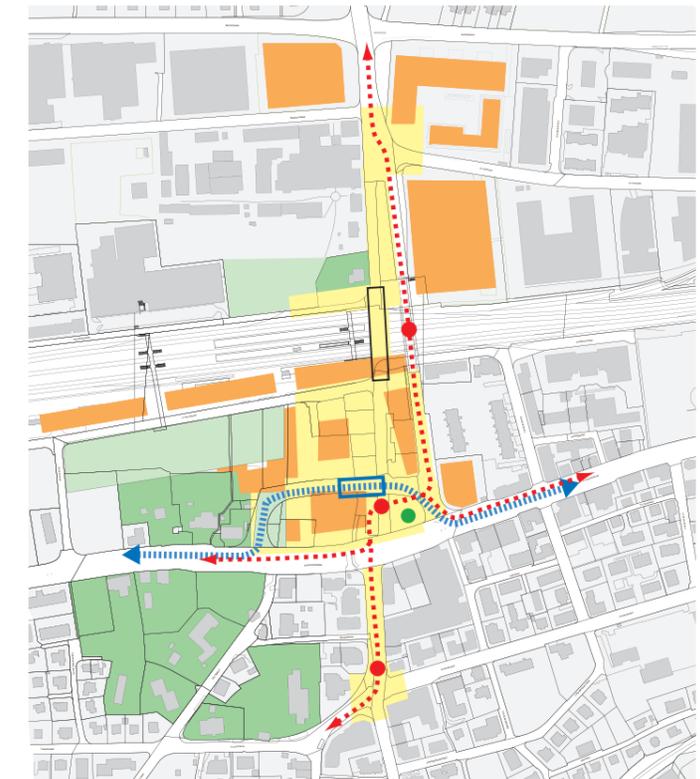
Teil Nord:

- Schwerpunktverschiebung Platz und Baufelder ins Geistlich-Areal - schlechte Anbindung Zelgli.
- Bahnhofsvorplatz Nordseite.

- ▶ Zentrumsentwicklung wird auf neue Achse gelenkt (neue PU).
- ▶ Nördlich des Gleiskörpers keine zweckmässige Anbindung möglich.
- ▶ Zersplittern des Zentrums potentials.

Variante 3

Stadtbahn Alternative - Zentraler Platz, Bahnhofsachse

**Teil Süd:**

- Stadtbahn mit Führung über Platz am zentralen ÖV-Knoten; nur eine Haltestelle "Zentrum".
- geringer Eingriff in Parzellen- und Baustruktur - Bahnhofstrasse als neue Fussgängerbeziehung mit Fortsetzung in aufgewerteter PU.
- Stadtplatz mit Orientierung zum bestehenden Zentrum und Dorf.
- Grosses neues Baufeld.
- Bahnhofsvorplatz mit Zugang zur Unterführung.

Teil Nord:

- Bahnhofsvorplatz Nordseite.
- Gute Anbindung Zelgli Quartier, Brand- und Rütistrasse.

- ▶ Hohe Realisierungschance, da Aufbau auf Bestand.
- ▶ Gut erschlossene Baufelder.
- ▶ Sichtbeziehung und öffentlicher Raum in Bahnhofstrassen-Achse.