

Die Bahn macht Schlieren zur Stadt

Autor(en): **Huber, Werner**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **32 (2019)**

Heft 9

PDF erstellt am: **20.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-868248>

Nutzungsbedingungen

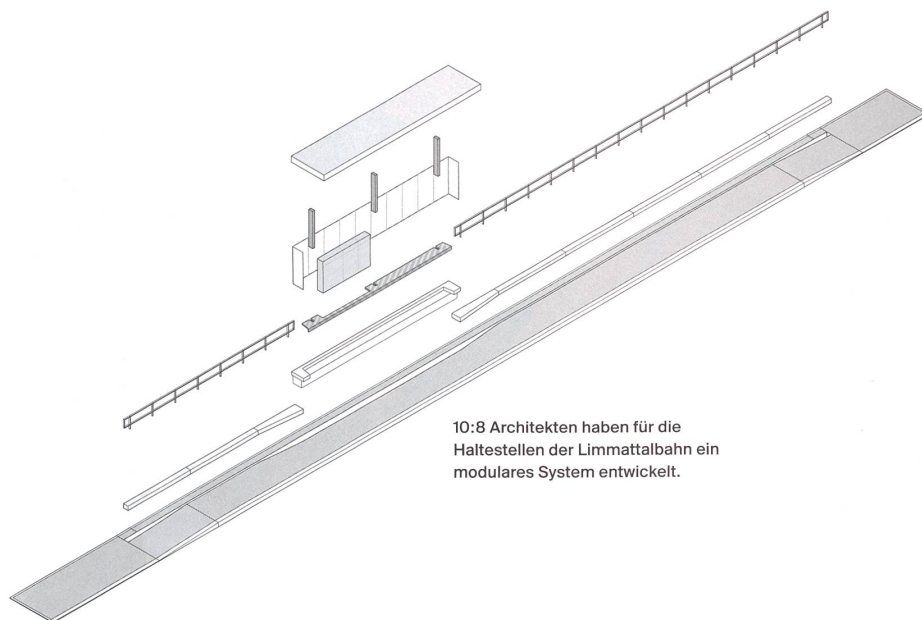
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



10:8 Architekten haben für die Haltestellen der Limmattalbahn ein modulares System entwickelt.

Die Bahn macht Schlieren zur Stadt

Seit Anfang September fährt die erste Etappe der Limmattalbahn von Zürich nach Schlieren. Sie ist ein Katalysator für die Stadtentwicklung.

Text:
Werner Huber
Foto:
10:8 Architekten

«Wir machen das Ortszentrum für den Individualverkehr relativ stark zu, denn am Stadtplatz sollen künftig die Menschen und nicht mehr die Autos den Puls bestimmen», sagte Stadtentwicklerin Barbara Meyer vor gut neun Jahren in «Schlieren blüht auf», Themenheft von Hochparterre, April 2010. Was damals noch Zukunftsmusik und angesichts der unwirtschaftlichen Branche kaum vorstellbar war, ist heute Realität. Den von Weberbrunner Architekten und Kuhn Landschaftsarchitekten geplanten Stadtplatz konnte Schlieren schon im Sommer 2018 einweihen. Vor wenigen Tagen begann darauf auch das richtige Leben, als am 2. September die Tramlinie 2 ihren fahrplanmässigen Betrieb aufnahm. Nun ist das Schlieremer Zentrum im Siebeneinhalb-Minuten-Takt auf Tramgleisen an die Stadt Zürich angebunden. Umsteigefrei geht es via Altstetten Richtung Stauffacher, Paradeplatz und Bellevue bis ins Seefeld. Bisher hatte der 31er-Bus Schlieren im dichten Takt an die grosse Stadt angebunden, doch die Kapazität des Trams ist zwei- bis dreimal grösser. Der «Zweier» ist die erste Etappe der Limmattalbahn. Für Schlieren ist das neue Verkehrsmittel auch ein Katalysator für die Stadtwerdung: Wo ein Tram fährt, da ist Stadt.

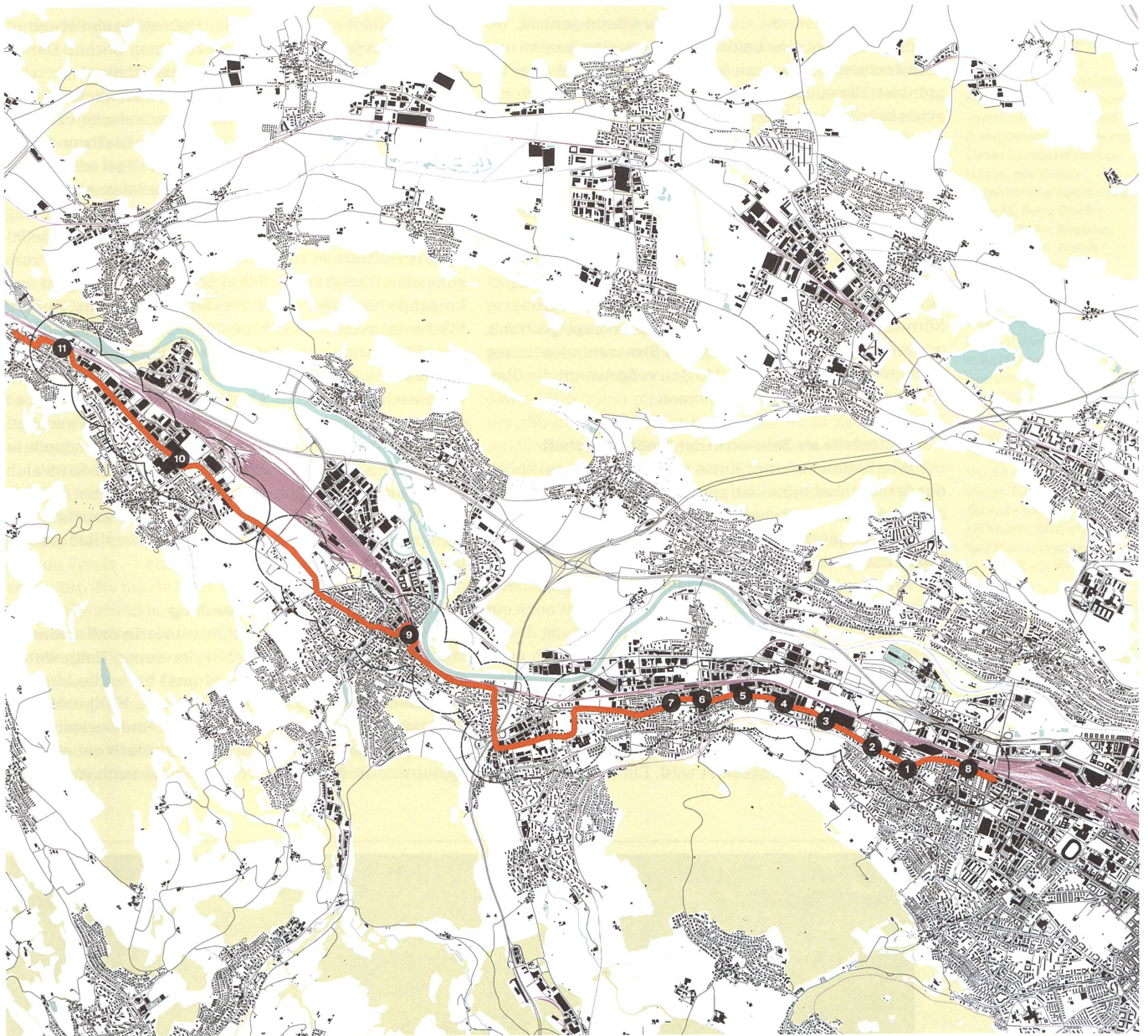
Das Trasse als verbindendes Element

Von der bisherigen Endhaltestelle «Farbhof» in Altstetten fährt das Tram nun weiter über die Badenerstrasse, die nach der Stadtgrenze zur Zürcherstrasse wird, an Theo Hotz' Postbetriebszentrum Mülligen vorbei Richtung Zentrum Schlieren. «Micafil», «Mülligen», «Gasome-

terbrücke» und «Wagonsfabrik» heissen die Haltestellen auf diesem Abschnitt, und sie erzählen ein Stück Industriegeschichte. Nach dem Stadtplatz – «Zentrum Schlieren» – nimmt das Tram Kurs nach «Geissweid», wo die Tramzüge der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) in die Wendeschleife einbiegen. Bereits liegen hier die ersten Schienenstücke der zweiten Bauetappe im Asphalt, die bis 2022 realisiert wird. Dann wird die Limmattalbahn vom Bahnhof Altstetten zum Bahnhof Killwangen-Spreitenbach fahren – mit neuen Fahrzeugen.

10:8 Architekten haben zusammen mit dem Planungsbüro Stadt Raum Verkehr Birchler + Wicki und Geser Landschaftsarchitekten der neuen Tramlinie ihre Gestalt gegeben. Das Team bearbeitet die ganze 13,5 Kilometer lange Stadtbahnstrecke mit ihren 27 Haltestellen. Mit Projekten wie der Stadtbahn Zug, dem Bahnhof Oerlikon siehe Themenheft von Hochparterre, Mai 2017, oder dem zurzeit laufenden Bau der Personenunterführung Nord im Bahnhof Winterthur haben die Architekten eine reiche Erfahrung mit Infrastruktur- und insbesondere Bahnbauten. «Bei der Limmattalbahn beschäftigten wir uns nicht nur mit der Gestaltung der Haltestellen und des Strassenraums. Unsere Aufgabe umfasste auch städtebauliche und raumplanerische Fragen», erläutert Jürg Senn von 10:8 Architekten. Dies wird vor allem in der zweiten Etappe der Fall sein, wo die Bahn teilweise durch wenig oder gar nicht bebautes Gebiet fährt.

Um die Limmattalbahn zu einem verbindenden Element der künftigen «Limmattalstadt» zu machen, strebten die Architekten danach, dem Strassenraum eine möglichst einheitliche, städtische Identität zu geben. Sie entwickelten unterschiedliche Typen von Strassenquerschnitten, mit denen sie auf die verschiedenen Situationen reagieren. Meistens liegen die Gleise in der Strassenmitte, →



Trassee der Limmattalbahn

Erste Etappe (Tram 2)

- 1 Farbhof
- 2 Micafil
- 3 Mülligen
- 4 Gasometerbrücke
- 5 Wagonsfabrik
- 6 Zentrum Schlieren
- 7 Geissweid

Zweite Etappe (Auswahl)

- 8 Bahnhof Altstetten
- 9 Bahnhof Dietikon
- 10 Shopping Center
Spreitenbach / Tivoli
- 11 Bahnhof Killwangen-
Spreitenbach

— Trassee
— Einzugsgebiet der
Haltestellen
(Radius 400 Meter)



Mit einfachen Formen und einer
vorhangartigen Rückwand prägen
die Haltestellen die Stadtland-
schaft entlang der Limmattalbahn.

→ nur ausnahmsweise sind sie an den Rand gerückt. Wo möglich begleitet eine beidseitige Baumreihe Strasse und Bahntrasse, das je nach Situation asphaltiert oder begrünt ist. Die nun fertiggestellte erste Etappe führt durch einen bereits dicht bebauten Siedlungsraum. Je mehr sich die Strasse dem Schlieremer Zentrum nähert, desto enger wird die Strasse. Häuser abzureissen war keine Option, weshalb der Verkehrsraum knapp ist und die Trottoirs schmal sind – städtische Verhältnisse eben. Bäume fanden hier keinen Platz, und auch auf das Grüntrasse hat man verzichtet. Doch der Asphalt zwischen den Schienen unterscheidet sich farblich leicht vom übrigen Strassenbelag. Man habe roten Porphyrt mit etwas gröberer Körnung beigemischt und die Oberfläche kugelgestrahlt, erklärt Jürg Senn. Fahrleitung und Strassenbeleuchtung sind jeweils zwischen zwei Masten aufgehängt, die über der Strasse einen Raum aufspannen.

Haltestelle als Zeichen in der Stadtlanschaft

Wie Perlen an einer Kette sind die Haltestellen an der Strassenbahnlinie aufgereiht. In eine dichte Innenstadt oder in der Altstadt soll sich eine Tramhaltestelle möglichst unauffällig einfügen. Dort ist der öffentliche Raum knapp und historische Bauten dürfen nicht in ihrer Wirkung beeinträchtigt werden. Die Limmattalbahn hingegen ist nicht nur ein Verkehrsmittel, sie ist auch ein Motor für die Stadtentwicklung und die Gestaltung des öffentlichen Raums. Die Haltestellen sollen deshalb auch ein Zeichen in die bisher weitgehend ungestaltete Agglomerationslandschaft setzen. Für die insgesamt 27 Haltestellen entwickelten die Architekten einen Standardtypus, der – angepasst an die jeweilige Situation – praktisch an der ganzen Strecke eingesetzt wird. Ein schmales Beton-

element bildet das Rückgrat der Haltestelle und erweitert sich im Bereich der Wartehalle zu einem Sockel. Darauf liegt die von Beton gefasste hölzerne Sitzbank, er trägt die Stahlkonstruktion des Daches und den Block mit dem Billettautomaten, der Werbung und technischen Einrichtungen. Als Windschutz umschliesst eine Glashaut diesen Bereich auf drei Seiten. Zum Schutz der Vögel ist das Glas mit einem Muster bedruckt. Es ist so auf das mehrschichtige Glas aufgebracht, dass die dreidimensionale Wirkung eines Vorhangs entsteht. Gegen hinten schirmt ein Geländer die Haltestelle zur Strasse hin ab. Das Pendant zum schmalen Rückgrat aus Beton ist das breite, elegant auskragende Natursteinband der Haltestellenkante. Auf der Fläche dazwischen liegt Asphalt.

Mit Übergängen an den beiden Enden sind die Haltestellen auch Querungspunkte für den Langsamverkehr. Bei einzelnen Stationen sind Veloständer aufgestellt, so bei der «Gasometerbrücke», von wo aus das Gewerbegebiet des ehemaligen städtischen Gaswerks bequem in Velodistanz erreichbar ist. Diese Haltestelle kann sich so zu einem Umsteigeknoten entwickeln, der mit der Zeit auch die zurzeit noch von einer Tankstelle geprägte Umgebung städtisch überformen wird. «Dieser Raum kann interessant werden», meint Jürg Senn.

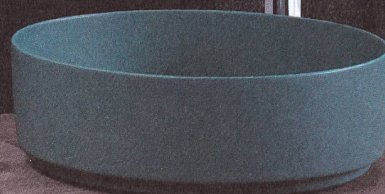
Schlierens zweite Stadtwerdung

Barbara Meyer, die Stadtentwicklerin und -planerin von Schlieren, freut sich: «Mit der neuen Bahn wurde Schlieren zur Stadt.» Schon einmal hatte die Limmattaler Gemeinde Stadtluft geschnuppert. 1900 eröffnete die Limmattal-Strassenbahn (LSB) die Strecke vom Letzigraben in Zürich über Schlieren bis Dietikon, ein Jahr später war die Zweiglinie von Schlieren nach Weiningen

KWC

KWC BEVO

kwc.ch



fertig. Mit der Liquidation der LSB wurden die Strecken von Schlieren nach Dietikon und Weiningen auf Autobusse umgestellt. Anfang der 1950er-Jahre setzte der Neubau der Drogerie Locher einen städtischen Akzent an die Wendeschleife des alten «Zweiers». Dieser wurde 1956 durch den Trolleybus ersetzt, und in den folgenden Jahren wurden die Durchgangsstrassen in Schlieren immer breiter, bis sie das Zentrum schliesslich vollends in zwei Teile zerschnitten. Noch machten die Wagonsfabrik, der Dünger- und Leimhersteller Geistlich, die Färberei oder die Kühlschrankfabrik Sibir Schlieren zu einem brummen Industriestandort. Doch mit dem Niedergang dieser Firmen geriet die Gemeinde ab den 1980er-Jahren in eine Abwärtsspirale, die um die Jahrtausendwende ihren Tiefpunkt erreicht hatte. «Leben im «Abfallkübel» des Kantons», betitelte der «Tages-Anzeiger» 2003 eine Reportage aus Schlieren. Zu dieser Zeit hatte Schlieren das Problem längst erkannt und das Stadtentwicklungskonzept aufgelegt, das 2004 vorlag.

Mit Korridor- und Trasseestudien hatte im Jahr 2000 die Planung für eine Stadtbahn im Limmattal begonnen. Für Schlieren war das eine Initialzündung. Die Behörden – damals Stadtpräsident Peter Voser und Bauvorstand Jean-Claude Perrin – hatten sich von Anfang an in der Planung engagiert. Sie nutzten das Bahnprojekt als Beschleuniger der Stadtentwicklung. Zwar konnte der Stadtplatz nicht im ersten Anlauf realisiert werden und sind Projekte wie die Stadthalle vorerst gescheitert. Und in der Volksabstimmung über die Limmattalbahn sagten die Schlierer Stimmbürgerinnen und Stimmbürger mit 57 Prozent Nein zur Vorlage. Aber drei Jahre später lehnten sie die Initiative, die den Weiterbau der Bahn bis Killwangen-Spreitenbach verhindern wollte, mit 64 Prozent Nein deutlich ab.

Ausdauer zählt sich aus

Das zeigt: Planungen brauchen einen langen Schnauf. Dabei müssen die Behörden nicht nur über den Termin ihrer Wiederwahl, sondern über ihre Amtszeit hinaus denken. Zähe Verhandlungen, Widerstände und das Scheitern an der Abstimmungsurne prägen den Prozess oft mehr als die Erfolge. Umso wichtiger ist es, das Ziel immer im Auge zu behalten und den Weg dorthin den sich verändernden Bedingungen anzupassen.

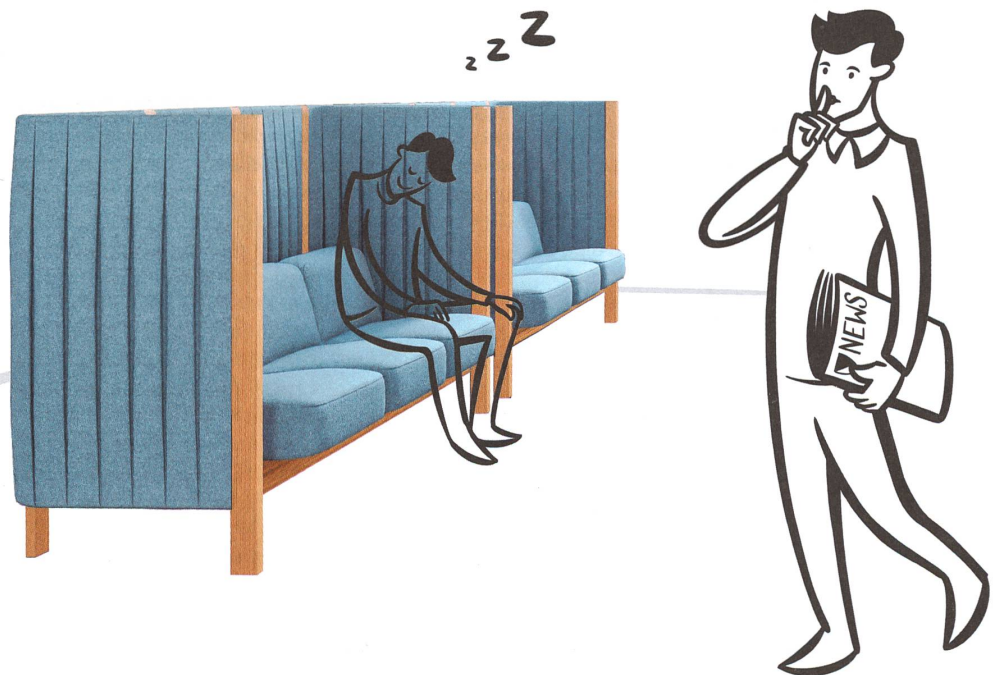
In drei Jahren wird die Limmattalbahn die Kantone Zürich und Aargau miteinander verbinden und die ganze Region prägen. Geschickt hat Schlieren die Kraft des Bahnprojekts für die eigene Entwicklung genutzt. Ein Symbol dafür ist der Stadtplatz mit dem roten Dach: Ohne Limmattalbahn wäre er nicht möglich gewesen. Das Dach ist der von der Bevölkerung in der Mitwirkung gewünschte «Wow-Effekt» und markiert die neue Mitte. Entgegen der ursprünglichen Absicht ist es aber nicht das Haltestellendach der Bahn. Es zeigte sich nämlich, dass sich «Wow-Effekt» und Wetterschutz schlecht miteinander vereinbaren liessen. Also drehte man das rote Dach kurzerhand um neunzig Grad und stattete die Haltestelle mit den von 10:8 Architekten entwickelten, leicht angepassten Dächern aus. Damit setzt sich die Kontinuität der Bahn auch über den grossen Platz hinweg fort. ●

Limmattalbahn, 2019
 Bauherrschaft: Kantone Zürich und Aargau
 Gestaltung: 10:8 Architekten (Leitung); Stadt Raum Verkehr Birchler + Wicki, (Langsamverkehr); Andreas Gesser Landschaftsarchitekten, alle Zürich
 Projektleitung Bahntechnik: Ingenta, Bern; Emch + Berger, Bern; Enotrac, Thun; Signon, Zürich
 Totalunternehmer Bahntechnik, 1. und 2. Etappe: Burri Public Elements, Glattbrugg (Haltestellen); Furrer + Frey, Bern (Fahrleitung); Walo Bertschinger, Dietikon, und Carlo Vanoli, Wettingen (Gleisoberbau), Arnold, Wangen a.A. (Energie)
 Projektleitung Tiefbau: Jauslin Stebler, Zürich
 Planer Tiefbau, 1. Etappe: Gruner + Wepf, Basler & Hofmann, SNZ Ingenieure und Planer, Ingenieurbüro Heierli, B + S, WPK, Preisig, alle Zürich
 Unternehmer Tiefbau, 1. Etappe: Implenia, Dietikon; Walo Bertschinger, Dietikon; Keller-Frei, Wallisellen; Kibag Baudienstleistungen, Zürich
 Kosten:
 1. Etappe: Fr. 195 Mio.
 2. Etappe: Fr. 560 Mio. (inkl. Depot)

«Quiet please...»

Gräub Office plant und richtet ein – auch für Ruhesuchende. Als Beispiel das modulare, raumbildende Business Lounge Programm Velum. Für Ruhe, Gespräche und Konzentration im Open Space Office.
www.girsberger.com

girsberger



GRÄUBOFFICE

Planen, Einrichten. graeuboffice.ch