



Downtown Schlieren: Das Zentrum war bis vor kurzem von einer Wiese geprägt, aus

# VOM AUTO- ZUM ÖV-MEKKA

TEXT: JÜRIG WICK FOTOS: JÜRIG WICK, GOOGLE STREET VIEW

**Viele Autohandelsbetriebe sind aus der Stadt Zürich gezogen, dann folgten Autoimporteure. Nun hat Schlieren die grösste ÖV-Haltestelle weit und breit.**

**N**och mehr Berichterstattung aus der Region Zürich, sorry, aber dieses Gebilde dominiert das Land und man weiss, dass es alle einander nachmachen. Andere Regionen sind vor den zürcherischen Entwicklungen nicht gefeilt, einfach in dezimiertem Rahmen nach den Wahlen. Die «Zürich Greater Area» ist im Zeitalter der Wachstums-Mania Vorreiter. Alles deutet darauf hin, den Autofahrern einzutrichern: «Wenigstens dürfen wir noch mit dem Auto fahren»

So gelangen wir zur Vorortsgemeinde Schlieren, welche bis 1956 mit einer Strassenbahn an Zürich angebunden war. Spä-

ter wurde vernünftigerweise auf Trolleybusse umgestellt, in den 2000er-Jahren mit Hybridantrieb. Seit 1990 ist Schlieren ausserdem in das S-Bahn-System im zirka 10-Minuten-Takt integriert.

## Aus Dorf wird Stadt

1961 erreichte das Dorf mit 10 000 Einwohnern den Status Stadt, wuchs und wächst überproportional weiter. Mit gut 46 Prozent stellen die Ausländer beinahe die Hälfte der Einwohner. 1958 gewann der Vorort noch mit Wiesen und Tennisplätzen von Zürich getrennt, mit einer Investition des Autobauers DKW unter Mithilfe der schweizerischen Göhner AG

den Autoimport inklusive einer Werkstatt- sowie dem zentralen Ersatzteillager unter dem Namen Holka. Im Zuge der Integration von Audi alias DKW in den Volkswagen-Konzern, konnte der Ford Händler Thomas Willy die Holka übernehmen. Alle in der Branche verbanden dies mit Grössenwahn. Heute gibt es in Zürich kaum mehr Hauptvertretungen. Alle sind aus der Grossstadt in die Agglomeration gezogen – hauptsächlich nach Schlieren im Westen, oder nach Dübendorf im Norden.

## Automekka

In Schlieren mit Ford, den englischen Vauxhall, später mit Toyota

und Lexus, Mercedes mit Smart, Citroën, Mazda, kürzlich auch VW und Porsche, dann mit Seat und Opel. VW und Mercedes haben moderne Nutzfahrzeug-Centren etabliert. Zuvor, 1990 eröffnete im Beisein des damaligen Schlierener Stadtpräsidenten pionierhaft das grösste Occasionenzentrum der Schweiz unter dem Label Auto Züri West. Im Gefolge zogen Importeure wie Mercedes-Benz, Fiat Chrysler Automobiles und PSA mit Citroën, DS, Peugeot und 2018 mit Opel in die Vorortsgemeinde. Jüngst auch Tesla mit einer Servicestelle in unmittelbarer Nachbarschaft zum AMAG-Handelsbetrieb und zum Mercedes-Import.



Das ist aus der Wiese geworden; die überproportionale Tramhaltestelle Schlieren, umgarnet von einspurigem Autoverkehr mit zahlreichen Schikanen. Fussgänger dienen als Verkehrsdosierung.



300 Meter weiter: Die Wendeschleife mit noch einer Haltestelle und ein Pärkchen lädt zum Verweilen ein.

Die Autobranche wuchs im Zeitalter der Deindustrialisierung zum grössten Arbeitgeber im bürgerlich dominierten Schlieren, wo von 1898 bis 1974 das Kohlegaswerk der Stadt Zürich operierte. Bis zur Schliessung 1985 war die Schweizerische Wagons- & Aufzugfabrik AG (SWS) in Schlieren beheimatet. Quasi als Kompensation errichtete Die Post an der Grenze zu Zürich das gigantische Verteilzentrum Mülligen.

### Der Wähler regiert

Mit gesundem Demokratieverständnis darf man der Meinung sein, bei Wahlen und Abstimmungen auf schwergewichtige Unternehmungen nicht Rücksicht nehmen zu müssen. Deshalb ist das enorm gewachsene Stimmvolk – anders als bei den nationalen Wahlen – tendenziell von der SVP zur SP gekippt. Der neue Stadtpräsident vertritt die Sozialdemokraten. Davor hatten die Stimmbürger von Schlieren und jene der angrenzenden Gemeinde Dietikon, als einzige im Kanton gegen ein Tramprojekt gestimmt. Die Zürcher-Tramline 2 soll aus der Kantonshauptstadt heraus nach Schlieren, und später bis in den Kanton Aargau

führen. Die Betroffenen stimmten also gegen ein solches Vorhaben. Das Budget störte aber nur diese Stimmberechtigten im 1,5-Millionen-Einwohner-Kanton. Wenn die anderen dank der Tram nicht mit dem Auto fahren, gibt es weniger Stau. Oder so ähnlich, wird an der Urne bestimmt. Demokratie ad absurdum, nicht zum ersten Mal.

Rund drei Jahre mussten die Schlierener unter der Bautätigkeit leiden, nach dem die Strassenverbindung zwischen der Gross- und der Kleinstadt wenige Jahre zuvor auf vier Spuren saniert worden war. Am 31. August wurde die Tramlinienverlängerung mit einem Fest freudvoll eröffnet. Statt vier-spurig geht es jetzt zweispurig nach Zürich – und umgekehrt. Statt eines Hybrid-Bus' rattert nun die Schienenline Zwei nach Schlieren. Und anstelle einer von den Autofahrern abgetrennten Fahrspur, müssen sich Velos und Autofahrer den verbliebenen Fahrstreifen teilen. Sofern die ein Meter Abstand zum Fahrrad nicht unterlaufen werden sollen, müssen sich die Autos hinter dem Velo einreihen. Das nennt man Verkehrsdosierung.

### Statussymbol Öv

Was haben die Verkehrsplaner mit der brachliegenden Schlierener City gemacht? Aus der grossen Wiese mitten im Stadtzentrum hätte etwas Lebhaftes, ein Treffpunkt entstehen können. Was ist daraus geworden? Eine überdimensionale ÖV-Haltestelle, vermutlich die flächenfressendste schweizweit. Ein Symbol für Landvernichtung sondergleichen, ein beschämender Hinweis darauf, dass den Anti-Auto-Ideologen nichts anderes einfällt, als den Autoverkehr gegen den öffentlichen Verkehr auszuspielen und die Menschen subversiv in die überfüllten Tram-Telefonkabinen zu pferchen.

Die Pendlerströme, welche mit dem Auto nun durch Schlieren kriechen müssen und über zahllose Fussgängerstreifen domestiziert werden, suchen sich Alternativen. Die Fussgänger halten sich zum Erreichen der überirdischen Tramstation keineswegs an die existierenden Übergänge, geniessen Narrenfreiheit.

Der nächste Bauabschnitt in den Kanton Aargau wird jetzt in Angriff genommen. Sechs Jahre Baustellenchaos im Limmat-Tal, 15 Prozent eines Arbeiter- oder

Angestelltenlebens mit zunehmend miserableren Verkehrsverhältnissen, für die, welche sich wegen den unbezahlbaren Preisen in der «Metropole» eine Bleibe ausserhalb der Grossstadt gesichert haben.

Das Automekka Schlieren hat ein imponierendes Zeichen gegen den Autoverkehr geschaffen. Die Mitarbeiter der Automobilbranche werden kaum umsteigen, sondern sich neue, flüssigere Wege suchen. Vielleicht müssen sie aber bald umziehen, denn eine Eingemeindung von Schlieren als 13. Kreis der Stadt Zürich wird hinter den Kulissen diskutiert und hat gute Chancen. Zuvorderst die Auto-Importeure werden sich den Standort Zürich nicht mehr leisten. Übrigens: Einen schönen Anteil an die neue Strassenbahn bezahlt nicht wie kommuniziert «der Bund», sondern der Autofahrer. ■

### WAS MEINEN SIE DAZU?

**SCHREIBEN SIE UNS IHRE MEINUNG...**  
entweder per E-Mail:  
redaktion@auto-illustrierte.ch oder  
per Post: auto-illustrierte,  
Schützenstrasse 19,  
8902 Urdorf



Kein Platz: Für einen getrennten Veloweg ist kein Platz geblieben. Eine derartige Planung gilt anderswo 2019 als Verbrechen.



Nervig: Drei Jahre waren Anwohner und Geschäfte an der Badener- und Zürcherstrasse von extremer Bauerei geplagt. Nun erfolgt die Tramlinienfortsetzung bis in den Kanton Aargau.