



swil zweistöckig führen kann. SANDRA ARDIZZONE

Tunnelende sah das Bundesamt bei der Vorstellung im Jahr 2016 Zürich Altstetten vor. Auf eine entsprechende Frage konnte eine Sprecherin nicht ausschliessen, dass die Züge auf Schlieremer Gebiet aus dem Tunnel kommen könnten, weil man noch keine Details zum Projekt bekannt gebe. Stadtpräsident Bärtschiger sagt: «Es ist schwierig, zu sagen, ob ein Tunnelportal stören würde, weil noch keine konkreten Pläne vorliegen.» Wichtig wäre für Bärtschiger dann vor allem, dass sich das Tunnelportal in das Stadtbild einfügen und für Lärmschutz gesorgt werden würde.

Autobahn-Ausbau: Doppelstöckig oder mehr Spuren

Das Bundesamt für Strassen will die Pannenstreifen der Autobahn A1 im Limmattal während Spitzenzeiten für den Verkehr freigeben - aber nicht vor 2023. Ausserdem will

das Amt die A1 und A3 um je zwei Spuren ausbauen. Im Abschnitt des Dietiker Moors denkt man über eine zweistöckige Autobahn nach. Realisierungshorizont für den A1-Ausbau wäre das Jahr 2040. Die Gemeindepräsidenten sind grundsätzlich für eine Doppelstock-A1 offen.

Beim geplanten Ausbau der A3 auf sechs Spuren sieht das anders aus. Die Gemeinde Urdorf ist dagegen. Bauvorstand Danilo Follador (CVP) sagt, ein Ausbau würde das Risiko von zusätzlichem Verkehr mit sich führen. Im Ereignisfall wäre der Schleichverkehr durch die Gemeinde noch grösser. Deshalb will Urdorf eine temporäre Umnutzung des Pannenstreifens. Das Astra plant den Ausbau der Westumfahrung bis 2030.

Bahn fürs rechte Limmattal: Neuaufgabe des «Lisbethli»

Vor sieben Jahren machte der ETH-Professor und Verkehrsplaner Ulrich Weidmann einen grossen Aufschlag. Er wollte die Trams in der Zürcher Innenstadt in den Boden verbannen und die Tramlinie I3 vom Frankental über Ober- und Unterengstringen bis nach Weiningen verlängern.

Auf den vergessenen Vorschlag angesprochen, sagt Gemeindepräsident Mario Okle (parteilos) sagt: «Das löst richtig nostalgische Gefühle aus.» Denn durch Weiningen fuhr schon mal ein Tram: die im Volksmund «Lisbethli» genannte Limmattal-Strassenbahn. Okle ist von einer Neuaufgabe nicht wirklich überzeugt: «Grundsätzlich ist eine gute Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu begrüssen. Aber ob ein Tram die richtige Lösung ist...» Weil man mit der Strassenbahn in die Stadt wohl 35 Minuten oder länger fahren würde, würden Weiningen eher den Bus an eine S-Bahn-Haltestelle nehmen. Deshalb sei eine gute Busverbindung viel wichtiger.

Der Zürcher Verkehrsverbund prüfte vor einigen Jahren eine Tram-Verlängerung nach Weiningen, wie ein Sprecher auf Anfrage sagt. Das Nachfragepotenzial sei aber zu tief gewesen.

So weit fortgeschritten sind die Projekte vor der Haustür

Für den Limmattaler Verkehr rauchen in den Planungsbüros von Kanton und Gemeinden die Köpfe.

VON LEO EIHOZLER

> Weiningen: Die Umfahrung für die Fahrweid

Den Fahrweidern fährt der gesamte Durchgangsverkehr inklusive Lastwagen von Dietikon zur Autobahn A1 und umgekehrt fast durchs Wohnzimmer. Seit drei Jahrzehnten warten sie auf eine Umfahrung. Der Kanton hat schon lange versprochen, die heutige Niederholzstrasse ins Gebiet Hardwald zu verlegen.

Jetzt wirds konkret. Das Bauprojekt soll in diesem Herbst öffentlich zur Einsprache aufliegen, wie eine Sprecherin der Baudirektion auf Anfrage sagte. Den Baustart plant der Kanton auf das Jahresende 2020.

Die Gemeinde Weiningen ist jedenfalls bereit. Wenn die Niederholzstrasse zu einer Gemeindestrasse wird, will sie sie völlig umgestalten und unter anderem zu einer Tempo-30-Zone machen. Den Auftrag für die Planungsarbeiten hat sie auf Simap - dem Infosystem für das öffentliche Beschaffungswesen in der Schweiz - schon im Mai publiziert. Die Offertöffnung war im Juni. Gebaut wird dann, wenn der Kanton die Neue Niederholzstrasse fertiggestellt hat, damit man die Niederholzstrasse für die Bauarbeiten sperren kann.

> Weiningen: Der Gubrist-Deckel

2025 soll sich der Weinger Kampf endlich ausgezahlt haben. Dann soll die 100 Meter lange Überdeckung des Gubrist-Westportals fertig gebaut sein. Damit ist aber noch keine Siedlungsreparatur gemacht. Der Gestaltungsplan für das Gubrist-Areal wurde von der Gemeindeversammlung im Juni mit grosser Mehrheit genehmigt. Gemäss dem Gestaltungsplan sind im Gebiet Grossächer entlang der Zürcherstrasse Wohnhäuser mit mässig störenden Betrieben zulässig. Zwischen der Autobahn und der Umfahrungsstrasse ist wie bisher ein Gewerbegebäude vorgesehen. Auf dem Deckel selber ist eine Fläche für eine öffentliche Nutzung geplant. Die Gemeinde will dort ein Feuerwehrgebäude, einen Werkhof und eine Wertstoffsammelstelle bauen. Der Baurechtszins für den Deckel erlässt der Kanton der Gemeinde, wenn eine Velopasserelle gebaut wird. Über diese Passerelle stimmen die Weinger am 23. September an der Urne ab.

> Schlieren: Die Engstringerkreuzung

Eigentlich schien es klar: Die Bernstrasse sollte bei der Kreuzung mit der Engstringerstrasse 2020/2021 für 44,4 Millionen Franken als flankierende Massnahme zur Limmattalbahnhöhle in den Boden verlegt werden. Dann degradierte der Bund das Projekt dieses Jahr von der Priorität A (Umsetzung zwischen 2019 und 2025) zur Priorität B (Umsetzung zwischen 2023 und 2026). Dem Regierungsrat und der Stadt Schlieren passte das gar nicht. Die Kantonsregierung bezeichnete die Massnahme als nicht nachvollziehbar. Und der



Die Fahrweid wird zu weiten Teilen zu einer Tempo-30-Zone. ZVG



Die Bernstrasse in Schlieren soll hier unterirdisch geführt werden. LEO EIHOZLER



So wollte man 2013 die Zentrumskreuzung gestalten. VISUALISIERUNG/KANTON ZH

damalige Schlieremer Bauvorstand und heutige Stadtpräsident Markus Bärtschiger (SP) sagte: «Einmal mehr lässt der Kanton die Agglomeration im Regen stehen.»

Falls sich der Bundesrat nicht einsichtig zeigt, könnte der Kanton das Projekt vorfinanzieren. Ob er dies tun wird, konnte die Baudirektion auf Nachfrage nicht sagen. Der Entscheider des Bundesrates werde demnächst erwartet - dann könne der Kanton das weitere Vorgehen festlegen.

> Oberengstringen: Die Zentrumskreuzung

Vor fünf Jahren präsentierte der Kanton den Oberengstringern, wie er ihre Zentrumskreuzung umge-

stalten will. Es waren unter anderem zwei Fussgängerstreifen über die Zürcherstrasse, ein Platz vor dem alten Schulhaus, eine Neuordnung der Bushaltestellen sowie eine Mittelzone mit Kandelabern angedacht. Gebaut wurde seither nichts. Die Gemeinde und der Kanton streiten sich um die Finanzierung. «Es geht um einen stattlichen Betrag», sagt Bauvorstand René Beck (CVP). Nach dem die zuständige Person gewechselt habe, wolle der Kanton plötzlich deutlich mehr Geld für den Gemeindeanteil an der Zentrumskreuzung. «Seither herrscht Funkstille», so Beck. Der Kanton versicherte auf Anfrage, bald sollten Gespräche stattfinden.