

Adliswil
Städtebauliches
Richtkonzept
Zentrum

Kernteam

Astrid Romer Schneider, Stadträtin Bau und Planung
Alois Ebnöther, Leiter Ressort Bau + Planung (bis September 2013)
Pino Merino, Leiter Ressort Bau + Planung (ab Oktober 2013)
Adrienne Fonyo, Ressort Bau + Planung
Roger Boltshauser, Mitglied Baukommission

Baukommission

Astrid Romer Schneider, Präsidentin
Patrick Stutz, 1. Vizepräsident
Susy Senn, 2. Vizepräsidentin
Martin Bosshard, Mitglied
Udo Fasching, Mitglied
Roger Boltshauser, Mitglied
Peter Kellenberger, Mitglied
Alois Ebnöther, Sekretär (bis Januar 2013)
Urs Mosimann (ab Februar 2013)

Vertiefung Sihltalstrasse

Patrick Stutz, Stadtrat Werkbetriebe
Jürg Geissmann, Ressort Werkbetriebe

Auftragnehmerin

Jauch Zumsteg Pfyl AG
Raumplanung | Städtebau
Binzstrasse 39, 8045 Zürich
www.jzp.ch, Tel. 044 456 20 20
Markus Pfyl, Rolf Heinrich Breer, Karin Rüthemann,
Lino Gonzalez, Lukas Echsle

Oktober 2013

Ausgangslage

Zwischen 1970 und 2000 wohnten rund 16'000 Menschen in der Stadt Adliswil. Seit der Jahrtausendwende ist ein starkes Wachstum zu verzeichnen und Adliswil hat heute 18'000 Einwohnerinnen und Einwohner sowie 5'000 Arbeitsplätze. In der Vergangenheit fand die Bautätigkeit mehrheitlich am Siedlungsrand statt. Demgegenüber zeigt sich die Bautätigkeit heute in grossen zusammenhängenden Neubaugebieten verteilt auf das ganze Stadtgebiet. Der Siedlungsdruck wirkt sich vermehrt auch auf die alte Bausubstanz im Siedlungsinneren aus (Sanierung, Verdichtung, Ersatz).

Ein Städtebauliches Richtkonzept zur Koordination der Zentrumsentwicklung gewinnt damit an Bedeutung. Die Themen Siedlung, Nutzung, Freiraum und Verkehr sollen aufeinander abgestimmt werden und die Voraussetzungen für ein attraktives und zukunftsfähiges Zentrum Adliswil schaffen.

Für die Legislaturperiode 2010–2014 hat sich der Stadtrat mit der Förderung der Zentrumsattraktivität ein zentrales städtebauliches Ziel gesetzt.

Gemeinsam mit einem Kernteam wurde ein städtebauliches Richtkonzept Zentrum Adliswil erarbeitet und in der Baukommission diskutiert.

Inhalt

Zusammenfassung	4 – 5
Städtebauliches Richtkonzept Zentrum Adliswil	
– Konzept	6 – 21
– Zielbild	22 – 39
Handlungsempfehlungen	40 – 57

Zusammenfassung

Das städtebauliche Richtkonzept, bestehend aus Konzept und Zielbild, zeigt die räumliche Entwicklung des Zentrums Adliswil auf. Beide Teile sind behördenverbindlich. Die daraus abgeleiteten Handlungsempfehlungen haben empfehlenden Charakter und dienen Stadtrat, Gemeinderat und Baukommission bei der Überprüfung der kommunalen Richtpläne, der Überprüfung der Baulinienpläne, der Revision der Bau- und Zonenordnung und der Begleitung und Behandlung von Entwicklungsplanungen, Gestaltungsplänen, privaten Bauvorhaben und öffentlichen Strassenbauprojekten.

Das urbane Potenzial von Adliswil liegt in den gewachsenen Strukturen des «Zentrums» mit den Subzentren «Zentrum Süd», «Zentrum West» und «Zentrum Ost». Sie werden basierend auf dem Bestand weiterentwickelt und schaffen gemeinsam mit den Stadteinritten und der Siedlungs- und Freiraumstruktur ein hohes Identifikationspotenzial. Die Stadteintritte werden ihrer städtebaulichen Bedeutung entsprechend in baulicher, gestalterischer und landschaftlicher Art akzentuiert. Die Stadtkammern werden durch angepasste Siedlungs- und Freiraumstrukturen gestärkt und zu einem vernetzten Zentrum weiterentwickelt.

Das Zentrum der Stadt Adliswil ist als kompakter Stadtkörper mit Gebäuden mit fünf bis sechs Geschossen und einer Ausnützung von 1.8 bis 2.1 erkennbar. In den Stadtkammern «Zentrum Süd», «Zentrum Ost» und «Zentrum West» akzentuieren höhere Gebäude mit bis zu neun Geschossen die Fortführung des Zentrums in die Quartiere. Während sich das «Zentrum» und das «Zentrum Süd» durch einen hohen Öffentlichkeitsgrad sowie homogene und dicht aneinander gefügte Einzelbauten und geschlossene Bebauungsstrukturen auszeichnen, weisen das «Zentrum Ost» und das «Zentrum West» einen hohen Öffentlichkeitsgrad entlang der Stadtstrassen sowie homogene und dicht aneinander gefügte Einzelbauten respektive grosse, heterogene Bauten auf. Die publikumsrelevanten Nutzungen im Erdgeschoss sind vorwiegend im «Zentrum» und entlang der Stadtstrassen angeordnet.

Eine Vielzahl von unterschiedlichen Freiraumtypen wie Platz, Hof, Park, Promenade und Stadtstrasse sind Teil des Zentrums Adliswil. Die Freiraumstruktur beinhaltet auch weitere Quartiersfreiräume und wird von einem feinmaschigen Wegnetz für den Langsamverkehr überlagert.

Das Zentrum Adliswil ist durch die Stadtstrassen Sihltalstrasse, Albis-/Zürichstrasse und Poststrasse erschlossen. Stadtstrassen sind attraktive Stadt- und Verkehrsräume für die Adliswilerinnen und Adliswiler sowie alle Verkehrsteilnehmenden. Ein Tram führt via Zürich-/Albisstrasse von Wollishofen zum Bahnhof Adliswil. Das Bahntrasse verfügt über zwei Gleise und ist baulich in das Zentrum integriert. Attraktive Wege für den Fuss- und Veloverkehr komplettieren das Zentrum Adliswil.

Städtebauliches Richtkonzept Zentrum Adliswil

Konzept

Stadtkammern

Das urbane Potenzial von Adliswil liegt in den gewachsenen Strukturen des Zentrums mit den Subzentren, den Stadteinritten sowie den zentrumsnahen Gewerbegebieten.

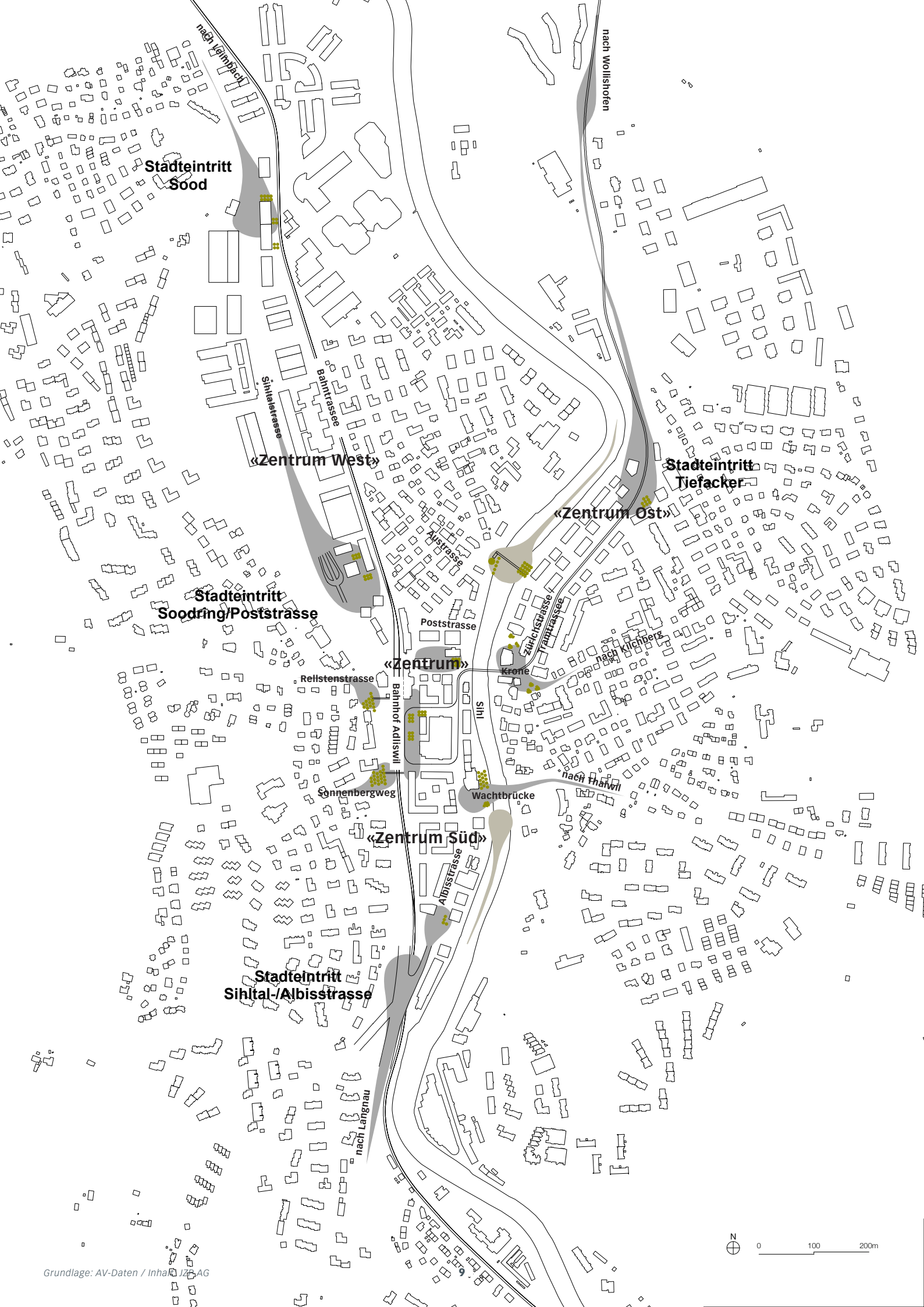
Die Stadtkammern «Zentrum», «Zentrum Süd», «Zentrum West» und «Zentrum Ost» sowie «Gewerbe Süd», «Gewerbe West» und «Gewerbe Ost» bilden gemeinsam mit dem alten Kern das Zentrum der Stadt Adliswil.

Die Stadtkammern versorgen und erschliessen die umliegenden Wohnquartiere und die weiteren Gewerbegebiete und erfüllen unterschiedliche Aufgaben im Zentrum von Adliswil. Die Stadtkammern sollen alle gemischt genutzte Gebiete sein, mit mittlerem Wohnanteil in den Zentren und einem geringen Wohnanteil in den Gewerbekammern. Sie sollen in ihrem Charakter mit den Stadteinritten (E) und einer angepassten Siedlungs- und Freiraumstruktur gestärkt und zu einem vernetzten Zentrum weiterentwickelt werden.

Stadteintritte

Mit dem motorisierten Verkehr, dem Velo und für Fussgängerinnen und Fussgänger kann die Stadt Adliswil von Leimbach und Wollishofen, von Langnau und via Zimmerberg von Kilchberg und Thalwil erreicht werden. Die eigentlichen Stadteintritte erfolgen im Sood, am Knoten Soodring/Poststrasse, im Tiefacker, am Knoten Sihltal-/Albisstrasse, bei der Krone und bei der Wachtbrücke. Mit dem öffentlichen Verkehr erfolgt der Eintritt in die Stadt hauptsächlich am Bahnhof Adliswil. Der Sihl entlang gehende Fussgängerinnen und Fussgänger erleben den Eintritt im Bereich der Austrasse und der Wachtbrücke. Von Westen erfolgt der Stadteintritt für Fussgängerinnen und Fussgänger von der Rellstenstrasse und dem Sonnenbergweg her.

Stadteintritte sind städtebaulich bedeutende Orte und dienen der Lesbarkeit der Stadt. Die Stadteintritte sollen ihrer Bedeutung entsprechend in baulicher, gestalterischer und landschaftlicher Art akzentuiert werden und zur Identifikation beitragen.



Stadteintritt
Sood

«Zentrum West»

Stadteintritt
Tiefacker

«Zentrum Ost»

Stadteintritt
Soodring/Poststrasse

«Zentrum»

«Zentrum Süd»

Stadteintritt
Sihltal-Albisstrasse

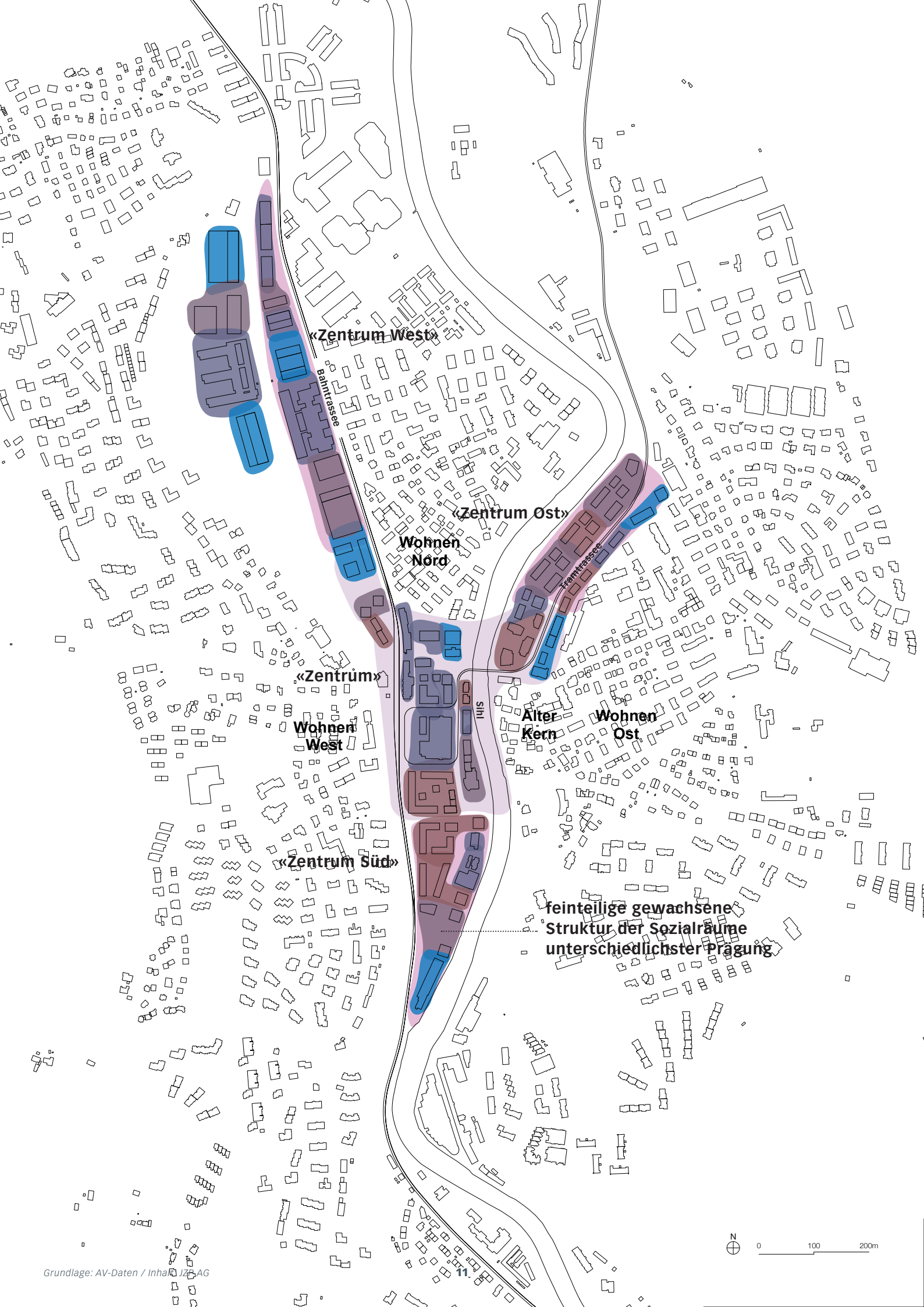


Sozialraum

Die Quartiere einer Stadt sind verschiedene Sozialräume. Während Wohn- und Arbeitsplatzgebiete oftmals innerhalb kurzer Zeit gebaut werden und sich als Quartiere gesamthafter verändern, haben hingegen Kerne und Zentren meist eine lange Geschichte und sind einem steten, kleinteiligen Wandel unterworfen. Dadurch können Zentren äusserst stabile Sozialräume sein.

Das Zentrum der Stadt Adliswil ist langsam gewachsen und gealtert, in Teilen saniert oder neu gebaut und verdichtet worden. Durch diese kleinteiligen Veränderungen bietet das Zentrum Lebensraum für Menschen in verschiedenen Lebenssituationen und aus unterschiedlichen Gesellschaftsschichten und Einkommensklassen. Dies trägt massgeblich zum stabilen Sozialraum bei.

Im Rahmen der Zentrumsentwicklung soll auf eine stetige, kleinteilige Weiterentwicklung geachtet werden.



«Zentrum West»

Bahnhofsasse

Wohnen Nord

«Zentrum Ost»

«Zentrum»

Wohnen West

Alter Kern

Wohnen Ost

«Zentrum Süd»

feinteilige gewachsene
Struktur der Sozialräume
unterschiedlichster Prägung



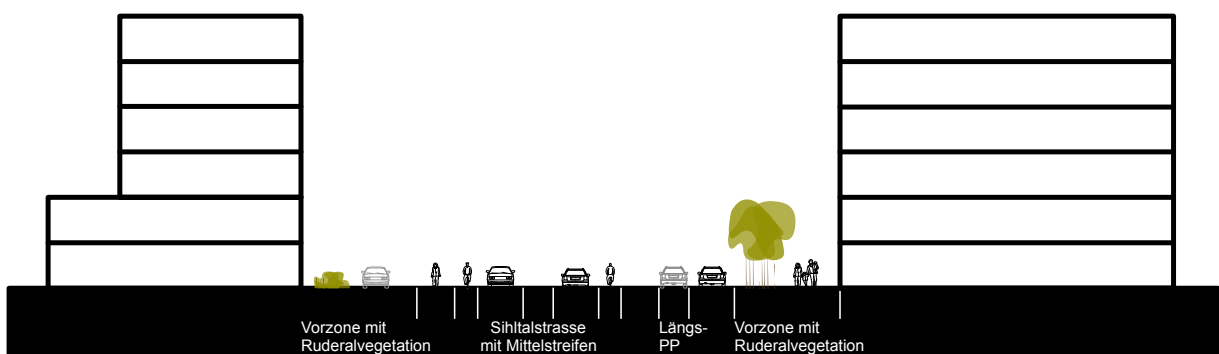
Siedlungsstruktur

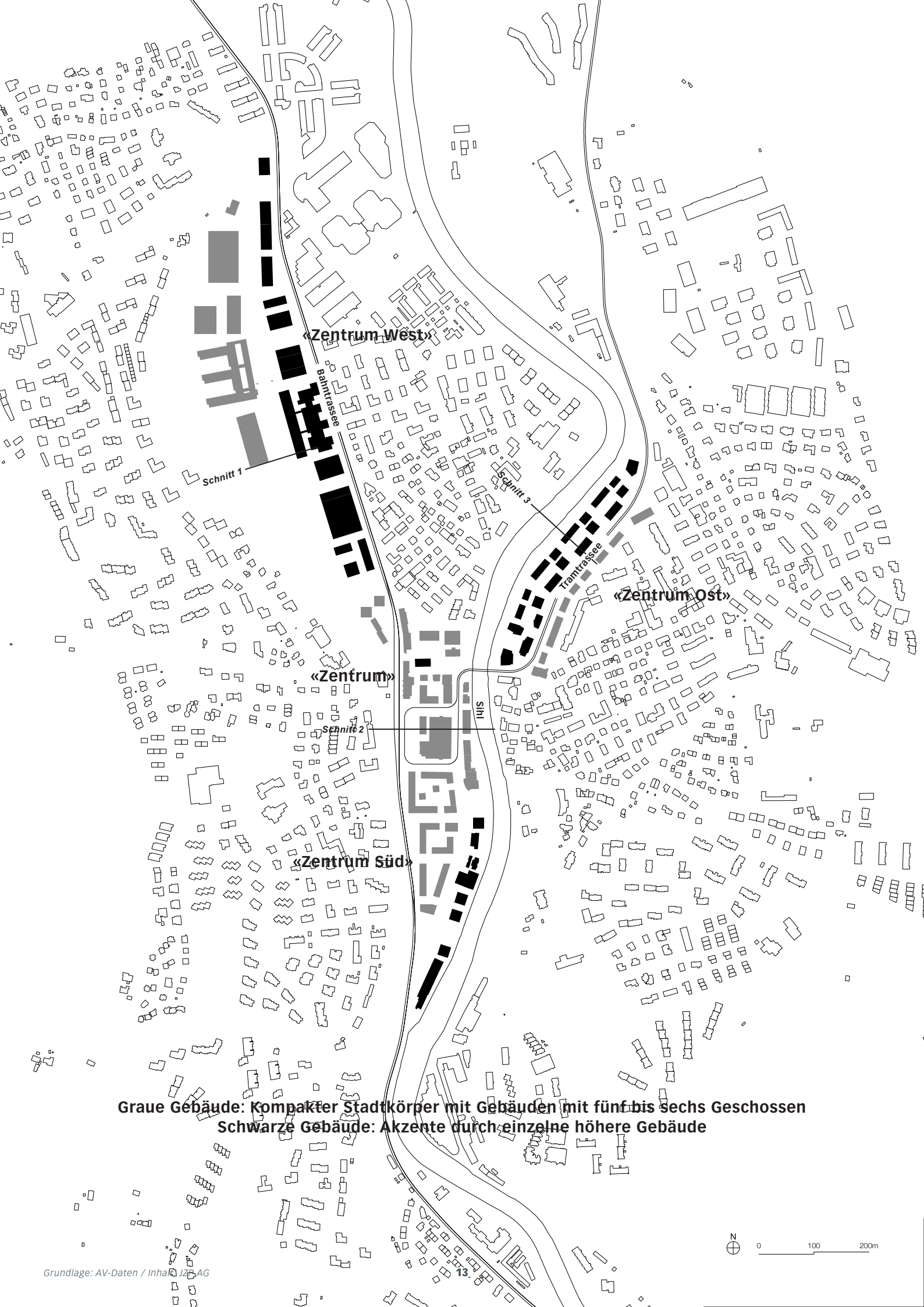
«Zentrum» und «Zentrum Süd» zeichnen sich durch homogene und dicht aneinander gefügte Einzelbauten und geschlossene Bebauungsstrukturen aus. Das «Zentrum Ost» zeichnet sich durch eine homogene und dicht aneinander gefügte Einzelbauten aus. Das «Zentrum West» zeichnet sich durch grosse, heterogene Bauten aus.

Das Zentrum der Stadt Adliswil ist als kompakter Stadtkörper mit Gebäuden mit fünf bis sechs Geschossen erkennbar. In den Stadtkammern «Zentrum Süd», «Zentrum Ost» und «Zentrum West» akzentuieren höhere Gebäude mit bis zu neun Geschossen die Fortführung des Zentrums in die Quartiere.

Schnitt 1, 1:500 Sihltalstrasse

Die Sihltalstrasse und der Soodring werden zur Stadtstrasse.





«Zentrum West»

Bahntasse

Schnitt 1

Schnitt 3

Tramtrasse

«Zentrum Ost»

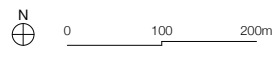
«Zentrum»

Schnitt 2

U111

«Zentrum Süd»

Graue Gebäude: Kompakter Stadtkörper mit Gebäuden mit fünf bis sechs Geschossen
Schwarze Gebäude: Akzente durch einzelne höhere Gebäude



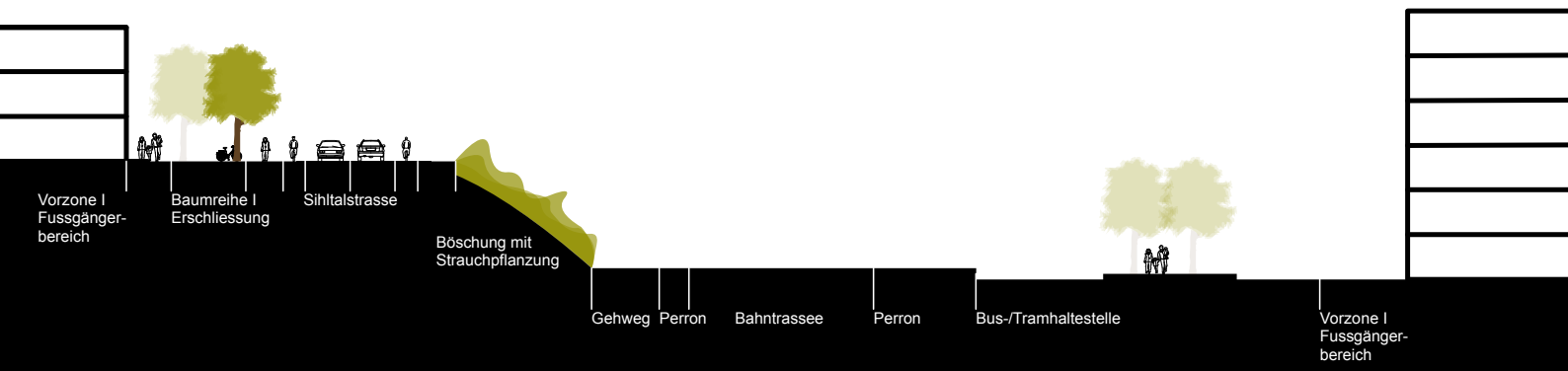
Freiraumstruktur

Eine Vielzahl von unterschiedlichen Freiraumtypen wie Platz, Hof, Park, Promenade und Stadtstrasse sind Teil des Zentrums Adliswil. Auf den folgenden Seiten werden die Freiraumtypen einzeln beschrieben und charakterisiert.

Die Freiraumstruktur beinhaltet auch weitere Quartiersfreiräume (private bis halböffentliche Freiräume). Überlagert wird die Freiraumstruktur von einem feinmaschigen Wegnetz für den Langsamverkehr.

Schnitt 2, 1:500 Sihltalstrasse und Bahnhof Adliswil

Die Sihltalstrasse wird zur Stadtstrasse. Die aussenliegenden Perrons der Bahn und die Bus-/Tramhaltestelle integrieren den öffentlichen Verkehr ins Zentrum Adliswil.





Bahnhof
Oberleimbach-Sood

Sihlstrasse

Bahnstrasse

Schnitt 1

«Zentrum West»

«Zentrum Ost»

Schnitt 3

Poststrasse

«Zentrum»

Schnitt 2

Bahnhof Adliswil

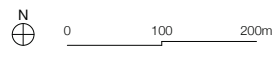
Sihl

Quartiersfreiräume

Wegnetz

«Zentrum Süd»

Adlisstrasse



Freiraumtyp Platz und Hof

Der Bahnhofplatz mit der Bahnhofstrasse ist ein zentraler, grossräumiger Platz. Er kann für verschiedene Arten von Veranstaltungen genutzt werden. Die Erdgeschossnutzungen der raumbildenden Gebäudekanten stellen Angebote für Anwohner und Pendler zur Verfügung.

Die Bahnhöfe haben aussenliegende Perrons und ermöglichen den direkten und ebenerdigen Zugänge in die Stadt Adliswil. Die Haltestellen des Nahverkehrs sind mit Baublöcken gestaltet und kleine Unterstände darin integriert.

Die Quartierhöfe zwischen Albisstrasse und Bahntrasse sind öffentlich zugänglich und schaffen durch ihren introvertierten Charakter intime Bereiche im belebten Zentrum.

Typus Platz

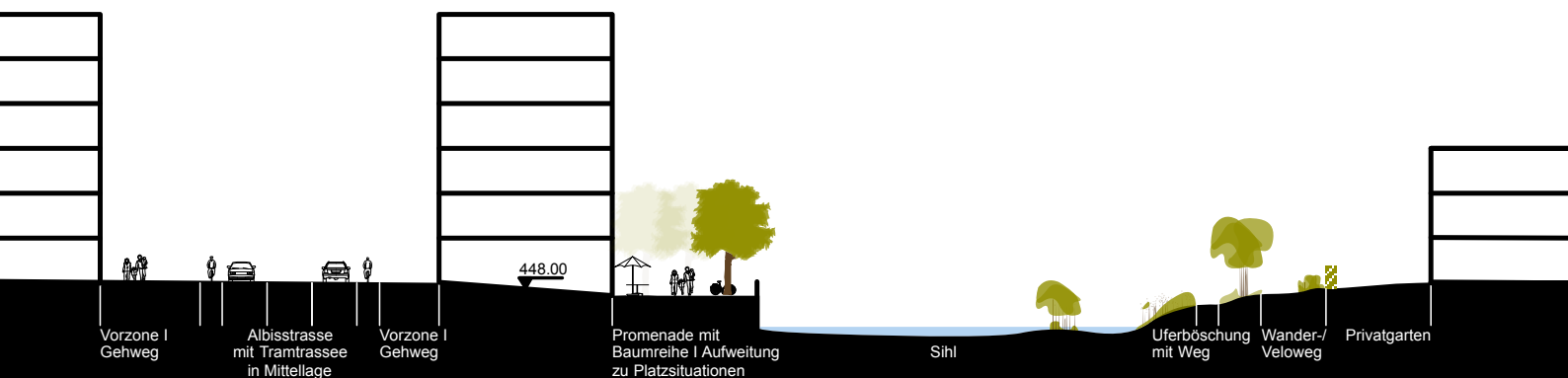
Der «Platz» im klassischen Sinn beschreibt eine Strassenaufweitung. Plätze weisen den höchsten Öffentlichkeitsgrad in einer Stadt auf und werden von Läden für Güter des täglichen Gebrauchs und Restaurants in den angrenzenden Erdgeschossen begleitet. Aufgrund der hohen Nutzungsintensität weisen Plätze einen robusten Charakter auf.

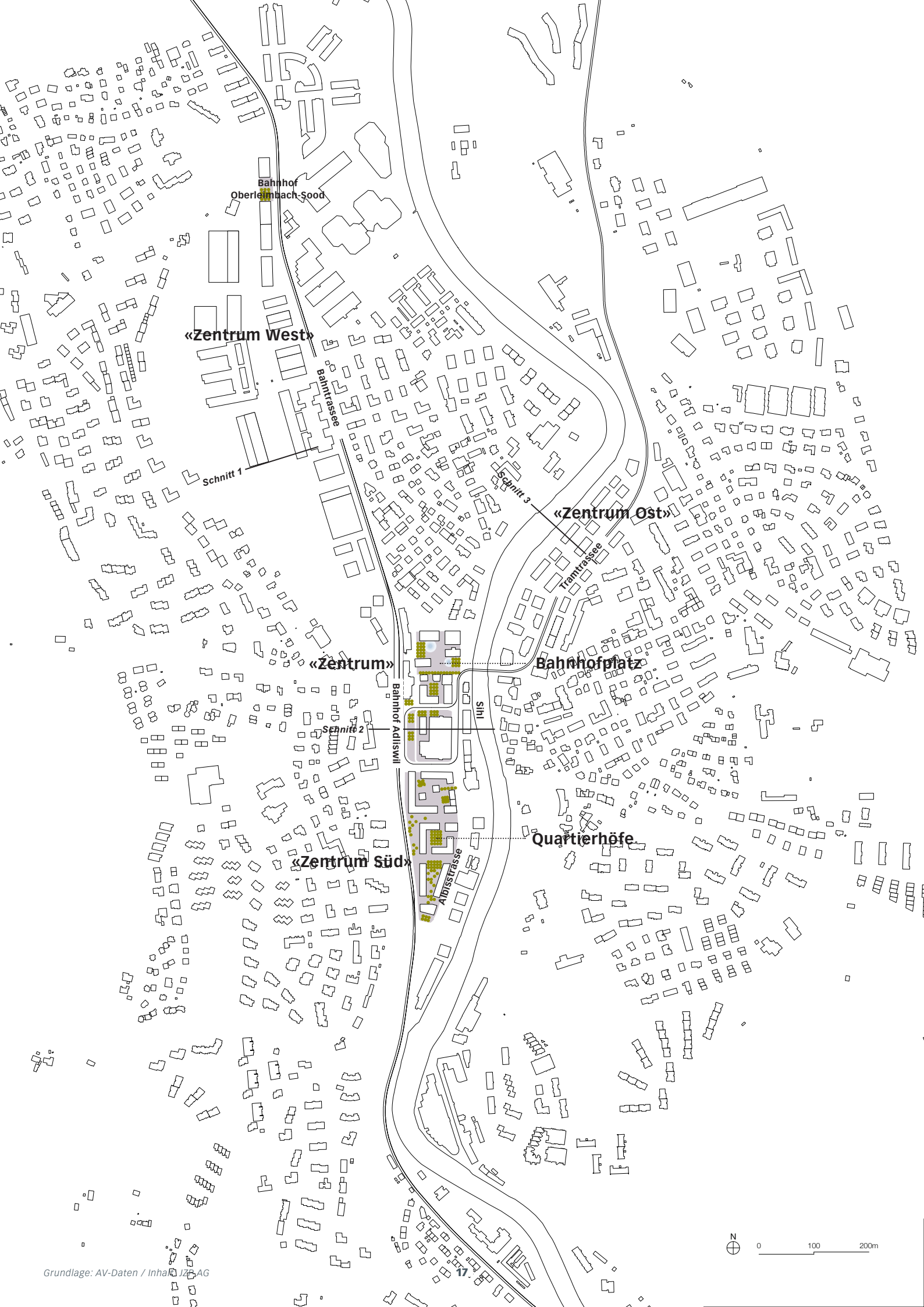
Typus Quartierhof

Der Quartierhof ist ein ungedeckter Innenraum. Die Nutzungen der begrenzenden Gebäude definieren den Öffentlichkeitsgrad, der von hoch bis niedrig, und den Charakter des Hofes, der sowohl robust wie weich sein kann.

Schnitt 2, 1:500 Albisstrasse und Sihlpromenade

Die Albisstrasse wird zur Stadtstrasse.
Die Sihlpromenade ist ein attraktiver, zugänglicher Freiraum.





Bahnhof Oberleimbach-Sood

«Zentrum West»

Bahnterrasse

Schnitt 1

Schnitt 3

«Zentrum Ost»

Tramtrasse

«Zentrum»

Bahnhofplatz

Schnitt 2

Bahnhof Adliswil

Sihl

«Zentrum Süd»

Quartierhöfe

Albisstrasse



Freiraumtyp Park und Promenade

Der Sihlpark umfasst eine Vielzahl von Landschaftsbildern des Flussraumes. Er erstreckt sich vom landwirtschaftlich geprägten Bereich im Norden bis zum waldartigen Uferbereich im Süden. Der Sihlpark ist öffentlicher Stadt-, Quartier-, und Landschaftspark in einem und dient den Adliswilerinnen und Adliswilern sowie Wander- und Velotouristen als Erholungsraum.

Der Quartierpark ist ein halböffentlicher Raum und vermittelt zwischen Zürichstrasse und Sihl. Darin abgegrenzt ist privater Aussenraum möglich.

Die Sihlpromenade integriert die Sihl ins Zentrum und macht sie auf urbane Art erlebbar. Sie erstreckt sich ab Au-/Soodstrasse bis zur Wachtbrücke.

Typus Park

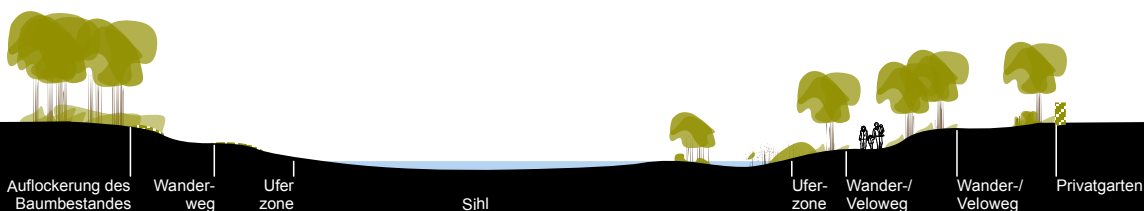
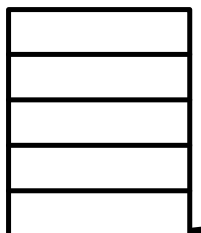
Ein «Park» ist substanzieller Bestandteil der Stadt. Ein «Park» weist einen hohen Öffentlichkeitsgrad auf und ruhige, öffentlichen Nutzungen. Er weist einen «grünen» Charakter auf.

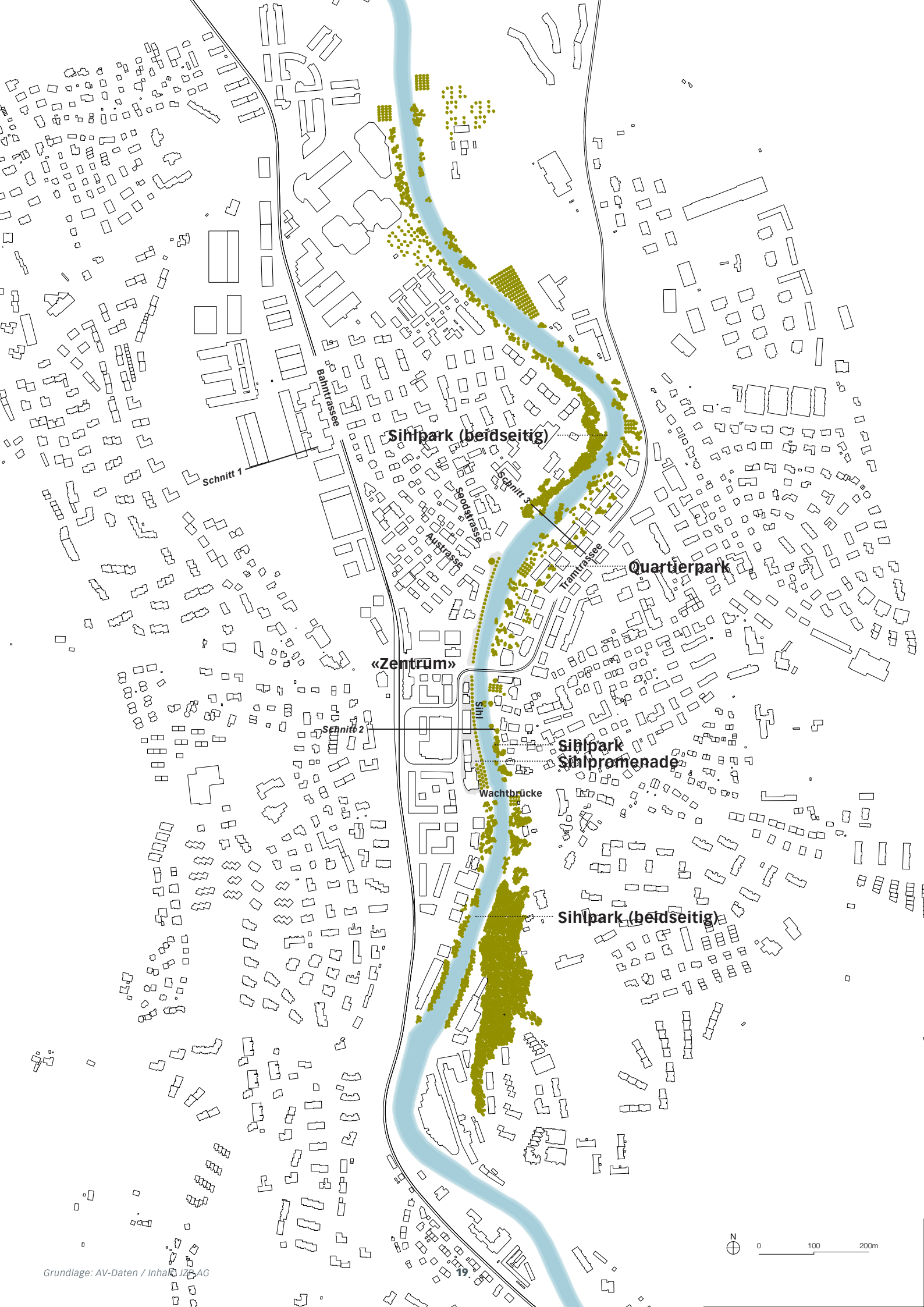
Typus Promenade

Eine «Promenade» im klassischen Sinn ist ein städtischer Raum, in dem entlang eines Landschaftsraumes flanieren werden kann. Eine «Promenade» weist einen hohen Öffentlichkeitsgrad auf. Die Nutzungsdichte und der Charakter der Promenade ist abhängig von der Lage im Stadtgefüge.

Schnitt 3, 1:500 Sihlpark

Der Sihlpark ist ein attraktiver, zugänglicher Freiraum.





Sihlpark (beidseitig)

Quartierpark

«Zentrum»

Sihlpark
Sihlpromenade

Sihlpark (beidseitig)

Schnitt 1

Schnitt 2

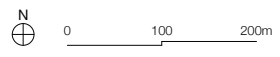
Schnitt 3

Bahnterrasse

Spoltrasse
Anstrasse

Tramtrasse

Wachtbrücke



Freiraumtyp Stadtstrasse

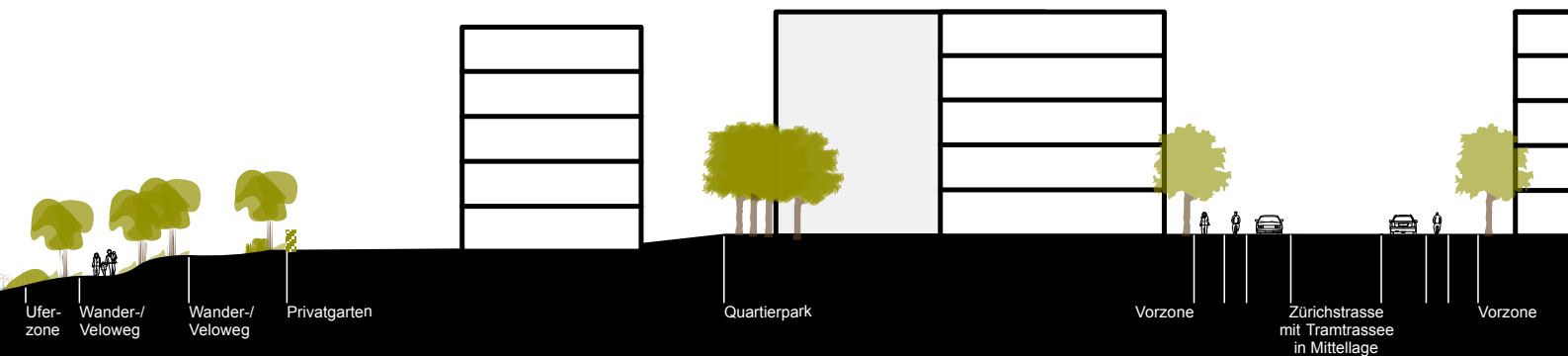
Die Stadtstrassen Sihltalstrasse, Albis-/Zürichstrasse und Poststrasse sind attraktive Stadt- und Verkehrsräume für alle Adliswilerinnen und Adliswiler und Verkehrsteilnehmenden. Die Verkehrsbeziehungen «längs» und «quer» werden zunehmend gleichbedeutend, das Geschwindigkeitsniveau nähert sich demjenigen des Langsamverkehrs an und der Strassenraum wird mehrfach belegt.

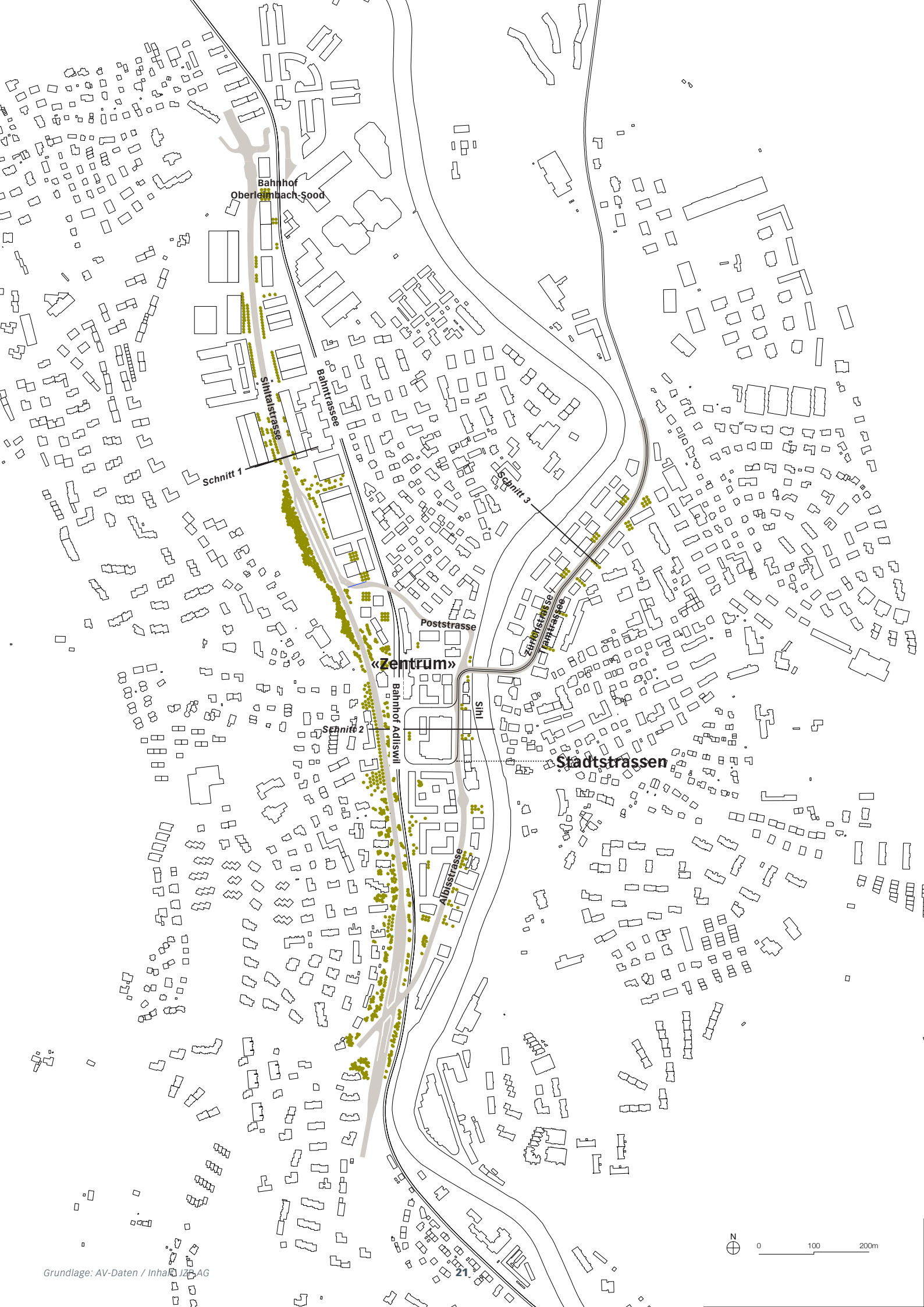
Typus Stadtstrasse

Die «Stadtstrassen» weisen gemeinsam mit den Plätzen den höchsten Öffentlichkeitsgrad in einer Stadt auf. Sie werden von Läden für Güter des täglichen Gebrauchs, Restaurants und Gewerbe in den angrenzenden Erdgeschossen begleitet. Aufgrund ihrer gleichwertigen Nutzung durch alle Verkehrsteilnehmenden weisen Stadtstrassen einen robusten Charakter auf.

Schnitt 3, 1:500 Zürichstrasse und Quartierpark

Die Zürichstrasse wird zur Stadtstrasse.
Der Quartierpark vermittelt zwischen Stadtstrasse und Sihl.





Bahnhof
Oberleimbach-Sood

Sinhalstrasse

Bahnhofsasse

Schnitt 1

Schnitt 3

Poststrasse

«Zentrum»

Bahnhof Adliswil

Schnitt 2

Sihl

Stadtstrassen

Abisstrasse



0 100 200m

Städtebauliches Richtkonzept Zentrum Adliswil

Zielbild

Qualitativ hochwertige Stadtstrassen und die mittels Solitärbauten akzentuierten Stadteintritte sind gemeinsam mit der Sihlpromenade und dem Sihlpark identitätsstiftende Merkmale des Stadtbilds von Adliswil.

Zwischen Bahntrasse und Sihl prägen geschlossene Bebauungsstrukturen und Einzelbauten mit hoher baulicher Dichte das Bild. Auf der anderen Seite der Sihl stellen Einzelbauten mit einer hohen Dichte die Verbindung zum hinterliegenden Wohnquartier sicher. Im Zentrum West hingegen sind grossvolumige Einzelbauten mit einer hohen Dichte prägend.

Im «Zentrum» hat es Läden, Cafés und Restaurants. Die Menschen kaufen hier ein, arbeiten und wohnen hier und verbringen hier ihre Freizeit. Die Nutzung durch die Öffentlichkeit steht im Fokus. In den anderen Stadtkammern konzentriert sich der hohe Öffentlichkeitsgrad auf die Stadtstrassen und die Stadteintritte. Der Bahnhofplatz mit angrenzender Bahnhofstrasse bildet einen grosszügigen Stadtplatz, der vielseitig bespielt werden kann. Die mäandrierenden Wege des Sihlparks und die Sihlpromenade laden die Adliswilerinnen und Adliswiler zum Aufenthalt ein und der Sihlsteg ermöglicht einen Zentrumsspaziergang. Während zwischen Albisstrasse und Bahntrasse die Quartierhöfe das Freiraumangebot ergänzen, ist es im Osten der Quartierpark. Dieser weist einen deutlich urbaneren Charakter als der Sihlpark auf und ermöglicht Querbeziehungen.

In den Stadtstrassen wird grundsätzlich auf strassenbegleitendes Grün verzichtet und stattdessen gezielt eingesetztes Grün zur Orientierung oder Gestaltung verwendet. Die Sihltalstrasse wird im Bereich des Bahnhofs Adliswil mittels Baumreihen akzentuiert und beim Soodring von Ruderalvegetation begleitet.

Das Zentrum von Adliswil ist zu Fuss und mit dem Velo optimal erschlossen und die Wege sind kurz. Ein Tram führt von Wollishofen her via Zürich- und Albisstrasse zum Bahnhof Adliswil. Die Bahntrasse ist doppelspurig ausgebaut und beidseitig von grosszügigen Wegen für den Langsamverkehr begleitet. Die Bahnhöfe Adliswil und Oberleimbach-Sood sind mittels aussenliegenden Perrons und ebenerdigen Zugängen in die Umgebung eingebettet und gewährleisten ein attraktives Umsteigen auf Tram, Bus und Velo. Die Stadtstrassen Sihltalstrasse, Albis-/Zürichstrasse und Poststrasse führen alle Verkehrsteilnehmenden rasch und sicher von A nach B und sind attraktive Räume für die Adliswilerinnen und Adliswiler. Das übrige Strassennetz dient der kleinräumigen Erschliessung. Der Soodring wird teilweise zugunsten grosszügiger Vorbereiche aufgehoben und der Knoten Sihltal-/Soodstrasse entflechtet und gegen Norden verschoben.



Bahnhof
Obereimbach-Sood

«Zentrum West»

Sihlpark

Quartierpark

«Zentrum Ost»

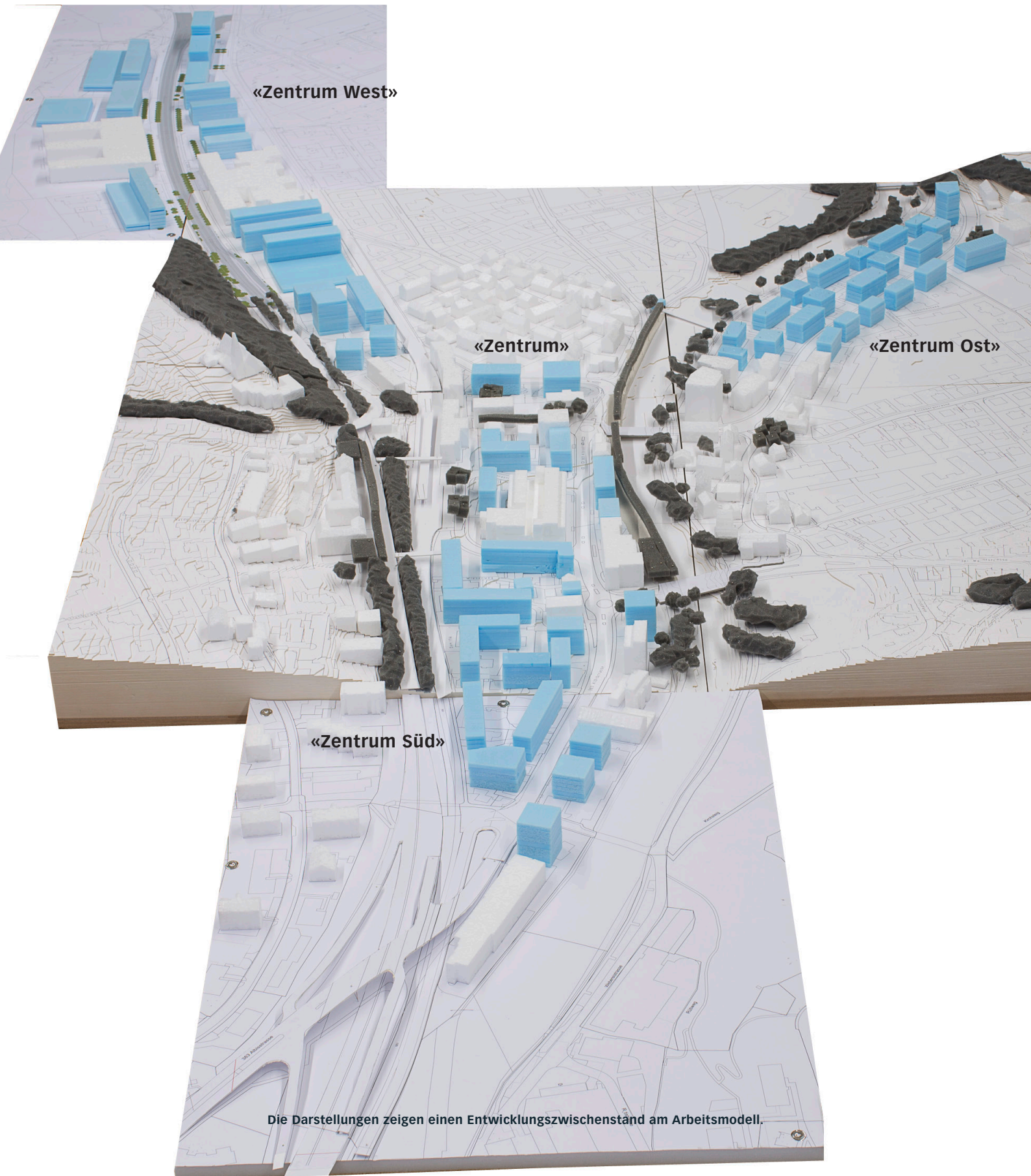
«Zentrum»

Zielbild
Bestand

«Zentrum Süd»

Sihlpark





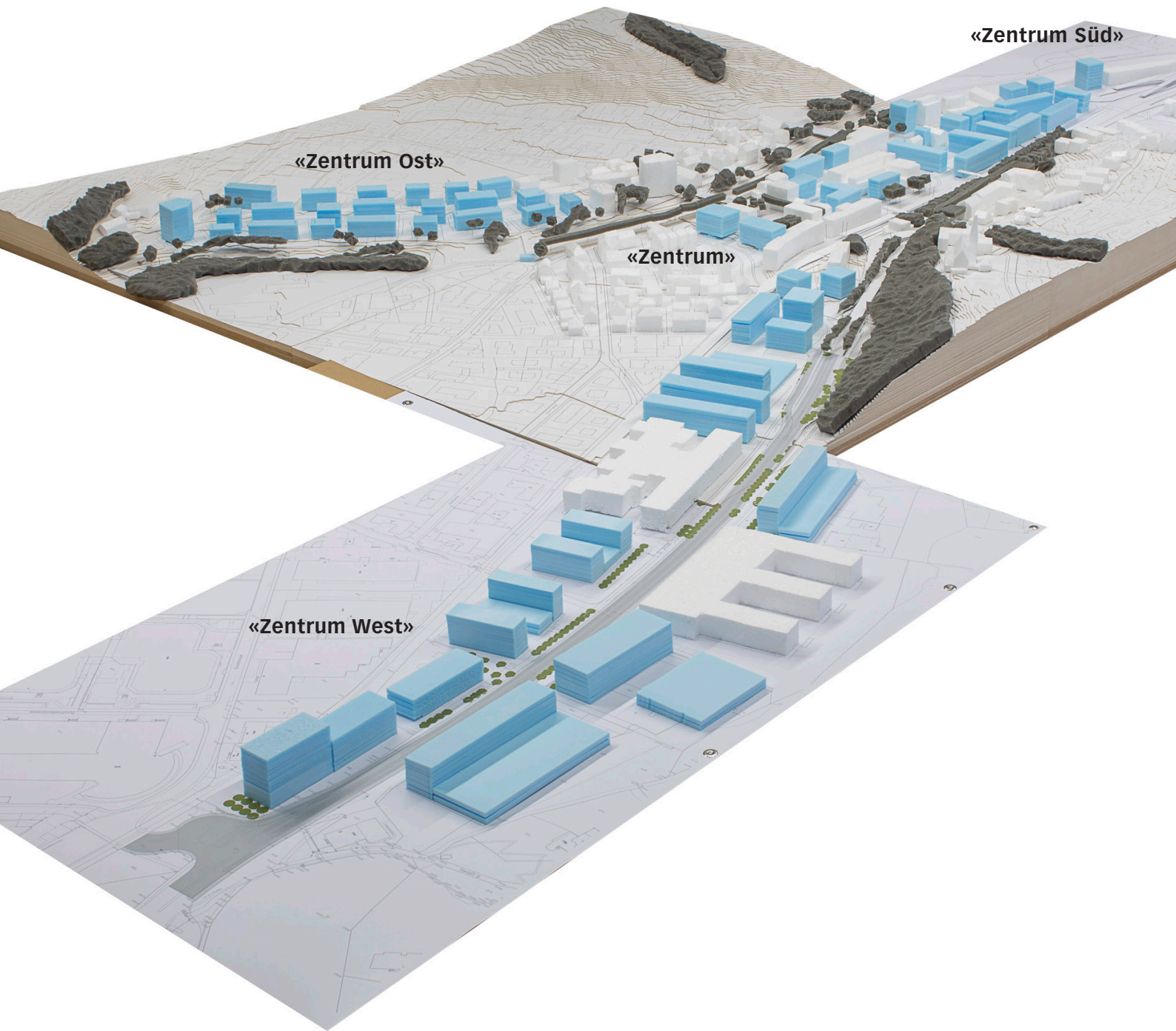
«Zentrum West»

«Zentrum»

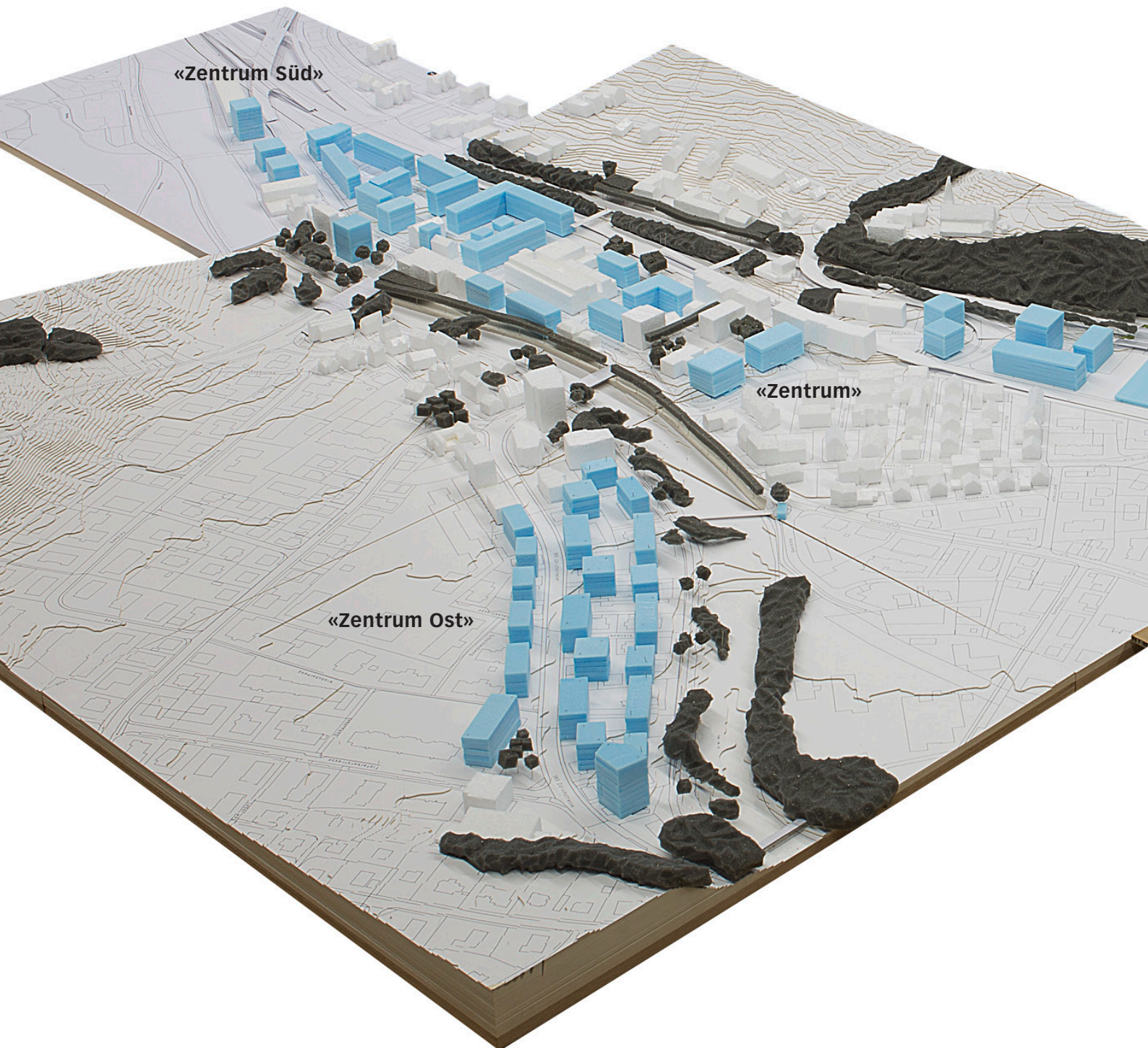
«Zentrum Ost»

«Zentrum Süd»

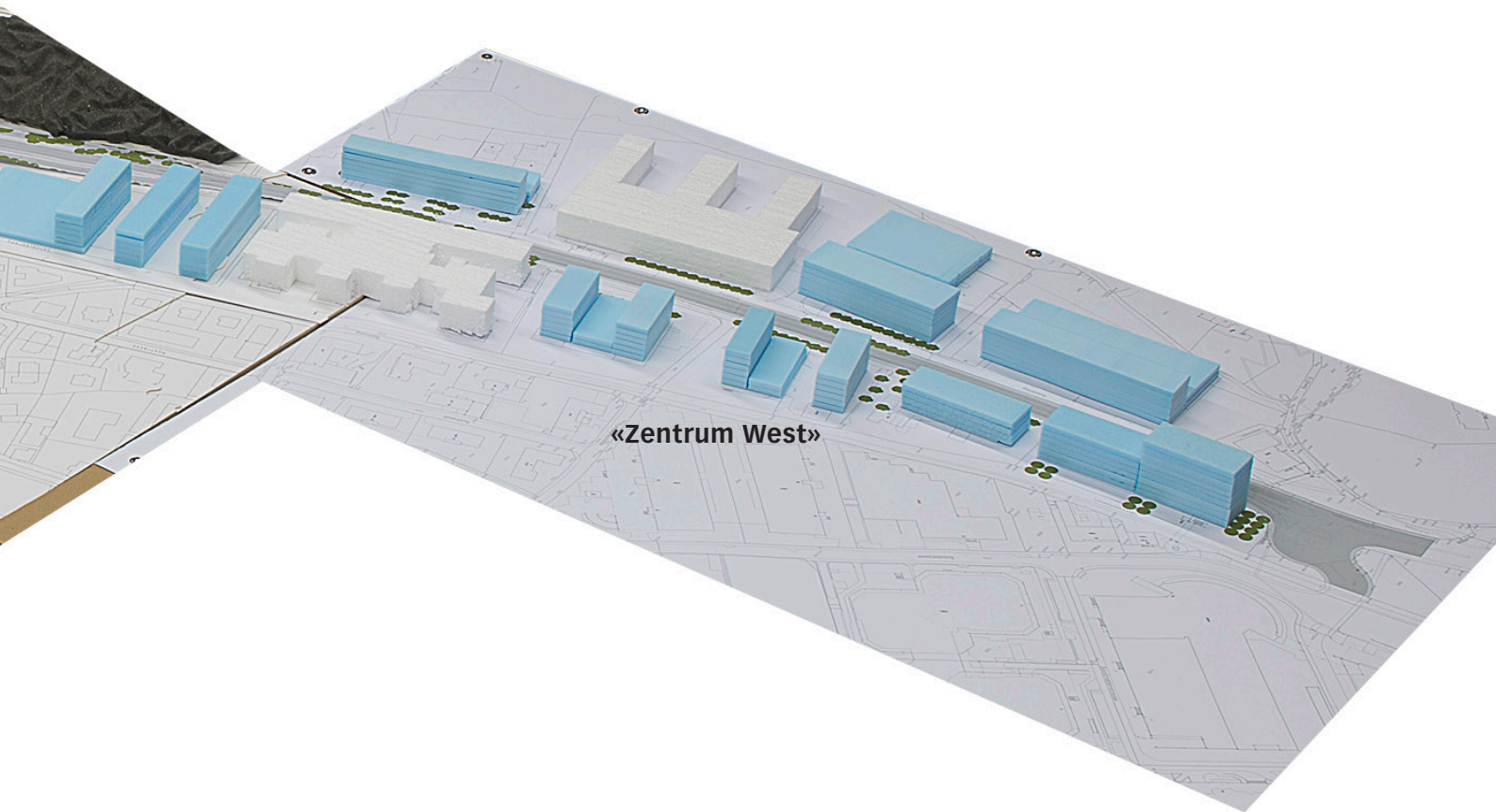
Die Darstellungen zeigen einen Entwicklungszwischenstand am Arbeitsmodell.



Die Darstellungen zeigen einen Entwicklungszwischenstand am Arbeitsmodell.



Die Darstellungen zeigen einen Entwicklungszwischenstand am Arbeitsmodell.

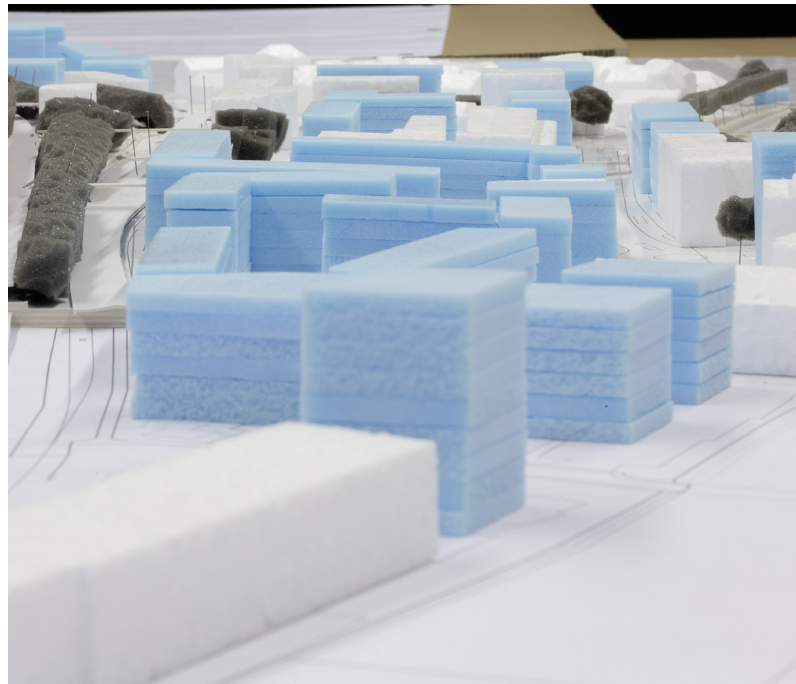
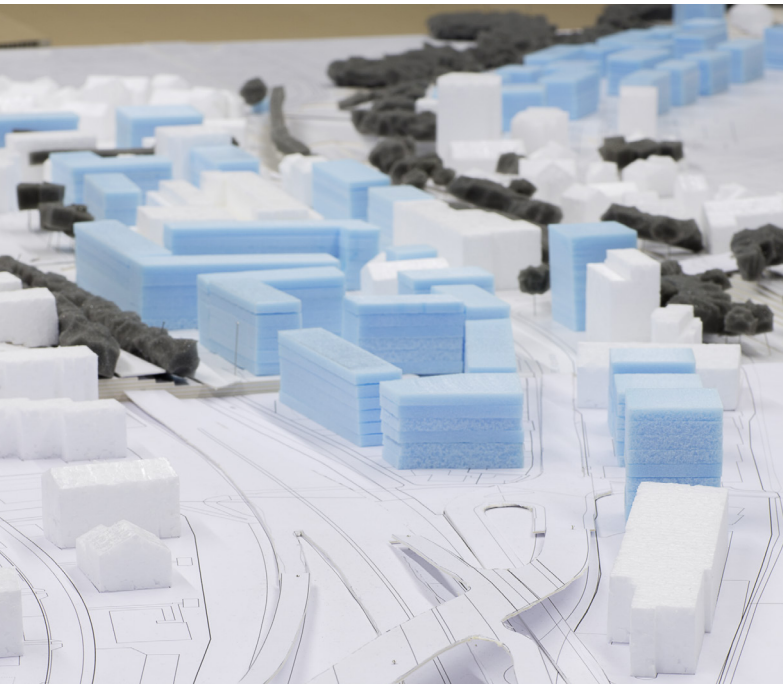


Die Darstellungen zeigen einen Entwicklungszwischenstand am Arbeitsmodell.

Zentrum



Zentrum Süd

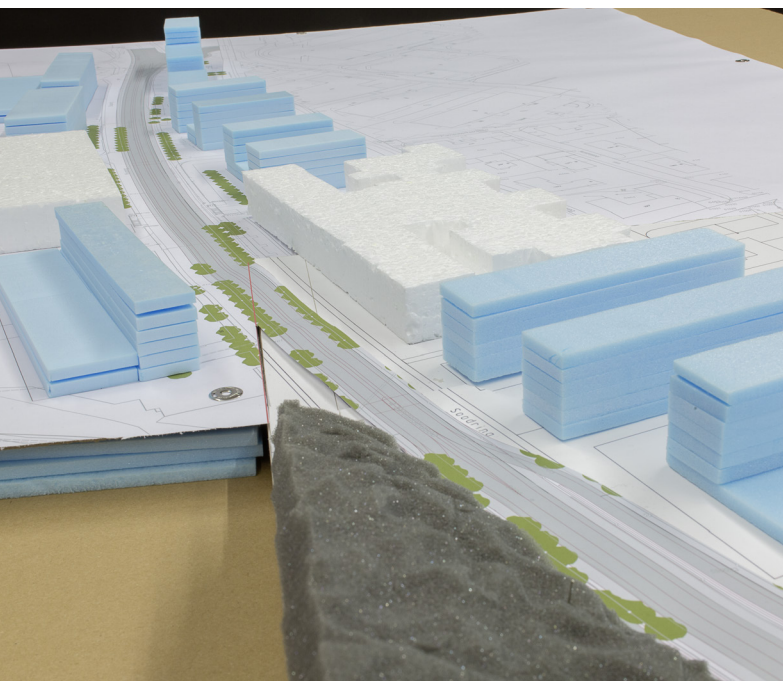


Die Darstellungen zeigen einen Entwicklungszwischenstand am Arbeitsmodell.

Zentrum Ost



Zentrum West



Zentrum

Bebauung

Die Stadtstrassen Sihltalstrasse, Zürich-/Albisstrasse und Poststrasse mit ihren Platzsituationen bilden mit der Sihlpromenade und dem Raum zwischen den Gebäuden den öffentlichen Raum des «Zentrums». Gemeinsam mit den Gebäuden an den Stadteinritten und beim Bahnhof sind sie identitätsstiftende Merkmale im Stadtbild Adliswils. Geschlossene Bebauungsstrukturen und Einzelbauten mit einer hohen Dichte definieren den öffentlichen Raum. Es gibt keinen privaten Aussenraum gegenüber Aussen. Die Höfe haben halböffentlichen oder privaten Charakter. Die Parkierung wird grundsätzlich unterirdisch angeordnet.

Freiraum

Der Bahnhofplatz bildet mit der Bahnhofstrasse einen grosszügigen Stadt- platz, der vielseitig bespielt werden kann. Zwischen Albisstrasse und Bahn- trasse ergänzen die Quartierhöfe das Freiraumangebot. Die Höfe sind öffentlich zugänglich und haben einen intimen Charakter. Das linke Sihlufer ist als Sihlpromenade hart ausgebildet und Treffpunkt und Aufenthaltsort. Kleine Platzsituationen im Norden und Süden markieren die Übergänge über die Sihl und in den Sihlpark. Das rechte Sihlufer ist landschaftlich gestaltet: Mäandrierende Wege laden ein zu einem Spaziergang und zum Aufenthalt. Ein neuer Sihlsteg ermöglicht einen «Zentrumsspaziergang».

Bepflanzung

Die Sihltalstrasse wird im Westen von einer Baumreihe begleitet. Querungsmöglichkeiten zum Bahnhof Adliswil werden mit Platzgestaltungen markiert. Im Osten soll die Böschung topografisch erlebbar gemacht und die Barrierewirkung aufgehoben werden. In den übrigen Stadtstrassen wird auf strassenbegleitende Bepflanzung verzichtet. Stattdessen dient gezielt eingesetztes Grün der Orientierung und der Freiraumgestaltung.

Verkehr

Der gesamte öffentliche Raum ist für den Fuss- und Veloverkehr durchlässig. Das Bahntrasse hat zwei Gleise und beidseitig bestehen grosszügige Wege für den Fuss- und Veloverkehr. Der Bahnhof Adliswil ist mittels drei Passarellen für den Langsamverkehr von allen Seiten gut erschlossen und der Eintritt erfolgt auf «Stadtniveau». Der Umstieg auf Tram und Bus erfolgt über aussenliegende Perrons auf eine attraktiv gestaltete Haltestelle.

Querschnitt Sihltalstrasse 14.00 m

Gehweg 2.50 m | Velostreifen 1.50 m | Fahrstreifen 3.00 m |
Fahrstreifen 3.00 m | Velostreifen 1.50 m | Gehweg 2.50 m

Querschnitt Zürich-/Albisstrasse 20.00 m

Gehweg 2.00 m | Velostreifen 1.50 m | Fahrstreifen 3.00 m | Tramtrasse
6.00 m | Fahrstreifen 3.00 m | Velostreifen 1.50 m | Gehweg 2.00 m

Querschnitt Poststrasse 11.20 m

Gehweg 2.50 m | Schmalfahrbahn 6.20 m | Gehweg 2.50 m



Sihlstrasse / Sihlpromenade

Bahnstrasse

Poststrasse

Bahnhofplatz

Stadthausareal

Zürichstrasse / Tramstrasse

Bahnhof Adliswil

Sihlstrasse

Bus/Tram

Albisstrasse

Sihlpromenade

Sihlpark

Quartierhof



0 25 50

Zentrum Ost

Bebauung

Die Stadtstrasse Zürichstrasse und der Stadteintritt Tiefacker bilden gemeinsam mit dem Sihlpark die wichtigsten öffentlichen Räume des «Zentrums Ost». Gemeinsam mit dem Gebäude am Stadteintritt werden sie identitätsstiftende Merkmale im Stadtbild Adliswils.

Einzelbauten mit einer hohen Dichte definieren den öffentlichen Raum gegenüber der Zürichstrasse. Ein Quartierpark führt mittig durch die Siedlung. Private Aussenräume sind Teil des Quartierparks. Die Parkierung und Erschliessung ist in Höfen ab der Zürichstrasse angeordnet.

Freiraum

Ein regelmässiges Wegnetz gewährleistet Verbindungen zwischen Zürichstrasse und Sihl via Quartierpark. Dieser hat einen deutlich urbaneren Charakter als der Sihlpark. Das rechte Sihlufer ist landschaftlich gestaltet: Mäandrierende Wege laden die Adliswilerinnen und Adliswiler zu einem Spaziergang und zum Aufenthalt ein.

Bepflanzung

In der Zürichstrasse wird auf strassenbegleitende Bepflanzung verzichtet. Baumgruppen weisen auf die Wege und Erschliessungshöfe hin.

Verkehr

Das Zentrum Ost liegt an der urbanen Zürichstrasse. Der Strassenraum zieht sich von Fassade zu Fassade und bietet langfristig Platz für ein Tramtrasse. Der Stadteintritt Tiefacker wird markiert mit einem baulichen Solitär mit Platz und dem Charakterwechsel in der Gestaltung der Zürichstrasse.

Querschnitt Zürichstrasse 20.00 m

Gehweg 2.50 m | Velostreifen 1.50 m | Fahrstreifen 3.00 m | ÖV-Trasse
6.00 m | Fahrstreifen 3.00 m | Velostreifen 1.50 m | Gehweg 2.50 m.



Sihlpromenade

Sihlstrasse

Sihlpark

Quartierpark

Zürichstrasse / Tramtrasse

Tiefacker

0 25 50m

Zentrum Süd

Bebauung

Die Stadtstrassen Sihltalstrasse und Albisstrasse sind im Kreuzungspunkt Stadteintritt und prägen das «Zentrum Süd». Die Kreuzung der Sihltalstrasse und der Albisstrasse mit den sie umgebenden Gebäuden sind ein «grobes» identitätsstiftendes Ensemble im Stadtbild Adliswils. Geschlossene Bebauungsstrukturen und Einzelbauten mit einer hohen Dichte definieren den öffentlichen Raum. Es hat keinen privaten Aussenraum gegenüber den Stadtstrassen und der Sihl. Die Höfe haben halböffentlichen oder privaten Charakter. Die Parkierung wird grundsätzlich unterirdisch angeordnet.

Freiraum

Zwischen Albisstrasse und Bahntrasse ergänzen die Quartierhöfe das Freiraumangebot. Die Höfe sind öffentlich zugänglich und haben einen intimen Charakter. Das linke Sihlufer ist landschaftlich gestaltet: Mäandrierende Wege laden die Adliswilerinnen und Adliswiler zu einem Spaziergang und zum Aufenthalt im Sihlpark ein.

Bepflanzung

Die strassenbegleitende Bepflanzung in der Sihltalstrasse verbindet den Strassenraum mit dem angrenzenden Quartier. In der Zürichstrasse wird auf strassenbegleitende Bepflanzung verzichtet. Grün auf Plätzen dient der Orientierung und der Freiraumgestaltung.

Verkehr

Das Infrastrukturensemble Sihltalstrasse-Albisstrasse-Bahntrasse-Brücke ist südlicher Eingang ins Zentrum von Adliswil. Ab hier werden Sihltal- und Albisstrasse zu Stadtstrassen. Der Freiraum ist für den Fuss- und Veloverkehr durchlässig. Das Bahntrasse hat zwei Gleise und auf beiden Seiten bestehen grosszügige Wege für den Fuss- und Veloverkehr. Beim Viadukt kann das Bahntrasse unterquert werden.

Querschnitt Sihltalstrasse 14.00 m

Gehweg 2.50 m | Velostreifen 1.50 m | Fahrstreifen 3.00 m |
Fahrstreifen 3.00 m | Velostreifen 1.50 m | Gehweg 2.50 m. Die Fussgänger queren die Sihltalstrasse via Mittelinseln niveaugleich. Die Fahrbahnhaltstellen der Buslinien Sihltalstrasse sind auf dem Viadukt angeordnet und ermöglichen direkte Fusswegbeziehungen.

Querschnitt Albisstrasse 14.00 m

Gehweg 2.50 m | Velostreifen 1.50 m | Fahrstreifen 3.00 m |
Fahrstreifen 3.00 m | Velostreifen 1.50 m | Gehweg 2.50 m



Quartierhof

Quartierhof

Quartierhof

Albisstrasse

Sihltalesstrasse

Bahntassee

Zentrum West (Nordteil)

Bebauung

Die Stadtstrasse Sihltalstrasse, der Bahnhofplatz in Oberleimbach-Sood und der Platz beim Knoten Soodring/Poststrasse sind zukünftig wichtige öffentliche Räume des «Zentrums West». Gemeinsam mit dem Gebäude am Stadteintritt Sood und auf dem Platz am Knoten Soodring/Poststrasse werden sie identitätsstiftende Merkmale im Stadtbild Adliswils. Grossvolumige Bebauungsstrukturen mit hoher Dichte und grosszügigen Vorbereichen definieren den öffentlichen Raum. Die Vorbereiche sind von den Nutzern frei bespielbar (z.B. für Anlieferung, Parkierung und gewerbliche Aussennutzung). Die Besucherparkierung kann oberirdisch angeordnet werden.

Bepflanzung

Die Sihltalstrasse wird von Ruderalvegetation begleitet. Sie hat einen lockeren Charakter und ist keine visuelle Konkurrenz zum angrenzenden Wald.

Verkehr

Für die Sihltalstrasse mit Soodring und den Knoten Sihltal-/Soodstrasse wird ein städtebaulicher Umbauvorschlag aufgezeigt.

Standardquerschnitt 16.00 m

Gehweg 2.50 m | Velostreifen 1.50 m | Fahrstreifen 3.00 m | Mittelstreifen 2.00 m | Fahrstreifen 3.00 m | Velostreifen 1.50 m | Gehweg 2.50 m

Die Fussgänger können die Sihltalstrasse via Mittelinseln niveaugleich queren. Der überfahrbare Mittelstreifen erleichtert das Queren und Abbiegen in der Sihltalstrasse. Die Fahrbahnhaltestellen der Buslinie Sihltalstrasse sind kombiniert mit dem überfahrbaren Mittelstreifen zum langsamen Überholen des Busses. Beim Bahnhof Oberleimbach-Sood werden Busbuchten angeordnet.

Der Knoten Sihltal-/Soodstrasse soll optimiert werden. Eine Unterführung für den motorisierten Verkehr entflechtet die komplexe Situation. Fuss- und Veloverkehr werden niveaugleich über das Bahntrasseee geführt.

Zusätzliche zwei Querverbindungen führen mittels Passarellen über das Bahntrasseee und gewährleisten ein attraktives öffentliches Wegnetz. Das Bahntrasseee hat zwei Gleise und auf beiden Seiten bestehen grosszügige Wege für den Fuss- und Veloverkehr. Der Bahnhof Oberleimbach-Sood ist mittels aussenliegenden Perrons und niveaugleichen Querungen und einer Passarellen für den Fuss- und Veloverkehr optimal erschlossen.



Bahnhofplatz
Oberleimbach-Sood

Soodstrasse

Sihthalstrasse

Bahnhussasse

Zentrum West (Südteil)

Städtebau

Die Bebauung und der öffentliche Raum sind stark geprägt durch die Infrastruktur von Bahn und Strasse. Im Kreuzungspunkt von Soodring, Poststrasse, Rellstenstrasse und Sihltalstrasse ist der Übergang aus dem «Zentrum West» ins «Zentrum». Der Bebauung und künftigen Verkehrslösung an dieser Stelle kommt eine Schlüsselfunktion zu.

Weitere Aspekte siehe Zentrum West (Nordteil)



Sihlstrasse/Sodring

Bahtrasse

Poststrasse

Reisstrasse



0 25 50m

Handlungsempfehlungen

Absicht

Die Stadt Adliswil will die Zentrumsentwicklung im Sinne des öffentlichen Interesses aktiv mitbeeinflussen. Sie vertritt und koordiniert die kommunalen Interessen gegenüber den Interessen der Region und des Kantons. Sie handelt gesamtheitlich im Sinne aller Stadtakteure (Einwohner und Arbeitende, Private, Firmen und Institutionen, alle Verkehrsteilnehmende) und sucht nach bestmöglichen Lösungen.

Im städtebaulichen Konzept werden auch Themen behandelt, die im Einflussbereich von Region und Kanton stehen. Diese dienen als Beitrag zur Diskussion mit den entsprechenden Akteuren (z.B. Sihltalstrasse).

Grundlagen

Es gelten die Bestimmungen des kantonalen Planungs- und Baugesetzes, der kantonalen und kommunalen Richtpläne, der Baulinienpläne, der Bau- und Zonenordnung der Stadt Adliswil sowie der weiteren Normen und Richtlinien.

Wirkung

Das städtebauliche Richtkonzept, bestehend aus Konzept und Zielbild, zeigt die räumliche Entwicklung des Zentrums Adliswil auf und ist behördenverbindlich. Die daraus abgeleiteten Handlungsempfehlungen haben empfehlenden Charakter und dienen dem Stadtrat, Gemeinderat und der Baukommission bei:

- der Überprüfung der kommunalen Richtpläne;
- der Revision der Baulinienpläne;
- der Revision der Bau- und Zonenordnung;
- der Begleitung und Behandlung von Entwicklungsplanungen, Gestaltungsplänen, privaten Bauvorhaben und öffentlichen Strassenbauprojekten.

Das städtebauliche Richtkonzept soll periodisch hinsichtlich neuer Gegebenheiten und Erkenntnisse überprüft und bei Bedarf angepasst werden.

Das städtebauliche Richtkonzept umfasst die im Konzept beschriebenen Stadtkammern «Zentrum», «Zentrum Ost», «Zentrum Süd» und «Zentrum West». Diese bilden das Zentrum Adliswil und damit die Grundlage für die Handlungsempfehlungen. Bei funktionalem Zusammenhang werden weitere Teile der Stadt miteinbezogen.

Kursiv: Ergänzende Erläuterungen zu den Empfehlungen.

Siedlungsstruktur

Nutzungsmass und Dichte (siehe Plan rechts)

Das Zentrum Adliswil soll den Zentrumszonen Z5 und Z6 mit überlagerter Gestaltungsplanpflicht zugewiesen werden. Detaillierte Bestimmungen sollen Ausnützung, Voll-/Dachgeschosse, Gebäudehöhe, Wohnanteil, Überbauungsziffer und Nutzweise der Erdgeschosse regeln.

Das Arbeitsgebiet im Westen soll nicht zu einem reinen Wohngebiet werden. Durch die hohe bauliche Dichte und die Belebung soll ein attraktives Arbeitsgebiet mit einem verträglichen Wohnanteil entstehen und als Zentrum für die umliegenden Quartiere funktionieren.

Zentrumszone Z5

— Ausnützungsziffer	AZ 1.8
— Vollgeschosse	5 VG (bis 9 VG)
— Dachgeschosse	kein DG
— Gebäudehöhe	GH 17.5 m (bis 30 m)
— Wohnanteil	max. WA 80 %
— Überbauungsziffer	ÜZ 45 % (35 %)
— Nutzweise Erdgeschoss	Publikumsorientierte Nutzungen, Gewerbe, Wohnen

Zentrumszone Z6

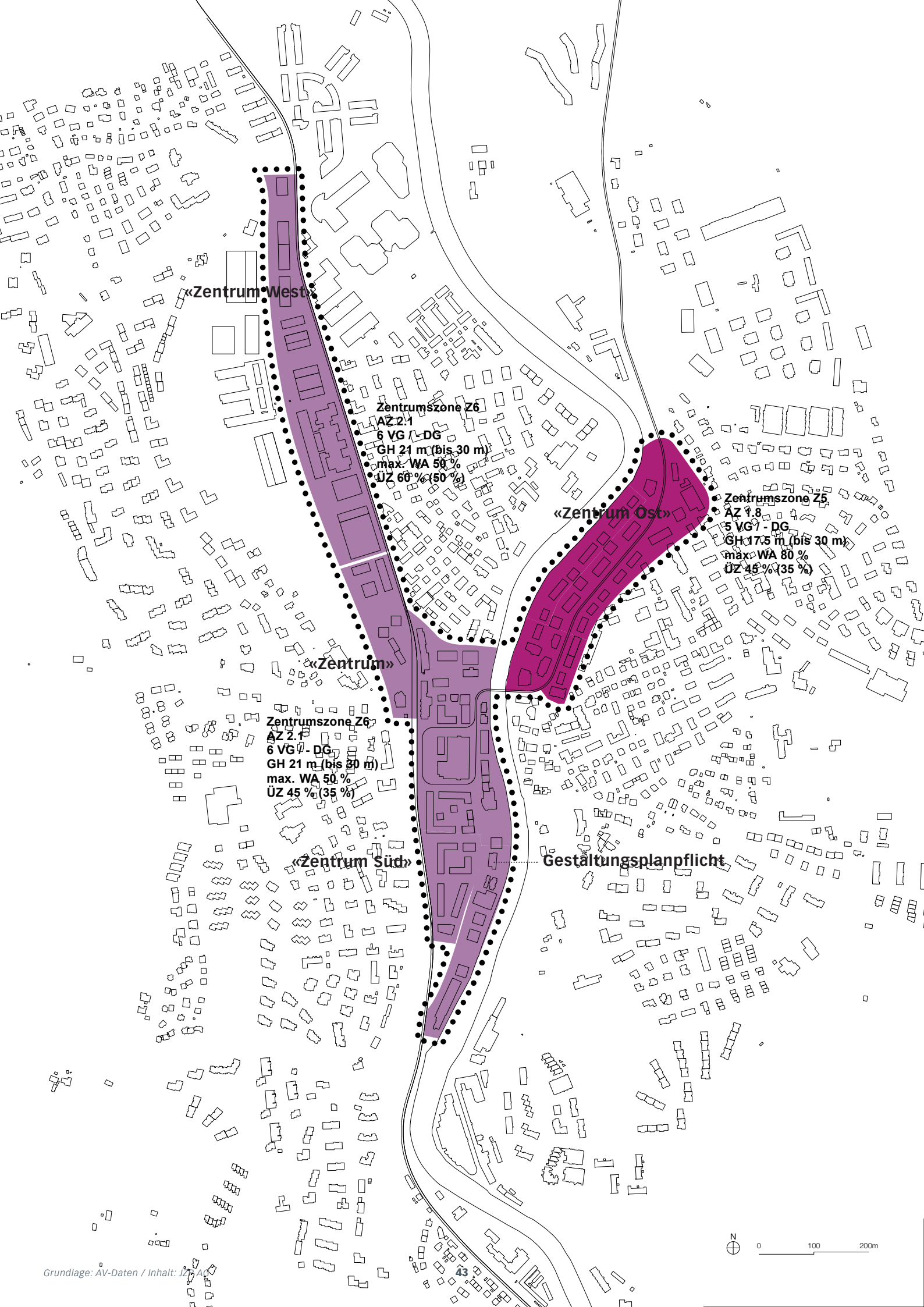
— Ausnützungsziffer	AZ 2.1
— Vollgeschosse	6 VG (bis 9 VG)
— Dachgeschosse	kein DG
— Gebäudehöhe	GH 21.0 m (bis 30 m)
— Wohnanteil	max. WA 50 %
— Überbauungsziffer	ÜZ 60 % / 45 % (50 % / 35 %)
— Nutzweise Erdgeschoss	Publikumsorientierte Nutzungen, Gewerbe

Die Angaben in Klammern beziehen sich auf die Bereiche für höhere Bauten (siehe nächste Doppelseite).

Vollgeschosse und Dachgeschosse

Die Vollgeschossezahl soll abschliessend definiert werden und umschreibt die Geschosse mit anrechenbarer Nutzung. Untergeschosse ohne anrechenbare Wohnflächen sollen erlaubt sein. Dachgeschosse gemäss PBG sollen nicht zulässig sein.

Technikaufbauten über dem letzten Vollgeschoss sollen nicht zulässig sein. Ortsgebundene Technik darf maximal 1 m über Dach in Erscheinung treten.



«Zentrum West»

Zentrumszone Z6
AZ 2.1
6 VG / DG
GH 21 m (bis 30 m)
max. WA 50 %
ÜZ 60 % (50 %)

«Zentrum Ost»

Zentrumszone Z5
AZ 1.8
5 VG / DG
GH 17.5 m (bis 30 m)
max. WA 80 %
ÜZ 45 % (35 %)

«Zentrum»

Zentrumszone Z6
AZ 2.1
6 VG / DG
GH 21 m (bis 30 m)
max. WA 50 %
ÜZ 45 % (35 %)

«Zentrum Süd»

Gestaltungsplanpflicht



Gebäudehöhe (siehe Plan rechts)

Die Gebäudehöhe soll für den Regelfall definiert werden. An den Stadteintritten und an städtebaulich ausgezeichneten Lage innerhalb der schraffierten Bereiche sind einzelne höhere Bauten mit bis zu neun Vollgeschossen und bis 30m Gebäudehöhe mit erhöhter Überbauungsziffer zulässig.

Die Bereiche für höhere Bauten beziehen sich auf die Gebiete zwischen den markanten Einfallachsen (Stadtstrassen, Bahntrasse und Sihl). Das «Zentrum» soll mit einer Ausnahme auf eine Gebäudehöhe von 21 m begrenzt werden.

Wohnanteil

Das Zentrum Adliswil soll sich durch eine hohe Nutzungsdurchmischung auszeichnen. In den Zentrumszonen Z5 und Z6 sollen Wohnanteile von maximal 50% und im «Zentrum Ost» von 80% fixiert werden.

Im Zentrum Adliswil soll trotz fehlendem minimalem Wohnanteil auf eine gute Durchmischung von Arbeiten und Wohnen geachtet und belebte Quartiere geschaffen werden.

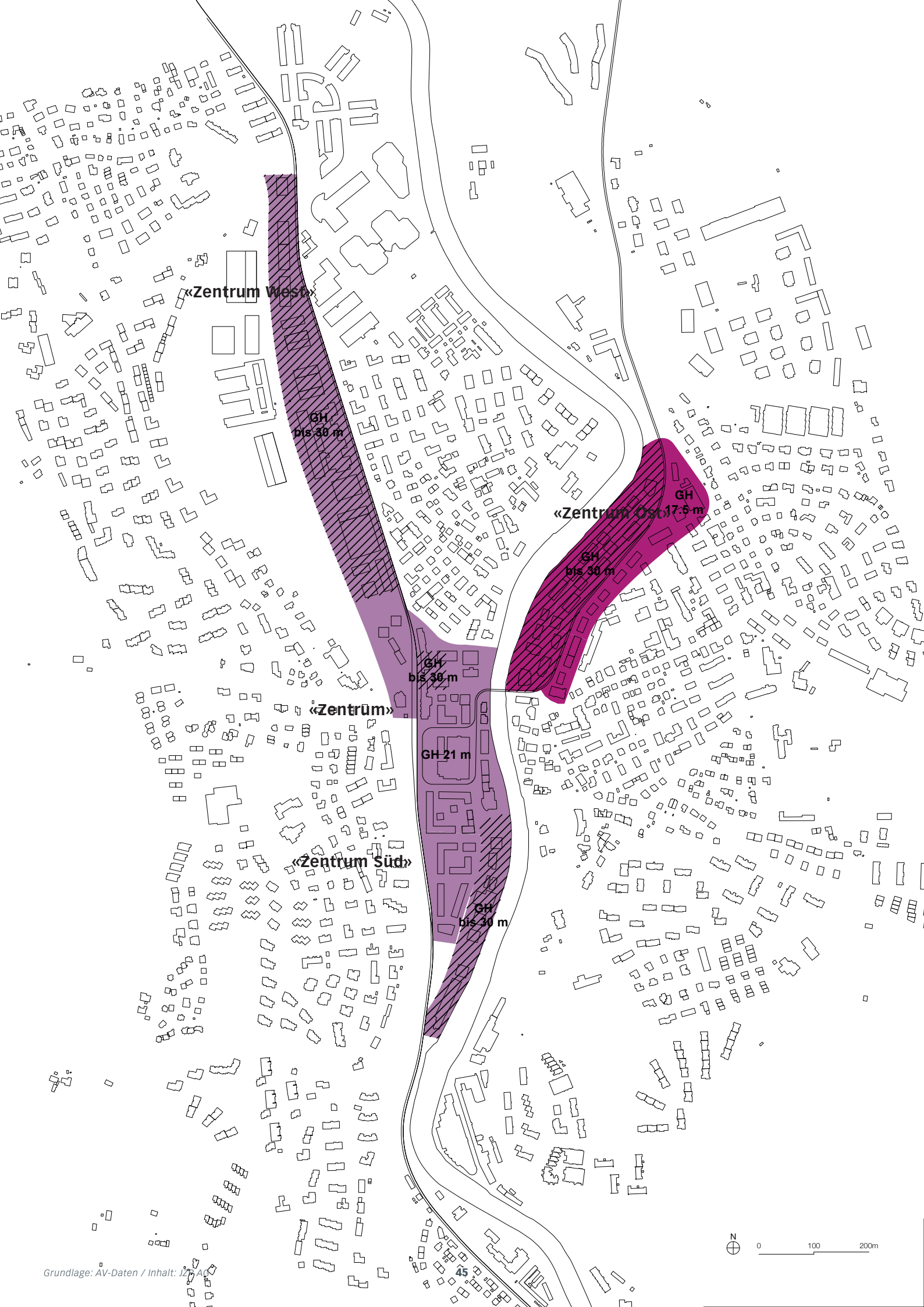
Überbauungsziffer

Zur Sicherung von ausreichend Freiflächen soll eine Überbauungsziffer eingeführt werden. Diese beträgt im Regelfall 45% und im «Zentrum West» 60%. Bei Überbauungen mit Gebäude- und Firsthöhen von 20 bis 30m soll eine Überbauungsziffer von max. 35% und im «Zentrum West» von 50% eingehalten werden.

Die Überbauungsziffer gibt das Verhältnis der anrechenbaren Fläche zur massgeblichen Grundfläche wieder. Die anrechenbare Fläche ergibt sich aus der senkrechten Projektion der grössten oberirdischen Gebäudeumfassung auf den Erdboden. Massgebliche Grundfläche ist die von der Baueingabe erfasste Fläche der baulich noch nicht ausgenützten Grundstücke oder Grundstückteile der Bauzone (gemäss PBG § 254 bis 259).

Landschaft und Ökologie

Die Topografie soll respektiert und Abgrabungen und Aufschüttungen auf ein Minimum beschränkt werden. Die Zentrumsentwicklung soll auch der ökologischen Siedlungsaufwertung dienen. Dazu sollen Fliessgewässer möglichst offen geführt werden. Die ökologischen Kriterien für deren Gestaltung sollen mit den urbanen Kriterien verbunden werden. Das Regenwasser soll möglichst retendiert werden.



«Zentrum West»

GH
bis 30 m

«Zentrum Ost» 17,5 m

GH
bis 30 m

«Zentrum»

GH
bis 30 m

GH 21 m

«Zentrum Süd»

GH
bis 30 m



Nutzweise Erdgeschosse (siehe Plan rechts)

Die Erdgeschosse sollen Teil eines attraktiven, belebten Zentrums Adliswil sein. Dafür sollen im «Zentrum» publikumsrelevante Nutzungen und in den Subzentren entlang der Stadtstrassen Gewerbe angeordnet werden. Die Nutzung in den Obergeschossen soll nicht weiter geregelt werden.

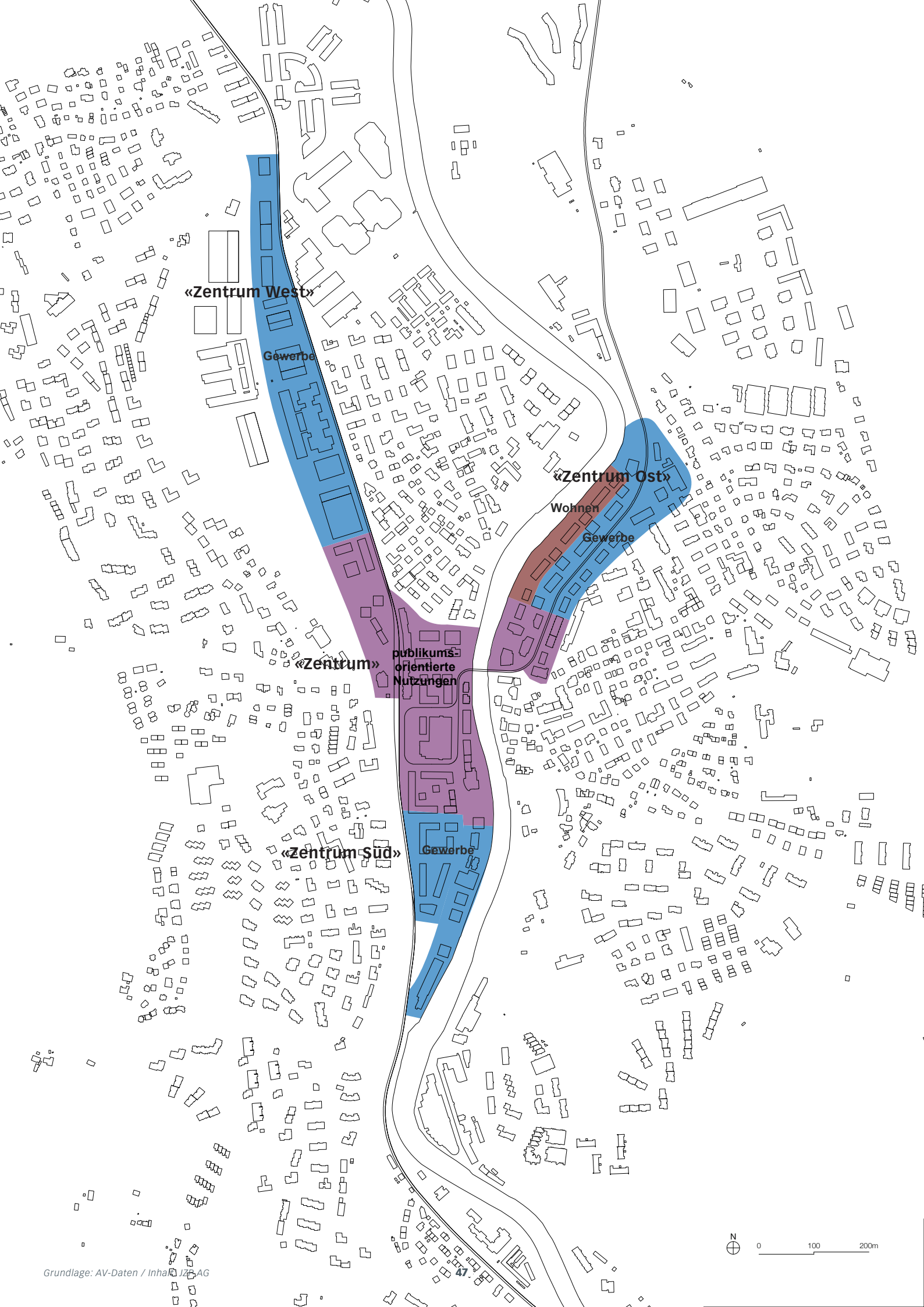
Gewerbe: *Dienstleistungen, Produktion, Hotellerie, Logistik*

Wohnen: *privates Wohnen*

Publikumsorientierte Nutzungen: *Verkauf, Gastronomie, Publikumsintensive Dienstleistungen*

Höhenlage Erdgeschosse

Die Höhenlage der Erdgeschosse sollen im Zentrum Adliswil auf die Umgebung (Freiflächen-/Gehwegniveau) abgestimmt sein und die Gebäudezugänge sollen sich am Niveau der Stadträume orientieren. Niveausprünge, Treppen und Mauern sollen nur in begründeten Fällen erlaubt sein.



«Zentrum West»

Gewerbe

«Zentrum Ost»

Wohnen

Gewerbe

«Zentrum»

publikumsorientierte
Nutzungen

«Zentrum Süd»

Gewerbe



Freiraumstruktur

Freiraumtyp Platz und Hof

Die Voraussetzungen für die im Konzept beschriebenen Freiraumtypen Platz und Hof sollen mit dem vorhergehenden Kapitel geschaffen werden. Durch die Regelung von Ausnützungs- und Überbauungsziffer sollen einerseits hohe bauliche Dichte und andererseits ausreichend nicht bebauter Raum für attraktive Freiräume geschaffen werden. Mit der Regelung von einem maximalen Wohnanteil und der Nutzweise der Erdgeschosse wird der Öffentlichkeitsgrad und die Nutzungsintensität beeinflusst. Der Nachweis dazu wird im Konzept erbracht.

Freiraumtyp Park und Promenade

Der Raum für die Freiraumtypen Park und Promenade soll gesichert werden.

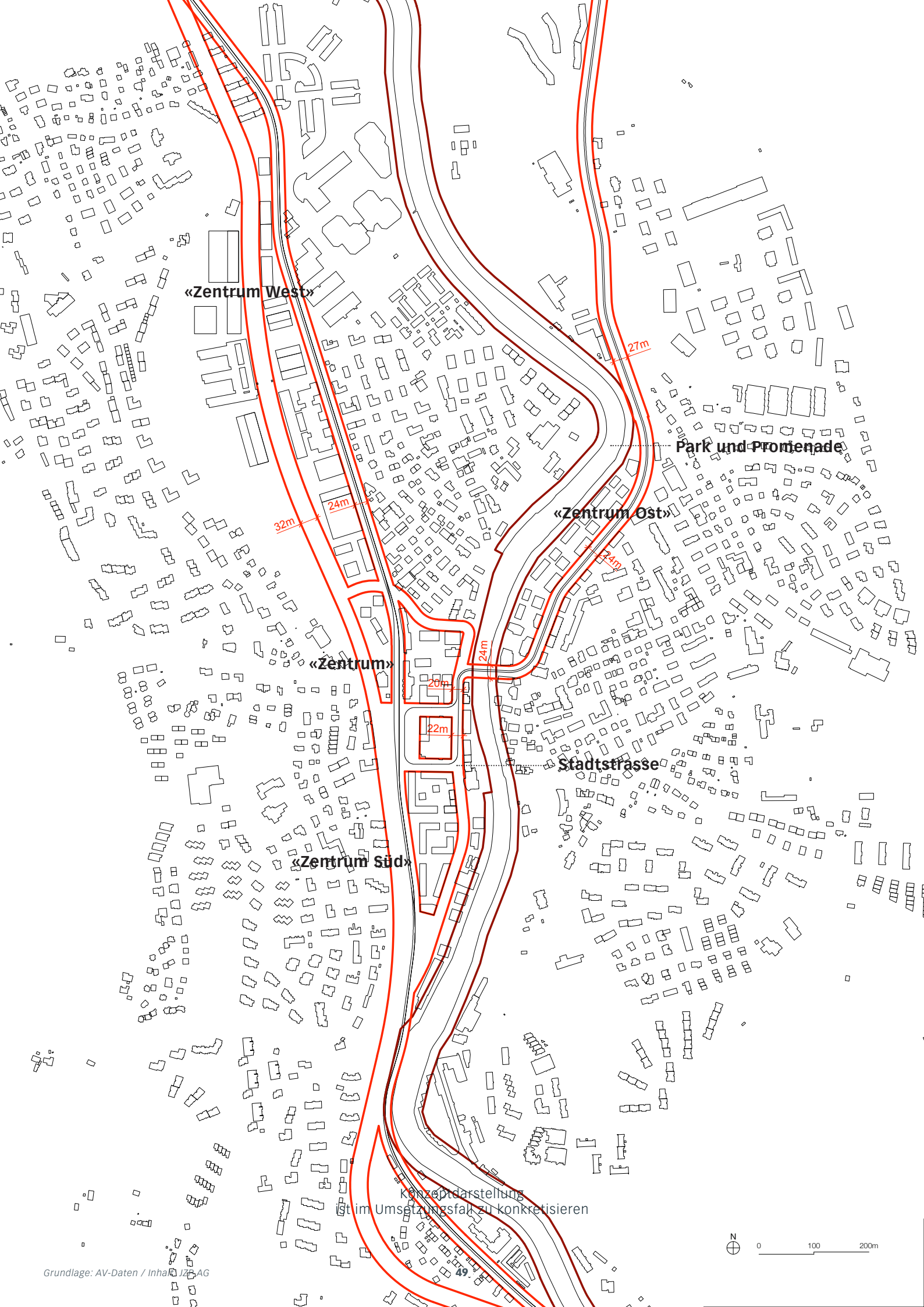
Freiraumtyp Stadtstrasse

Der Raum für die Stadtstrassen und das Bahntrasseesoll gesichert werden. Dieser orientiert sich am Gebäudebestand und den Raumbedürfnissen der Infrastruktur (Strassenraumquerschnitte, Tram, Doppelspurausbau Bahntrassees). Mit einer mehrheitlichen Anbaupflicht für Bauvorhaben soll auch die städtebauliche Qualität gesichert werden. Diese städtebauliche Einheit soll mittels der Architektur individualisiert werden können. Dies ermöglicht die Ausbildung von städtischen Achsen, welche den Ansprüchen aller Verkehrsteilnehmenden und des Städtebaues gerecht werden.

Beidseitig des Bahntrassees soll ein Freiraum (Weg/Quartierstrasse und Vorbereich) mit einer Breite von 7.0m vorgesehen werden. Damit steht entlang des Bahntrassees ein Korridor von 24 m zur Diskussion.

Der Freiraum soll aus öffentlichem und privatem Grund zusammengesetzt sein und bis an die Fassaden reichen.

Der Lärmschutz im Zentrum Adliswil soll architektonisch gelöst werden. Infrastrukturelle Massnahmen wie Lärmschutzwände sollen vermieden werden.



«Zentrum West»

Park und Promenade

«Zentrum Ost»

«Zentrum»

Stadtstrasse

«Zentrum Süd»

Konzeptdarstellung
ist im Umsetzungsstadium zu konkretisieren



Öffentlicher Verkehr

Bahn

Der Doppelspurausbau soll städtebaulich aufgenommen und das Bahntrasse in heutiger Höhenlage in das Zentrum integriert werden. Langfristig sollen die Bahnhöfe umgestaltet werden. Dabei soll das Mittelperron zugunsten von zwei aussenliegenden Perrons aufgegeben werden. Die Perrons sollen beidseitig attraktiv in das Zentrum integriert werden und bieten jeweils rund der Hälfte der Passagiere einen direkten Zugang.

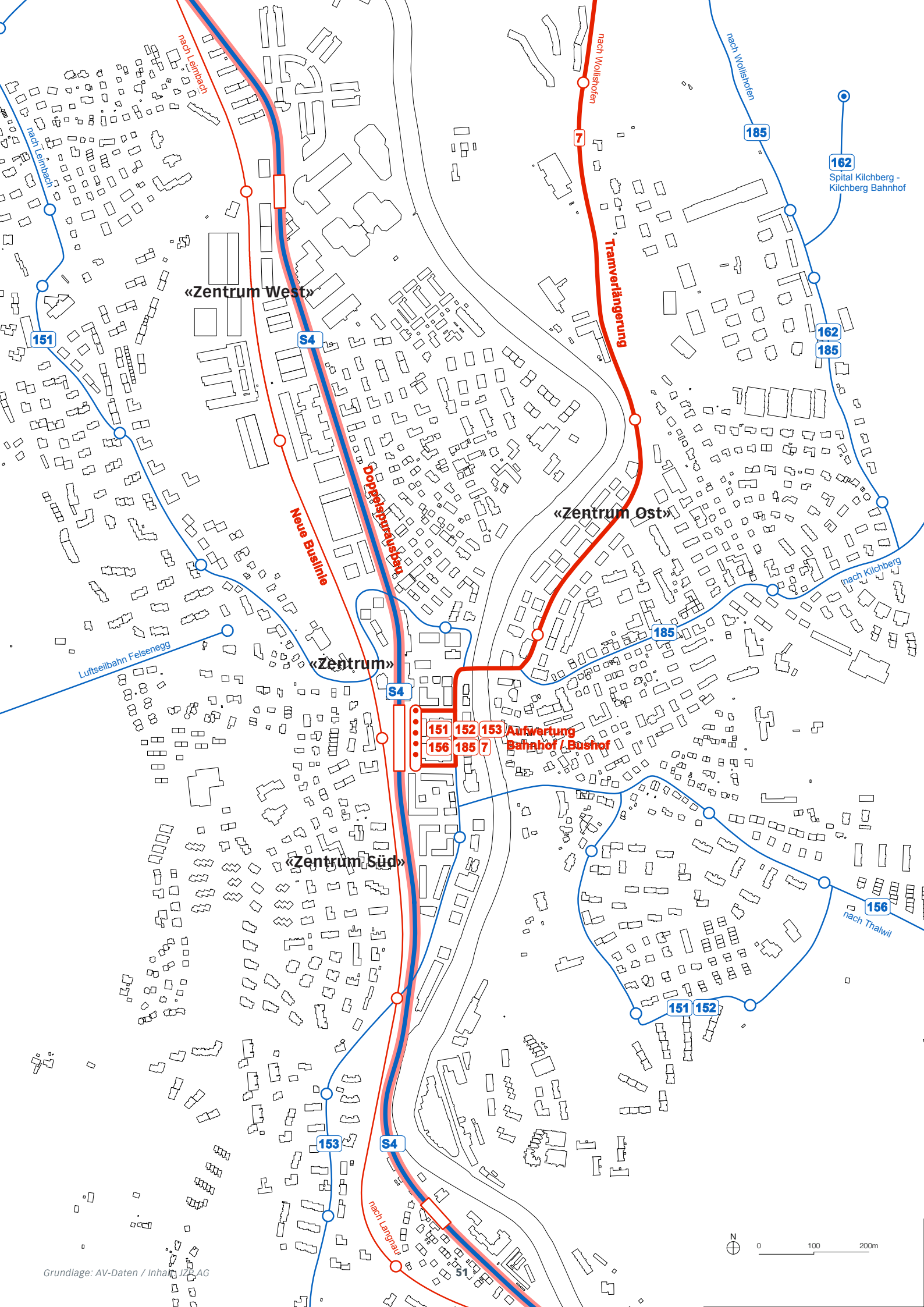
Tram

Die Tramverlängerung ab Wollishofen nach Adliswil soll als langfristiges Vorhaben aufgenommen werden. Der Bus 184 könnte als Vorlaufbetrieb betrachtet werden. Die Wendeschleife mit Endhaltestelle soll beim Bahnhof Adliswil angeordnet werden (Perron gemeinsam mit der Bahn).

Die Berücksichtigung der langfristigen Absicht einer Tramverlängerung geht einher mit dem Bedürfnis, innerhalb des Zentrums zukunftstaugliche Strassenquerschnitte zu sichern. Innerhalb der beabsichtigten Querschnitte von 20 - 32 m können die Bedürfnisse der zu kombinierenden Mobilitätsarten langfristig erfüllt werden (siehe auch Seite 48 Freiraumtyp Stadtstrassen).

Bus

Das Busangebot soll gemäss ZVV entwickelt werden. Eine Busverbindung Zürich–Leimbach–Adliswil–Langnau zur Feinverteilung auf der Sihltalstrasse mit Halt am Bahnhof Adliswil soll geprüft werden. Der Bushof beim Bahnhof soll im Bereich des künftigen Perrons und der Tramhaltestelle neu organisiert werden. Dabei wird hinsichtlich Taktverdichtung (< 15 Min.) die Anwendung von dynamischen Haltekanten (pro Kante mehreren Buslinien entspricht weniger Kanten und damit geringerer Raumbedarf) empfohlen.



«Zentrum West»

«Zentrum Ost»

«Zentrum»

«Zentrum Süd»

151 152 153 Aufwertung
156 185 7 Bahnhof / Bushof

162
 Spital Kilchberg -
 Kilchberg Bahnhof



Motorisierter Individualverkehr

Strassen (siehe Plan rechts)

Das Zentrum Adliswil soll mit Stadtstrassen mit Tempo 50 erschlossen werden. In der Stadtkammer «Zentrum» soll die Einführung von Tempo 30 angestrebt werden. Auf den übrigen Strassen soll Tempo 30 gelten (blaue Kammern).

Sämtliche Strassen sollen siedlungsorientiert gestaltet und für alle Verkehrsteilnehmenden attraktiv sein. Im Speziellen sollen hier Sihltalstrasse und Soodring erwähnt werden. Die durch die eingetretene Verkehrsbelastung motivierte Sanierung soll zur Umgestaltung in eine Stadtstrasse genutzt werden.

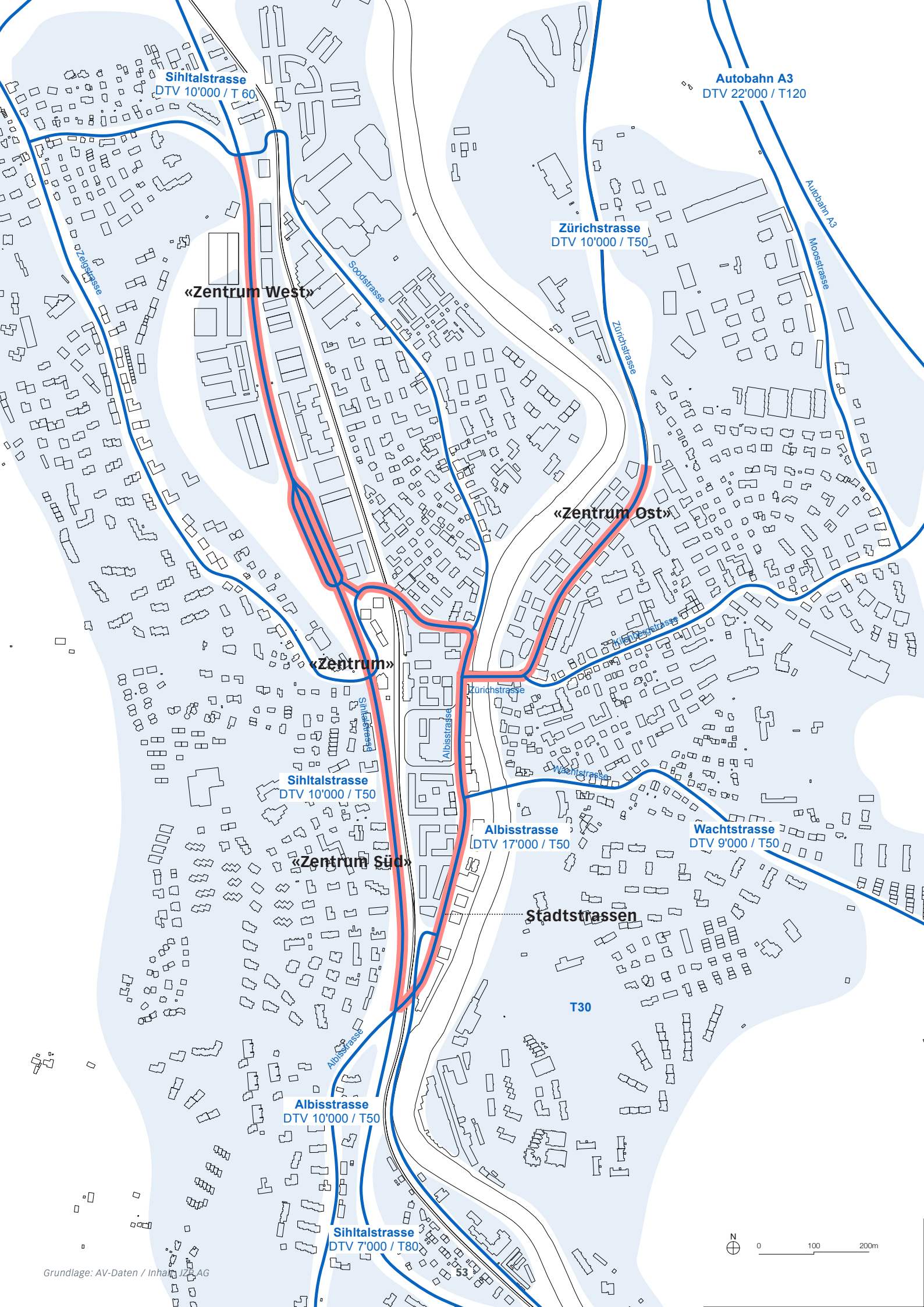
Die Sihltalstrasse mit Soodring soll vertieft weiterbearbeitet werden.

Parkierung

Die Erschliessung von Siedlungen soll konzentriert mit wenigen Anschlussstellen ans übergeordnete Netz erfolgen und nach Möglichkeit mit einem Erschliessungshof ausgestattet sein (zentrale Erschliessung einer Siedlung für Zu-/Wegfahrten, Besucherparkierung, Tiefgaragenzufahrten, Anlieferung etc.). Die Freiflächen ausserhalb der Höfe sollen verkehrsfrei gestaltet werden.

Mit Ausnahme von Abstellplätzen für Besucher und Kunden sollen alle Abstellplätze unterirdisch angeordnet werden. Die Anordnung der oberirdischen Abstellplätzen ist mit den Wegen des Langsamverkehrs und den Aufenthaltsflächen abzustimmen. Die Anwohnerparkierung soll in zusammengefassten Tiefgaragen organisiert sein. Tiefgaragenzufahrten sollen in Hauptbaukörper integriert sein und damit separate Nebenbauten und Rampen in den Freiflächen vermieden werden.

Die maximal zulässige Menge an Abstell- und Garagenplätzen soll gemäss rechtskräftigem Parkplatzreglement berechnet und Parkplätze bewirtschaftet werden.



Sihltalstrasse
DTV 10'000 / T 60

Autobahn A3
DTV 22'000 / T 120

Zürichstrasse
DTV 10'000 / T 50

«Zentrum West»

«Zentrum Ost»

«Zentrum»

Sihltalstrasse
DTV 10'000 / T 50

Albisstrasse
DTV 17'000 / T 50

Wachstrasse
DTV 9'000 / T 50

«Zentrum Süd»

Stadtstrassen

T30

Albisstrasse
DTV 10'000 / T 50

Sihltalstrasse
DTV 7'000 / T 80



Fussverkehr

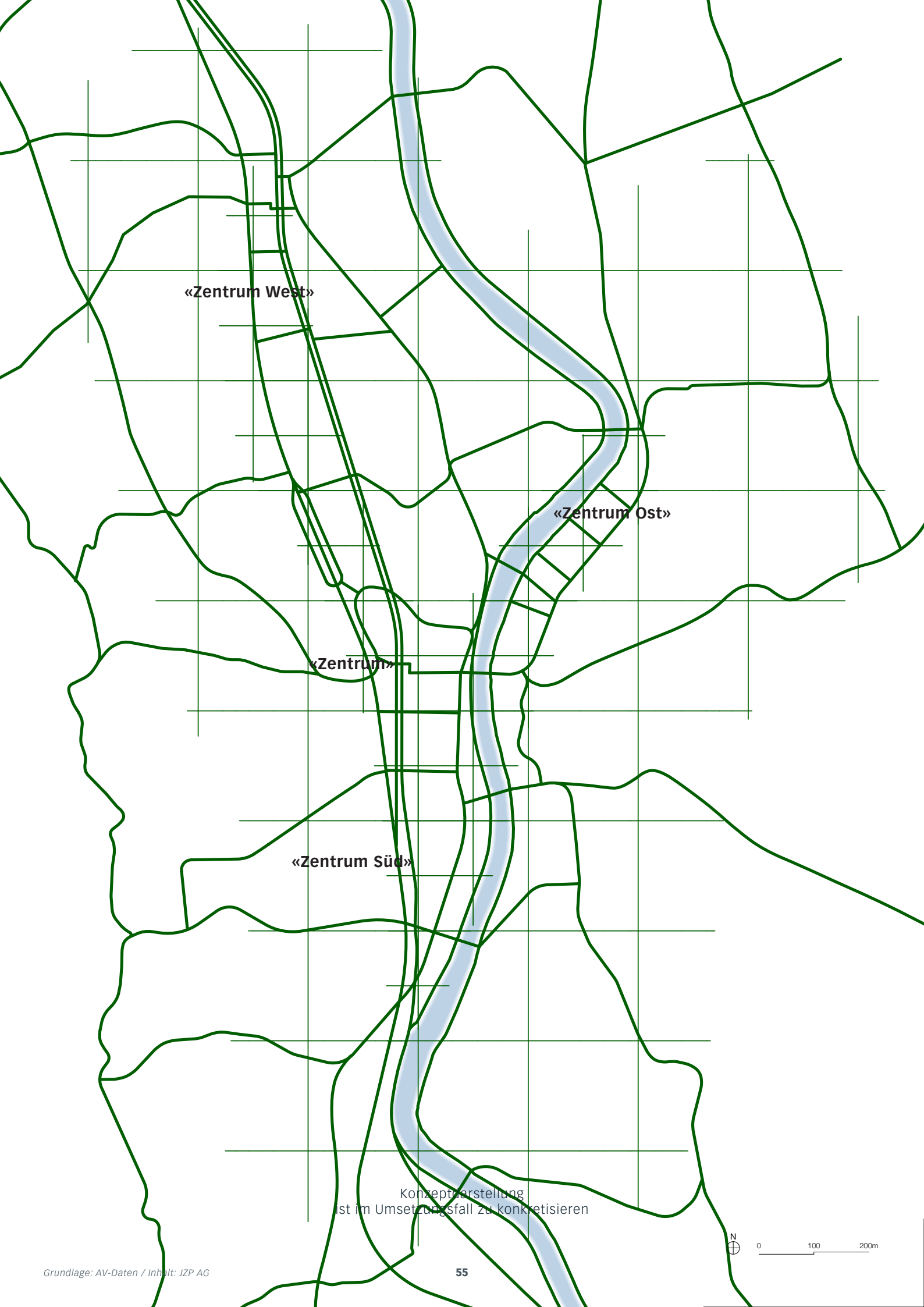
In der Stadt Adliswil sollen attraktive Fusswege direkte und sichere Verbindungen ermöglichen. Das Angebot soll dabei konsequent auf die Bedürfnisse der Fussgängerinnen und Fussgänger ausgerichtet werden. Dazu soll zwischen überkommunalen und kommunalen Fusswegen unterschieden werden. Folgende überkommunale Fusswege sind von besonderer Bedeutung:

- Panoramawege am Zimmerberg und Uetliberg
- beidseitiger Sihluferweg
- Leimbach–Bahnhof Sood–Kilchberg
- Panoramaweg–Bahnhof Adliswil–Sihl
- Uetliberg–Bahnhof Sihlau–Sihl

Die kommunalen Fusswege sollen im Zentrum Adliswil sehr dicht sein und eine Maschenweite von rund 100m haben. Angrenzend an das Zentrum (Siedlungsschicht von rund 400 bis 600m, je nach Topografie) soll eine Maschenweite von rund 200m vorgesehen werden. Folgende kommunale Fusswege sind von besonderer Bedeutung:

- Gehwege entlang der Stadt- und Quartierstrassen
- Wege entlang des Bahntrassees (Verbindung Bahnhöfe)
- Wege entlang der Bäche (Verbindung Panoramawege–Zentrum)
- Wege Zürichstrasse–Sihl im «Zentrum Ost»
- Maschenweite 100m im Zentrum Adliswil

Die Freiraumtypen Platz, Hof, Park, Promenade und Stadtstrassen sind Teil des Fusswegnetzes.



«Zentrum West»

«Zentrum Ost»

«Zentrum»

«Zentrum Süd»

Konzeptdarstellung
ist im Umsetzungsfall zu konkretisieren



Veloverkehr

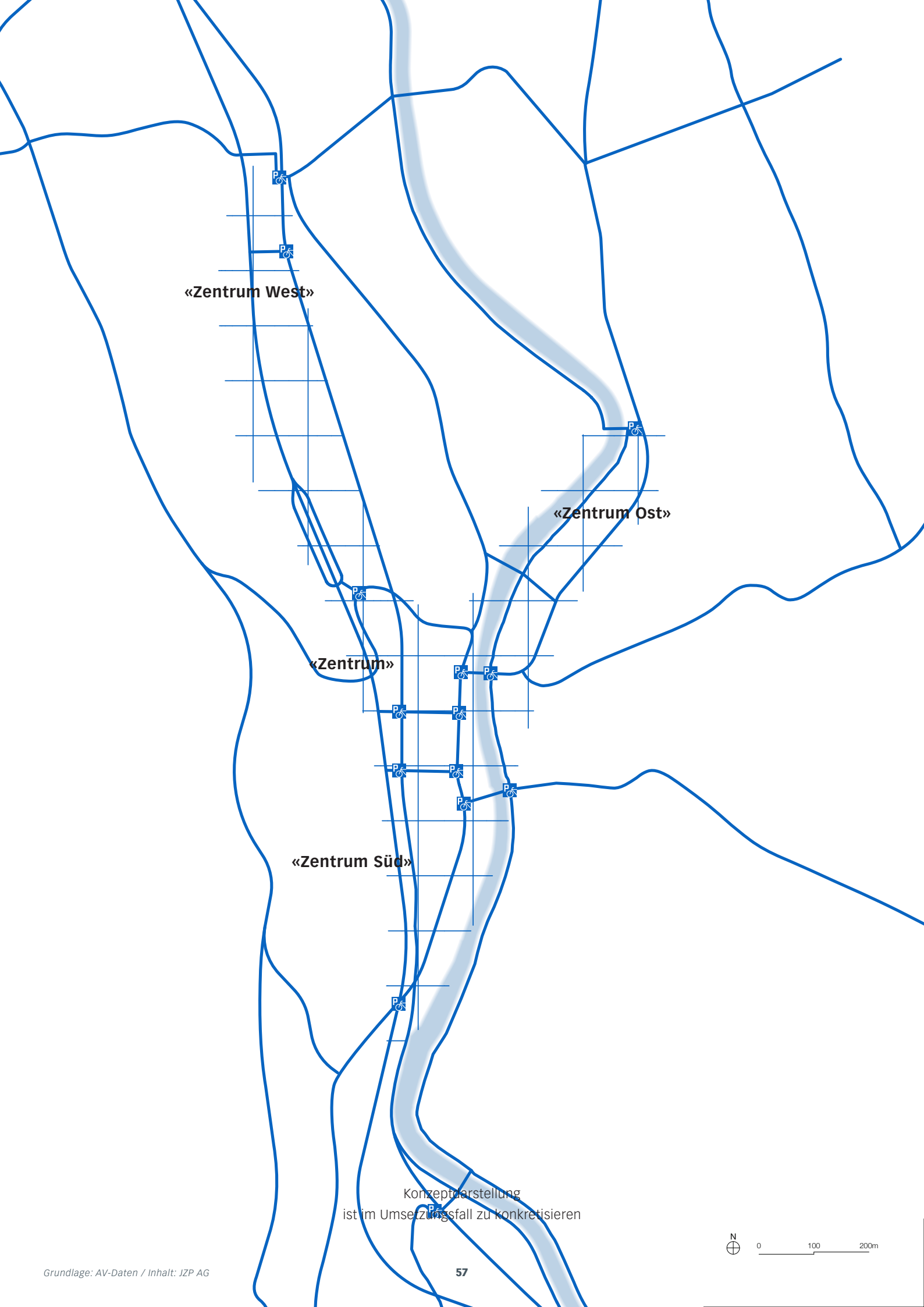
In der Stadt Adliswil sollen attraktive Veloverbindungen direkt und sicher alle wichtigen Ziele erschliessen. Dazu soll zwischen überkommunalen und kommunalen Velorouten unterschieden werden. Überkommunale Velorouten sollen Verbindungen von regionaler Bedeutung sein und das übergeordnete Netz bilden. Kommunale Velorouten ergänzen dieses Netz. Folgende überkommunale Velorouten sind von besonderer Bedeutung:

- Albispass–Albis-/Zürichstrasse–Wollishofen
- Sihltalstrasse
- Sihltalstrasse–Bahnhofbrücke–Kilchberg
- Sihltalstrasse–Rellstenbrücke–Rüschlikon
- einseitiger Sihluferweg
- Panoramaweg Uetliberg

Auf den Stadtstrassen und innerhalb des Zentrums Adliswil sollen vollwertige Velomassnahmen umgesetzt werden. Es sollen möglichst viele Wege und Strassen für den Veloverkehr geöffnet werden (Velos im Gegenverkehr bei Fahrverboten und Einbahnen).

Ein attraktiver Freiraum im Zentrum Adliswil ermöglicht zudem ein urban sinnliches Erlebnis abseits von Strassen.

An den im Plan bezeichneten Orten sind öffentliche oberirdische Veloabstellplätze von besonderer Bedeutung. Weitere Abstellplätze sollen nach Bedarf eingerichtet werden. Veloabstellplätze für Anwohnerinnen und Anwohner sollen in der Bau- und Zonenordnung geregelt werden.



«Zentrum West»

«Zentrum Ost»

«Zentrum»

«Zentrum Süd»

Konzeptdarstellung
ist im Umsetzungsfall zu konkretisieren



