

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 22 (2009)
Heft: [11]: Die Lenker des Verkehrs : Management für den knappen Strassenraum

Artikel: Geregeltes Durcheinander : am Escher-Wyss-Platz rollt der Verkehr trotz Grossbaustelle
Autor: Hornung, René
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-123887>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 18.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

GEREGELTES DURCHEINANDER

Nach mehreren Jahren Planungsarbeit wird der Escher-Wyss-Platz neu gestaltet. Eine Herausforderung für Verkehrsfachleute.

Text: René Horning, Pläne: Gruner + Wepf

«Schon wieder neu signalisiert – was die nur immer bauen», wird manch eine Autofahrerin oder ein Autofahrer schimpfen, wenn er auf den Escher-Wyss-Platz zufährt. Der Grund für die zwischen 2009 und 2011 immer wieder wechselnden Verkehrsregimes ist der Totalumbau des Platzes, der am Schluss stadteitig den Fussgängerinnen und Fussgängern viel neuen Raum und mit dem «Nagelhaus» auch ein neues Restaurant bieten wird. Die schon lange nicht mehr benutzbare Unterführung wird zugeschüttet, die Werkleitungen werden saniert. Die Aufgänge auf die Hardbrücke werden erneuert, und der Platz selber wird künftig mit der neuen Tramlinie nach Altstetten zu einem wichtigen Umsteigeort. Nicht zuletzt wird der Individualverkehr nicht mehr wie bisher kreiselähnlich unter der Hardbrücke zirkulieren, sondern über eine Abfolge von zwei Kreuzungen fliessen – kurz: Der Escher-Wyss-Platz bekommt ein völlig neues Gesicht.

Bis diese Lösung gefunden war, hat Projektleiter Karl Gruber an dutzenden von Besprechungen mit den Fachleuten des Tiefbauamts, der Verkehrsbetriebe, des Amts für Städtebau und Grün Stadt Zürich teilgenommen. «Immer wieder waren Evaluationen nötig», erklärt er die komplexen Zusammenhänge: Einerseits um die in der Stadt Zürich geltende Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs zu garantieren. Andererseits soll künftig nicht nur Fussgängerinnen und Fussgängern mehr Platz zur Verfügung stehen, sondern es sollen auch möglichst sichere Veloverbindungen gebaut werden. Völlig getrennte Velowege wird es mit der neuen Verkehrsführung allerdings nicht geben, denn dafür ist die Kapazität der Kreuzung zu klein, und die Situation würde für die Velos zu gefährlich – und Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden ist das wichtigste Gebot der Fachleute. Velos werden sich deshalb den Raum mit den Fussgängern teilen müssen. Schliesslich soll gleich viel Individualverkehr wie heute rollen können, und der Rückstau soll sich in Grenzen halten.

KNACKPUNKT TRAMDEPOT Als ob alle Ansprüche auf dem vorhandenen engen Raum nicht schon genug Knacknüsse aufgeben würden, kommt am Escher-Wyss-Platz noch das Problem mit den rangierenden Trams hinzu. Seit 25 Jahren wird über die Zukunft dieses Tramdepots diskutiert. Lange waren die Planer davon ausgegangen, dass das Projekt des Büro- und Wohnturms den Abbruch des Depots bedeuten werde. Doch in einer nächsten Projektstufe wurde eine Neuüberbauung mit Depot und neu organisierten Rangiermöglichkeiten im Westen des Areals diskutiert. Inzwischen ist klar: Das Tramdepot bleibt bestehen, die Gleise werden zwar neu gelegt, der Rangierverkehr wird aber auch in Zukunft die Linie 13 und den Individualverkehr tangieren.

Einen weiteren Faktor gilt es bei den provisorischen Verkehrsführungen während des Umbaus zu berücksichtigen: Gleichzeitig wird auch die Hardbrücke vom Hardplatz her in Etappen saniert. Damit sinkt die Verkehrsleistung auf der Brücke – und unter der Brücke stehen überall Maschinen.

Klar, dass im Zuge eines so komplexen Bauprozesses zwischen den Amts- und Dienststellen nicht immer Einigkeit herrscht. Ein institutionalisiertes Verfahren regelt die Streitfälle: Wenn die Projektarbeitsgruppe keine einvernehmliche Lösung findet, geht der Fall in die «Arbeitsgruppe Verkehr», in der die Bereichsleitenden aller betroffenen Dienstabteilungen und Ämter vertreten sind. Sofern nötig dann weiter in die übergeordnete «Delegation für stadträumliche Fragen», in der die Direktoren und Stadträte Einsitz haben. Zusätzlich redet im Fall Escher-Wyss-Platz auch der Kanton mit, denn

hier handelt es sich um «klassierte» Strassen. «Das erklärt auch, weshalb eine solche Planung lange dauern kann», kommentiert Karl Gruber. Den Umbau nahmen die Fachleute 2004 in Angriff. Als die Stimmberechtigten zur neuen Tramlinie nach Altstetten Ja sagten, konnte der Umbau zügig beginnen. Ende 2011 soll der neue Platz fertig sein.

DAS GEHEIMNIS DER PROGRAMMIERUNG Maurizio Stange, stellvertretender Chef Verkehrssteuerung, ist durch die Umbauphasen herausgefordert. Zum einen verfügt er während der provisorischen Verkehrsführung nicht über alle technischen Einrichtungen, damit der Fluss von öV und Individualverkehr genau genug erfasst und gesteuert werden kann. Zum anderen will er aber auch verhindern, dass für jede Bauphase alle Ampelsteuerungsprogramme neu geschrieben werden müssen. Grundlage ist deshalb die definitive Neugestaltung. Das «Geheimnis» der Programmierung bestehe darin, für jede Bauphase nur noch möglichst bescheidene Anpassungen machen zu müssen. Doch die Programmierung im Büro und der Verkehr draussen sind zweierlei Dinge. «Die Autofahrenden verhalten sich eben nicht immer so, wie wir es uns ausdenken», weiss Maurizio Stange aus Erfahrung. Er beobachtet deshalb vor Ort, was passiert, wenn beispielsweise einer «schläft» und bei Grün nicht rechtzeitig losfährt oder wenn sich eine Kolonne wie eine Handorgel in die Länge zieht.

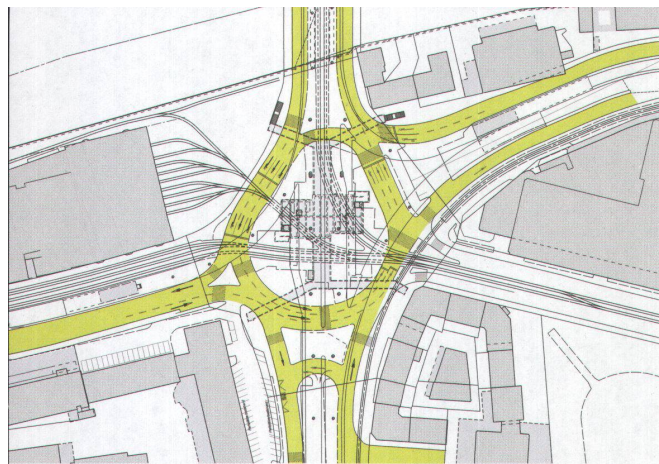
VELO- UND FUSSVERKEHR KANALISIEREN Schwierig ist es auch, den Velo- und Fussverkehr angesichts der sich immer wieder ändernden Verkehrsführung auf sicheren Wegen über die Baustelle zu führen. Gerade weil beide immer den direkten und kürzesten Weg suchten, könne dies zu gefährlichen Situationen führen. Die Baustelle am Escher-Wyss-Platz wird deshalb mit massiven Abschränkungen versehen. «Eigentlich sollte jeder neue Weg für alle Verkehrsteilnehmenden selbsterklärend sein», nennt Gruber den Grundsatz. Dass dies nicht gelingt, liegt auf der Hand. Bis der Platz definitiv umgebaut sein wird, wird es noch manch eine Huperei absetzen. Karl Gruber ist auch darauf gefasst, dass der eine oder andere der bereits fertigen Pläne noch Anpassungen brauchen wird, «denn plötzlich ist beispielsweise eine Baumaschine breiter und braucht mehr Platz».

Eine erste Etappe ist allerdings bereits geschafft. Die Tramhaltestelle am Ende der Limmatstrasse hat schon ihren neuen Standort. Hier wird dereinst zusätzlich zu den Tramlinien 4 und 13 auch die Linie 10 halten. Sie wird neu ins Werdhölzli fahren, während die Linie 4 auf dem neuen Escher-Wyss-Platz nach links abbiegen und ebenerdig die Hardbrücke entlang bis zur Pfingstweidstrasse fahren wird. Letztere wird ebenfalls umgebaut, die neuen Trampuren werden seitlich verlegt, und der 4er wendet schliesslich am Bahnhof Altstetten. – Diese Tramlinien sind im Netzausbau der VBZ allerdings auch erst ein Zwischenschritt, denn später soll die Linie 8 auf der sanierten Hardbrücke über eine Rampe zum Escher-Wyss-Platz und dann ins Werdhölzli fahren. So schnell wird der Dienstabteilung Verkehr die Arbeit also nicht ausgehen.

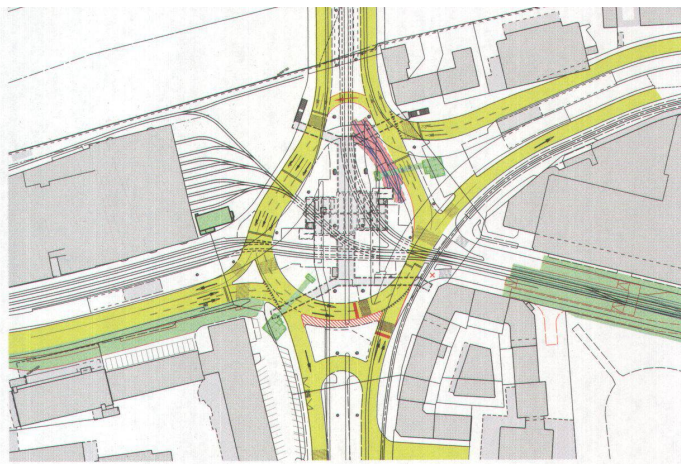
UMBAUPHASEN DES ESCHER-WYSS-PLATZES

- _Verkehrsflächen
- _Vorgezogene Arbeiten
- _Fussgänger/Velo
- _Baustellen
- _Tramtrassee

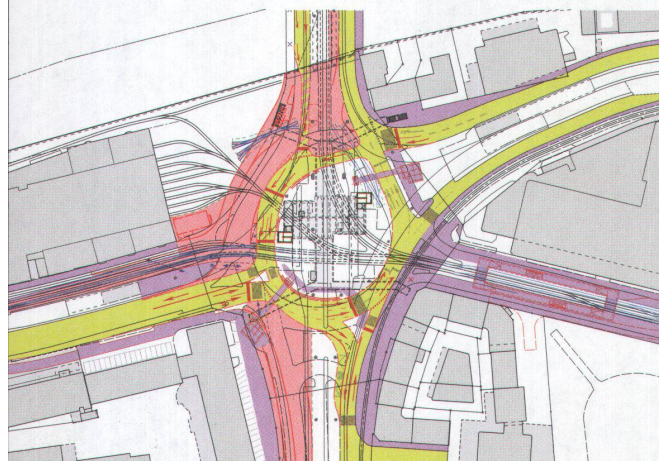




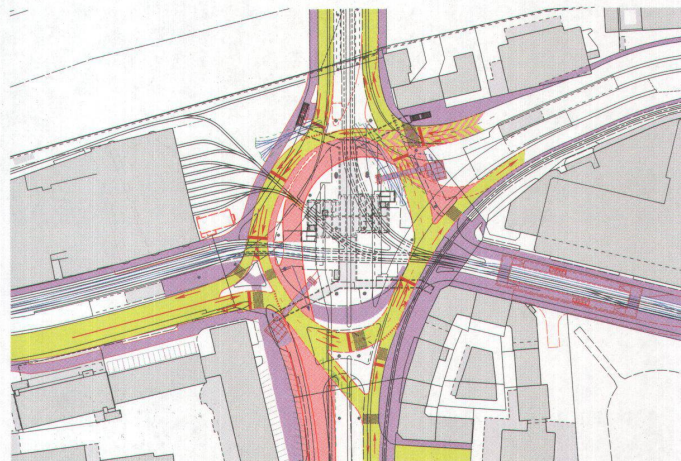
^ Escher-Wyss-Platz mit der Verkehrsführung vor Baubeginn.



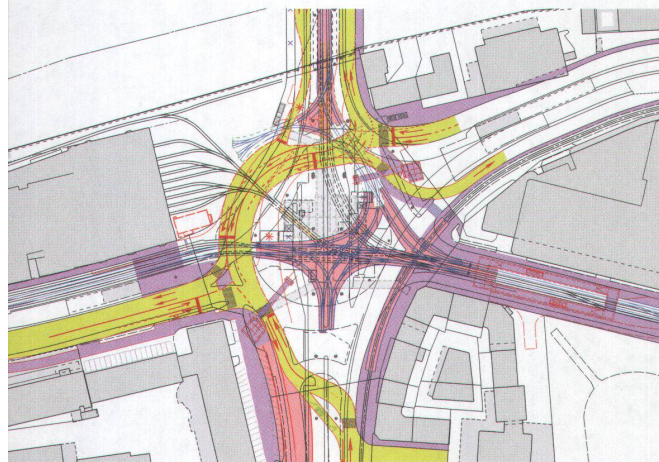
^ Herbst 2008 – Juni 2009: Das Tram hält nun in der Limmatstrasse.



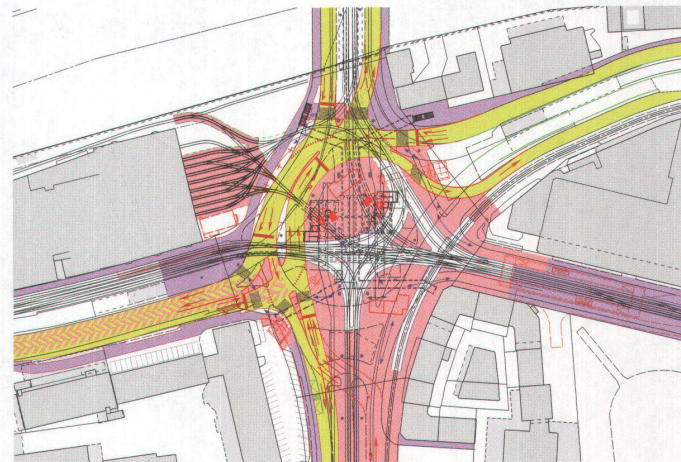
^ Juli – Dezember 2009: Trambastelle in der Hardstrasse.



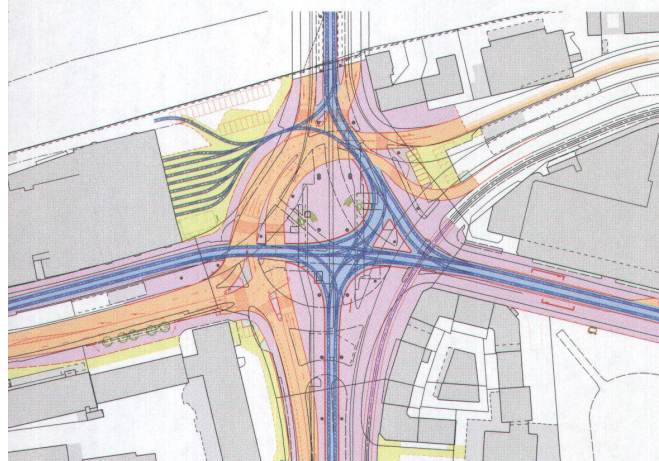
^ Januar – Juni 2010: Die Werkleitungen im Innern des Platzes werden erneuert.



^ Juli – August 2010: neue Gleise und der Kreisverkehr wird aufgehoben.



^ September 2010 – Juni 2011: neue Einfahrt ins Tramdepot. Baustellenende in Sicht.



^ Fertiggestellt: Der Escher-Wyss-Platz wird zum Platz.



