

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 27 (2014)
Heft: [14]: Flâneur d'Or 2014

Artikel: Stadtreparatur im Wohnquartier = Urbanité retrouvée dans un quartier
Autor: Huber, Werner
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-583571>

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: 25.04.2026

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

Stadtreparatur im Wohnquartier | *Urbanité retrouvée dans un quartier*

**Die Westumfahrung und der Uetlibergtunnel ermöglichten in Zürich den Rückbau von Strassen und Plätzen. Fussgängerinnen und Fussgänger haben viel Platz gewonnen. |
*A Zurich, le contournement ouest et le tunnel de l'Uetliberg ont permis de réhabiliter rues et places. Les piétons y ont ainsi gagné beaucoup d'espace.***

Text | Texte:
Werner Huber

Die Gäste des Cafés du Bonheur sitzen hinter ihrem Cappuccino, blinzeln in die herbstliche Morgensonne und ins Wasserspiel des grossen Brunnens in der Platzmitte. Fussgänger gehen ihres Wegs, Velofahrerinnen kurven über den Platz, dann und wann fährt ein Auto vorbei. Auf der Asphaltfläche vor dem Café manifestieren improvisierte Pflanztröge und eine Schar von Blumentöpfen, dass die Fussgängerinnen und Fussgänger den Platz in Besitz genommen haben und ihn nicht mehr hergeben werden. Alltag in der Begegnungszone am Bullingerplatz, mitten im Zürcher Stadtkreis 4. Nach Süden öffnet sich die Perspektive der Sihlfeldstrasse, eine breite, städtische Strasse, beidseitig bebaut mit meist älteren Wohnhäusern.

Wenige hundert Meter weiter liegt der Anny-Klawa-Platz, der - wie so mancher Zürcher Platz - eigentlich gar kein Platz, sondern eine vierteilige Strassenkreuzung ist. Das tut der Qualität des Orts mit Bäumen, Kiesflächen und Stadtgrün keinen Abbruch. Man verlangsamt die Schritte, hält inne und sieht, wie sich an der linken Flanke die Hochhausscheibe des Locherguts ins Blickfeld schiebt. Die Stadt als Konglomerat von Bauten unterschiedlicher Epochen, mit Strassen, die zum Flanieren, und Plätzen, die zum Ruhen einladen.

Les clients du Café du Bonheur, assis devant leur cappuccino, clignent des yeux à la lumière du soleil de ce matin d'automne en regardant le jeu d'eau de la grande fontaine qui trône au milieu de la place. Les piétons vont leur chemin, tandis que les cyclistes font un grand virage autour de la place que, de temps à autre, une voiture traverse. Devant le café, sur l'asphalte, des bacs à plantes improvisés et une multitude de pots de fleurs indiquent que les piétons ont pris possession de la place et ne comptent pas y renoncer. Une journée ordinaire dans la zone de rencontre de la Bullingerplatz, au cœur du 4^e arrondissement de Zurich. Au sud s'ouvre une vue en perspective sur la Sihlfeldstrasse, une rue large et urbaine, bordée de chaque côté par d'anciens immeubles d'habitation.

Quelques centaines de mètres plus loin se trouve la place Anny-Klawa qui - comme tant d'autres places zurichoises - n'en est pas une, mais plutôt un carrefour qui ressemble à un puzzle. Cela n'enlève rien à la qualité du lieu, avec ses arbres, ses surfaces de gravier et ses espaces verts. Vous ralentissez le pas, vous vous attardez et vous voyez apparaître dans votre champ de vision la tour du Lochergut, sur le flanc gauche. C'est la ville avec des rues qui invitent à flâner et des places propices à la détente.



Autobahnnetz rund um Zürich | Réseau autoroutier autour de Zurich

- bestehend | existant
- neue Westumfahrung | nouveau contournement ouest
- Achse Schimmelstrasse-Seebahnstrasse (Zweirichtungsverkehr) | axe Schimmelstrasse-Seebahnstrasse (circulation bidirectionnelle)
- Achse Sihlfeldstrasse-Weststrasse (verkehrsberuhigt) | axe Sihlfeldstrasse-Weststrasse (circulation réduite)

Vierzig Jahre provisorisch

Alles ganz gewöhnlich, denkt man. Und man mag sich fragen: Flâneur d'Or – weshalb? Dies aber nur, wenn man nicht weiss, wie es früher hier war: Zweispurig brauste der Verkehr vom Hardplatz her quer durch die Stadt, nur ein Ziel hatten die Lenker vor Augen: die letzte Ampel beim Sihlhölzli, wo endlich die Autobahn begann und die Fahrt frei war – bis zum nächsten Stau. «Westtangente» hiess dieses Verkehrsnetzum, und der Begriff verklärte dessen Brutalität. Eine Tangente berührt eine Kurve an einem Punkt, so haben wir es gelernt. Doch die Westtangente hat die Stadt nicht an einem Punkt berührt, sondern rücksichtslos entzweigeschnitten – und dies gleich doppelt. Denn die Achse Sihlfeldstrasse-Weststrasse hatte ein Gegenstück: die Achse Schimmelstrasse-Seebahnstrasse, wo der Verkehr in der Gegenrichtung floss.

Fast vierzig Jahre lang fuhren täglich 40 000 Fahrzeuge in beiden Richtungen durch das Wohnquartier, und es war für die Bewohner zunächst ein schwacher und dann gar kein Trost mehr, dass die Westtangente bloss als Provisorium deklariert war – bis die drei Expressstrassen-Äste beim Platzspitz zum Ypsilon zusammengeschlossen wären. Das hatten die Planer in den Sechzigerjahren im Sinn, doch liessen die hohen Kosten, das komplizierte Projekt und bald auch der schwindende Fortschrittsglaube der Bevölkerung den Bau des Ypsilon in immer weitere Ferne rücken. Also richtete man Anfang der Siebzigerjahre als Notmassnahme und als Provisorium die Westtangente ein. Damals begrüsst dies viele noch als Rettung vor dem Verkehrskollaps – mehr Lärm und Gestank in den Quartieren waren allerdings der Preis dafür. Bald regte sich der Widerstand, gegen das Ypsilon und auch gegen die Westtangente. Doch mehr als ein Nachtfahrverbot für die Weststrasse, eingeführt 1973, war nicht zu erreichen.

Einen Häuserblock hinter der einstigen Barriere, die Nacht für Nacht dort niederging, wo die Westtangente von der Sihlfeld- in die Weststrasse mündete, liegt heute der Brupbacherplatz. Die eine Hälfte ist dem Arzt und Sozialisten Fritz Brupbacher, die andere Hälfte seiner zweiten Frau Paulette Brupbacher-Raygradski gewidmet. Auch dieser Stadtraum ist nicht neu. Doch wem wäre es früher in den Sinn gekommen, hier innezuhalten, um die prächtigen Jugendstilfassaden an der Sihlfeldstrasse zu betrachten? Niemandem! Heute gibt es auch hier Bänke, die unter Bäumen zum Sitzen einladen.

→

Du provisoire durant quarante ans

Rien d'exceptionnel, direz-vous. Alors, pourquoi avoir obtenu le Flâneur d'Or? Seuls ceux qui ne savent pas à quoi ressemblait le lieu auparavant se posent la question... Depuis la Hardplatz, les voitures déferlaient à travers la ville sur deux voies. Les conducteurs n'avaient qu'un objectif: le dernier feu rouge près du Sihlhölzli, là où l'autoroute commençait enfin, et où la voie était libre – jusqu'au prochain embouteillage. La «tangente ouest», tel était le terme employé pour désigner ce trafic monstrueux et enjoliver la réalité brutale du lieu. Une tangente touche une courbe en un seul point: c'est ce que nous avons appris. Or, la tangente ouest ne touchait pas la ville en un seul point, mais la coupait impitoyablement en deux – et même à deux reprises. Car l'axe Sihlfeldstrasse-Weststrasse avait un pendant: l'axe Schimmelstrasse-Seebahnstrasse, où les véhicules circulaient en sens inverse.

Durant près de quarante ans, 40 000 véhicules ont traversé chaque jour ce quartier d'habitation dans les deux sens. Pour les habitants, ce fut d'abord une maigre consolation quand la tangente ouest fut déclarée provisoire – jusqu'à ce que les trois axes routiers express soient reliés entre eux et forment une bifurcation en Y au Platzspitz. Tel était le projet que les urbanistes avaient en tête dans les années 1960. Toutefois, en raison des coûts élevés ainsi que de la complexité du projet, et bientôt aussi de la perte de confiance de la population dans le progrès, l'idée de construire cette bifurcation en Y s'éloigna de plus en plus. La tangente ouest fut donc créée au début des années 1970 comme une mesure d'urgence provisoire. A l'époque, de nombreuses personnes saluèrent cette décision qui devait sauver les quartiers concernés de la paralysie du trafic – toutefois, le prix à payer était davantage de bruit et de gaz d'échappement. La résistance s'éleva bientôt contre la bifurcation en Y ainsi que contre la tangente ouest. Mais elle ne parvint à obtenir qu'une interdiction de la circulation de nuit dans la Weststrasse, introduite en 1973.

La Brupbacherplatz se trouve aujourd'hui à un bloc d'immeubles derrière l'ancienne barrière qui était abaissée chaque nuit, là où la tangente ouest débouchait de la Sihlfeldstrasse dans la Weststrasse. Une moitié de la place est dédiée au médecin socialiste Fritz Brupbacher et l'autre moitié à sa deuxième femme, Paulette Brupbacher-Raygradski. Cet espace urbain n'est pas nouveau. →



Früher brauste der Verkehr zwiespurig durch die Weststrasse. Heute flanieren hier wieder die Menschen. | Autrefois, le trafic déferlait sur deux voies à travers la Weststrasse. Aujourd'hui, on s'y promène de nouveau.

→ Dass dies möglich wurde, haben Aussersihl und das Sihlfeld dem Bau der Westumfahrung samt Uetlibertunnel zu verdanken. Die neuen Strassen eröffneten endlich die Chance zur dauerhaften Verkehrsberuhigung. Das war nicht selbstverständlich. Erst ein Bundesgerichtsentscheid verpflichtete den Kanton Zürich, zusammen mit dem Bau der Westumfahrung flankierende Massnahmen festzulegen und bis zur Inbetriebnahme der neuen Autobahnabschnitte zu verwirklichen.

Die Suche nach der Lösung

Dass beim Thema Strassenverkehr die Meinungen der Behörden der Stadt Zürich und des Kantons auseinandergehen, ist bekannt und führt auf politischer Ebene auch immer wieder zu Konflikten. «Diese Spannung war auch in der Arbeitsgruppe aus kantonalen und städtischen Fachleuten zu spüren, die Massnahmen erarbeiteten, um die Stadt vom Verkehr zu entlasten», erinnert sich Pascal Kern. Er arbeitet heute beim Amt für Verkehr des Kantons Zürich, war aber Ende der Neunzigerjahre Projektleiter beim Ingenieurbüro Ernst Basler + Partner, als es um die Definition des künftigen Verkehrsregimes ging.

Der Rückbau von Sihlfeld- und Weststrasse war unbestritten, der verbleibende Autoverkehr sollte im Gegenverkehr über die Seebahnstrasse geführt werden. Um rund ein Drittel werde der Verkehr mit der Eröffnung der Westumfahrung zurückgehen, rechneten die Planer, und um genauso viel sollte auch die Kapazität der Strassen reduziert werden. Doch wie? Die Reduktion von zwei auf eine Spur würde auch die Kapazität halbieren. Kern erinnert sich, wie es für den Kanton undenkbar gewesen sei, die Seebahnstrasse nur zweispurig zu führen. Für die Stadt hingegen war es klar, dass es so und nicht anders sein musste.

Die politischen Differenzen spielten auf fachlicher Ebene eine untergeordnete Rolle; man suchte gemeinsam nach einer tragfähigen Lösung. Diese war gefunden, als die Planer nachweisen konnten, dass mit Massnahmen an den Knoten – insbesondere mit Abbiegespuren – die vom Kanton geforderte Kapazität erreicht würde. Der Bericht zu den flankierenden Massnahmen Westumfahrung (FlaMaWest) bildete 2001 den Grundstein für die Umgestaltung der Strassen. Das Herzstück war zweifellos der Rückbau der Weststrasse und der Umbau der Seebahnstrasse, doch die Massnahmen umfassten ein grösseres Gebiet, in der Stadt etwa die Birmensdorferstrasse, aber auch die Ortsdurchfahrt in Schlieren. «Der Bericht, der das alles vorschlug, war noch stark «strassenlastig», stellt Pascal Kern im Rückblick fest: «Es ging darin um den Verkehrsfluss, der Städtebau kam erst später ins Spiel.»

Ein normales Stück Stadt

Am Tag der Eröffnung der Westumfahrung reduzierte die Stadt Zürich die Kapazität der bisherigen Verbindungen. Doch natürlich fuhren die Automobilisten wie gewohnt auf der Sihlhochstrasse in die Stadt und blieben dann stecken. Diese sofortige Reduktion der Kapazität war eine unerlässliche Massnahme, einerseits um zu verhindern, dass sich die entlasteten Strassen gleich wieder auffüllten, andererseits aber auch um ein starkes Signal an die Bevölkerung zu senden. Nach sechs Wochen hatte sich das neue Regime eingespielt.

Mit der Abklassierung der Achse Sihlfeldstrasse-Weststrasse fiel die Zuständigkeit für diese Strecken vom Kanton an die Stadt. Das Tiefbauamt beauftragte die Ingenieurgesellschaft Heierli-Metron-Müller mit der Ausarbeitung eines Gestaltungskonzepts. Als Projektleiter hat Rupert Wimmer das Vorhaben bis zum Schluss betreut. In einem ersten Schritt analysierten die →

→ *Mais qui aurait autrefois imaginé s'y arrêter pour admirer les façades Art nouveau de la Sihlfeldstrasse? Personne! Aujourd'hui, on trouve ici des bancs qui invitent à s'asseoir sous les arbres.*

Si une telle chose a été possible, c'est à la construction du contournement ouest et du tunnel de l'Uetliberg que les quartiers d'Aussersihl et de Sihlfeld le doivent. Elle a enfin offert la possibilité de modérer durablement le trafic, ce qui n'allait pas de soi. C'est un arrêt du Tribunal fédéral qui obligea le canton de Zurich à prévoir des mesures d'accompagnement pour la construction du contournement ouest et à les appliquer jusqu'à la mise en service du nouveau tronçon d'autoroute.

Recherche d'une solution

On sait que les autorités de la Ville de Zurich et celles du canton ont des opinions divergentes sur la question du trafic routier, ce qui débouche régulièrement sur des conflits au niveau politique. On pouvait aussi ressentir ces tensions dans le groupe de travail constitué de spécialistes cantonaux et municipaux qui élaborèrent les mesures destinées à décharger la ville du trafic routier, se rappelle Pascal Kern. Ce dernier travaille aujourd'hui au Service des transports du canton de Zurich, mais, à la fin des années 1990, il était chef de projet au bureau d'ingénieurs Ernst Basler + Partner lorsqu'il s'est agi de définir le futur régime des transports.

Le démantèlement de la Sihlfeldstrasse et la Weststrasse n'était pas contesté: le trafic routier restait devant passer par la Seebahnstrasse, dans le sens de circulation opposé. Les urbanistes avaient calculé qu'avec l'ouverture du contournement ouest, la circulation diminuerait d'un tiers, de même que la capacité des rues. Mais comment? Le passage de deux à une voie aurait aussi réduit la capacité de moitié. Pascal Kern se rappelle qu'il était alors inconcevable, pour le canton, de ne prévoir que deux voies pour le réaménagement de la Seebahnstrasse. Pour la Ville, il était en revanche parfaitement clair qu'il ne pouvait pas en être autrement.

Les divergences politiques ont joué un rôle secondaire sur le plan technique; on a recherché ensemble une solution viable. Celle-ci a été trouvée quand les urbanistes ont pu prouver qu'il était possible d'atteindre la capacité de trafic exigée par le canton en prenant des mesures au niveau des intersections – en particulier au moyen de voies de présélection. En 2001, le rapport sur les mesures d'accompagnement du contournement ouest (FlaMaWest) posera les bases du réaménagement des rues. L'élément central était sans aucun doute la réduction du trafic dans la Weststrasse et la rénovation de la Seebahnstrasse, toutefois, les mesures englobaient un espace plus vaste, notamment la Birmensdorferstrasse, ainsi que la traversée de Schlieren. Le rapport était encore très favorable à la route, constate Pascal Kern rétrospectivement: «Il s'agissait dans ce rapport de la fluidité du trafic, l'aménagement urbain ne sera pris en compte que plus tard.»

Un quartier urbain normal

Le jour de l'ouverture du contournement ouest, la Ville de Zurich avait bel et bien réduit la capacité des anciennes voies de circulation. Mais, naturellement, les automobilistes continuèrent d'emprunter la Sihlhochstrasse pour aller en ville et y restèrent bloqués. Cette réduction immédiate de la capacité du trafic était indispensable pour empêcher que les rues déchargées du trafic se remplissent à nouveau, mais également pour envoyer un signal fort à la population. Au bout de six semaines, le nouveau régime avait fait ses preuves.

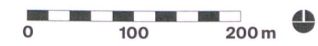
→



Gestaltungskonzept FlamaWest | Concept d'aménagement FlamaWest
 Das Gestaltungskonzept im Bereich der flankierenden Massnahmen bezeichnet die wichtigen Stadträume und ihre Qualitäten. | Le concept d'aménagement pour les mesures d'accompagnement désigne les principales zones urbaines et leurs qualités.

- Städtischer Strassenraum mit hoher kommerzieller Dichte | Espace-rue urbain à forte densité commerciale
- Strassenraum mit ruhigerem, grünem Charakter | Espace-rue plus tranquille et vert
- Städtischer Strassenraum mit niedriger kommerzieller Dichte | Espace-rue urbain à faible densité commerciale
- Baumallee (dicht, mitteldicht, locker) | Allée d'arbres (dense, moyennement dense, espacée)
- Urbane Platz mit Torsituation | Place urbaine, accès au quartier
- Wichtiger Quartierplatz mit hoher Nutzungsdichte | Importante place de quartier à forte densité d'utilisation
- Quartierplatz | Place de quartier
- Grünräume | Espaces verts
- Wichtige Gebäude | Bâtiments importants
- Schulhäuser | Ecoles

Plan | Plan: Metron





Ein Kran über der ruhigen Weststrasse kündigt von den Veränderungen, die die neue Ruhe auch bringt. |
La grue qui se dresse au-dessus de la tranquille Weststrasse annonce les changements que le calme retrouvé va entraîner.





Wo heute die Gäste des Cafés und Bistros Salon sitzen, war früher ein Moloch des Verkehrs. |
Là où les clients du café-bistro Salon sont tranquillement assis, la circulation était autrefois colossale.

→ Planer die vorhandenen Stadträume – die Strassen und Plätze – und erarbeiteten daraus ein städtebauliches Konzept. Zwei neue Plätze wurden definiert: der Brupbacher- und der Anny-Klawka-Platz.

Trottoirüberfahrten unterbrechen den Verkehrsfluss der einstigen Transitachse, die Trottoirs sind breiter geworden, Bäume begleiten die verbliebene Fahrbahn, dazwischen sind Parkplätze angelegt. Die Gestaltung ist zurückhaltend und mit dem in Zürich üblichen Repertoire umgesetzt. Das ist richtig, denn die Weststrasse ist immer eine ganz gewöhnliche Quartierstrasse gewesen, nichts Spezielles – bis zu dem Moment, als darauf der Transitverkehr zu brausen begann.

Ein grosser Gewinn für die Fussgänger ist aus Sicht des Planers nicht allein der Rückbau der Transitachse, sondern die Ausstrahlung darüber hinaus: Früher bildeten die parallel verlaufenden Verkehrsströme in der Seebahnstrasse und der Weststrasse eine breite Barriere innerhalb der Stadt. Die Baublocks dazwischen waren tote Räume, oft eigentliche Angsträume. Heute sind diese Querbeziehungen wieder stark, und das Stadtgefüge, obschon es baulich immer vorhanden war, wächst nun auch funktional wieder zusammen.

Christoph Suter, der Fussverkehrsbeauftragte beim Tiefbauamt der Stadt Zürich, zieht eine positive Bilanz. Für die Fussgängerinnen und Fussgänger haben sich zwar keine grundlegend neuen Wege ergeben, doch die Qualität der Verbindungen hat sich markant und grossflächig verbessert. Die neue Lebensqualität entlang der Weststrasse manifestiert sich auch in zahlreichen Baustellen. Etliche Häuser erstrahlen in frischen Farben, Altbauten mussten Neuem weichen. Die Mieten steigen, und viele, die zu günstigem Zins an der lauten Strasse gelebt haben, können die Ruhe nicht mehr geniessen, weil sie sich die Wohnung nicht mehr leisten können. Verhindern kann man das nicht, und es wäre zynisch, Lärm und Gestank zu bewahren, um günstige Mieten zu erhalten.

→ Avec le déclassement de l'axe Sihlfeldstrasse-Weststrasse, la responsabilité de ce tronçon est passée du canton à la Ville. L'Office des ponts et chaussées a mandaté la communauté d'ingénieurs Heierli-Metron-Müller d'élaborer un concept d'aménagement. En tant que chef de projet, Rupert Wimmer a conduit les travaux jusqu'à la fin. Dans un premier temps, les urbanistes avaient analysé les espaces existants – rues et places – puis élaboré sur cette base un concept de développement urbain. Deux nouvelles places furent alors créées: la Brupbacherplatz et l'Anny-Klawka-Platz.

Les trottoirs continus interrompent désormais le trafic sur cet ancien axe de transit. Ils ont été élargis, le reste de la chaussée est bordé d'arbres, et des places de stationnement ont été créées entre les deux. L'aménagement a été réalisé avec retenue, en recourant à la panoplie habituelle des urbanistes zurichois. Cette approche se justifie, car la Weststrasse a toujours été une rue de quartier ordinaire, qui n'avait rien de spécial jusqu'au moment où le trafic de transit a commencé à déferler.

Du point de vue de l'urbaniste, le gain pour les piétons va bien au-delà du simple démantèlement de l'axe de transit. Autrefois, le trafic dans la Seebahnstrasse et la Weststrasse, dont les flux étaient parallèles, formait une large barrière au cœur de la ville. Les blocs de bâtiments entre ces rues étaient des espaces morts, voire cauchemardesques. Aujourd'hui, ces interactions sont de nouveau fortes et le tissu urbain, même s'il a toujours existé sur le plan architectural, se développe de nouveau de manière fonctionnelle.

Christoph Suter, délégué piéton à l'Office des ponts et chaussées, tire un bilan positif. Des voies vraiment nouvelles n'ont pas été créées pour les piétons, mais la qualité des liaisons s'est sensiblement améliorée, et ce à grande échelle. La nouvelle qualité de vie le long de la Weststrasse se manifeste aussi par la présence de nombreux chantiers. Beaucoup de bâtiments ont été fraîchement repeints, cer-



Hier floss der Verkehr aus der Weststrasse um die Ecke zum Sihlhölzli. Es war die letzte Ampel vor der Autobahn. | Ici, la circulation débouchait au Sihlhölzli, à l'angle de la Weststrasse. C'était le dernier feu rouge avant l'autoroute.

Ein markanter Neubau steht an einem der einst meistbelasteten Abschnitte der Westtangente, wo sich die Autos vor der Ampel beim Sihlhölzli stauten: das Hochhaus an der Ecke Weststrasse-Werdstrasse. Hier bieten Wohnungen Lebensraum, und im Erdgeschoss lädt das Café-Bistro Salon zu Speis und Trank ein. Es ist das Gegenstück zum Café du Bonheur am Bullingerplatz und eine gute Gelegenheit, den Stadtbummel abzuschliessen – mit Blick auf die Grünanlage gegenüber und den Uetliberg im Hintergrund.

Wer früher über die Weststrasse spazierte oder quer durchs Quartier ging, wollte so schnell wie möglich von A nach B kommen. «Augen zu und durch» war das Motto. Heute ist das Gebiet rund um die einstige Transitachse ein Quartier wie jedes andere auch – und gerade darin liegt die grosse Qualität der «flankierenden Massnahmen Westumfahrung» – eines Wortungetüms, das eine ganz einfache Bezeichnung verdient hätte: Stadtreparatur. ●

Flankierende Massnahmen Westumfahrung, 2012 | Mesures d'accompagnement pour la construction du contournement ouest, 2012

Auftraggeber | Maître d'ouvrage: Tiefbauamt Stadt Zürich; Amt für Verkehr Kanton Zürich; Bundesamt für Strassen Verkehrskonzept | Concept de mobilité: Ernst Basler + Partner, Zürich
Projekt | Projet: Metron, Brugg Verkehr / Tiefbau | Transports / Travaux publics: Heierli Ingenieurbüro Verkehrstechnik | Technique des transports: Ingenieurbüro Roland Müller
Kosten | Coûts: Fr. 100 Mio.

tains immeubles anciens ont dû laisser place à de nouveaux. Les loyers augmentent et beaucoup de gens qui avaient bénéficié durant des années de loyers bas dans la rue bruyante ne peuvent pas profiter du calme revenu – ils n'ont plus les moyens de se loger ici. On ne peut pas empêcher cela, mais il serait cynique de ne pas remédier aux nuisances sonores et aux gaz d'échappement pour préserver les loyers bas.

Un nouveau bâtiment se dresse sur un tronçon du contournement ouest qui était autrefois l'un des plus fréquentés et où les voitures formaient des bouchons au feu rouge situé près du Sihlhölzli: la tour à l'angle de la Weststrasse et de la Werdstrasse. Aux étages supérieurs, les logements offrent de nouveaux lieux de vie, tandis qu'au rez-de-chaussée, le café-bistro invite à boire un verre et à manger quelque chose. C'est le pendant du Café du Bonheur de la Bullingerplatz et une bonne occasion de terminer là une balade en ville – avec vue sur l'espace vert d'en face et l'Uetliberg à l'arrière-plan.

Autrefois, lorsque l'on passait dans la Weststrasse, le long de la Sihlfeldstrasse ou dans le quartier, on voulait se rendre le plus rapidement possible d'un point à un autre. Avancer les yeux fermés, telle était la devise. Aujourd'hui, les alentours de l'ancien axe de transit sont devenus un quartier comme un autre – et c'est précisément là que réside la grande qualité des «mesures d'accompagnement du contournement ouest», qu'on aurait pu tout simplement appeler «réhabilitation urbaine». ●



Brupbacherplatz
Info Brupbacher (1874 - 1912)
Dürcher wird in Kooperation mit Postbus.
Er kauft die übertragene Postbox für bessere Bildung
und für die Nachhaltigkeit der Schenkung.

RENTY BEKLAM

TURICUM
DÄSCHER

Mehr hilft heute
Sich 30 Jahre
www.spendenkonto.de 021 800 81 82

Lyca mobile
Call this world for free
www.spendenkonto.de 021 800 81 82

SPIELRAUM
Lyca mobile

Der Brupbacherplatz ist einer von zwei neuen Plätzen, die im Rahmen der flankierenden Massnahmen Westumfahrung entstanden. | La Brupbacherplatz est une des deux nouvelles places créées dans le cadre des mesures d'accompagnement du contournement ouest.