

Auf der Hardbrücke wirds eng : nun will auch das Tram mitspielen

Autor(en): **Loderer, Benedikt**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **22 (2009)**

Heft 1-2

PDF erstellt am: **22.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-123718>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

AUF DER HARDBRÜCKE WIRDS ENG

Die Diskussion um das Ypsilon bei der Hardbrücke in Zürich geht weiter.

Neuer Mitspieler ist das Tram. Doch dies bedeutet weniger Verkehr.

Text: Benedikt Loderer

Das Ypsilon kommt wieder *siehe HP 6-7/03*. Der Westast des berüchtigten Ypsilon soll nun als Nationalstrasse 3. Klasse wieder aus der Schublade kriechen. Warum? Weil er im Nationalstrassennetz ist und der Bund den Bau bezahlen muss. Die Bauwirtschaft wird sich das Geld nicht entgehen lassen.

DAS VERKRÜPPELTE YPSILON Westast und Ypsilon sind unterdessen Pfiuworte geworden, das heisst heute technisch neutral SN 1.4.1. Es soll sich niemand etwas darunter vorstellen können.

Von der Pfingstweidstrasse wird eine Nationalstrasse 3. Klasse auf einer Rampe auf die Hardbrücke geführt. Auf dieser fährt sie nach Norden, bis sie über dem Escher-Wyss-Platz rechts abbiegt und auf einer Rampe zum Sihlquai abtaucht. Dem entlang fährt sie halb eingegraben bis zum Platzspitz, wo sie in den kommenden Stadttunnel einfädelt. Der geht unter dem Hauptbahnhof hindurch und unter der Sihl bis zur Allmend Brunau, wo er auftaucht und den Anschluss an die bestehende Autobahn Richtung Chur findet. Andere Völker unterqueren ihre Flüsse möglichst rechtwinklig, die Schweizer hingegen folgen ihnen parallel unter dem Flussbett.

Das Ypsilon ist zwar verkrüppelt, aber trotzdem wieder auferstanden, die Autobahnen von Bern, Winterthur und Chur sind miteinander verbunden. Das ist der Weg für jene, die in Zukunft von Bern über Zürich nach Chur fahren wollen. Wer von Bern nach Winterthur will, fährt vom Weininger Kreuz auf die Nordumfahrung – oder bleibt stecken. Ihm hilft der Stadttunnel nichts, es gibt keine Einfahrt nach Norden am Platzspitz. Da gibts nur die alte Strecke von der Hardbrücke über die Rosengartenstrasse zum Bucheggplatz. Als Ersatz plante man verschiedene Varianten eines Waidhaldentunnels, einen Bypass, eine direkte Verbindung zwischen Zürich West und Zürich Nord. Doch hier ist viel Hoffnung und wenig Gewissheit.

Doch halt, wird nicht im Mai 2009 die Südumfahrung fertig, jener grosse Entlastungsbogen hinter und unter dem Uetliberg, der zwischen der Allmend Brunau und dem Weininger Kreuz um Zürich herum die Autobahnen verbindet? Braucht es das Ypsilon und den Westast überhaupt noch?

EIN TRAM AUF DER NATIONALSTRASSE Unabhängig von den Autobahnplänen haben sich die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) im Linienkonzept 2025 Gedanken über die Zukunft gemacht. Sie fanden heraus: Radial haben wir schon, jetzt brauchen wir tangential. Die beiden grossen Entwicklungsgebiete Zürich West und Nord müssen besser verbunden werden. Das Stichwort heisst: polyzentrisches Zürich. Das Ergebnis: Die verlängerte Tramlinie 8 und die neuen Linien 16 und 17 fahren künftig über die Hardbrücke.

Auf dem heute vierspurigen Viadukt müssen also noch zwei Tramgleise Platz finden. Doch die Brücke wird Nationalstrasse 3. Klasse, samt notwendigen Haltestellen und Gleisquerungen. Das – so denkt der einfache Strichzeichner – erfordert eine gründliche Koordination. Irrtum, antwortet die Planungswirklichkeit. Es gibt zwei Projekte, eines für die Autobahn und ein anderes für die Tramlinien. Ein Zusammenhang ist leider nicht erkennbar.

Die Hardbrücke soll für 90 Millionen Franken saniert werden. Das Mittelbord wird entfernt, um eine zusätzliche Fahrspur zu gewinnen. Sanierungs- und Autobahnplanung gehen Hand in Hand, das Tram hingegen kommt später. Wichtig ist, dass jetzt etwas gemacht wird! Warum stützt man nicht die bröcklige Brücke provisorisch ab überlegt sich die Sache gründlicher?

ZWEIFEL SIND BERECHTIGT Einige Fragen sind nämlich noch nicht beantwortet. Ganz abgesehen davon, dass eine Autobahn nicht in ein aufblühendes Stadtquartier gehört, funktioniert der Westast nur, wenn der Stadttunnel wirklich gebaut wird. Der ist aber noch in weiter Ferne und politisch noch nicht abgesegnet. Ohne Tunnel ist der Westast jedoch eine Vorinvestition für die Katz und reine Salamatik. Die Reihenfolge müsste nach der Strassenbauerlogik umgekehrt sein. Sonst ist man zwar schneller am Hauptbahnhof, steht anschliessend dort aber länger im Stau.

Unterdessen sind zwei Volksinitiativen zustande gekommen. Die eine verlangt die unverzügliche Planung der Tramverbindung (Rosengartentram) und die andere die Reduktion des Verkehrs um 50 Prozent im Frühling 2009, wenn der Uetlibergtunnel eröffnet wird (Sofortmassnahmen).

Zählt man die Unsicherheit des Stadttunnels, die mangelnde Koordination, die bröcklige Hardbrücke und die beiden Initiativen zusammen, so zeigt sich: Es ist angebracht, sich das Ganze nochmals zu überlegen.

WIE VIEL VERKEHR IST STADTVERTRÄGLICH? Die Hochschule für Technik, genauer, deren Studiengang für Raumplanung, geleitet von Professor Klaus Zweibrücken, hat das getan. Dazu muss man zuerst sein Oberstübchen neu vermessen. Denn der zentrale Glaubenssatz der verkehrsplanerischen Orthodoxie, «Neue Strassen lösen das Problem», gilt nicht mehr. Im Planerdeutsch heisst das, die Nachfrage- wird durch die Angebotsplanung ersetzt. Und ins Städtebauliche übersetzt: Wie viel Verkehr ist stadtverträglich? Die Rosengartenstrasse ist die meistbefahrenste der Schweiz, rund 65 000 Fahrzeuge pro Tag belasten das Quartier.

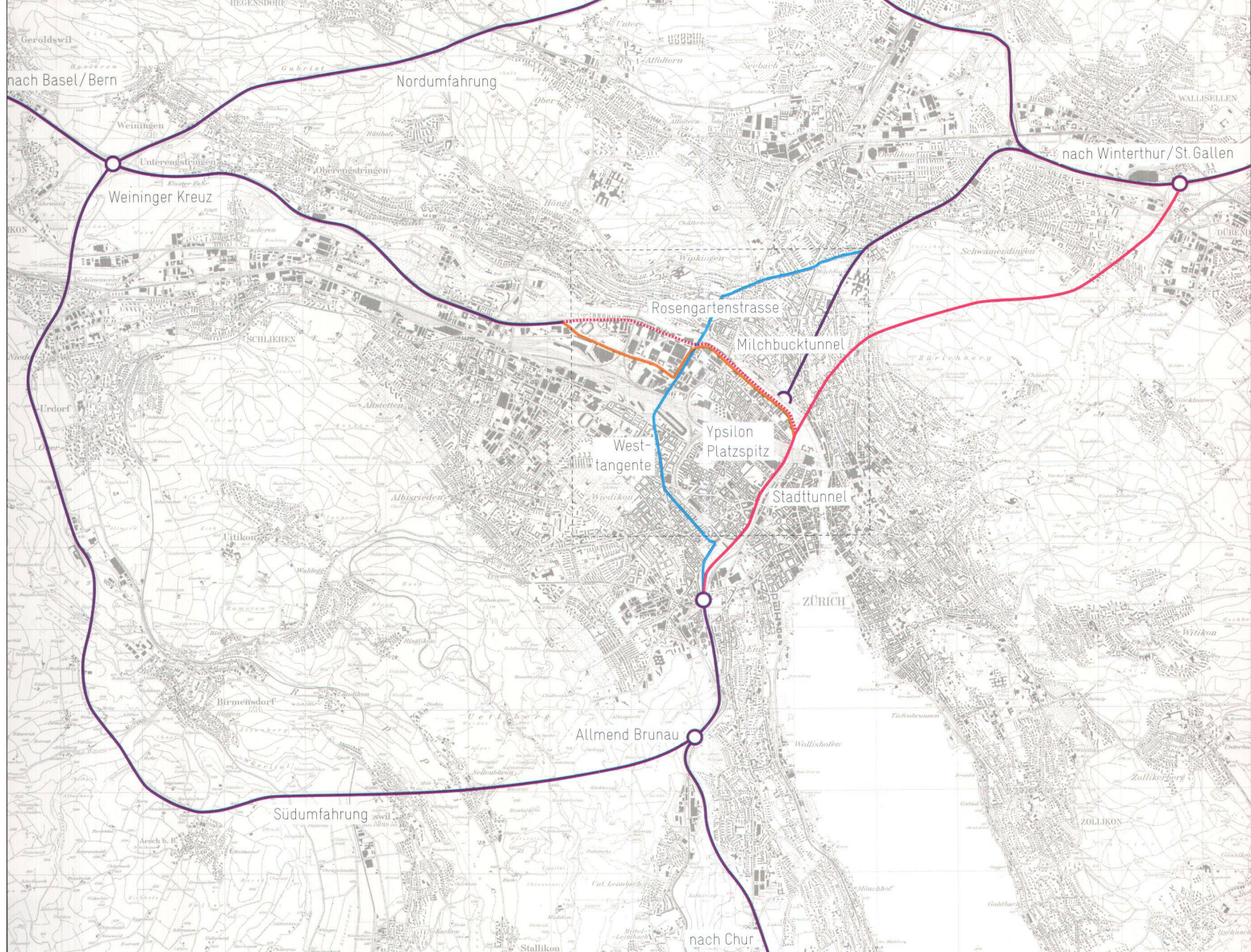
Dazu kommt: Will man auf der Hardbrücke ein Tram, so ist die Reduktion des Verkehrs zwingend, das also, was die zweite Initiative verlangt. Zweibrücken wies in einem Gutachten nach, wie man den Verkehr reduzieren kann und die Studierenden lieferten die Probe aufs Exempel: Nämlich wie man das Tram vom Albisriederplatz bis zum Milchbuck führt.

WIE VIEL WENIGER IST MÖGLICH? Die Verkehrsreduktion zuerst. Drei Aktionslinien nennt Zweibrücken: Erstens das Ausweichen auf die West- und Südumfahrung, sobald der Uetlibergtunnel in Betrieb ist. Zweitens die Verlagerung des Ziel- und Quellverkehrs auf den öffentlichen Verkehr und drittens die Verlagerung des Binnenverkehrs. Das tönt einleuchtend, doch wie soll das erreicht werden?

Massnahme 1: Lastwagenverbot; Massnahme 2: Anreize oder Hemmnisse für die Pendler. Jobticket, das heisst vom Arbeitgeber finanzierte Ermässigung einerseits, Parkplatzbewirtschaftung andererseits. Massnahme 3: Angebote für den Freizeitverkehr. Massnahme 4: regionales Road Pricing. >>

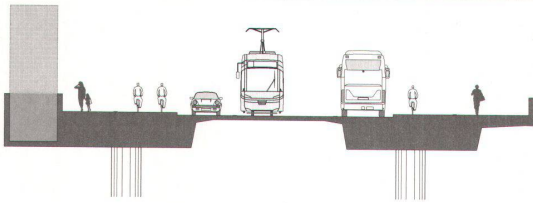
PLANLEGENDE

- Westtangente mit Rosengartenstrasse, Hardbrücke
- Autobahn in Betrieb ab Mai 2009
- Geplant: Y-Westast und Stadttunnel
- ... Ursprünglicher Westast Ypsilon, nie gebaut
- Geplant: verkapptes Y, Westast SN 1.4.1

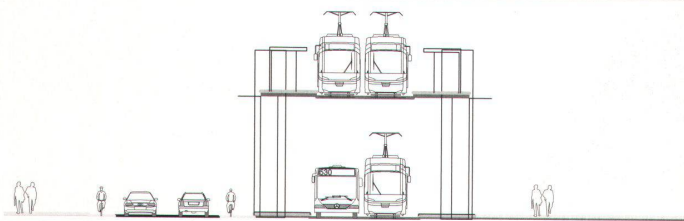
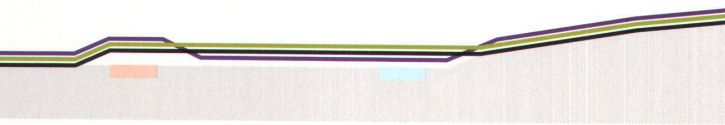


^ Geplante und vorhandene Autobahnen im Raum Zürich.

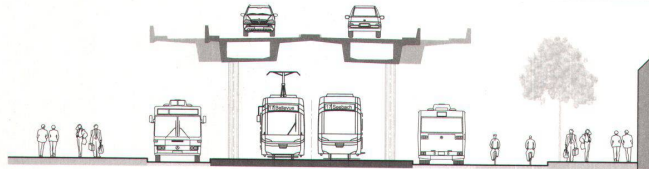
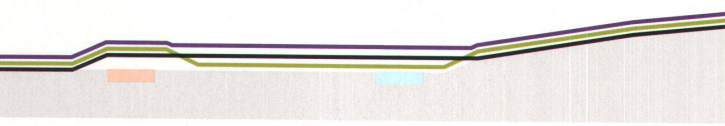
< Ausschnitt Zürich West



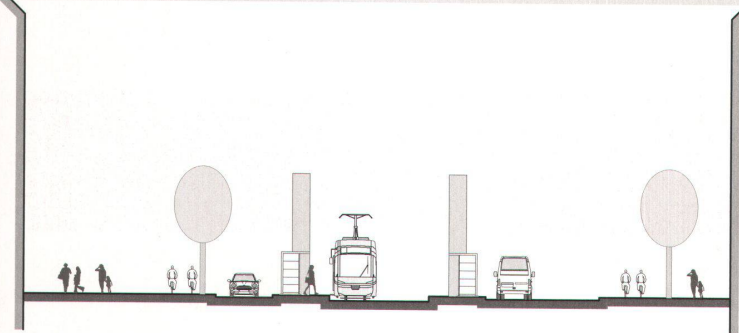
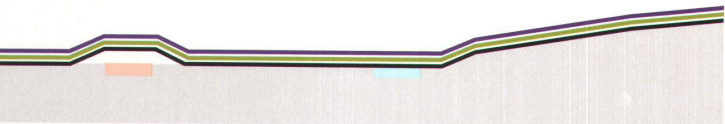
^1 Beide Verkehre: Reduktion um 50 Prozent nötig.



^2 Tram oben. Reduktion um 50 Prozent nötig.



^3 Autos oben. Reduktion um 30 Prozent nötig.



^4 Reisst die Hardbrücke ab. Reduktion um 60 Prozent nötig.

>> Alle diese Massnahmen müssen koordiniert werden, damit die Synergien spielen. Die Einschränkungen durch Sanierungsbaustellen sind Vorbereitungen auf die kommende Reduktion und der Beweis, dass es trotzdem geht. Zum Beispiel die Vernetzung des Angebots im öffentlichen Verkehr macht ihn bequemer, sprich attraktiver.

Zählt man alles zusammen, so ergibt sich ein Reduktionspotenzial von 30 bis 60 Prozent. Zweibrücken fasst zusammen: «Eine Reduktion der Menge des motorisierten Verkehrs auf der Achse Rosengartenstrasse-Hardbrücke ist realistisch.» Wenn man will, dann gehts.

DAS ROSENGARTENTRAM IST SCHON GEBAUT Man muss das Rosengarten tram auch als eine städtebauliche Verbesserungsmassnahme sehen. Was in den französischen Städten wie Strassburg, Lyon oder Grenoble möglich war, ist es auch in Zürich und anderswo in der Schweiz. Mit dem Tram wurde der Strassenraum umgebaut und aufgewertet. Wo Parkplätze waren, sind Baumreihen, wo es vier Spuren gab, sind es künftig zwei. Wo Kolonnenverkehr herrschte, ist bald das Flanieren möglich.

Was bleibt zu tun? Die Sanierung der Hardbrücke muss mit der Tramplanung abgestimmt werden. Einleuchtend zwar, doch nicht in den offiziellen Planerköpfen. Die Synergien sind planbar. Die Studie fordert deshalb: «Die frühzeitige Abstimmung der Tramplanung Rosengarten, der Entwicklungsplanung Bahnhof Hardbrücke und die Führung des motorisierten Verkehrs sind unabdingbar». Jetzt und sofort. Und noch eine Selbstverständlichkeit: Man muss das Ganze planen, nicht die Einzelteile separat. Umsteigen ist noch kein Bestandteil der Verkehrspolitik. Frankreich macht es vor. Und eine Ausweichroute braucht es nicht. Die Reduktion der Kapazität der Rosengartenstrasse führt eben nicht zum Kollaps an anderer Stelle.

STUDIE «REISST DIE HARDBRÜCKE AB»

Die Reduktion ist möglich und vernünftig, also kann man sich überlegen, wie man den reduzierten Verkehr führt. Sieben Projekt- und sechs Diplomarbeiten machten praxistaugliche Vorschläge, wie man vom Albisriederplatz zum Milchbuck kommt. Sie sind in vier Gruppen eingeteilt:

1_ Beide Verkehre: «Kein Totalumbau» ist das Kennwort des Projekts, das mit eidgenössischer Kompromissbereitschaft das Problem entschärft. Das Tram fährt in Mittellage, zwei Fahrstreifen, je ein Velostreifen und Trottoirs bilden den Querschnitt. Es braucht eine Reduktion des Verkehrs um 50 Prozent.

2_ Tram oben: Über den Bahngleisen fährt das Tram in der Mitte und wird bis zum Bahnhof Hardbrücke von zwei Fahrspuren begleitet. Von dort an bleibt nur der öffentliche Verkehr oben. Diese Variante verlangt eine Verkehrsreduktion von 50 Prozent.

3_ Autos oben: Das Tram fährt nach der Hardbrücke nach unten, die Autos bleiben oben. Damit vermeidet man doppelstöckige Haltestellen. Der Verkehr muss um 30 Prozent reduziert werden.

4_ Reisst die Hardbrücke ab: Dieser Vorschlag stellt den Zustand vor dem Bau des Viadukts wieder her. Tram und Autos queren die Gleise auf der Brücke und fahren über Rampen auf das Normalniveau. Die Hardstrasse entwickelt sich zur Hauptachse in Zürich West. Der städtebauliche Gewinn ist enorm: Die stehen gelassenen Brückenpfeiler gliedern den Raum und erinnern an die Irrtümer des Strassenbaus. Der Verkehr muss um 60 Prozent reduziert werden.

Diese Studien zeigen: Es ist möglich. Voraussetzung ist, dass man eine Verkehrspolitik betreibt, die fragt: Wie viel Verkehr ist stadtverträglich? Eine Verkehrspolitik, die das Transport- und nicht das Verkehrsproblem lösen will und sämtliche Massnahmen koordiniert. Die Stimmberechtigten können bald den ersten Schritt tun, mit einem Ja zu beiden Initiativen.

LINKS

Die Websites der Beteiligten
> www.hochparterre.ch/links