

Zeitschrift:	Werk, Bauen + Wohnen
Herausgeber:	Bund Schweizer Architekten
Band:	101 (2014)
Heft:	10: Strassenräume = La rue, espace de vie = The streets as habitat
 Artikel:	
	Das Wunder von Wiedikon : die (fast) unglaubliche Geschichte der Weststrasse in Zürich
Autor:	Schärer, Caspar
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-515209

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: 13.02.2026

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

Das Wunder von Wiedikon

Die (fast) unglaubliche
Geschichte der
Weststrasse in Zürich

Verwandlung der Transitachse in eine Quartierstrasse: Auto- und Lastwagenkolonnen wie auf dem Bild unten gibt es an der Weststrasse nicht mehr. Der Kran in der Bildmitte rechts verweist auf die umfassende Aufwertungsbewegung, ausgelöst durch die Verkehrsberuhigung.



Mit dem Bau der Umfahrungsaubahn im Westen der Stadt konnten in Zürich ganze Strassenzüge vom Transitverkehr befreit werden. Die Weststrasse hat sich vom «Auspuff der Nation» zu einer ganz normalen Quartierstrasse gewandelt.

Caspar Schärer
Corina Flühmann (Bilder)

Damit diejenigen, die nicht dabei waren, nachvollziehen können, was sich im dicht besiedelten Zürcher Stadtquartier Wiedikon abgespielt hat, müssen wir zunächst zurückblenden. Donnerstag, 30. April 2009: Auf der Weststrasse, einer vergleichsweise schmalen Quartierstrasse in Zürich-Wiedikon, stehen sie wieder mal zweispurig in der Kolonne, rechts die Lastwagen, links schleppen sich die Autos langsam vorwärts. In der Luft liegt ein konstantes Brummen und ein beissender Gestank nach Abgasen. Ein ganz normaler Tag an der Westtangente, die gar keine Tangente ist, sondern mitten durch die Stadt führt. Zwanzigtausend Autos pro Tag, mehrere Tausend Lastwagen, europäischer Transitverkehr. Auf der benachbarten Seebahnstrasse das Gleiche in der Gegenrichtung. Eine Russenschicht überzieht die Häuser, die Mieten sind erschwinglich: Spöttisch und keineswegs mitfühlend wird die Weststrasse als «Auspuff der Nation» bezeichnet.

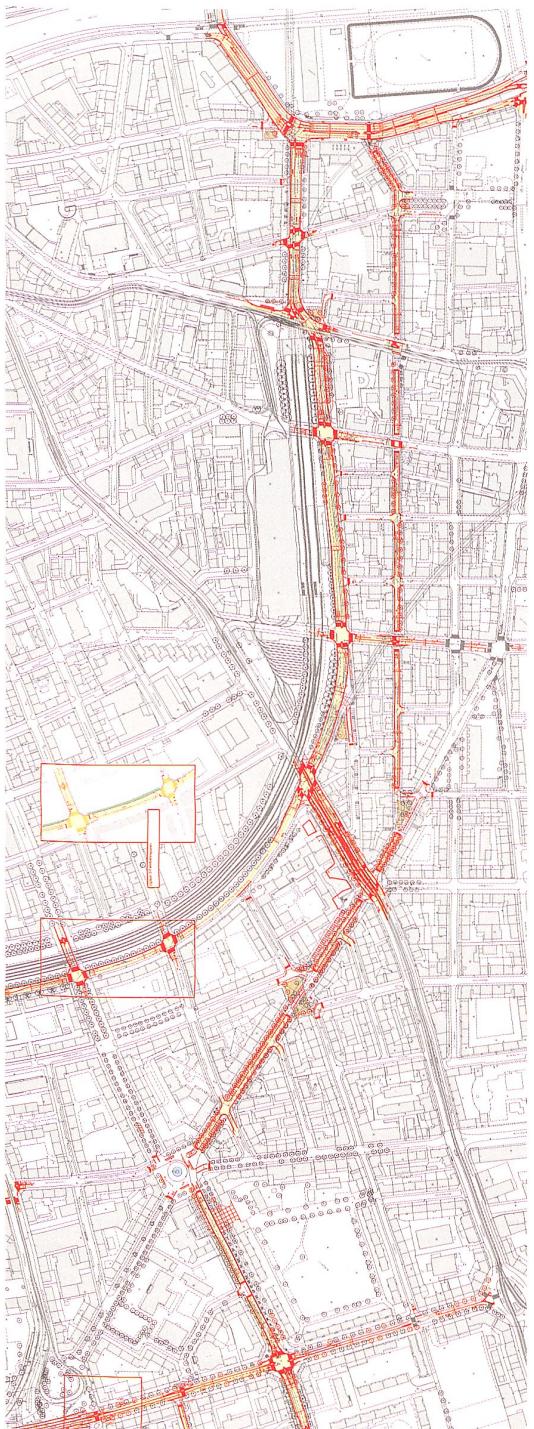
Vier Tage später, früher Morgen am Montag, dem 3. Mai 2009: Einige Kilometer westlich der Stadt gehen auf der neuen Autobahnumfahrung die Schranken hoch; zur gleichen Zeit senken sie sich an der Einfahrt zur Weststrasse für immer. Ab sofort ist sie nur noch einspurig befahrbar, während an der parallel verlaufenden Seebahnstrasse die Umbauarbeiten beginnen. Nachdem der gesamte Durchgangsverkehr auf diese neue innerstädtische Hauptachse verlegt ist, kann im August 2010 die Weststrasse endgültig gesperrt werden. Der anschliessende Rück- und Umbau verwandelt den Strassenraum für einige Monate in eine einzige lang gezogene Baustelle. Ab dem Frühling 2012 kehrt Ruhe ein an der Weststrasse; eine beinahe unheimliche Ruhe, wie es sie seit vierzig Jahren dort nur in den Nachtstunden gab.

Vor der Eröffnung der Umfahrungsautobahn im Mai 2009 rollten mehrere Tausend Lastwagen durch die Weststrasse; für alle anderen Verkehrsteilnehmer wie etwa Velofahrer blieb in dem schmalen Straßenquerschnitt nicht mehr viel Platz übrig.

Mit der Konzentration des Durchgangsverkehrs auf die parallel verlaufende Seebahnstrasse konnte die Weststrasse als ganz normale Quartierstrasse in das Gefüge der Stadt zurückgeführt werden. Die Gestaltung folgt Standards, die in der ganzen Stadt gelten.



Die Flankierenden Massnahmen umfassten neue Verkehrsregimes und Umgestaltungen auf mehreren Kilometern innerstädtischer Straßen; im Plan verläuft die schnurgerade Weststrasse ganz rechts von der Mitte nach oben.



- 1 Kostenteiler: 60%
Bund, 24% Kanton, 16%
Stadt Zürich
- 2 BGE 122 II 165 (1996)

Der Schlagbaum an der Weststrasse fiel nicht von alleine. Dahinter steht ein ganzes Bündel rechtlicher, verkehrstechnischer und städtebaulicher Planungen und Umsetzungen, die unter dem Begriff «Flankierende Massnahmen» zusammengefasst werden. Die Massnahmen gehören zum Projekt der Zürcher Autobahn-Westumfahrung. Sie beschränken sich nicht nur auf die Weststrasse: In den Stadtzürcher Quartieren Wiedikon, Aussersihl und Enge werden mehrere Strassenzüge – und mit ihnen die angrenzenden Wohnquartiere – über mehrere Kilometer vom Verkehr gründlich entlastet und wieder hergestellt. Der Bearbeitungsperimeter reicht bis an die Stadtgrenze auf dem Passübergang der Waldegg. Ausserdem wird im zuvor vom Durchgangsverkehr völlig überschwemmten Birmensdorf die Ortsdurchfahrt komplett redimensioniert und neu gestaltet. Insgesamt werden in der Stadt Zürich 55,6 Millionen Franken¹ investiert; zum Vergleich: die Westumfahrung als Ganzes kostet 2,85 Milliarden Franken.

Vor Gericht

In aller Deutlichkeit zeigt sich hier die an sich nicht überraschende Tatsache, dass der Bau einer Autobahn sehr weiträumige Auswirkungen hat. Die Rehabilitierung der verkehrsgeplagten Stadträume war jedoch keine Selbstverständlichkeit, im Gegenteil: Sie musste hart erkämpft werden – die Stadt Zürich ging dafür bis nach Lausanne: Aus dem Bundesgerichtsentscheid vom 3. April 1996² wird ersichtlich, dass sich Kanton und Stadt im Grundsatz darüber einig waren, dass flankierende Massnahmen auf Stadtgebiet notwendig sind. Die entscheidende Differenz bestand in der Verbindlichkeit: Die Stadt (und mit ihr die Mitläger VCS, WWF und Heimatschutz) pochte darauf, dass das Bauprogramm «Verkehrsberuhigende Massnahmen» zwingend in das Ausführungsprojekt «Umfahrungsautobahn» aufgenommen werde, der Kanton wollte das lediglich versprechen. Das Bundesgericht sah die Verbindlichkeit als zwingend an und bereitete damit das Terrain für das Schliessen der Schranken.

Nachdem der Kanton im November 2001 das Gesamtkonzept der flankierenden Massnahmen beschloss, machte sich die Stadt an die konkrete Umsetzung. Martin Waser, Zürcher Stadtrat von 2002 bis 2014, erkannte als Vorsteher des Tiefbaudepartements die Tragweite und Komplexität des Projekts und trieb es mit hoher Energie voran. Gerade in der Anfangs-

phase musste mit Hochdruck vorgegangen werden, erinnert er sich: Die Stadt wollte unbedingt den Eröffnungstermin (bzw. Schliesstermin) im Mai 2009 einhalten, für den sie in Lausanne gekämpft hatte. Da aber sämtlichen Betroffenen das Recht zu Einsprüchen offen stand – und derer waren potenziell viele! – mussten jene vier Jahre mit einberechnet werden, die derartige Rechtsgeschäfte in Anspruch nehmen können. Das Projekt mitsamt der Verkehrsplanung an etlichen neuralgischen Punkten der Stadt sowie der städtebaulichen Umsetzung in den Quartieren wurde in drei städtischen Departementen gleichzeitig bearbeitet. Das Wunder von Wiedikon hatte viele Mütter und Väter und erforderte Hartnäckigkeit, denn Zweifler und Störer gab und gibt es immer.

Die Rückführung

Bei der Gestaltung der wieder gewonnenen Strassenräume orientierte sich die Stadt an Standards, die sie im Verlauf der Nullerjahre erarbeitet hatte. Der grosse Fundus vorhandener Elemente (vom Strassenquerschnitt und -grundriss über den Randstein bis zur Parkbank und dem Verkehrsschild) wurde gesichtet, aussortiert, neu geordnet und klassifiziert. Grundlage dafür bildete eine Studie des dänischen Architekten und Stadtplaners Jan Gehl von 2004, in der die Stadträume nach ihrer Bedeutung differenziert werden: Räume von internationaler Ausstrahl-

lung bedürfen einer anderen Gestaltung als Räume, die «nur» für ein Quartier wichtig sind.

Daraus leitet sich das weitere Vorgehen ab. Die Strassenzüge der Westtangente werden nicht wie eine Warenmarke durchgängig gestaltet, sondern je nach ihrer Bedeutung in das Gefüge der Stadt zurückgeführt. In dem Sinne soll möglichst nicht «gestaltet» werden, obwohl am Ende recht viel gestaltet wurde. Mit der Kreuz-und-quer-Möblierung des Strassenraums, wie sie in den 1980er Jahren praktiziert wurde, ist die Neuordnung der Westtangente jedoch nicht zu vergleichen. Die heutigen Grundsätze «Klärung», «Lesbarkeit» und «Orientierung» zeigen sich gerade an der Weststrasse beispielhaft: Der schnurgerade Strassenraum wird jetzt von zwei ebenfalls gleichmässig linear verlaufenden Randstein-Linien begleitet. Ein- und Ausbuchtungen sowie Trottoirnasen sind verschwunden; bei den Kreuzungen mit höher klassierten Strassen gibt es Überfahrten, die bis auf das Niveau des Trottoirs reichen. Andere, breitere Strassen erhielten doppelte Alleen und breite Trottoirs, vielerorts konnten sogar zusammenhängende Flächen als kleine Plätze ausgeschieden werden. Sie ordnen sich sehr selbstverständlich in das Kontinuum der Stadträume ein, auch wenn sie noch nicht intensiv genutzt werden – es gibt sie ja auch erst seit zwei Jahren. Verglichen mit den vierzig Jahren Verkehrslawine ist das erst ein kurzer Moment. —

Buchhinweis
Die Fotografin Corina Flühmann arbeitet seit 2007 an einer fotografischen Langzeitbeobachtung der Zürcher Weststrasse. Die Publikation erscheint im Frühjahr 2015 in der Edition Patrick Frey.

Résumé

Le miracle de Wiedikon
La (presque) invraisemblable histoire de la Weststrasse à Zurich

Pendant plus de quatre décennies, la Weststrasse à Zurich était connue comme le «pot d'échappement de la nation»: encombrée de trafic et marquée par le ronronnement des moteurs et la puanteur qui vont avec. Ce lieu d'habitation jadis désagréable est aujourd'hui attractif. Mais le chemin qui a conduit au but souhaité a été particulièrement semé d'embûches: la ville de Zurich a dû s'imposer auprès de nombreuses personnes concernées et lors de quelques audiences au tribunal pour pouvoir réaliser son projet d'exécution «mesures d'accompagnement» et recevoir le crédit afférant d'un total de 55.6 millions de francs. La ville a transformé cet ancien axe de transit en routes de quartier tranquilles où la vie vaut la peine d'être vécue.

Summary

The Miracle of Wiedikon
The (almost) unbelievable story of Weststrasse in Zurich

For more than four decades Weststrasse in Zurich was known as the “exhaust pipe of the nation”: choked by traffic, its character was shaped by the noise and fumes of motorised vehicles. Once an unpleasant place to live, it has now been made into an attractive street. But the path to achieving this goal was a rocky one: the City of Zurich had to fight its corner with many of the parties involved and to attend a number of court sessions in order to implement the project “Accompanying Measures” and to secure the costs of a total of 55.6 million Swiss francs. Following careful planning the city has transformed the former transit route into a quiet local street and an agreeable place to live.