

Verkehr in Zürich West : Toni löst den gordischen Knoten

Autor(en): **Huber, Werner**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **17 (2004)**

Heft [3]: **Mehr Wohnungen für Zürich West**

PDF erstellt am: **19.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-122343>

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.

Toni löst den gordischen Knoten

Text und Pläne: Werner Huber

Der Kanton möchte die Fragmente des gescheiterten Expressstrassen-Ypsilons miteinander verknüpfen und reichte dazu ein generelles Projekt ein. Der Runde Tisch für ein Verkehrskonzept in Zürich West schlägt eine Alternative vor: ein Verkehrsknoten bei der Toni-Molkerei. Um Bundesgeld locker zu machen, will der Kanton sein Projekt dennoch bewilligen lassen, aber nicht bauen. Kann das gut gehen?

Industrie und Verkehr mochten sich schon immer gut. So ist es konsequent, dass die wichtigsten Verkehrsadern, zunächst die Eisen-, dann auch die Autobahn, mitten durch das Industriequartier führen. Doch inzwischen ist die Industrie ausgezogen und leerte die Hallen. Gewerbe, Kultur und Kommerz zogen ein. Den Verkehr kümmert das nicht. Tausende von Fahrzeugen wälzen sich auf der Westtangente durch die Quartiere Wipkingen, Ausersihl und Wiedikon, provisorisch, seit dreissig Jahren. Im Westen endet die A1 in Altstetten, und die Autos und Lastwagen suchen sich – ebenfalls provisorisch – durch Zürich West den Weg zur Westtangente.

Ursprünglich sollten am Platzspitz drei Autobahnäste zum Expressstrassen-Ypsilon verknüpft werden. Die A1 wäre von Norden her durch den Milchbuck vorgestossen, von Westen hätte sie vom Hardturm her im Limmatraum zum Autobahndreieck geführt. Von Süden her wäre die Sihlhochstrasse über den Hauptbahnhof hinweg zum Platzspitz geführt worden. Inzwischen ist das Ypsilon an Auszehrung gestorben. Gebaut sind nur Fragmente: die Sihlhochstrasse, die beim Sihlhölzli abrupt endet, der dreispurige Milchbucktunnel, der bei der Wasserwerkstrasse aus dem Berg stösst, und die A1, die beim Hardturm einfach aufhört. Als sich die Ypsilon-Äste von drei Seiten her dem Stadtzentrum näherten, verknüpfte man sie über Provisorien: Die Westtangente führt vom Bucheggplatz über Rosengartenstrasse-Hardbrücke-Weststrasse zur Sihlhochstrasse, zwischen Altstetten und Hardbrücke rollt der Transitverkehr über die Pfingstweid- und die Hardturmstrasse. Anfang der Siebzigerjahre bemerkte man den Unsinn, den Verkehr mitten durch die Stadt zu führen, und plante eine Umfahrung. Über deren erstes Teilstück, den Nordring, fliesst seit 1985 der Ost-West-Verkehr. Dies entlastete die Achse Bucheggplatz-Altstetten, nicht aber die Westtangente als Verbindung von A1 und A3. Erst ab 2008 wird die Westumfahrung mit Üetlibergtunnel A1, A3 und A4 miteinander verknüpfen. Ein Seetunnel mit anschliessendem Adlisbergtunnel hätte das Hufeisen zum Autobahnring schliessen sollen.

SN1.4.1 soll die Fragmente verknüpfen

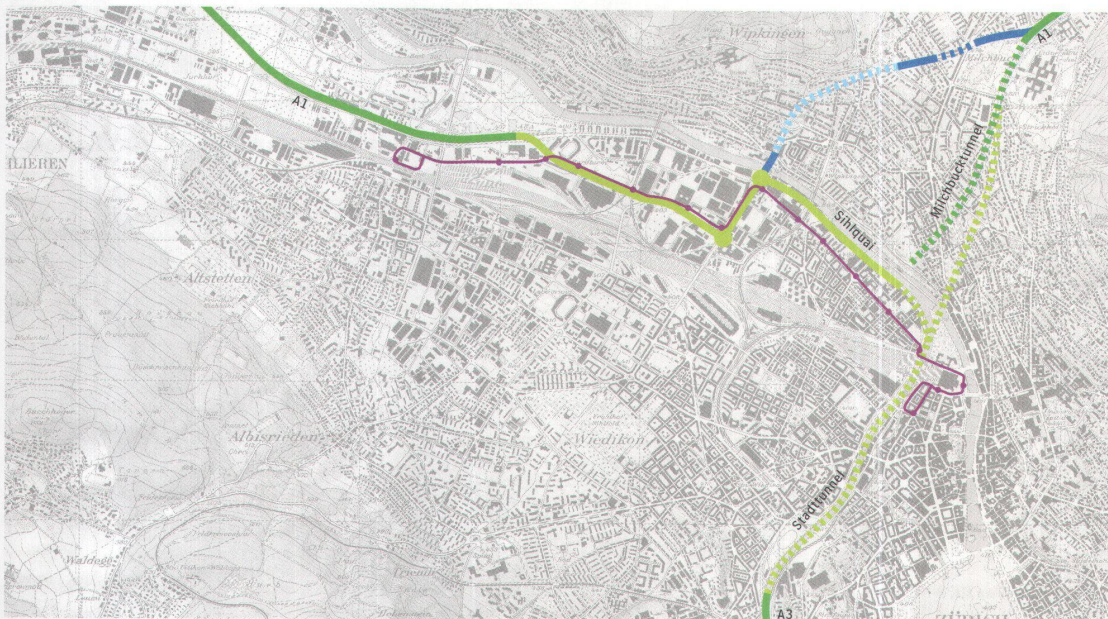
In der Innenstadt wollen die Planer die Ypsilon-Fragmente miteinander verknüpfen: Der Abschnitt Rosengartenstrasse der provisorischen Westtangente würde zwischen Buchegg- und Wipkingerplatz unter den Boden gelegt, auf die bestehende Hardbrücke geführt und über zwei Rampen an die Pfingstweidstrasse – den verlängerten Arm der A1 – angeschlossen. Vom Ende der A3 beim Sihlhölzli soll die Sihltiefstrasse, neu Stadttunnel genannt, mit einem zweiten, tiefer liegenden Milchbucktunnel verbunden und zur A1 Richtung Winterthur geführt werden. So sah das offizielle Projekt des Kantons aus, und das Ypsilon wäre, wenn auch verkrüppelt, erhalten geblieben. Der Seetunnel, nie Teil des Nationalstrassennetzes, ist zugunsten des Stadttunnels gestrichen worden. Der gehörte als Sihlhoch-, später Sihltiefstrasse stets zum Nationalstrassennetz. →



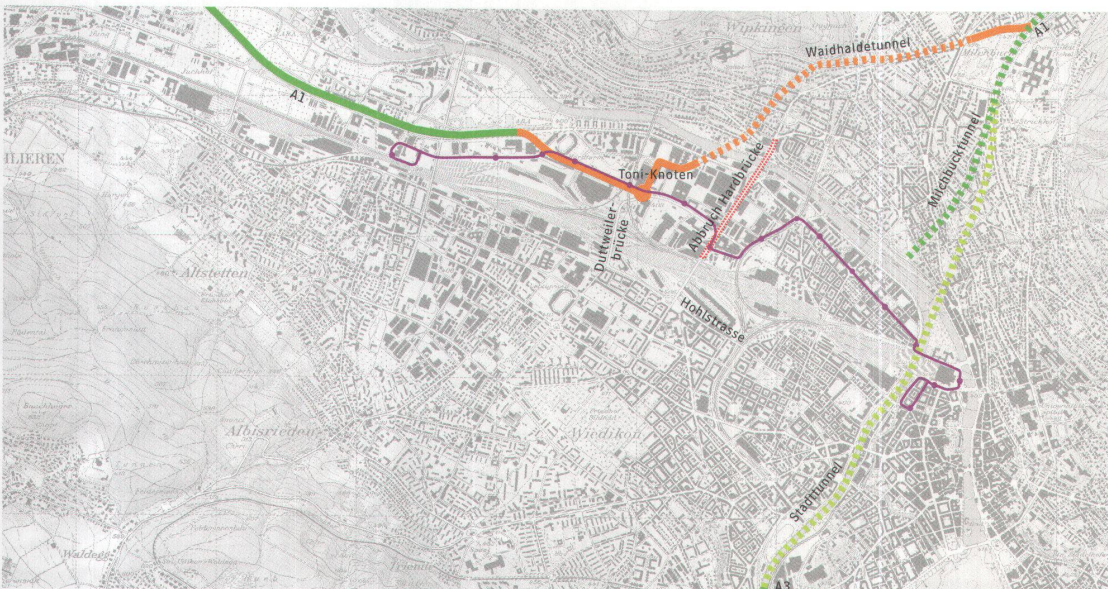
Das Ypsilon, das die Planer in den Sechzigerjahren planten: Entlang der Limmat und über der Sihl von West nach Süd, durch den Tunnel Richtung Nord und Ost.



1



2



3

Die Hauptachsen durch Zürich West

punktiert: unterirdisch

- Nationalstrasse gebaut
- Nationalstrasse geplant
- Hauptverbindung existierend
- Hauptverbindung geplant
- Vorschlag des Runden Tisches
- geplante Tramlinie 18

1 Seit dreissig Jahren rollt der Transitverkehr zwischen der A1 und der A3 über die Rosengartenstrasse, die Hardbrücke und auf zwei Ästen durch Zürich-Wiedikon.

2 Der Kanton will statt der Sihllochstrasse den Stadttunnel bauen. Der Verkehr soll über die Pfingstweidstrasse, Hardbrücke und das Sihlquai fliessen, die Rosengartenstrasse würde unterirdisch. Die Tramlinie 18 und die Strasse verlaufen parallel.

3 Mit dem Waidhaldetunnel will der Runde Tisch den Schwerpunkt des Privatverkehrs zum Toni-Knoten verlegen. Ein langes Stück der Hardbrücke kann abgerissen werden. Die Tram-Linienführung entspricht der Variante des Quartiervereins.

→ Tramfieber im Kreis 5

Doch schneller als die Planer planen konnten, war Zürich West zum Trendquartier aufgestiegen. Die unter der Hardbrücke liegende Hardstrasse, die Pfingstweid- und die Hardturmstrasse waren nun plötzlich pulsierende Adern des erwachten Stadtteils. Zudem rufen die neuen Arbeitsplätze und Wohnungen nach einer besseren Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr – erst recht, seit klar ist, dass im Hardturm das neue Stadion zu stehen kommt. So ist in Zürich West das Tramfieber ausgebrochen. Eine neue Linie soll vom Hauptbahnhof via Escher-Wyss-Platz, Technopark und Stadion nach Altstetten führen, und die Linie 8 soll dereinst vom Hardplatz weiter über die Hardbrücke via Escher-Wyss-Platz ins Werdhölzli fahren. Zur Fussball-EM 2008 sollen das Stadion und die dazugehörige Tramlinie fertig sein. Um ein jahrelanges Hickhack zwischen den verschiedenen Interessengruppen zu vermeiden, lud im Juni 2001 die damalige Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements, Stadträtin Kathrin Martelli, vierzig Personen aus den Gruppen «Bevölkerung», «Wirtschaft und Grundeigentum» und «Verwaltung» zu einem Runden Tisch ein. Im Visier hatten die Vertreter der Bevölkerung und der Grundeigentümer vor allem die Verlängerung der A1 von Westen bis zur Hardbrücke, die städtische Nationalstrasse SN1.4.1. Der Kanton will das Generelle Projekt SN1.4.1 von Bern bewilligen lassen, denn ein bewilligtes Generelles Projekt ist der Schlüssel zur Strassenbaukasse des Bundes.

Der Runde Tisch erfindet Toni-Knoten

Im Dezember 2002 präsentierte der Runde Tisch eine Alternative zur offiziellen SN1.4.1. Der zentrale Punkt: Privater und öffentlicher Verkehr werden entflochten. Bleibt der öffentliche Verkehr mit den geplanten Tramlinien etwa auf den vorgesehenen Trassen – sie verlaufen dort, wo die Menschen sind – müssen die Auto- und Lastwagenkolonnen ihre eingefahrenen Wege verlassen. Sie rücken nach Westen, zum Toni-Knoten, dem neuen Kreuzungspunkt auf der Pfingstweidstrasse bei der ehemaligen Molkerei. Von hier aus führt der Waidhaldentunnel – Version mittellang – als Ersatz für die Westtangente zum Bucheggplatz. Der Verkehr Richtung Innenstadt fliesst entweder über die Pfingstweidstrasse zum Sihlquai oder über die Duttweilerbrücke zur Hohlstrasse. Damit wird die Hardbrücke zwischen Wipkingerplatz und Bahnhof Hardbrücke überflüssig und könnte abgerissen werden. Mit seitlichen Rampen ermöglicht die verkürzte Hardbrücke die Gestaltung eines attraktiven Bahnhofplatzes. Mit der Präsentation dieses Paketes fordert der Runde Tisch den Kanton auf, das Generelle Projekt SN1.4.1 aus Bern zurück ziehen.

Im Dezember 2003 traf sich der Runde Tisch zur Veranstaltung «1 Jahr danach». Stadtgenieur Urs Spinnler informierte, was aus den Ergebnissen geworden ist. Etwas vom Wichtigsten: Stadt und Kanton haben miteinander vereinbart, dass sie «gemeinsam und zielstrebig» zusammenarbeiten wollen. Prüfwert finden Stadt und Kanton auch die Verschiebung des Verkehrsknotens von der Hardbrücke weg zum Toni-Knoten, den Teilabbruch der Hardbrücke zwischen Wipkingerplatz und Bahnhof Hardbrücke, den Waidhaldentunnel und das Sihlquai als Zubringer in die Innenstadt. Die Planung läuft. Einigkeit herrscht über den Abschnitt vom Autobahnende in Altstetten bis zum Toni-Knoten. Die Strasse soll redimensioniert werden. Zwischen der Europabrücke und dem heutigen Autobahnende steht sogar eine geradezu sensationelle Premiere an: Das Auto-

bahnstück soll zu einer Stadtstrasse zurückgebaut werden. Für die Verkehrsführung nördlich, östlich und südlich des Toni-Knotens hingegen gab es insgesamt 32 Varianten und Spielarten. Diese haben die Planer zusammengefasst und bis Ende 2004 wollen sie einen Konzeptentscheid vorlegen. Gleichzeitig läuft das Projekt für den Umbau der Pfingstweidstrasse und den Bau des Trams Zürich West. Die Stadt arbeitet zudem an einem reduzierten Ausführungsprojekt der SN1.4.1 zwischen Europabrücke und Hardstrasse und prüft die Variante «light» für den Umbau der Pfingstweidstrasse zwischen der Duttweilerbrücke (Toni-Knoten) und der Hardstrasse in eine vierspurige Stadtstrasse. Bis 2006 soll der Bahnhof Hardbrücke aufgewertet, nach 2010 komplett neu gestaltet werden. Der Platz vor dem Bahnhof soll zu einem attraktiven Bahnhofplatz werden und damit der Weg vom Bahnhof zur Tramhaltestelle «Schiffbau», er entspricht der Strecke Bahnhofplatz-Central, abwechslungsreich gestaltet werden. Auf Planerdeutsch ist das die «Verkürzung der emotionalen Distanz». Den Wunsch des Runden Tisches nach einer Linienführung des Trams via Bahnhof Hardbrücke will die Stadt nämlich nicht erfüllen. Das Tram müsse dann einen Umweg fahren, und der Bau käme zu teuer, meint sie. Und wenn dann dereinst die Linie 8 über die Hardbrücke fahre, dann werde der Bahnhof optimal angeschlossen sein.

Ist das Ypsilon wirklich tot?

Der Runde Tisch hat vielleicht mehr bewirkt, als man sich am Anfang denken konnte. Doch an der Versammlung «1 Jahr danach» herrschte nicht nur eitel Freude. Der Kanton will nämlich eine der zentralen Forderungen des Runden Tisches nicht erfüllen: das Generelle Projekt SN1.4.1 aus Bern zurückziehen. Denn es geht ums Geld. Das Generelle Projekt als Voraussetzung für die Ausführungsplanung ist eine entscheidende Etappe auf dem Weg zu Bundesgeld für die Strasse. Der Strassenbau wiederum ist die Voraussetzung, damit auch das Tram gebaut wird: Eine «Solofahrt» des Trams wäre theoretisch zwar möglich, aber zu teuer. Würde der Kanton das Generelle Projekt zurückziehen, dann wären alle Arbeiten auf Jahre hinaus blockiert, so argumentieren Kanton und Stadt. Denn aus Bern gäbs kein Geld. Bis ein Nationalstrassenabschnitt aus dem Netz entfernt und mit einer anderen Linie wieder darin eingebaut ist, dauert es Jahre.

Stadt und Kanton wollen den Konzeptentscheid bis Ende 2004 abwarten, beteuern aber, dass sie bereit sind, ein redimensioniertes Ausführungsprojekt zu bauen, welches die Forderungen des Runden Tisches erfüllt. Doch die Zürcher sind gebrannte Kinder. Ist das Generelle Projekt SN1.4.1 erst einmal bewilligt, dann wird die Hardbrücke automatisch zum Bestandteil des Nationalstrassennetzes. Dem Versprechen der Vertreter von Stadt und Kanton, dass das Projekt im Rahmen der Ausführungsplanung noch abgeändert werden könne, misstrauen viele. Die Richtlinien des Bundesamtes für Strassen lassen das nur «in begründeten Fällen» zu. Stadtrat Martin Waser versucht die Gemüter zu beruhigen: In Biel war solches möglich, und ausserdem sitze der Bund mit im Boot, denn er sei auch finanziell in die Projektstudie für den Stadttunnel und das Tram Zürich West eingebunden. Einige können sich dieser Argumentation anschliessen. Andere fürchten, dass in zehn Jahren die bewilligten Projekte plötzlich zu «Sachzwängen» erklärt und gebaut werden, nach dem Grundsatz: «Wofür Bundesgeld da ist, das wird gebaut.» •