

Der Westen wird erschlossen

Die Verkehrsplaner wollen in Zürich-West neue Bus- und Tramlinien erstellen. Und zwei Ampelanlagen auf der Hardbrücke.

Von Marc Zollinger

Im äusseren Kreis 5 herrscht Goldgräberstimmung. Gruben entstehen, Fassaden wachsen, Kräne stecken die Ausmasse des sich immer deutlicher abzeichnenden neuen Stadtteils ab. Im Westend viel Neues – zumindest im Hochbau. Damit ein Quartier funktioniert, braucht es aber auch in den Niederungen, zwischen den Häusern, eine Infrastruktur. Die Verkehrsplaner haben deshalb ein Konzept erarbeitet, wie das Gebiet erschlossen werden soll. Laut diesem wird der öffentliche Verkehr ausgebaut, neue Tram- und Buslinien entstehen. Der motorisierte Individualverkehr soll auf der Pfingstweidstrasse zum so genannten Westast gebündelt werden. Die Hardturm-, die Förlibuck- und die Duttweilerstrasse würden so vom Durchgangsverkehr entlastet. Das alles klingt lapidar, hat aber Folgen.

Der Westast soll von der Pfingstweidstrasse auf die Hardbrücke führen und von dort runter auf das Sihlquai. Diese Route besteht bereits heute. Anders die Gegenrichtung: Damit die Autos vom Sihlquai auf die Hardbrücke kommen, muss eine neue Auffahrt gebaut werden. Und weil bei der Pfingstweidstrasse keine Abfahrt existiert, muss eine weitere neue Rampe her. Sie soll auch als Auffahrt dienen. Damit nun der von der Pfingstweidstrasse her kommende Verkehr auf die gegenüberliegende Hardbrückenseite kommt, braucht es eine Lichtsignalanlage. Eine weitere Anlage entsteht bei der Ab-/Auffahrt beim Escher-Wyss-Platz.

Baubeginn erst im Jahr 2007

Dass auf der Hardbrücke zwei Knoten mit Rotlichtern zu stehen kommen, ist bereits auf Widerstand gestossen. Quartierpolitiker befürchten, dass die Anlagen massiven Rückstau auf der Westtangente bewirken werden. Die Verkehrsplaner beschwichtigen: «Das ist ein Nullsummenspiel», sagt Andy Fellmann vom Tiefbauamt. Weil die Buslinien 33 und 72 zukünftig nicht mehr auf diesem Abschnitt der Hardbrücke kursierten, entstünde eine zusätzliche Fahrspur für die Autos. Dadurch könnten diese «päckchenweise vor dem Lichtsignal aufgestellt werden».

Die neue Linienführung hat überdies zur Folge, dass die Abfahrt von der Hardbrücke in die Hardturmstrasse abgebrochen wird. Noch offen ist laut Fellmann die Zukunft der Auf-/Abfahrtschleife bei der Geroldstrasse.

Die Stadt Zürich hat das Westast-Projekt im vergangenen Herbst grundsätzlich befürwortet. Zurzeit liegt es in den Händen des Kantons, der das Projekt noch etwas anpasst und einen Kostenvorschlag erstellt. Nach der Stellung-



BILD SABINA BORST

Auf der Hardbrücke wird der Verkehr anders geführt. Beim Escher-Wyss-Platz (Bild) entsteht ein Rotlicht.

nahme des Bundes – Verkehrsminister Leuenberger soll das Paket noch dieses Jahr erhalten – muss ein Ausführungsprojekt erarbeitet werden. Dieses wird öffentlich aufgelegt, Einsprachen sind wahrscheinlich. Laut Fellmann kann es deshalb noch länger dauern, bis der Westast steht. «2007 wäre realistisch, mit dem Bau loszulegen.» Unabhängig davon müsse die Hardbrücke saniert werden. Der Baubeginn ist auf 2002 geplant.

Der Westast sei eine notwendige Ergänzung, aber keine Konkurrenz zur Nord- und Westumfahrung, schreibt das

Tiefbauamt in einem kürzlich veröffentlichten Informationspapier. Weder an der Pfingstweidstrasse noch am Sihlquai würden neue Kapazitäten für den Autoverkehr zur Verfügung gestellt. Aus diesem Grund werde die Verkehrsbelastung nach der Inbetriebnahme «in etwa der heutigen» entsprechen. Regulierend wirke dabei auch der Ausbau des öffentlichen Verkehrs sowie eine eher restriktive Handhabung der Parkplatzverordnung. Heute bestehen in Zürich-West laut Fellmann rund 10 000 Parkplätze. Das sei zu viel. Nach der bevorstehenden

Nutzungsverdichtung im Boomgebiet werde es deshalb nicht mehr Parkierungsmöglichkeiten geben als heute.

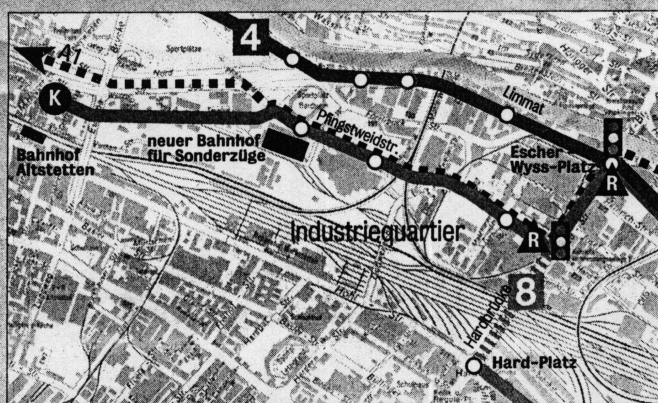
Mit dem Bus zu den Leuten

Die «Philosophie für den öffentlichen Verkehr» heisst gemäss Fellmann: «Mit dem Angebot zu den Leuten.» Die beiden Buslinien 33 und 72 sollen deshalb von der Hardbrücke auf die darunter liegende Hardstrasse verlegt werden. Von der Rosengartenstrasse herkommend sollen sie beim Wipkingerplatz das Trasse verlassen und über die bestehende Auffahrt beim Bahnhof Hardbrücke wieder hinauffahren. Für die Gegenrichtung wird derzeit geprüft, ob es beim Bahnhof eine zusätzliche Abfahrt braucht. Diese würde parallel zur Brücke verlaufen und einen Abbruch der Gerold-Schleife ermöglichen. Auf der Höhe des Kinos «Cinemax» ist eine Haltestelle vorgesehen. Überdies wird es einen neuen Quartierbus geben, der via Schiffbaustrasse zum geplanten Stadion führt.

Auch für den Tramverkehr gibt es grosse Pläne. So soll es zwischen Escher-Wyss-Platz und Altstetten, via Pfingstweid- und Aargauerstrasse eine neue Linie geben. Sie soll auf der Hardstrasse zwischen den Brückenpfeilern geführt werden – dort also, wo heute Parkplätze bestehen. Der Ort für die Tramendschleife ist noch nicht festgelegt. Am idealsten wäre ein Gelände auf der anderen Gleisseite des Bahnhofs Altstetten.

In einer späteren Etappe soll zudem die Tramlinie 8 verlängert werden und ab Escher-Wyss-Platz auf dem Trasse der Linie 4 zur Grünau weiterfahren. Das steht im regionalen Richtplan – aber auch in den Sternen. Denn um das zu erreichen, müsste für die 8 ein Tunnel unter den Bahngleisen gegraben werden.

Verkehrskonzept Zürich-West



- bestehende Tramlinie 4
- neue Tramlinie
- unterirdische Weiterführung der Linie 8
- Westast
- neue Rampe
- neue Lichtsignalanlage
- neuer Kreislauf