

FLAMA WEST ZÜRICH

Titelbild

Blick in die Weststrasse im Zürcher Sihlfeld
(Bild: Peter Würmli)

01 Die Weststrasse wird zur Tempo-30-Zone. Sie erhält einen gleich bleibend 6 m breiten Fahrbahnquerschnitt. Bei einer einseitigen Längsparkierung bleibt eine nutzbare Restfahrbahn von 4.10 m. Die Trottoirbereiche werden im neuen Querschnitt verbreitert
(Bild: Peter Würmli)

02 Übersicht über die geplanten flankierenden Massnahmen zur Westumfahrung (FlaMa West) im Zürcher Sihlfeld (Bild: Metron AG, Brugg)

03 Geschätzte Wirkung der flankierenden Massnahmen: Der Verkehr in der Weststrasse wird stark abnehmen, die Seebahnstrasse dagegen wird durch die neue Verkehrsführung stärker belastet als heute
(Bild: Metron AG, Brugg)

FLANKIERENDE MASSNAHMEN IN ZÜRICH AUSSERSIHL

PROJEKTABLAUF

November 2001: Konzeptgenehmigung durch den Regierungsrat

März 2005: Planungsstudie

April 2006: Planaufgabe Vorprojekt (§ 13 Strassengesetz) inkl. Voruntersuchung Umweltverträglichkeit (allgemeine Mitwirkung)

Ende 2006: Planaufgabe Bauprojekt (§ 16 Strassengesetz) inkl. Hauptuntersuchung Umweltverträglichkeit (Rekursverfahren Direktbetroffene)

Frühjahr 2009: Eröffnung der Westumfahrung mit gleichzeitiger Spurreduktion West- und Seebahnstrasse

Bis Sommer 2010: Umbau der Seebahnstrasse für Gegenverkehr

Ab Sommer 2010: Sperrung der Weststrasse für den Durchgangsverkehr, Durchgangsverkehr in beide Richtungen über Seebahnstrasse

Bis 2011/2012: Umgestaltung der Achse Bullingerstrasse–Sihlfeldstrasse–Weststrasse

KOSTEN

Kosten Strassenbau: rund 62 Mio. Fr.

Kostenteiler: 60 % Nationalstrasse, 24 % Kanton Zürich, 16 % Stadt Zürich

Kosten städtische Werke: rund 37 Mio. Fr.

Kosten private Werke: rund 2 Mio. Fr.

Im Mai 2009 wird die Westumfahrung Zürich mit dem Üetlibergtunnel eröffnet. Der Transitverkehr durch die Stadt nimmt ab. Dadurch kann ein Ast der Westtangente verschwinden, der «provisorischen Stadtautobahn», die seit 40 Jahren das Quartier Sihlfeld zerschneidet. Im Rahmen der flankierenden Massnahmen (FlaMa West) werden Bullinger-, Sihlfeld- und Weststrasse zurückgebaut; der gesamte Verkehr wird auf der Seebahnstrasse geführt.

Die Zürcher Strassenplanung der 1950er-Jahre sah vor, drei Autobahnen bis ins Stadtzentrum zu führen und am Platzspitz zu verknüpfen. Das «Expressstrassen-Ypsilon» erwies sich aber als technisch, finanziell und politisch nicht realisierbar.¹ Den wachsenden Verkehr zu bewältigen wurde zur wichtigsten Aufgabe Zürichs.

Der Stadtrat berief den Architekten und Planer Hans Marti als Delegierten für Stadtplanung. Marti hatte als Redaktor dieser Zeitschrift unter dem Titel «Machen Sie diesen Blödsinn nicht» das Ypsilon grundsätzlich kritisiert.² Es gelang ihm, die politische Blockade zu lösen: Als provisorische Nord-Süd-Verbindung wurden Anfang der 1970er-Jahre bestehende Strassenzüge zur «Westtangente» ausgebaut. Sie besteht aus zwei zweispurigen Ästen mit Einbahnverkehr (Bild 2). Einer davon wird nun zurückgebaut – das Wohnquartier kann nach 40 Jahren etwas aufatmen.

FLANKIERENDE MASSNAHMEN WESTUMFAHRUNG ZÜRICH

Die neue Hochleistungsstrasse entlastet mehrere Agglomerationsgemeinden und die Stadt Zürich vom Durchgangsverkehr. Es entsteht mehr attraktiver öffentlicher Raum.

Flankierende Massnahmen (FlaMa West) greifen punktuell in das regionale Verkehrssystem ein, um den Transitverkehr umzulagern und den innerstädtischen Verkehr zu kanalisieren. Lichtsignalanlagen an den Haupteinfallachsen in die Stadt werden den Verkehrsfluss dosieren und den Transitverkehr auf die Autobahn lenken. Das bringt die nötige Entlastung, um Stadträume gestalterisch aufwerten zu können.

Auf dem Strassenzug Bullingerstrasse–Sihlfeldstrasse–Weststrasse fahren heute pro Tag ca. 23 000 Fahrzeuge, und der Lärmalarmwert von 70 dB wird permanent überschritten. Nachts schützt ein Fahrverbot die Anwohner der Weststrasse ab der Badenerstrasse, der Verkehr wird jedoch durch andere Stadtteile geleitet.

Die künftigen Verkehrsmengen und die Dimension der Strassenabschnitte wurden mit Verkehrsmodellen berechnet. Diese basieren auf den Spitzenstundenverkehrsaufkommen am Morgen und am Abend im Prognosejahr 2010. Entscheidenden Einfluss hatte auch die Vorgabe, den öffentlichen Verkehr zu bevorzugen und die Situation für Fussgängerinnen und Velofahrer zu verbessern. Es wird davon ausgegangen, dass dank der Autobahn und den flankierenden Massnahmen der Verkehr auf der Bullinger-, West- und Sihlfeldstrasse bis 2012 stark abnimmt. Auf der Seebahnstrasse dagegen wird der Verkehr – und die damit verbundenen Lärm- und Luftemissionen – durch die neue Verkehrsführung zunehmen (Bild 3).

STADTRÄUME GESTALTEN

Mit der Strategie «Stadträume 2010»³ möchte die Stadt Zürich den Stadtraum wieder stärker als Lebensraum nutzen und eine ruhige, elegante Gestaltungssprache als Standard etablieren. Grundlage der Strategie ist ein hierarchisch angelegter Plan, der die Stadträume in quartier-, stadt- oder landesweit bedeutsame Zonen einteilt. So wird heute die Sihlfeldstrasse als quartierweit oder der Bullingerplatz als stadtwweit bedeutender Raum eingestuft.



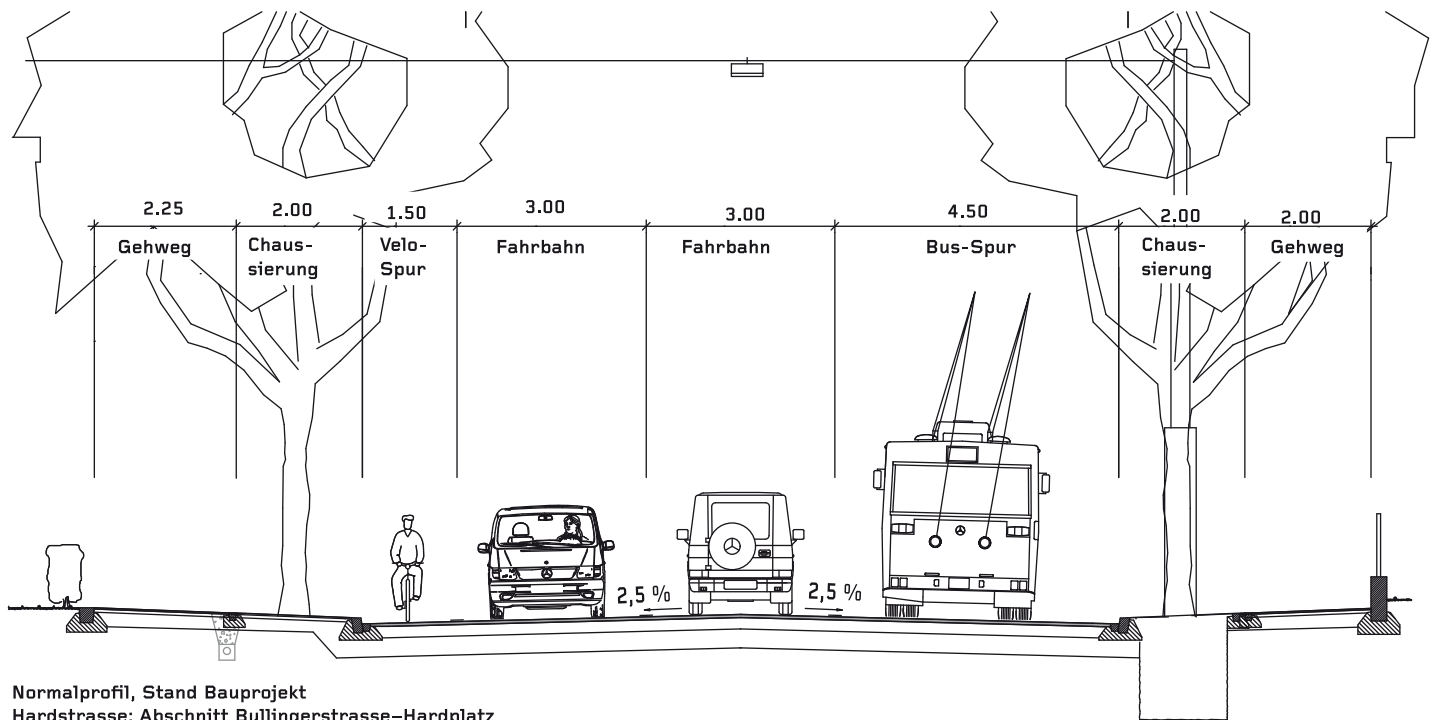
01



02



03



04

Die Strategie enthält ideale Gestaltungsstandards, denen sich die Gestaltung im gewachsenen Stadtraum nur annähern kann. «Stadträume 2010» war während der Projektierung der flankierenden Massnahmen zwar erst in Bearbeitung – Siedlungs-, Verkehrs- und Umweltplaner sowie die beteiligten Dienstabteilungen der Stadtverwaltung (siehe Kasten «Projektbeteiligte») arbeiteten jedoch Gestaltungspläne aus, die auf Grundzügen der Strategie basieren.

Die Projektverantwortlichen verzichteten auf Gestaltungswettbewerbe. Dies um – nach Aussage des Tiefbauamtes – ein einheitliches Bild zu erreichen, die zeitlichen Vorgaben einhalten zu können und mögliche Mehrkosten zu vermeiden.

PROJEKT BETEILIGTE

Bauherrschaft: Bundesamt für Strassen (Astra), Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich, Tiefbauamt Stadt Zürich

Projektierung: Tiefbauamt der Stadt Zürich

Partner: Entsorgung & Recycling Zürich, Wasserversorgung Zürich, Erdgas Zürich, Elektrizitätswerk Zürich, Grün Stadt Zürich, Verkehrsbetriebe Zürich, Dienstabteilung Verkehr

Externe Beauftragte: Ingenieurgemeinschaft HMM; Ingenieurbüro Heierli AG, Zürich; Metron Verkehrsplanung AG, Brugg; Ingenieurbüro Roland Müller, Verkehrs- und Umweltplanung, Küsnacht

SEEBAHNSTRASSE: RÜCKGRAT DER QUARTIERERSCHLIESSUNG

Dass auf der Seebahnstrasse einmal Gegenverkehr eingerichtet werden sollte, war schon bei der Eröffnung der Westtangente in den 1970er-Jahren vorgesehen und ist seit damals so in den Richtplanungen festgelegt. Auf der Seebahnstrasse kann die heutige Strassenbreite allerdings nicht reduziert werden. Die künftig durchgängig zweistreifige Strasse wird weiterhin mit rund 30 000 Fahrzeugen pro Tag belastet sein. Sie wird als Rückgrat für die Erschliessung der umliegenden Quartiere dienen. Bei ihrer Planung standen die Kapazität und die Sicherstellung des Verkehrsflusses im Vordergrund. Durch Abbiegespuren im Kreuzungsbereich variiert die Strassenbreite stark, dem wird gestalterisch je nach Breitenbedarf mit einer überfahrbaren Mittelzone begegnet. Sie kann von Einsatzfahrzeugen der Feuerwehr und der Rettung überfahren werden.



05

WESTSTRASSE: RAUM FÜR GESTALTUNG

Bullinger-, Sihlfeld- und Weststrasse werden zu Quartierstrassen mit Tempo 30 abklassiert und zurückgebaut. Hier konnte die Gestaltung weitgehend losgelöst von technischen Randbedingungen erfolgen. Die Strassenprofile können verschmälert werden unter Berücksichtigung künftiger Verkehrsorganisationen wie Gegenverkehr, Einbahnverkehr, wechselseitige Parkierung oder Platzgestaltungen. An Kreuzungen mit Hauptachsen führen Niveausprünge teilweise zu einer «Verinselung» des Stadtraums. Die Trottoirabsätze werden aber gebraucht, um die Verkehrsarten zu trennen und die Sicherheit zu gewährleisten. So oft wie möglich wird das Niveau der Strasse dem des Trottoirs angepasst, um ein einheitliches Bild zu schaffen und die Dominanz des Strassenraums zu brechen.

Zur optischen Aufwertung werden Bäume gepflanzt. Der Veloverkehr wird durchgängig auf der Fahrbahn geführt. Für den Individualverkehr werden Sperren eingebaut, um den Schleichverkehr aus dem Quartier zu verbannen. Die Ausgestaltung der Strassen ist genügend flexibel, um das Regime künftig anpassen zu können. Durch den vergleichsweise schmalen Querschnitt werden Baumpflanzungen möglich, ohne dass der Mindestabstand von 5 m zu den Gebäuden unterschritten wird. Aufgrund zu geringer Gebäudeabstände und der Lage der Werkleitungen sind Pflanzungen jedoch nicht auf der ganzen Länge möglich.

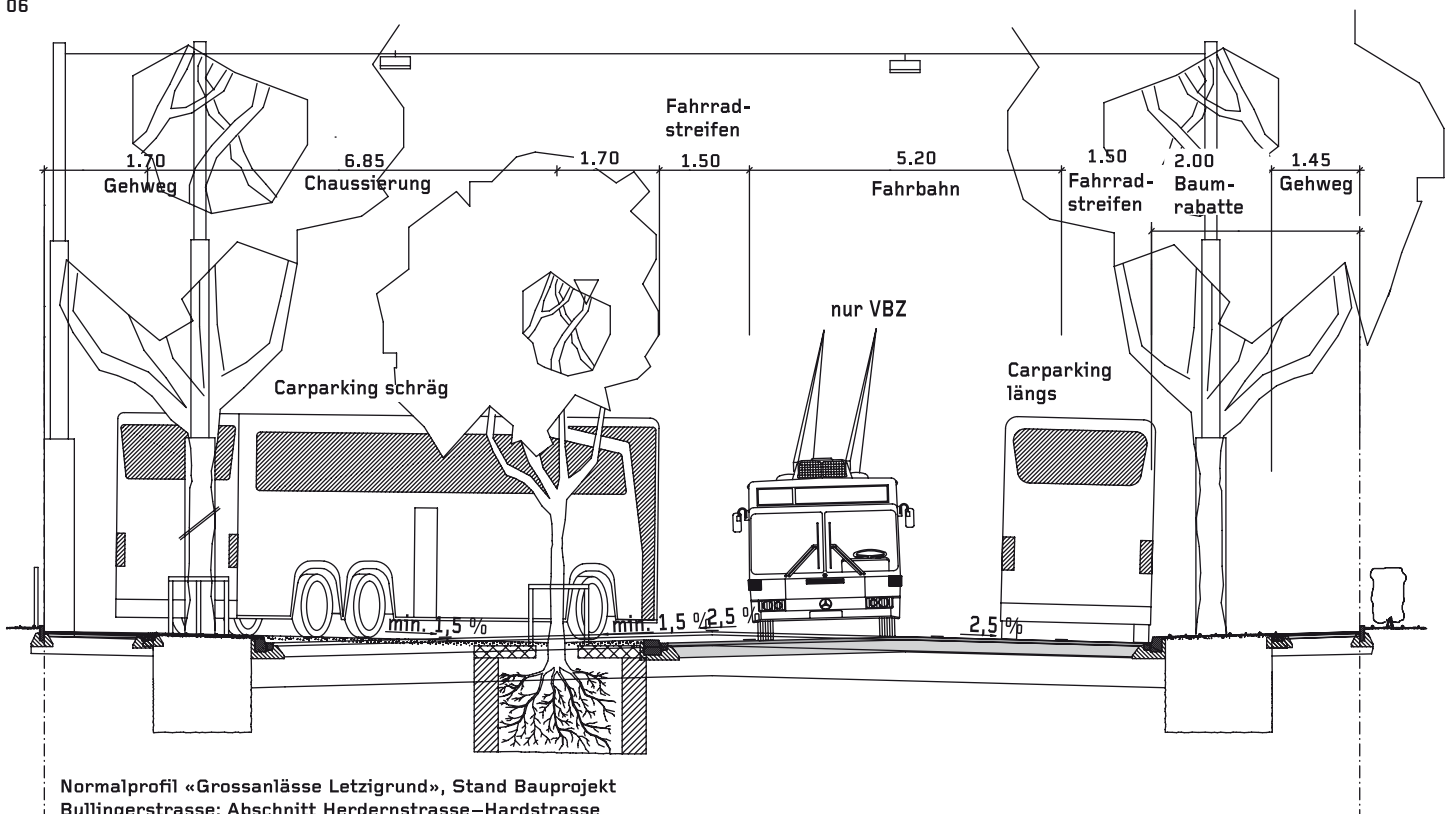
Insgesamt müssen 120 Parkplätze im öffentlichen Raum aufgehoben werden. Die Liegenschaftsbesitzer werden verpflichtet, vermehrt Parkplätze auf dem Privatreal zur Verfügung zu stellen.

04 Die Hardstrasse bleibt eine Hauptverkehrsachse. Hier soll aber die Situation für die Fussgänger und Fussgängerinnen verbessert und Raum für den Langsamverkehr zurückgewonnen werden. Eine Unterführung wird aufgehoben und aufgefüllt. Die Bushaltestelle am Hardplatz wird in die Hardstrasse verschoben, dabei entsteht eine niveaugleiche Querungsstelle (Bild: Metron AG, Brugg)

05 Mit der Fahrbahnverbreiterung entfällt die Längsparkierung in der Seebahnstrasse. Die Allee bleibt erhalten. Auf Velostreifen wird verzichtet. Für den Veloverkehr ist die beruhigte Weststrasse eine Alternative (Bild: Peter Würmli)



06



07



Stand Bauprojekt
08

06 Der Bullingerplatz wird künftig vom Durchgangsverkehr befreit (Bild: Peter Würmli)

07 Die Bullingerstrasse wird zur Quartierstrasse. Der heutige vierspurige Querschnitt wird auf zwei Fahrstreifen reduziert. Auf beiden Strassenseiten wird ein Radstreifen eingerichtet. Eine dritte Baumreihe kommt hinzu. Die nordseitige Längsparkierung wird zugunsten einer durchgängigen Flanierzone aufgehoben. Sie dient bei Veranstaltungen im Stadion Letzigrund als Carparkplatz (Bild: Metron AG, Brugg)

08 Der neue Bullingerplatz wird so gestaltet, dass langfristig unterschiedliche Verkehrsräume möglich sind. Er bleibt aber ein wichtiger Verteilknoten. Die seitlichen Aufenthaltsflächen werden vergrössert, die Fahrbahn auf Trottoirniveau angehoben, die Strassenrandparkierung aufgelöst (Bild: Metron AG, Brugg)

LEBEN INS SIHLFELD

Wie gut die Massnahmen greifen, der Verkehr fliesen und ruhige, sichere, für den Durchgangsverkehr uninteressante Wohnquartiere entstehen werden, wird sich erst in einigen Jahren zeigen. Die Entlastung wird ab Mai 2009 spürbar sein, dann werden die Baustellen eingerichtet. Dabei bleibt der Verkehr zunächst noch je einstreifig auf beiden Ästen der Westtangente. Der Umbau der Seebahnstrasse für den Gegenverkehr wird voraussichtlich im Sommer 2010 beendet sein. Anschliessend wird der gesamte Verkehr auf die Seebahnstrasse verlegt, und der Rückbau des abklassierten Astes beginnt. Diese Arbeiten dauern voraussichtlich bis 2012.

Daniela Dietsche, dietsche@tec21.ch

Anmerkungen

- 1 Jean-Daniel Blanc: Die Stadt – ein Verkehrshindernis. Chronos Verlag Zürich, 1993
- 2 Schweizerische Bauzeitung, Vol. 79 (1961): «Machen Sie diesen Blödsinn nicht», Seite 327
- 3 Stadt Zürich: «Stadträume 2010», Strategie für die Gestaltung von Zürichs öffentlichem Raum, 2006
- 4 Ingenieurgemeinschaft HMM: Technischer Bericht, Bauprojekt FlaMa West N4/N20 Westumfahrung, 2006