



Empfehlung des Runden Tisches
an den Zürcher Stadtrat
für ein neues Verkehrskonzept
Zürich West

Inhaltsverzeichnis

1.	Kernaussagen der Empfehlung	3
2.	Anlass und Prozessverlauf	3
3.	Forderungen des Runden Tisches Verkehr Zürich West an den Zürcher Stadtrat	5
3.1	Neues Verkehrskonzept Zürich West	5
3.2	Generelles Projekt SN1.4.1	5
3.3	Künftige Rolle des Runden Tisches Verkehr Zürich West	5
3.4	Etap pierung	5
4.	Umriss e eines neuen Verkehrskonzepts für Zürich West	6
4.1	Generelle Bemerkungen	6
4.2	Grundsätzliche Aussagen zur Führung des motorisierten Strassenverkehrs	7
4.3	Grundsätzliche Aussagen zum öffentlichen Verkehr	8
4.4	Weiterführenden Aussagen zur Funktion und Ausgestaltung einzelner Strassenabschnitte	8
4.5	Offene Fragen	9
5.	Grundlagen	10
6.	Runder Tisch Verkehr Zürich West	11
6.1	Zusammensetzung des Plenums	11
6.2	Zusammensetzung des Ausschusses	12
6.3	Zusammenkünfte	12

Annex: Übersichtskarte Zürich West
Zielsetzungen für die Variantenevaluation
Karte «Verkehrskonzept Zürich West: Hauptelemente MIV»
Karte «Verkehrskonzept Zürich West: Hauptelemente ÖV»



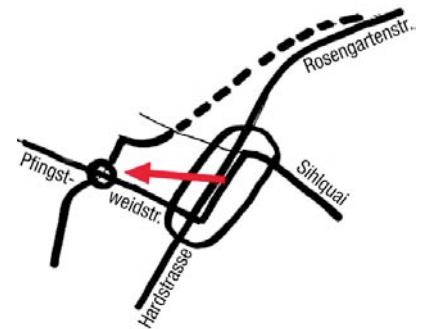
➡ Für den Runden Tisch Verkehr Zürich West verfasst von:
Guenther Arber, Regionalplanung Zürich und Umgebung RZU.

1. Kernaussagen der Empfehlung

Für den Runden Tisch Verkehr Zürich West ist das Generelle Projekt SN1.4.1 keine zukunftstaugliche Verkehrslösung. Die SN1.4.1 zeigt keinen befriedigenden Weg zur Bewältigung der Verkehrsströme auf der Nord-Süd-Achse durch Zürich West auf und setzt das für verschiedene Stadtquartiere äusserst problematische Westtangentenprovisorium auf unabsehbare Zeit fest. Der Runde Tisch fordert, dass das Generelle Projekt SN1.4.1 zurückgezogen wird.

Der Runde Tisch ist überzeugt, dass auf der Basis des von ihm aufgezeigten Verkehrskonzepts ein auch aus übergeordneter Sicht besser eingebettetes, langfristig sinnvoller und breiter abgestütztes Projekt zur Abwicklung des motorisierten Strassenverkehrs in Zürich West ausgearbeitet werden kann. Der zentrale Gedanke des vom Runde Tisch umrissenen Verkehrskonzepts ist die räumliche Separierung des motorisierten Strassenverkehrs vom öffentlichen Verkehr und vom entstehenden urbanen Zentrum im Bereich der Hardstrasse. Damit entsteht die Möglichkeit für Rückbau, Stadtreparatur und Aufwertung entlang der Achse Bahnhof Hardbrücke/Escher-Wyss-Platz/Rosengartenstrasse.

Das vom Runde Tisch empfohlene Verkehrskonzept bringt eine Entflechtung des motorisierten Strassenverkehrs vom öffentlichen Verkehr und vom urbanen Schwerpunkt Hardstrasse.



2. Anlass und Prozessverlauf

Auf den 11. Juni 2001 lud Stadträtin Kathrin Martelli rund vierzig Personen als VertreterInnen der drei Interessengruppen «Bevölkerung», «Wirtschaft und Grundeigentum» und «Verwaltung» zur ersten Veranstaltung des Runden Tisches Verkehr Zürich West ins Novotel Zürich City Technopark. Die damalige Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements reagierte darauf auf die wachsende Zahl von Akteuren, Vorhaben, Planungen, Projekten, Meinungen und auch Dissonanzen im dynamischen Entwicklungsgebiet im Westen der Stadt Zürich. Sie bezweckte mit dem Runde Tisch die Schaffung einer Plattform für den Informationsaustausch, die Koordination und das direkte Einbringen von Anliegen im Zusammenhang mit Verkehrsthemen in Zürich West. Nach dem Willen der Initiatorin war der Runde Tisch ausdrücklich nicht als Planungskommission oder fachliches Problemlösungsgremium angelegt.

Anlässlich der ersten Zusammenkunft wählten die TeilnehmerInnen des Runden Tisches mit dem «Westast» die geplante städtische Nationalstrasse durch den Kreis 5 beziehungsweise das entsprechende, eingabebereite Generelle Projekt SN1.4.1 zum vordringlich am Runde Tisch zu behandelnden Thema. Bereits an der zweiten Veranstaltung vom 3. September 2001 begann sich abzuzeichnen, dass die Mitglieder den Runde Tisch nicht auf die Informations- und Koordinationsfunktion beschränkt sehen wollten. An dieser und den beiden folgenden Zusammenkünften vom 29. Oktober 2001 und 14. Januar 2002 erwuchs dem Generellen Projekt SN1.4.1 in zunehmendem Masse grundsätzlicher und teilweise heftiger Widerstand seitens der VertreterInnen der Bevölkerung sowie der Wirtschaft und des Grundeigentums. Zentrale Kritikpunkte waren die Verkehrsführung via Hardbrücke mit den vorgesehenen Rampen und Lichtsignalanlagen, die Tramführung und die Erschliessungsbeziehungen. Die SN1.4.1 wurde von dieser Seite allgemein als nicht mehr zeitgemäss für die heutige Situation in Zürich West eingestuft. Auf eine Optimierung der SN1.4.1 wollten sich die KritikerInnen ohne vorgängige Suche nach einer besseren Lösung nicht einlassen, sie forderten ein grundsätzliches Überdenken der Verkehrskonzeption für Zürich West sowie die Möglichkeit einer echten Mitwirkung.

Nach anfänglichem Festhalten an der Linienführung des in enger Zusammenarbeit zwischen kantonalen und städtischen Stellen ausgearbeiteten Generellen

strasse und stellte weiterführende Überlegungen zu einer grundwasserkonformen und dennoch quartierverträglichen Ausgestaltung dieser Verkehrsführung an. Anlässlich der Veranstaltung des Runden Tisches vom 18. November 2002 wurden diese Entwicklungen erläutert und das im Vergleich zur Präsentation anfangs Juli modifizierte Verkehrskonzept präsentiert und eingehend diskutiert. Das Plenum kam überein, dass das vom Ausschuss erarbeitete Verkehrskonzept für Zürich West zusammen mit klaren Forderungen zum weiteren Vorgehen in eine Empfehlung an den Zürcher Stadtrat einzuarbeiten und diese dem Runden Tisch zur förmlichen Verabschiedung am 12. Dezember 2002 vorzulegen ist.

Mit diesem grundsätzlichen und breiten, im Rahmen eines aufwändigen eineinhalbjährigen Prozesses erarbeiteten Konsens endet das Mandat des Runden Tisches für die Suche nach einer konzeptionellen Alternative zur SN1.4.1, welche besser als diese ist. Der Runde Tisch Verkehr Zürich West ist überzeugt davon, dass er diese gefunden und aufgezeigt hat – der Ball liegt nun bei den politischen Behörden.

3. Forderungen des Runden Tisches Verkehr Zürich West an den Zürcher Stadtrat

3.1 Neues Verkehrskonzept Zürich West

3.1.1 Auf der Grundlage des vom Runden Tisch Verkehr Zürich West umrissenen Verkehrskonzepts sind Projektierungsarbeiten an die Hand zu nehmen. Die zentralen Elemente dieses Verkehrskonzepts sind:

- Toni-Knoten als West-Ost-Nord-Süd-Kreuz ausserhalb des Hardstrassenraums
- Waidhaldetunnel mittel zur Abwicklung der massgeblichen übergeordneten Verkehrsströme durch Zürich West
- Sihlquai mit Zubringerfunktion ohne Anschluss Stadttunnel
- Abbruch Hardbrücke vom Wipkingerplatz bis zum Bahnhof Hardbrücke, Rückbau und Aufwertung Rosengartenstrasse, Aufwertung Hardstrasse
- Aufwertung Bahnhof Hardbrücke, Bahnhof Hardbrücke mit direktem Tramanschluss sowohl auf der Nord-Süd- als auch auf der West-Ost-Achse

3.1.2 Linienführung, Netzausbau und Betrieb des öffentlichen Verkehrs in Zürich West haben im Rahmen eines integrierten, auf die Führung des motorisierten Strassenverkehrs abgestimmten ÖV-Konzepts, welches den Bereich der Hohlstrasse miteinbezieht, zu geschehen.

3.2 Generelles Projekt SN1.4.1

Es ist darauf hinzuwirken, dass der Kanton das bei den zuständigen Bundesstellen zur Zeit sistierte Generelle Projekt SN1.4.1 zurückzieht.

3.3 Künftige Rolle des Runden Tisches Verkehr Zürich West

Der Runde Tisch Verkehr Zürich West ist als begleitendes Gremium der kommenden Planungs- und Umsetzungsschritte zu den Verkehrsinfrastrukturvorhaben in Zürich West weiterzuführen.

Skizze der Routen zur Abwicklung des Verkehrs auf der Nord-Süd- und der West-Ost-Achse in Zürich West: Der Waidhaldetunnel mittel und der Toni-Knoten ermöglichen eine Entflechtung des motorisierten Strassenverkehrs von der ÖV-Achse Rosengartenstrasse–Hardplatz und vom urbanen Zentrum Hardstrasse.



3.4 Etappierung

- 3.4.1 Die Etappierungsschritte des Verkehrskonzepts Zürich West werden in verbindlicher Form aus dem beabsichtigten Endzustand heraus entwickelt.
- 3.4.2 Die Tramverbindung Hauptbahnhof – Bahnhof Altstetten via die Pfingstweidstrasse und die Aufwertung des Sihlquais werden möglichst schnell realisiert. Die Pfingstweidstrasse wird im Zuge der Trambauten soweit wie möglich auf ihren geplanten Endzustand hin umgebaut.
- 3.4.3 Vor Inbetriebnahme der Linie Hauptbahnhof – Bahnhof Altstetten wird ein leistungsfähiger Busvorläuferbetrieb eingerichtet.
- 3.4.4 Bahnhof Hardbrücke:
 - a) Als erste Massnahme sind die Möglichkeiten für «niederschwellige» Verbesserungen im Rahmen des Bestehenden zu prüfen.
 - b) Die Perronzugänge für die FussgängerInnen aus dem angrenzenden Quartier werden so schnell wie möglich verbessert.
 - c) Im Zeitraum 2006 bis 2008 wird der Bahnhof einer Aufwertung, im Sinne einer ersten Etappe auf dem Weg zum späteren ganzheitlichen Umbau, unterzogen.
 - d) Der definitive Umbau zu einem zeitgemässen und leistungsfähigen Bahnhof erfolgt mit dem Abbruch des nördlichen Teils der Hardbrücke.
- 3.4.5 Als Bestandteil des neuen Verkehrskonzepts mit dem Waidhaldetunnel mittel sind zeitgerecht flankierende Massnahmen im Bereich Duttweilerbrücke/Hohlstrasse/Hardplatz zum Schutz der im Süden gelegenen Quartiere zu verwirklichen.

Zu 3.4.2: Studien haben gezeigt, dass in der Pfingstweidstrasse unter Aufrechterhaltung des heutigen Verkehrsregimes eine Tramlinie erstellt werden kann, ohne dass Häuserabbrüche erforderlich sind. Eine vorgezogene Tramrealisierung ohne umfassenden Umbau der Pfingstweidstrasse ist folglich möglich.

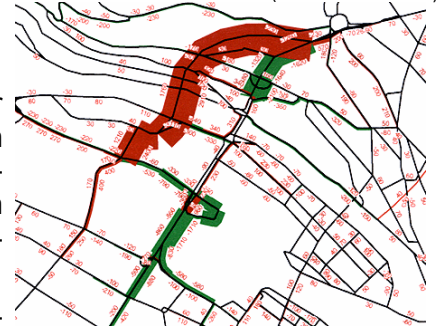
4. Umriss eines neuen Verkehrskonzepts für Zürich West

4.1 Generelle Bemerkungen

- 4.1.1 Der Runde Tisch hält fest, dass seine Vorschläge grossmehrheitlich konzeptionellen Charakter haben und eine entsprechende Körnigkeit und Stichhaltigkeit aufweisen. Aufgrund der Problemstellung – «Suche nach einer konzeptionellen Alternative zur SN1.4.1, die besser ist» – liegt das Schwergewicht bei Aussagen zur Führung des motorisierten Strassenverkehrs.
- 4.1.2 Das Grundproblem des Generellen Projekts SN1.4.1 ist die räumliche Konzentration der wichtigen West-Ost- und Nord-Süd-Beziehungen des motorisierten Strassenverkehrs und der Schnittstelle des öffentlichen Verkehrs im sich entwickelnden urbanen Zentrum der Hardstrasse sowie die Festsetzung des langjährigen Westtangentenprovisoriums auf unabsehbare Zeit.
- 4.1.3 Das Generelle Projekt SN1.4.1 nimmt Bezug auf den West-Ost-Verkehr durch Zürich West, gibt aber keine Antworten zur im Gebiet ebenfalls zentralen Nord-Süd-Beziehung. Der Runde Tisch postuliert zur quartierverträglichen Abwicklung des Nord-Süd- und von massgeblichen Teilen des West-Ost-Verkehrs durch Zürich West den Waidhaldetunnel mittel als Verbindung zwischen dem Bucheggplatz und der Förrlibuckstrasse (Der Waidhaldetunnel mittel entspricht nicht dem im kantonalen Richtplan als «geplante Staatsstrasse» festgesetzten kurzen Waidhaldetunnel).

- 4.1.4 Der Runde Tisch Verkehr Zürich West ist überzeugt, dass auf der Grundlage des unter der Zielsetzung der Suche nach einer nachhaltigeren Alternative entstandene, nachfolgend umrissene Verkehrskonzept ein auch aus übergeordneter Sicht besser eingebettetes, langfristig sinnvoller und breiter abgestütztes Projekt als die SN1.4.1 ausgearbeitet werden kann.
- 4.1.5 Der Runde Tisch ist sich im Klaren darüber, dass auch die im Rahmen seines Konzepts vorgeschlagene Verkehrsführung einen Eingriff ins Quartier darstellt. Er ist überzeugt davon, dass der Gewinn seines Verkehrskonzepts für das Gesamtquartier beträchtlich ist und sich im Einzelnen quartierverträgliche Lösungen finden lassen.
- 4.1.6 Der Runde Tisch ist sich weiter bewusst, dass die Umsetzung dieses Verkehrskonzepts ein langfristiges und nur etappenweise realisierbares Vorhaben darstellt und nimmt die entsprechenden Übergangslösungen bewusst in Kauf.
- 4.1.7 Im Zuge der durch das Verkehrskonzept notwendigen neuen Netzbeurteilungen ist mit dem Bund die Abklassierung der Achse Pfingstweidstrasse – Hardbrücke – Sihlquai und die Neuklassierung und Mitfinanzierung des Waidhaldetunnel mittel zu diskutieren.
- 4.1.8 Das empfohlene Verkehrskonzept führt ausserhalb des Perimeters von Zürich West wohl zu gewissen Verlagerungen der Verkehrsströme aber nicht zu einem signifikanten Anwachsen der Verkehrsmengen.

Zu 4.1.8: Die untenstehende Darstellung zeigt die Verkehrsabnahmen gegenüber heute (grün) im Bereich der Westtangente bei fertig-gestelltem Waidhaldetunnel mittel und das vom neuen Verkehrsregime praktisch nicht berührte Netz ausserhalb von Zürich West. (Quelle: EBP 2002).



4.2 Grundsätzliche Aussagen zur Führung des motorisierten Strassenverkehrs

- 4.2.1 Der Knoten Pfingstweidstrasse/Duttweilerstrasse (Toni-Knoten) ist der zentrale Kreuzungspunkt der West-Ost/Nord-Süd-Verkehrsströme durch Zürich West. Damit entsteht eine räumliche Entflechtung der Hauptverkehrsachsen des motorisierten Strassenverkehrs von wichtigen Knoten und Linien des öffentlichen Verkehrs und vom entstehenden urbanen Zentrum im Bereich der Hardstrasse.
- 4.2.2 Zur Bewältigung des innerstädtischen und in Zürich West anfallenden Ziel-Quell-Verkehrs braucht es ausreichende West-Ost-Verbindungen. Die Erschliessung von Zürich West und der Innenstadt erfolgt über die beiden Routen Pfingstweidstrasse – Hardstrasse – Sihlquai und Pfingstweidstrasse – Duttweilerstrasse – Förrlibuckstrasse – Hardturmstrasse – Sihlquai. Die Erschliessung von und zu den östlich und nordöstlich von Zürich West gelegenen Stadtquartieren erfolgt massgeblich über den Waidhaldetunnel mittel (Förrlibuckstrasse – Bucheggplatz). Im Hinblick darauf wird der Waidhaldetunnel zusammen mit dem Stadttunnel in eine ganzheitliche Netzbeurteilung einbezogen.
- 4.2.3 Die Abwicklung der Verkehrsströme auf der Nord-Süd-Achse geschieht über den Waidhaldetunnel mittel – Förrlibuckstrasse – Duttweilerstrasse – Toni-Knoten – Duttweilerbrücke – Hohlstrasse – Seebahnstrasse. Damit kann das Westtangentenprovisorium beendet und die Stadtreparatur im Bereich Rosengartenstrasse – Wipkingerplatz – Hardstrasse an die Hand genommen werden.
- 4.2.4 Die Abwicklung der Verkehrsströme auf der Nord-West-Achse geschieht über den Waidhaldetunnel mittel – Förrlibuckstrasse – Duttweilerstrasse – Toni-Knoten – Pfingstweidstrasse – A1.

Zu 4.2.1: Um eine ausreichende Leistungsfähigkeit des Toni-Knotens zu gewährleisten, müssen einzelne Verkehrsströme niveaufrei geführt werden. Die technische Machbarkeit einer Überführung der Linksabbieger von der Pfingstweidstrasse in die Duttweilerstrasse Richtung Waidhaldetunnel wurde nachgewiesen.

- 4.2.5 Die Abwicklung der Verkehrsströme auf der Süd-West-Achse geschieht über Seebahnstrasse – Hohlstrasse – Duttweilerbrücke – Toni-Knoten – Pfingstweidstrasse – A1.
- 4.2.6 Der Sihlquai hat keinen Anschluss/Halbanschluss an den Stadttunnel und dient damit ausschliesslich als Zubringer von und zur Innenstadt. Der vorgesehene Halbanschluss von und nach Süden ist in Anbetracht der vor allem im Norden der Stadt Zürich gelegenen Entwicklungsgebiete nicht sinnvoll und bringt unerwünschten Durchgangsverkehr auf den Sihlquai.
- 4.2.7 Der Übergang von der A1 zu einer zwar hochbelasteten aber städtisch geprägten Strasse (Stadttor), befindet sich westwärts des Grünau-Quartiers.

Zu 4.2.6: Die Analyse der Wunschlinien hat aufgezeigt, dass für den Ziel-Quell-Verkehr von Zürich West Richtung Süden ein Anschluss des Sihlquais an den Stadttunnel nicht unbedingt erforderlich ist.

4.3 Grundsätzliche Aussagen zum öffentlichen Verkehr

- 4.3.1 Der Bahnhof Hardbrücke ist ein attraktives Tor zu Zürich West, welches sowohl in Ost-West- als auch in Nord-Süd-Richtung gut an das Tram- und Busnetz zur Feinverteilung angebunden ist und eine verbindende Funktion zwischen den Kreisen 4 und 5 erfüllt.
- 4.3.2 Die Tramverbindung Hauptbahnhof – Bahnhof Altstetten gewährleistet, beispielsweise durch die Linienführung Limmatstrasse – Viaduktstrasse – Geroldstrasse, eine attraktive Umsteigebeziehung zur S-Bahn beim Bahnhof Hardbrücke.

Zu 4.4.1: Die technische Machbarkeit einer kurzen, vom Tram befahrbaren Brücke über die Geleise vom Hardplatz bis südlich der Kreuzung Hardstrasse – Pfingstweidstrasse wurde abgeklärt und ist gegeben.

4.4 Weiterführenden Aussagen zur Funktion und Ausgestaltung einzelner Strassenabschnitte

- 4.4.1 Hardbrücke:
 - a) Die Hardbrücke wird vom Wipkingerplatz bis zum Bahnhof Hardbrücke abgebrochen.
 - b) Die baulich angepasste, kurze Hardbrücke zwischen dem Bahnhof Hardbrücke und dem Hardplatz dient dem kleinräumigen Quartierverkehr, dem öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr.
- 4.4.2 Bahnhof Hardbrücke – Hardstrasse – Escher-Wyss-Platz:
Der Raum vom Bahnhof Hardbrücke bis und mit Escher-Wyss-Platz ist als urbanes Zentrum umfassend gestalterisch aufgewertet. Die Hardstrasse dient dem Zubringerverkehr von und zur Innenstadt und dem Quartierverkehr.
- 4.4.3 Wipkingerplatz:
Der von der Hardbrücke befreite Wipkingerplatz ist ein attraktiv gestalteter, multifunktionaler Platz.
- 4.4.4 Rosengartenstrasse:
Die vom Transitverkehr entlastete, rückgebaute und umgestaltete Rosengartenstrasse ist eine wohngebietsverträgliche Achse für den Quartierverkehr und den öffentlichen Verkehr.
- 4.4.5 Pfingstweidstrasse:
 - a) Die Pfingstweidstrasse ist eine Stadtstrasse mit Boulevardcharakter und möglichst einheitlichem Erscheinungsbild.
 - b) Östlich des Toni-Knotens ist die direkte Zufahrt zu den angrenzenden Grundstücken («rechts rein, rechts raus») auf beiden Strassenseiten gewährleistet. Westlich des Toni-Knotens ist dies nach Möglichkeit gewährleistet.

Zu 4.4.2: Aufgrund von Modellrechnungen ist beim Konzept des Runden Tisches im Jahre 2010 (mit erstelltem Waidhaldetunnel mittel und abgebrochener Hardbrücke) auf der Hardstrasse mit rund 1'900 Fz in der Abendspitzenstunde zu rechnen. Dieser Wert kann mit verkehrsberuhigenden Massnahmen auf ca. 1'000 Fz reduziert werden. Der entsprechende Wert beim Generellen Projekt SN1.4.1 liegt bei ca. 1'500 Fz. Die Verkehrsbelastung heute liegt bei ca. 900 Fz in der Abendspitzenstunde.

Zu 4.4.4: Aufgrund von Modellrechnungen ist beim Konzept des Runden Tisches im Jahre 2010 auf der Rosengartenstrasse mit rund 1'400 Fz in der Abendspitzenstunde zu rechnen. Der entsprechende Wert beim Generellen Projekt SN1.4.1 liegt bei rund 4'800 Fz. Die Verkehrsbelastung heute liegt bei ca. 4'200 Fz in der Abendspitzenstunde.

Zu 4.4.5: Aufgrund von Modellrechnungen ist beim Konzept des Runden Tisches im Jahre 2010 auf der Pfingstweidstrasse östlich des Toni-Knotens mit ca. 1'700 Fz in der Abenspitzenstunde zu rechnen. Der entsprechende Wert beim Generellen Projekt SN1.4.1 liegt bei ca. 3'000 Fz. Die Verkehrsbelastung heute liegt bei ca. 2'600 Fz in der Abendspitzenstunde.

Zu 4.4.5 c): Die Realisierbarkeit der Tram-Mittellage in der Pfingstweidstrasse Ost innerhalb des heute bestehenden Gebäude-korridors wurde geprüft und ist gegeben. Eine vorgezogene Tramrealisierung ohne umfassenden Umbau der Pfingstweidstrasse und Häuserabbrüchen ist folglich möglich.

Zu 4.4.6: Aufgrund von Modellrechnungen ist beim Konzept des Runden Tisches im Jahre 2010 auf dem Sihlquai mit ca. 1'300 Fz in der Abenspitzenstunde zu rechnen. Der entsprechende Wert beim Generellen Projekt SN1.4.1 liegt bei ca. 1'600 Fz. Die Verkehrsbelastung heute liegt bei ca. 1'300 Fz in der Abendspitzenstunde.

c) Das Tram wird nach Möglichkeit östlich des Toni-Knotens in Mittellage (direkte Zufahrt) und westlich des Toni-Knotens in Nordlage (Erschliessung Stadion) geführt.

4.4.6 Sihlquai:

a) Der Sihlquai bleibt eine Strasse mit Zubringerfunktion von und zur Innenstadt.

b) Der Strassenraum wird bezüglich Durchlässigkeit Quartier – Flussraum und Aufenthaltsqualität für den Langsamverkehr aufgewertet. Ein quartierverträglicher Sihlquai ist für die Lebensqualität des vorderen Kreis 5 von grosser Bedeutung.

4.4.7 Verbindung Toni-Knoten – Sihlquai:

a) Die beiden Routen via Duttweilerstrasse – Förrlibuckstrasse – Hardturmstrasse repektive Pflingstweidstrasse – Hardstrasse zum Sihlquai werden mit flankierenden Massnahmen zum Schutz der umliegenden Gebiete gegen Schleichverkehr begleitet.

b) Die Hardturmstrasse wird ab Einmündung Förrlibuckstrasse bis zum Escher-Wyss-Platz bezüglich Durchlässigkeit Quartier – Flussraum und Aufenthaltsqualität für den Langsamverkehr aufgewertet.

Zu 4.4.7: Aufgrund von Modellrechnungen ist beim Konzept des Runden Tisches im Jahre 2010 auf der Hardturmstrasse mit ca. 1'900 Fz in der Abenspitzenstunde zu rechnen. Der entsprechende Wert beim Generellen Projekt SN1.4.1 liegt bei ca. 1'700 Fz. Die Verkehrsbelastung heute liegt bei ca. 2'500 Fz in der Abenspitzenstunde.

4.4.8 Duttweilerstrasse/Förrlibuckstrasse/Tunnelportal:

Die Trennungswirkung der Verbindung Toni-Knoten – Waidhaldetunnel mittel wird möglichst gering gehalten. Es ist eine städtebaulich verträgliche Lösung anzustreben. Denkbar ist eine grundwasserkonforme Absenkung und Überdeckung der Strasse.

Weiter zu 4.4.7: Zur Entlastung des Escher-Wyss-Platzes ist eine unterirdische Verbindung Hardstrasse – Sihlquai denkbar. Eine solche scheint unter Ausnutzung der nicht mehr benötigten FussgängerInnen-Unterführung am Escher-Wyss-Platz prinzipiell grundwasserverträglich zu sein.

4.5 Offene Fragen

Der Runde Tisch Verkehr Zürich West ist sich bewusst, dass er auf verschiedene wichtige Fragen im Zusammenhang mit dem umrissenen Verkehrskonzept aufgrund seines Mandats und der ihm zur Verfügung stehenden Ressourcen nicht näher eingehen konnte. Namentlich für die folgenden offenen Fragen ist im Zuge der geforderten Projektierungsarbeiten nach Antworten beziehungsweise guten Lösungen zu suchen:

Was ergäbe eine systematische Gegenüberstellung der Vor- und Nachteile eines auf der Grundlage des vom Runden Tisch favorisierten Verkehrskonzepts ausgearbeiteten Projekts im Vergleich mit dem Generellen Projekt SN1.4.1?

Wie kann in Anbetracht der sehr langen Realisierungsfristen gewährleistet werden, dass das Verkehrskonzept umsetzungsmässig nicht zu einem unbefriedigenden Stückwerk verkommt respektive in einem problematischen provisorischen Stadium festfährt?

Was genau bedeutet der Verzicht auf den Anschluss des Sihlquais an den Stadttunnel für die Abwicklung des Ziel-Quell-Verkehrs von Zürich West?

Welche Auswirkungen sind in den an die Verkehrsachsen angrenzenden Gebieten und in den Nachbarquartieren von Zürich West – insbesondere im Süden – zu erwarten und welche flankierenden Massnahmen sind notwendig?

Wie lässt sich in der Hardstrasse die Abwicklung eines beträchtlichen Zubringer- und Quartierverkehrs und eines dichten öffentlichen Verkehrs mit Tram und Bus in einem für den Langsamverkehr attraktiven Strassenraum verwirklichen?

Wie lässt sich der Anschluss des Waidhaldetunnels mittel an das Verkehrssystem in Zürich West mit den Postulaten von guten Quartierverbindungen und Verkehrskanalisation, mit hohen städtebaulichen Ansprüchen und mit konzeptionellen Vorstellungen zum Freiraum in Einklang bringen?

Wie lassen sich die notwendigen leistungsfähigen Knoten Duttweilerstrasse / Pfingstweidstrasse (Toni-Knoten) und Escher-Wyss-Platz quartierverträglich und städtebaulich gut ausgestalten?

Wie lässt sich eine zur Entlastung des Knotens Escher-Wyss-Platz denkbare unterirdische Verbindung Hardturmstrasse – Sihlquai unter Berücksichtigung des Anliegens einer guten Durchlässigkeit vom Quartier zum Flussraum bewerkstelligen?

5. Grundlagen

Die folgenden Grundlagen wurden im Zusammenhang mit oder zuhanden der Tätigkeit des Runden Tisches Verkehr Zürich West erarbeitet respektive in Auftrag gegeben [Auftraggeber oder Bearbeitung]:

Konzeptstudien Zürich West: Veranlasst durch den Runden Tisch Verkehr Zürich West. 13. Mai 2002. [Tiefbauamt der Stadt Zürich].

Problemfelder im Zürich West: Unbewertete, z.T. divergierende Sammlung von Problemfeldern. 22. Mai 2002. [Tiefbauamt der Stadt Zürich].

Tram Zürich West, Vergleich zwischen Mittel- und Seitenlage in der Pfingstweidstrasse, Erläuterungsbericht. SNZ.; 28. Mai 2002. [Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich].

Verkehr Zürich West. Dokumentation Zwischenstand: Etablierung Verkehrsmodell. Ernst Basler+Partner. 7. Juni 2002. [Baudirektion des Kantons Zürich].

Verkehrszählung, Dienstag 25. Juni 2002, Seebahnstrasse, Ausfahrt in Hohlstrasse, 8004 Zürich. [Quartierverein Aussersihl-Hard].

Verkehrsgrundlagen (Quelle: Modellwerte EBP). Büro Widmer Beratende Ingenieure. 25. Juni 2002. [Ausschuss Runder Tisch Verkehr Zürich West].

Verkehr in Zürich West: Grobevaluation von Neuvarianten. Entwurf 12. August 2002. Arge Züri ring, Ernst Basler + Partner. [Tiefbauamt des Kantons Zürich].

Verkehr in Zürich West: Grobevaluation von Neuvarianten: Hydrogeologische Beurteilung. Bericht-Nr. 2002.2342. Geologisches Büro Dr. Lorenz Wyssling AG. 20. September 2002. [Tiefbauamt des Kantons Zürich].

Vertiefte Analyse Waidhaldetunnel Bucheggplatz / Pfingstweidstrasse: Linienführungen und hydrogeologische Beurteilungen. Ingenieurbüro Heierli AG / Geologisches Büro Dr. Lorenz Wyssling AG. 25. Oktober 2002. [Tiefbauamt der Stadt Zürich].

Neue Verkehrsvarianten für Zürich West – Städtebauliche Beurteilung. Resultate einer Arbeitsgruppe des Amtes für Städtebau der Stadt Zürich, Foliensatz. Oktober 2002. [Ausschuss Runder Tisch Verkehr Zürich West].

Verkehrsmodellberechnungen und -analysen, Ernst Basler+Partner [Ausschuss Runder Tisch Verkehr Zürich West; zusätzlich zu den Aufträgen des Tiefbauamtes des Kantons Zürich]:

- Auswertungen Verkehrsmodell Zürich West, (Erstellungsdatum 28. Oktober 2002):

- Verkehrsbeziehungen auf der Rosengartenstrasse, heute
- Verkehrsbeziehungen über die Hardbrücke, heute
- Auswirkungen eines Abbruchs der Hardbrücke, heute
- Waidhaldetunnel lang, ohne Hardbrücke, 2010 und 2025
- Waidhaldetunnel mittel, ohne Hardbrücke, 2010 und 2025
- Verkehrsbeziehungen («Spinnen») Pfingstweidstrasse und Duttweilerbrücke 2025, Verkehrsbelastungen Hardstrasse 2025 (Erstellungsdatum 14. November 2002)
- Verkehrsmodellberechnungen für Variante Waidhaldetunnel mittel mit Verkehrsberuhigung auf der Hardstrasse 2025, (Erstellungsdatum 28. November 2002)
- Verkehrsbeziehungen («Spinnen») Hardstrasse und Sihlquai 2025 (Erstellungsdatum 28. November 2002)

Ergänzende Unterlagen zum Waidhaldetunnel mittel, Ingenieurbüro Heierli AG, 5. Dezember 2002 [Ausschuss Runder Tisch Verkehr Zürich West]:

- Situation Abschnitt Limmat bis Pfingstweidstrasse, 1:1'000
- reduzierte / temporäre Pfingstweidstrasse mit Tram in Seitenlage, Situation 1:1'000
- reduzierte / temporäre Pfingstweidstrasse mit Tram in Mittellage, Situation 1:1'000

6. Runder Tisch Verkehr Zürich West

6.1 Zusammensetzung des Plenums

Trägerschaft:

Kathrin Martelli, Stadträtin (2001-2002)
Martin Waser, Stadtrat (2002)

«Wirtschaft und Grundeigentum»:

Christoph Gysi, Restaurant Les Halles
Heinrich Kunz, Maag Holding AG
Georges Obermayer, Hardturm Immobilien AG
Alfred Rissi, Handels- und Gewerbeverein Industriequartier
Alex Rüegg, Genossenschaft Migros Zürich
Daniel E. Schmid, Cinemax AG
Martin Seiz, Vereinigung Kulturmeile Hardbrücke
Heinz Specker, Technopark Immobilien AG
Andreas Spillmann, Neue Schauspielhaus AG

«Bevölkerung»:

Hans Bachmann, Gemeinderat FDP
Heinz Bögle, Gemeinderat SP
Pierino Cerliani, Gemeinderat Grüne
Robert Egger, Automobilclub der Schweiz ACS
Andreas Hofer, Bau- und Wohngenossenschaft Kraftwerk 1
Wolf Kory, Arbeitskreis 5
Max Künzig, Quartierverein Kreis 4
Min Li Marti, Gemeinderätin SP
Oliver B. Meier, Gemeinderat SVP
Gabi Petri, Verkehrsclub der Schweiz VCS
Thomas à Porta, A-Porta-Häuser
Katharina Prelicz-Huber, Bernoulli-Siedlung



Lilly Reisch-Lieni, IG Hardturmquartier
Renate Schoch, Gemeinderätin AL
Robert Schönbächler, Gemeinderat CVP
Monika Spring, Gemeinderätin SP
Armin Stalder, Quartierverein Kreis 10
Carmen Walker Späh, IG NEZ, Kantonsrätin FDP
Markus Zimmermann, Gemeinderat SP
Helmuth Werner, Quartierverein Kreis 5

«Verwaltung»:

Arthur Bachmann, Tiefbauamt des Kantons Zürich
Daniel Boesch, Schweizerische Bundesbahnen SBB
Markus Büchler, Tiefbauamt der Stadt Zürich
Hanspeter Bylang, Tiefbauamt des Kantons Zürich
Andy Fellmann, Tiefbauamt der Stadt Zürich
Daniel Gerber, Umwelt- und Gesundheitsschutz Stadt Zürich
Karl Gruber, Stadtpolizei Zürich
Armin Huber, Verkehrsbetriebe Zürich VBZ
Andreas Hurter, Tiefbauamt des Kantons Zürich
Daniel Keller, Grün Stadt Zürich
Ruedi Ott, Tiefbauamt der Stadt Zürich
Nica Pola, Amt für Städtebau der Stadt Zürich
Roland Schilling, Verkehrsbetriebe Zürich
Urs Spinnler, Tiefbauamt der Stadt Zürich
Mark Würth, Fachstelle für Stadtentwicklung des Stadt Zürich

Organisation und Moderation:

Guenther Arber, Regionalplanung Zürich und Umgebung RZU
Donald Keller, Regionalplanung Zürich und Umgebung RZU

Externe Fachunterstützung des Ausschusses:

Paul Widmer, Büro Widmer Beratende Ingenieure

6.2 Zusammensetzung des Ausschusses

«Wirtschaft und Grundeigentum»:

Heinrich Kunz, Maag Holding AG
Georges Obermayer, Hardturm Immobilien AG
Alex Rüegg, Genossenschaft Migros Zürich
Martin Seiz, Vereinigung Kulturmeile Hardbrücke
Heinz Specker, Technopark Immobilien AG

«Bevölkerung»:

Andreas Hofer, Bau- und Wohngenossenschaft Kraftwerk 1
Wolf Kory, Arbeitskreis 5
Max Künzig, Quartierverein Kreis 4
Carmen Walker Späh, IG NEZ, Kantonsrätin FDP
Helmuth Werner, Quartierverein Kreis 5

«Verwaltung»:

Daniel Boesch, Schweizerische Bundesbahnen SBB
Andy Fellmann, Tiefbauamt der Stadt Zürich
Armin Huber, Verkehrsbetriebe Zürich VBZ
Andreas Hurter, Tiefbauamt des Kantons Zürich
Nica Pola, Amt für Städtebau der Stadt Zürich
Urs Spinnler, Tiefbauamt der Stadt Zürich

Organisation und Moderation:

Guenther Arber, Regionalplanung Zürich und Umgebung RZU
Donald Keller, Regionalplanung Zürich und Umgebung RZU



Externe Fachunterstützung des Ausschusses:
Paul Widmer, Büro Widmer Beratende Ingenieure

6.3 Zusammenkünfte

22. März 2001	Auftaktveranstaltung «Verkehrsplanung in Zürich West»: 18.15-20.00 Uhr, Technopark
11. Juni 2001	1. Runder Tisch Verkehr Zürich West: 17.30-21.00 Uhr, Novotel Zürich City Technopark
3. September 2001	2. Runder Tisch Verkehr Zürich West: 17.30-21.00 Uhr, Novotel Zürich City Technopark
29. Oktober 2002	3. Runder Tisch Verkehr Zürich West: 17.30-21.00 Uhr, Novotel Zürich City Technopark
14. Januar 2002	4. Runder Tisch Verkehr Zürich West: 17.30-21.00 Uhr, Novotel Zürich City Technopark
11. März 2002	5. Runder Tisch Verkehr Zürich West: 17.30-21.00 Uhr, Novotel Zürich City Technopark
29. April 2002	Arbeitssitzung des Ausschusses: 16.00-18.15 Uhr, Amtshaus V
13. Mai 2002	Arbeitssitzung des Ausschusses: 17.30-21.00 Uhr, Amtshaus V
7. Juni 2002	Arbeitssitzung des Ausschusses: 15.00-19.00 Uhr, Amtshaus V
17. Juni 2002	Arbeitssitzung des Ausschusses: 14.00-18.00 Uhr, Amtshaus V
27./28. Juni 2002	Klausur des Ausschusses: 2 Tage, Rigi-Staffelhöhe
8. Juli 2002	6. Plenum Runder Tisch Verkehr Zürich West: 17.30-21.00 Uhr, Novotel Zürich City Technopark
27. August 2002	Arbeitstag des Ausschusses: 08.30-17.30 Uhr, Amtshaus V
31. Oktober 2002	Arbeitstag des Ausschusses: 08.00-17.00 Uhr, EWZ
12. November 2002	Arbeitssitzung des Ausschusses: 10.30-15.00 Uhr, Erdgas Zürich
15. November 2002	Arbeitssitzung des Ausschusses: 08.30-12.00 Uhr, EWZ
18. November 2002	7. Plenum Runder Tisch Verkehr Zürich West: 17.30-21.00 Uhr, Novotel Zürich City Technopark
19. November 2002	Arbeitssitzung des Ausschusses («Redaktionsgruppe»): 14.30 Uhr-16.30 Uhr, Amtshaus V
29. November 2002	Arbeitssitzung des Ausschusses: 09.00-14.00 Uhr, Stadthaus
12. Dezember 2002	8. Plenum Runder Tisch Verkehr Zürich West: 17.30-21.00 Uhr, Novotel Zürich City Technopark

Der Prozess des Runden Tisches Verkehr Zürich West ist in Form von Aktennotizen und/oder Reproduktionen der erarbeiteten Ergebnisse dokumentiert.