

Autobahn und Co.

Massiver Ausbau geplant

Die offizielle Planung sieht vor, gleich **von 3 Seiten mehr Verkehr** nach Zürich West zu leiten. Von Westen (Bern/Basel) her ist ein Ausbau des jetzigen Autobahnzubringers Pflingstweidstrasse zur **Autobahn SN1.4.1** geplant. Auch die **Hardbrücke** soll auf 5 Spuren ausgebaut werden, um den Verkehr von der Pflingstweidstrasse auf den Sihlquai zu leiten. Der **Sihlquai** wird teilweise tief gelegt und auf 3 Spuren ausgebaut. Beim Landesmuseum soll er unterirdisch mit dem 4-spurigen Stadttunnel von und nach Allmend Brunau (Chur, Luzern) und Stettbach (Flughafen, Winterthur) verknüpft werden.

Hiermit soll das uralte, 1974 vom Stadtzürcher Volk abgelehnte **Auto-bahn-Ypsilon** im Herzen der Stadt verwirklicht werden. Zusätzlich ist für den direkten Verkehr zwischen Zürich Nord (Oerlikon, Schwamendingen, Glattbrugg etc.) und Zürich West der **3-spurige Waidhaldetunnel** vom Bucheggplatz an die Limmat geplant. Auf der Höhe des Hardturmsteigs soll der Tunnel aus dem Berg kommen und unter den bestehenden Bahnviadukt gehängt werden. In dieser Lage wird die neue Stadtautobahn quer durch den Limmatraum, mitten durchs Quartier zum sogenannten Toni-Knoten geführt. Dort soll die neue Autobahn mit der SN1.4.1 (Pflingstweidstrasse) verknüpft und an die Duttweilerbrücke über die Bahngelände nach Altstetten und Aussersihl angebunden werden. Die Folge ist eine **Verkehrszunahme im Kreis 5 von rund 20%**.

Zürich West braucht keinen Ausbau des Strassennetzes, sondern eine Redimensionierung der Pflingstweidstrasse und den **Abbruch der Hardbrücke** (vgl. Verkehrskonzept «Zürcher Modell»). Die Hardstrasse soll zum städtischen Boulevard werden; die Hardturmstrasse zur verkehrsberuhigten Quartierstrasse.



Geplanter Ausbau der Strassen in Zürich West, gemäss Projektstudie Baudirektion ZH und Tiefbauamt Stadt Zürich. Die Pfeile zeigen den Mehrverkehr an.

Siehe auch : Reist die Autobahn ab! (Hochparterre 5/2002)

Das Ypsilon kommt wieder (Hochparterre 6-7/2003)

«Zürcher Modell für den Rückbau der Stadtautobahnen» in: Das Ypsilon ist wieder da (HP 5/2005)

Ergebnisse «Runder Tisch» www.rzu.ch/html_files/aktu_inhl.htm
www.kreis5ohneautobahn.ch

IG Kreis 5: www.ig-kreis5.info

Komitee Pro Limmatraum & Zürich West: www.waidhaldetunnel.ch
Baudirektion ZH: www.stadtunnel-zh.ch

Tram und Bus

Mit S-Bahn statt mit Autobahn verknüpfen

Tram und Bus verursachen pro PassagierIn weniger Lärm und Luftverschmutzung als Autos und beanspruchen weniger Fläche. Insgesamt ist der öV die kostengünstigere und nachhaltigere Transportart. Mit dem geplanten Ausbau der Strassen wird der öffentliche Verkehr in Zürich West konkurrenzieren. So werden falsche Signale gesetzt und es entsteht ein negativer Umsteigeeffekt vom öV aufs Auto.

Tram und Bus müssen so attraktiv wie möglich sein. Leider wird das neue Tram Zürich West (Tram 18) am wichtigsten öV-Knoten, dem **Bahnhof Hardbrücke**, vorbei geplant.

In der Pflingstweidstrasse ist das neue Tram auf unselbige Art mit dem Bau der Autobahn SN 1.4.1 verknüpft. Mit diesem Trick sollen Auto-bahn-Subventionen des Bundes für das Zürcher Tram abgezweigt werden. Das heisst aber auch, dass wer das Tram will, ja sagen muss zur Autobahn. Die Zürcher Bevölkerung will keine Stadtautobahn mitten ins Zentrum von Zürich, welche den öV konkurrenzieren und dem Kreis 5 starken Mehrverkehr bringt. Das Tram Züri West muss vom Bau der Autobahn SN1.4.1 entkoppelt werden. Die Linienführung ist zu überdenken, eine **Verbindung über die Hardbrücke** (Verlängerung Tram 8) ist zu prüfen.

Weitere Berichte und Artikel

Aufbruch West?, Alain Thierstein u.a. / ZKB 2004
www.zkb.ch/zkb/pub/aufbruchwest.html

Nachhaltige Entwicklung Zürich West, FSTE Stadt Zürich 2004

Newsletter Zürich West, Stadt Zürich

www3.stzh.ch/internet/hbd/home/planen_bauen/entwicklungsgebiete/zh_west.htm

Umweltbericht Stadt Zürich 2005 www.umweltbericht-stzh.ch

Umweltbericht Kanton Zürich 2005 www.umweltschutz.zh.ch

Wohnen in „Zürich-West“ – Eine Potenzialabschätzung, Wüest&Partner / Hamasil Stiftung 2002

www.stadt-wohnen.ch

Werden Sie Mitglied

Die IG Hardturmquartier setzt sich für eine nachhaltige Entwicklung von Zürich West ein.

Als Mitglied können Sie uns dabei unterstützen.

Kontakt: IG Hardturmquartier, c/o S. Biedermann, Hardturmstr. 269. 8005 Zürich www.ighardturm.ch

Impressum

Redaktion: Tania Schellenberg (KraftWerk1), Monika Spring (IG Hardturmquartier), Richard Wolff (INURA Zürich Institut)

Verfasst im September 2005 mit Unterstützung von IG Hardturmquartier, Wohn- und Baugenossenschaft KraftWerk1, INURA Zürich Institut

Zürich West – the Best oder Wildwest?

Zürich West lockt als neues Quartier Leute aus der ganzen Schweiz an. Spannend ist vor allem die Durchmischung von Wohnen, Arbeiten und Freizeit. Rund 2'500 Menschen wohnen hier, rund 20'000 arbeiten in Zürich West – zwischen Bars, Theatern und Läden. Über 2000 Wohnungen sollen bis 2010 gebaut werden.

Leider fährt aber viel zu viel Verkehr durch Zürich West. Die Luftqualität ist die schlechteste der ganzen Stadt. Nirgends sonst hat es so viele grosse Strassen wie hier. Und kreuz und quer durchs Quartier werden noch mehr Autobahnen geplant.

Schon ziehen erste Familien enttäuscht wieder weg. Ihnen wurde versprochen, aus diesem Quartier ein zukunftsträchtiges, nachhaltiges Modell zu machen. Sie beklagen sich über die schlechte Luft, den grossen Lärm, fehlende Grünflächen und gefährliche Schulwege. Die IG Hardturmquartier findet, das muss nicht sein. Eine nachhaltige Quartierentwicklung ist möglich!

PM10 / Feinstaub

Heute schon Höchstwerte in der Stadt

Feinstaub gilt mittlerweile als **gefährlichster Bestandteil der Luftverschmutzung**. Je feiner der Staub, desto gefährlicher. PM10 ist Feinstaub mit einem Durchmesser von maximal 10µm (1/100mm). PM10 verursacht sowohl kurzfristige gesundheitliche Beschwerden (Husten, Bronchitis) als auch langfristige Erkrankungen (Beeinträchtigung der Lungenfunktion, Krebs, Herzinfarkt und vermutlich Alzheimer und Parkinson).

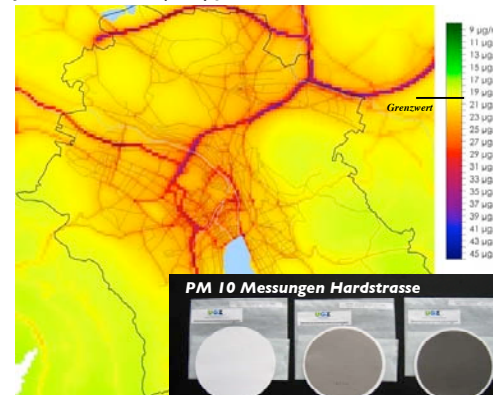
In der Schweiz darf laut Gesetz die Belastung im Jahresdurchschnitt nicht über 20µg/m³ liegen. In Zürich West wird dieser Wert **um rund 80% überschritten**. An der Ecke Pflingstweid-/ Hardstrasse wurden gar 92 µg/m³ registriert. Wer hier wohnt, arbeitet oder ausgeht, ist einem erhöhten **Gesundheitsrisiko** ausgesetzt.

Der wichtigste Verursacher von PM10 in den Städten sind Fahrzeuge mit Dieselmotoren: Da ihr Anteil bei den Personenwagen ansteigt, wird der Feinstaub im Gegensatz zu anderen Luftschadstoffen in den kommenden Jahren nicht ab-, sondern zunehmen. Deshalb dürfen die Strassenkapazitäten in Zürich West keinesfalls ausgebaut werden. **Für Lastwagen soll ein Transitverbot** gelten.

Siehe auch: Studie zu PM10 in Zürich West www.inura.ch/pm10.html

Info zu PM10 des BUWAL www.umwelt-schweiz.ch > Luft > Feinstaub

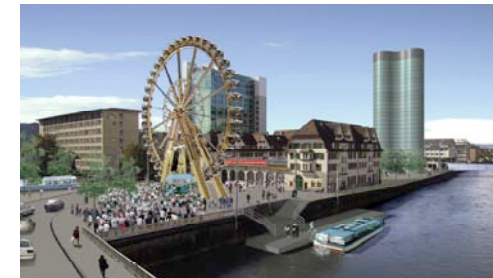
Jahresdurchschnitt (2004) für PM 10 in Zürich



PM 10 Messungen Hardstrasse



neuer Filter	Sonntag	Mittwoch
0 µg/m ³	14.4.2005	6.4.2005
	17 µg/m ³	44 µg/m ³



Die Neuentwicklung von Zürich West bietet einmalige Chancen. Heute werden die Weichen für die Lebensqualität und das Verkehrsaufkommen gestellt.

Fuss- und Veloverkehr

Neues Quartier als Modellzone?

Zürich West ist ein Quartier, das sich besonders gut als Modellgebiet für Fuss- und Veloverkehr eignet. Es ist dicht bebaut, weist eine hohe Nutzungsmischung auf und ist eben. Fuss- und Veloverkehr nehmen denn auch jährlich markant zu. Allerdings könnte das Fuss- und Velowegnetz noch wesentlich verbessert werden:

In der Hardstrasse, rund um das Escher Wyss-Platz und beidseits der Pflingstweidstrasse braucht es **separate Velo-Spuren**.

Die Überquerung der **Pflingstweidstrasse**, insbesondere im Bereich der Hardstrasse Richtung Bahnhof Hardbrücke, muss für Fussgänger und Velofahrende massiv verbessert werden.

Die Einführung von **Tempo 30** flächendeckend ist zu prüfen.

Der **Frei- und Grünflächenanteil** in Zürich West ist drastisch zu erhöhen. Heute liegt er nicht einmal bei 20% der städtischen Richtwerte von 5 m² Freiraum pro Arbeitsplatz und 9 m² pro EinwohnerIn.

Siehe auch:

Freiraumkonzept Zürich-West www3.stzh.ch/internet/gsz/home.html

Züri West. Eine Chance für den Veloverkehr, Positionspapier von IG Velo Zürich 2005. www.igvelozuerich.ch

Autoarme und -freie Wohngebiete. Fallbeispiel Kreis 5. Dossier umverkehr 2002 www.umverkehr.ch

1 An der **Hardturmstrasse** werden die Luft- und Lärmgrenzwerte regelmässig überschritten. Zu einer nachhaltigen Aufwertung gehören:

- Tempo 30 in den Wohngebieten
- Dosiersystem bei Einfahrt in Hardturmstrasse
- Fahrverbot für schwere Lastwagen
- separate Velospuren und Baum-Alleen.

Die Hardturmstrasse darf nicht als Überlauf während des Umbaus der Pfingstweidstrasse genutzt werden!

15 Als «Tor zu Zürich» bietet Zürich West ideale Verhältnisse für ein Pilotprojekt zu **Roadpricing**. Was in London und Oslo möglich ist, würde auch hier das Stauproblem nachhaltig lösen.

14 Die bewilligte Fahrtenzahl für das **Einkaufszentrum mit Stadion** konnte erfolgreich um rund 25% eingedämmt werden. Dieser Stadtteil verträgt keine weiteren verkehrsintensiven Bauten.



Das geplante «Shopping-Stadion Zürich»

13 Zürich West könnte zur Modellzone in Sachen **Fuss- und Veloverkehr** werden. Dazu gehören:

- attraktive Fuss- und Velowege
- Tempo 30 in allen Wohngebieten.
- rollstuhlgängige Übergänge und Haltestellen.

→ Mehr zum Langsamverkehr auf Rückseite.



Velo-Park vor der Siedlung KraftWerk!

12 Im Jahr 2010 sollen rund 6'000 Menschen in Zürich West wohnen und rund 25'000 hier arbeiten. Bezogen auf die Nutzfläche wird der **Wohnanteil** von heute 12% auf rund 18% zunehmen.

Für ein lebendiges Quartier ist das aber immer noch viel zu wenig. Für eine gute Durchmischung von Wohnen und Arbeiten braucht es einen Wohnanteil von mindestens 40%. Als Vergleich: Die Stadt Zürich als Ganzes weist einen Wohnanteil von fast 50% auf.

2 Der **Limmatraum** ist eine beliebte Erholungszone für die ganze Stadt. Er darf nicht durch neue Verkehrsbauten verunstaltet werden.

Damit die Limmat und Zürich West trotz Verdichtung attraktiv bleiben, braucht es **mehr Erholungs- und Grünflächen**: In den neuen Arealen, entlang der Strassen, in den Querverbindungen, auf den Dächern...



Die Schraffur zeigt die geplante Fortsetzung des Waidhaldetunnels vor der Siedlung «Limmat West».

3 Nein danke zu einem oberirdischen **Waidhaldetunnel**, der eine Betonbarriere, Lärm und Verkehr ins Quartier bringt.

Ab Ausgang des geplanten Waidhaldetunnels soll die dreispurige Stadtautobahn unter den Eisenbahnviadukt gehängt werden und so über die Limmat und **quer durch die neue Wohnsiedlung «Limmat West»** bis zum Toni-Knoten geführt werden.



Grundeigentümer, Anwohnende und Verkehrsplaner sind sich einig: Der Abbruch der Hardturmbrücke brächte eine enorme Aufwertung.

4 Die Hardturmbrücke wurde in den 70er Jahren als Provisorium erstellt und verliert ihre Berechtigung, sobald die Westumfahrung mit dem Uetlibergtunnel eröffnet wird.

5 Statt eines **Abbruchs der Hardturmbrücke** (5) ist heute ein Ausbau auf 5 Fahrspuren sowohl auf der Brücke, wie auch am **Escher Wyss-Platz** (4) vorgesehen!

Nutzen wir die Chance zu einer echten Aufwertung des Tors zu Zürich West!

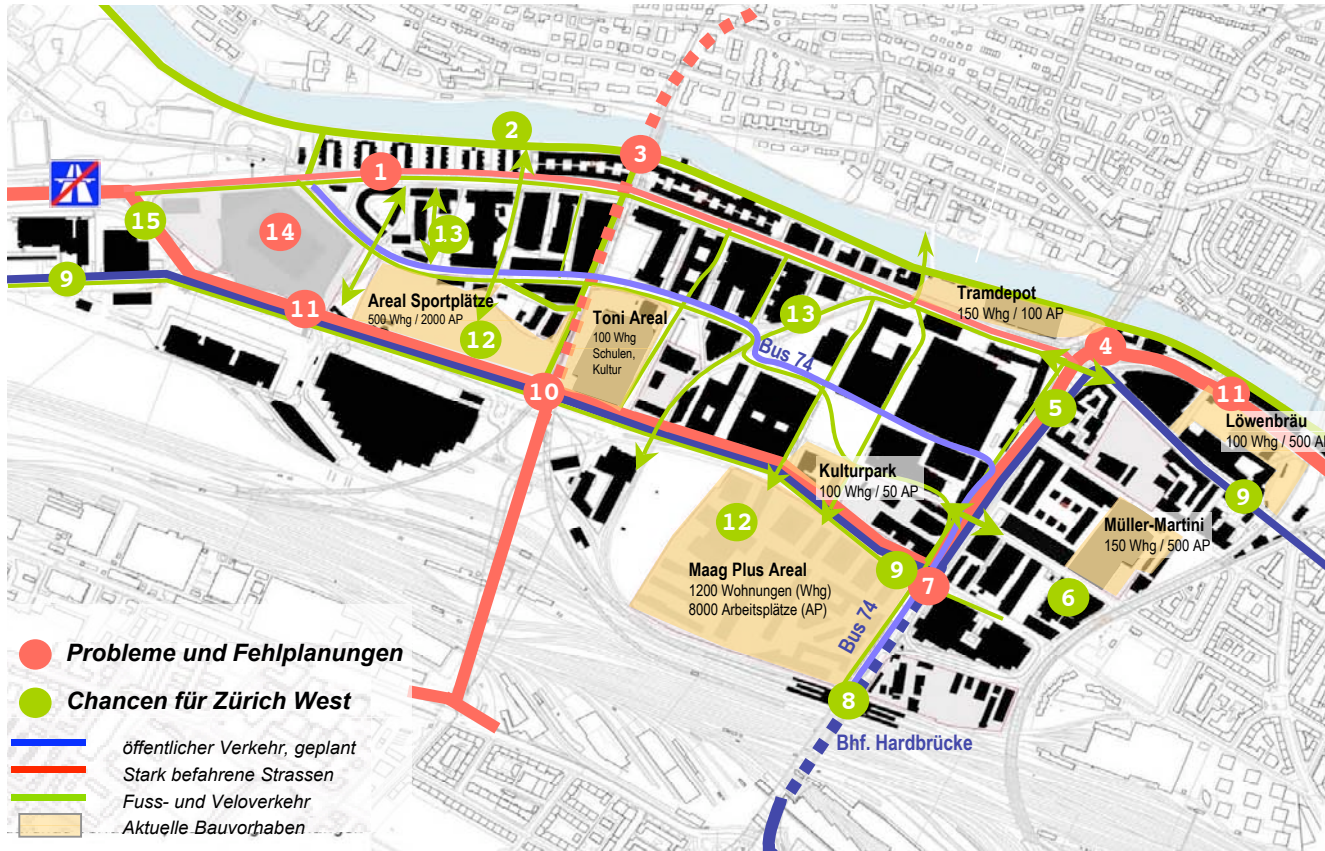
6 Die **Kehrichtverbrennungsanlage Josefstrasse** wird innerhalb von 10 Jahre voraussichtlich geschlossen. Was Zürich West hier braucht: Parkanlage als Erweiterung der Josefswiese.

7 An der **«Kulturmeile»** / Pfingstweidstrasse werden die **höchsten PM10 Werte** in Zürich gemessen. Auf keinen Fall dürfen hier Strassen weiter ausgebaut werden.

→ Mehr zu PM10 auf der Rückseite!



Fotomontage: A Herter



Pfingstweidstrasse als urbaner Boulevard mit Tram in Mittellage.



Fotomontage: A Herter

10 **Kein Autobahnkreuz am Toni Knoten**
Bei der Toni-Molkerei sollen Waidhaldetunnel, Pfingstweidstrasse (SN1.4.1) und die Duttweilbrücke mit einem Autobahnkreuz verknüpft werden.

Dadurch entstünde ein mehrstöckiges Autobahngelände, das viel Verkehr anziehen und das Quartier zerstören würde. :

8 Der **Bahnhof Hardbrücke** soll grundlegend aufgewertet werden.

9 Wird das **Tram Zürich West** zum Bhf. Hardbrücke geführt, entsteht ein Anschluss an 450 Züge pro Tag. Eine enorme Attraktivitätssteigerung des gVs für PendlerInnen! Der **Bus 74**, der diese Verbindung auch herstellt, wurde leider zurückgestellt. Zieht man das **Tram 8 über die Hardbrücke**, entsteht eine wichtige Verbindung zum Kreis 4 und zu Altstetten.

→ Mehr zu Tram und Bus auf der Rückseite.