



Tram Zürich West / Medienorientierung vom 11. Juli 2003

Referat von Markus Büchler, Projektleiter Tiefbauamt der Stadt Zürich

Der Spielraum für Verkehrskonzept und Strassenraumgestaltung bleibt erhalten

Der Stadtrat hat wichtige Randbedingungen für den Bau des Trams Zürich West und den Umbau der Pfingstweidstrasse gesetzt. Jetzt kann die weitere Projektierung mit reduziertem Variantenfächer zielgerichtet vorangetrieben werden. Die Entscheide sind Ihnen bereits mitgeteilt worden, ich mache einen kurzen Abstecher zum Thema Kapazität der Pfingstweidstrasse. Danach zeige ich Ihnen den aktuellen Stand von drei wesentlichen Projektteilen die jetzt anstehen. Es sind: Pfingstweidstrasse Variante 'light', die Hardstrasse und der Escher-Wyss-Platz.

Alle Projekte laufen im Rahmen, den Stadtrat Waser im April vorgestellt hat: bis Ende 2004 werden in einem 'konzeptionellen Vorlauf' die verschiedenen Varianten für ein definitives Verkehrskonzept für Zürich West entwickelt (Waidhaldetunnel, SN 1.4.1, ...). Gleichzeitig werden alle Projektteile, die für die rechtzeitige Realisierung des Trams Zürich West nötig sind weiterbearbeitet, wo nötig in parallelen Varianten.

- **Kapazität der Pfingstweidstrasse**

Der Stadtrat hat sich in der Pfingstweidstrasse für die Tram-Seitenlage Nord entschieden und damit gegen die vom "Runden Tisch Verkehr Zürich West" empfohlene Mischvariante, Stadion - Duttweilerstrasse Tram in Nordlage, Duttweilerstrasse - Hardstrasse Tram in Mittellage. Ein wesentlicher Grund dafür ist der Kapazitätsverlust des Knotens Duttweilerstrasse und damit der ganzen Achse Pfingstweidstrasse. Dieser Kapazitätsverlust ist nicht ohne weiteres nachvollziehbar, ich gehe deshalb kurz darauf ein.

Der Knoten Pfingstweid-/Duttweilerstrasse wird gemäss einem verkehrstechnischen Gutachten des Planungs- und Ingenieurbüros Hasler optimal mit einer vierphasigen Lichtsignalsteuerung geregelt. Dabei können allen Spuren, ausser jener von der Duttweilerstrasse auf die Duttweilerbrücke, genügende Grünzeiten eingeräumt



werden. Das heisst, der Knoten kann den für 2010 geschätzten Spitzenstundenverkehr mit mindestens gleicher Qualität wie heute bewältigen. Bereits heute staut sich der Verkehr von der Duttweilerstrasse auf die Duttweilerbrücke während Spitzenstunden.

Das neue Tram kann mit durchgehender Seitenlage Nord (oder durchgehender Mittellage) gleichzeitig mit dem Hauptverkehrsstrom in der Pfingstweidstrasse fahren und beansprucht so keine zusätzliche Grünzeit, beziehungsweise der Hauptverkehrsstrom kann die Tramphase voll mitnutzen.

Wechselt das Tram aber im Bereich des Knotens von der Mittel- in die Seitenlage Nord, kann stadtauswärts kein Individualverkehr die nötigen Tramphasen mitbenutzen, deshalb wird eine separate fünfte Phase für das Tram nötig. Dadurch sinkt die Leistungsfähigkeit des gesamten Knotens um 15 bis 20%. Bei einer Belastung der kritischen Verkehrsströme von insgesamt rund 2600 Fahrzeugen pro Stunde kann der Knoten also pro Stunde rund 400 bis 500 Fahrzeuge weniger schlucken, doppelspurig aufgestaut eine Kolonne von gut 1.2 Kilometern. Effektiv würden sich diese Fahrzeuge natürlich andere Wege suchen, womit aber das Ziel einer Kanalisierung auf die Pfingstweidstrasse und einer Entlastung der Duttweilerstrasse zum Beispiel kaum mehr erreichbar wäre.

- **Pfingstweidstrasse Variante 'light'**

Für den Umbau der Pfingstweidstrasse ist eine Bearbeitung in parallelen Varianten nötig. Kommt der 'Waidhaldetunnel mittel', also eine Tunnelverbindung vom Knoten Pfingstweid-/Duttweilerstrasse zum Bucheggplatz, verliert die innere Pfingstweidstrasse an Bedeutung. Das würde einen, im Vergleich zum SN 1.4.1-Konzept, reduzierten Ausbau ermöglichen. Insbesondere könnte definitiv auf neue Rampen von der Pfingstweidstrasse auf die Hardbrücke verzichtet werden, eventuell könnte auch das Welti Furrer-Parkhaus stehen bleiben.

Ein solches Projekt wird zurzeit von Kanton und Stadt gemeinsam erarbeitet. Erste Studien zeigen, dass eine Variante 'light' technisch durchaus machbar ist, aber deutlich spürbare Konsequenzen nach sich zöge:



- der Knoten mit der Hardstrasse wird sehr stark belastet, eine attraktivere Verbindung zum Bahnhof Hardbrücke wird hier nicht möglich sein,
- ohne separate Linksabbiegespuren wird die Quartierschliessung nicht verbessert, Umwegfahrten durchs Quartier können nicht aufgehoben werden (Beispiel: Linksabbiegen von der westlichen Pfingstweidstrasse in die Hardstrasse nur mit Wendemanöver über Bahnhof Hardbrücke),
- die Kanalisierung des Verkehrs auf die Pfingstweidstrasse ist nur sehr beschränkt möglich, die Hardturmstrasse wird einen grösseren Verkehrsanteil übernehmen müssen.

Dies alles gilt mindestens für die Zeit bis zur Inbetriebnahme des Waidhaldetunnels, also sicher für die nächsten 20 Jahre. Die Verkehrsmengen für einen Zustand mit Waidhaldetunnel werden im Rahmen der Studien für den erwähnten strategischen Vorlauf abgeschätzt.

Ausserdem zeigen diese ersten Studien eines ganz klar auf:

- ein Tram in Seitenlage liegt bei beiden Strassenvarianten ('light' oder SN 1.4.1) am gleichen Ort und kann weitgehend unabhängig von der Strasse mitsamt den umfangreichen Werkleitungsbauten projektiert werden,
- ein Tram in Mittellage ist dagegen sehr eng mit den Strassen- und Werkleitungsprojekten verflochten.

Parallel zur Variante 'light' wird für die Pfingstweidstrasse ein reduziertes Ausführungsprojekt SN 1.4.1 weiterbearbeitet. Der Kanton hat beim Bund die Genehmigung des generellen Projekts SN 1.4.1 beantragt und will zusammen mit der Stadt ein reduziertes Ausführungsprojekt für den Abschnitt Europabrücke bis Hardstrasse ausarbeiten. Für diese Projektierungsarbeiten läuft zurzeit ein Submissionsverfahren gemäss Submissionsverordnung, die Arbeitsvergabe ist für Anfang 2004 geplant. Bis zu diesem Zeitpunkt laufen für beide Varianten Studien und Vorarbeiten weiter. Nur so besteht weiterhin bis Ende 2004 (Abschluss strategischer Vorlauf) die Wahlfreiheit zwischen den beiden Konzepten und die Chance, das Tram samt dem zwingend damit verbundenen Umbau der Pfingstweidstrasse rechtzeitig, auf die Fussball-Europameisterschaften im Juni 2008 hin, in Betrieb zu nehmen.



- **Hardstrasse**

Das Tram fährt in die Mitte der Hardstrasse, zwischen die Pfeiler der Hardbrücke. Links und rechts davon soll der Strassenraum neu gestaltet werden. Eine attraktive Strasse mit einem bunten Nutzungsmix, welche ihren Teil zum angestrebten Kultur- und Ausgehzentrum beiträgt, ist das Ziel. Nach wie vor aber wird die Hardstrasse den Quartiererschliessungsverkehr sowie einen Anteil durchgehenden Verkehr aufnehmen, die Verbindung Escher-Wyss-Platz – Hardbrücke Richtung Kreis 4. Wir stellen uns dafür zum Beispiel einen Kreisverkehr zwischen der Heinrich- und der Josefstrasse vor, zwischen Escher-Wyss-Platz und Heinrichstrasse eine Verkehrsführung auf der Westseite der Hardstrasse und zwischen der Josef- und der Pfingstweidstrasse auf der Ostseite. Erste städtebauliche Gestaltungsansätze liegen vor, deren Konkretisierung werden wir unter Miteinbezug von Anstösserinnen und Anstössern bis Ende 2004 vorantreiben.

Für den Bereich der Hardstrasse zwischen der Pfingstweidstrasse und dem Bahnhof Hardbrücke planen wir nach dem Verzicht auf eine direktere Anbindung des Trams an den Bahnhof die Umgestaltung als 'Bahnhofplatz'. Die besten Ideen dafür und für eine Aufwertung des gesamten Bahnhofs werden im Herbst dieses Jahres unter der Leitung des Amtes für Städtebau in Workshops unter Miteinbezug von Anstösserinnen und Anstössern gesucht.

- **Escher-Wyss-Platz**

Der Escher-Wyss-Platz muss umgebaut werden, um die Gleise des Trams Zürich West aufzunehmen, aber auch weil der geplante Umbau des Tramdepots Hard neue Gleisverbindungen nötig macht. Daneben spielt der Platz nach wie vor eine sehr zentrale Rolle für den Individualverkehr. Sein Angebot an Fussgänger- und Veloverbindungen muss deutlich verbessert werden. Die neuen Tramhaltestellen für alle drei Linien werden in der Limmatstrasse zusammengefasst, die Buslinien 33 und 72 werden nach wie vor auf der Hardbrücke halten. Die Umsteigewege müssen kurz und vor allem sicher ausgestaltet sein. Wegen der vielen und sehr komplexen technischen Randbedingungen werden wir hier in der zweiten Hälfte dieses Jahres mit verschiedenen Verkehrsingenieuren verkehrstechnisch machbare Lösungen suchen und erst in einem zweiten Schritt die optimale Nutzung und Gestaltung planen.