

Zeitschrift: Tec21
Band: 139 (2013)
Heft: (51-52): Umsicht = Regards = Sguardi

Artikel: Flankierende Massnahmen Westumfahrung Zürich = Mesures d'accompagnement, contournement ouest de Zurich = Misure integrative per la tangenziale ovest di Zurigo

Autor: Mathis, Michael
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-389609>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 17.11.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Flankierende Massnahmen Westumfahrung Zürich

Mesures d'accompagnement, contournement ouest de Zurich

Misure integrative per la tangenziale ovest di Zurigo

Text: Michael Mathis, SIA

≡ Städtische Umfahrungstrassen führen nicht zwangsläufig zu einer Verkehrsberuhigung im Stadtraum. Das zeigte sich in Zürich bereits in den 1980er-Jahren, als die Nordumfahrung in Betrieb genommen wurde. Die Rosengartenstrasse als bisherige Route wurde kurzfristig entlastet, langfristig stieg die Verkehrsbelastung allerdings wieder auf den Wert vor der Eröffnung im Jahre 1985 an. Die Stadt Zürich hat daraus gelernt, und als der Kanton im Jahr 1991 das Projekt der Westumfahrung Zürich in Angriff nahm – Autobahnen lagen bis 2008 in der Verantwortung der Kantone –, forderte sie mit Unterstützung von Umweltverbänden die Einrichtung von flankierenden Massnahmen. Sie gelangte damit bis vor das Bundesgericht, das 1996 ein wegweisendes Urteil im Sinn der Beschwerdeführerin fällte (Abb. 02).

Seitdem sind in der Schweiz flankierende Massnahmen zum Schutz der Stadtquartiere und Dörfer beim Bau von National- und Umfahrungsstrassen unbestritten und zum Teil bereits vor denen in Zürich umgesetzt worden. Dort wurden die flankierenden Massnahmen erst nach der Eröffnung der Westumfahrung zwischen 2009 und 2012 umgesetzt (vgl. TEC21 17/2009). Sie konzentrieren sich auf das Quartier Ausser-sihl sowie das Gebiet Waldegg/Albisrieden mit Fokus auf den Raum der beruhigten Verkehrsachse West-, Sihlfeld- und

≡ La construction de voies d'évitement urbaines ne se traduit pas nécessairement par une réduction du trafic en ville. A Zurich, on s'en est aperçu dès les années 1980 avec la mise en service du contournement Nord: l'ancien axe de la Rosengartenstrasse a été délesté à court terme, mais sa charge de trafic est ensuite remontée aux valeurs mesurées avant l'ouverture du contournement en 1985. La Ville de Zurich en a tiré les leçons et lorsque le Canton s'est attelé à la boucle Ouest en 1991 – les autoroutes ont relevé des tâches cantonales jusqu'en 2008 –, elle a exigé la mise en œuvre de mesures d'accompagnement avec l'appui des organisations de défense de l'environnement. Remontant jusqu'au Tribunal fédéral, l'affaire a finalement débouché sur un arrêt favorable à la plaignante, lequel allait montrer la voie dès 1996 (fig. 02).

Dans les projets de routes nationales et de bretelles d'évitement élaborés en Suisse, les mesures d'accompagnement destinées à protéger les quartiers urbains et les noyaux villageois ne sont depuis lors plus contestées. Leur mise en œuvre a du reste commencé ailleurs qu'à Zurich, où elles ne sont intervenues qu'après l'ouverture du contournement Ouest, soit entre 2009 et 2012. Les aménagements s'y concentrent sur le quartier d'Aussersihl et la zone Walddegg/Albisrieden, avec une attention parti-

≡ Le tangenziali urbane non per forza permettono di ridurre il traffico del centro cittadino: a Zurigo ce se n'è accorti già negli anni Ottanta, con la messa in servizio della tangenziale nord. Anche se in un primo tempo la tangenziale aveva sì permesso di alleggerire il traffico della Rosengartenstrasse, alla lunga si erano nuovamente raggiunti gli stessi valori registrati nel 1985, ovvero prima dell'apertura della nuova via. La Città sulla Limmat aveva imparato la lezione e quando nel 1991 il Cantone prese in mano il progetto della tangenziale Ovest, ricordiamo che fino al 2008 le autostrade erano di competenza cantonale, Zurigo domandò che fossero adottate anche misure integrative, con l'appoggio delle associazioni ambientaliste. La questione finì davanti al Tribunale federale che nel 1996 prese una decisione esemplare in favore della Città (Fig. 02).

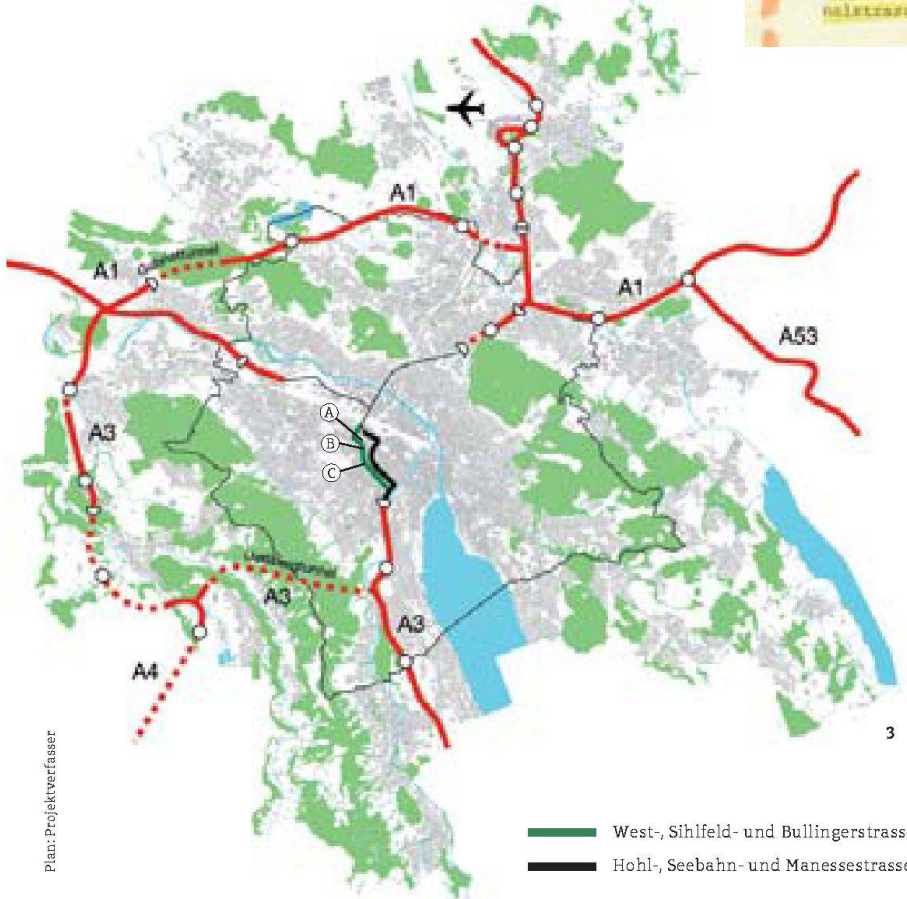
Da allora in Svizzera le misure integrative per la tutela dei quartieri cittadini e di paese non sono più fonte di discussione quando si costruiscono strade nazionali o tangenziali. Va detto infatti che in parte tali misure sono già state messe in atto prima del caso di Zurigo, in cui si decise di adottarle solo dopo l'apertura della tangenziale ovest, tra il 2009 e il 2012. Le misure adottate si focalizzano sul quartiere di Ausser-sihl, nonché sulla zona di Waldegg/Albisrieden, e in particolare sull'area dell'asse



Alle Fotos: Reto Schlatter

12.- Die Verwaltungsgerichtsbeschwerde ist nach den angestellten Erwägungen abzuweisen, soweit auf sie einzutreten ist. Innerhin ist der Regierungsrat bei der Aussage zu beharren, dass er die nötigen flankierenden Massnahmen in Zusammenarbeit mit der Stadt Zürich festlegt und für deren Verwirklichung bis zur Inbetriebnahme der projektierten Nationalstrassen-Abschnitte sorgt.

2



Plan: Projektverfasser

— West-, Sihlfeld- und Bullingerstrasse
 — Hohl-, Seebahn- und Manessestrasse

- 1 Der hoch frequentierte Bullingerplatz wurde beruhigt und zum Quartierplatz umgeformt. Auf der ehemaligen Einfallsachse für den Durchgangsverkehr kann sich heute das Quartierleben entwickeln. | La tranquillisation du trafic a débouché sur la requalification de la Bullingerplatz en place de quartier. L'ancien axe de transit s'est aujourd'hui mué en espace de vie riverain. | Il traffico Bullingerplatz si è trasformato in una tranquilla piazza di quartiere. Su quello che un tempo era un trafficato asse di transito si sviluppa oggi la vita quartierale.
- 2 Auszug aus dem Urteil des Schweizerischen Bundesgerichts vom 3. April 1996 | Extrait de l'arrêt du Tribunal fédéral du 3 avril 1996 | Estratto della sentenza del Tribunale federale, 3 aprile 1996
- 3 Situationsplan mit Überblick über die Eingriffe | Plan de situation résumant les interventions | Piano con panoramica degli interventi:
 (A) Bullingerplatz (B) Anny-Klawe-Platz
 (C) Brupbacherplatz

3

3 Die Gestaltung der neu entstandenen Strassenräume, hier der Anny-Klawa-Platz, bilden nicht die Grundlage für die Anerkennung. Anerkennungswürdig ist der Prozess, der zu den flankierenden Massnahmen geführt hat - heute gehören diese bei urbanen Verkehrsprojekten zum Standard. | Ce n'est pas la conception en tant que telle de nouveaux espaces urbains, ici la Anny-Klawa-Platz, qui fait l'objet de la mention: celle-ci récompense le processus qui a abouti aux mesures d'accompagnement - un standard aujourd'hui intégré à tout projet lié au trafic urbain. | Il ripensamento degli spazi urbani non è contemplato da «Sguardi». Qui la nuova Anny-Klawa-Platz. È invece meritevole del riconoscimento il processo che ha condotto alle misure integrative, misure che oggi sono ormai uno standard nei progetti di infrastruttura viaria urbana.

4 Der Verkehr verschwindet, die Häuser rücken in den Vordergrund: Brupbacherplatz in Zürich. | Quand la circulation automobile disparaît, le bâti se retrouve au premier plan: la Brupbacherplatz à Zurich. | Il traffico scompare, le case tornano in primo piano: la Brupbacherplatz di Zurigo.



Bullingerstrasse. In ihrer Komplexität, Gröszenordnung und Vielschichtigkeit gehen die Massnahmen deutlich über zuvor umgesetzte Projekte hinaus.

Für die Neugestaltung der Strassen und Plätze wurden zahlreiche Ortsbildstudien durchgeführt. Es waren funktionale Vorgaben und Ziele, die die neue Formensprache bestimmten. Ortsübergreifende gestalterische Ansprüche wurden bewusst beschränkt. Der über 40 Jahre lang vernachlässigte und nun zurückgewonnene Stadtraum macht überraschende urbane Erlebnisse möglich. Stadtleben und Architektur können neu entdeckt und mit Musse erlebt werden. Neuer Raum lädt die Quartierbewohner zum Mitgestalten ein. Das ist heute zu sehen beim umgestalteten Bullingerplatz oder bei den zwar bereits vorhandenen, aber erst jetzt sichtbaren, neu benannten Plätzen Anny-Klawa-Platz und Brupbacherplatz.

culière portée à la tranquillisation de l'axe routier West-, Sihlfeld- et Bullingerstrasse. De par leur complexité, leur portée et leur diversité, les mesures engagées vont largement au-delà des projets qui ont été finalisés auparavant.

La requalification des voiries et des places s'appuie sur un grand nombre d'études de sites. La formalisation des interventions a été dictée par des prérequis et des objectifs fonctionnels limitant sciemment les conceptions supralocales. Après avoir été négligés durant plus de 40 ans, les espaces aujourd'hui reconquis s'ouvrent à des expériences citadines inédites. Redéployées, la vie et l'architecture urbaines se laissent redécouvrir et savourer en toute quiétude. Un nouvel espace-rue invite les habitants des quartiers à réinvestir leur environnement, comme on peut désormais le constater sur la Bullingerplatz réaménagée ou les places existantes, mais récemment mises en évi-

stradale, ormai alleggerito, che collega la West-, la Sihlfeld- e la Bullingerstrasse. A livello di complessità, portata e molteplicità, i provvedimenti presi vanno ben al di là dei progetti finora realizzati.

Per il rifacimento di strade e piazze sono stati eseguiti diversi studi sugli insediamenti. All'origine del nuovo linguaggio formale vi sono disposizioni e obiettivi funzionali tesi a limitare consapevolmente i requisiti concettuali e strutturali sovralocali. Lo spazio urbano, trascurato per oltre 40 anni e ora finalmente recuperato, regala oggi esperienze cittadine del tutto sorprendenti. La vita urbana e l'architettura si lasciano riscoprire e assaporare in tutta calma. Il nuovo spazio invita gli abitanti del quartiere a partecipare attivamente al processo di trasformazione, come palesa l'esempio della Bullingerplatz, ripensata in una veste nuova, o delle due piazze Anny-Klawa-Platz e Brupbacherplatz, messe in risalto e ribattezzate.

Ort | Lieu | Luogo

Aussersihl/Waldegg/Albisrieden/Stadt Zürich, Zürich

Auftraggeber | Mandant | Committente

– Stadt Zürich, Tiefbauamt
– Kanton Zürich, Volkswirtschaftsdirektion, Amt für Verkehr
– Bundesamt für Strassen (Astra), Bern

Team

Verkehrskonzepte, Gestaltung von Strassen und Plätzen | Concepts de circulation, création de rues et de places | Concetti di viabilità, strutturazione di strade e piazze:

Metron Verkehrsplanung AG, Brugg

Verkehr, Tiefbau | Trafic, génie civil | Trasporti, genio civile:

Ingenieurbüro Heierli AG, Zürich

Verkehrstechnik, Planung | Mesures techniques, planification | Tecnica dei trasporti, pianificazione:

Roland Müller Künacht AG, Künacht

Projektverfasser | Auteurs des projets |


Autori del progetto:

Ernst Basler + Partner AG, Zürich
ARGE SNZ/Bühlmann
IG WWB (Wepf/WKP/Basler & Hofmann AG)
ARGE Tibau/Vonplon/Soltermann
IG SNZ/Preisig AG
Implenia Bau AG, Zürich
Walo Bertschinger AG, Zürich

Planung und Ausführung | Planification et réalisation | Pianificazione e realizzazione 2001-2012

Einzelne Bereiche erfüllen trotz teilweise verengten Fahrbahnen weiterhin in selbstverständlicher Weise die Funktion als innerstädtische Hauptverkehrsstrassen, allerdings mit deutlich reduziertem Verkehr. Der Individualverkehr wird zudem mittels Lichtsignalen am Stadtrand und an verkehrsbelasteten Quartieren dosiert. Der öffentliche Verkehr hat nun freie Fahrt. Neu gestaltet oder wesentlich verbessert wurden auch die Fuss- und Radwege in Längs- und Querrichtung der ehemaligen Transitachse.


Die Verfasser und Projektbeteiligten haben Strassenbau als einen interdisziplinären, integrativen planerischen Prozess verstanden und mit umsichtigem Vorgehen die anvisierte Verkehrsentlastung tatsächlich erreicht. Die in den betroffenen Quartieren angestrebte Verkehrsberuhigung hat sich deutlich eingestellt, die Lebensqualität ist infolgedessen markant gestiegen.

Die Dynamik der Veränderungen in den von den flankierenden Massnahmen betroffenen Quartieren mit ihren insgesamt über 58000 Bewohnerinnen und Bewohnern ist beeindruckend und dank deren Teilhabe auch sozial verträglich. Nicht zuletzt profitieren von der Aufwertung der Quartiere auch Genossenschaftssiedlungen, ansässige gastronomische Betriebe und Geschäfte. Wie sich die Dynamik weiterentwickelt, ist derzeit offen. Der von Stadt und Kanton Zürich erfolgreich initiierte Prozess lässt bewusst einen experimentellen und damit spannenden Vorgang zu. 

dence, que sont les nouvellement nommées Anny-Klawa-Platz et Brupbacherplatz.

Malgré le rétrécissement partiel des chaussées, certains secteurs continuent sans problème à fonctionner comme principaux axes intra-urbains. Ils accueillent toutefois un trafic fortement réduit, de surcroît modulé par des feux en lisière de ville et dans les quartiers à forte circulation. Les transports publics sont désormais prioritaires, et les voies piétonnières et cyclables longeant ou croisant l'ancien axe de transit ont été renouvelées ou notablement améliorées.

Abordant la construction routière comme une démarche conceptuelle interdisciplinaire et intégrative, les auteurs et intervenants impliqués dans les projets ont développé une approche holistique soigneusement réfléchie, qui a effectivement abouti au délestage de trafic espéré. La tranquillisation des quartiers touchés est nette, et la qualité de vie y a remarquablement progressé.

La dynamique des changements à l'œuvre dans les quartiers concernés par les mesures d'accompagnement est impressionnant et touche plus 58000 habitants. Leur participation en assure aussi la durabilité sociale. *Last but not least*, la requalification des quartiers bénéficie également aux coopératives de logement, aux restaurateurs et aux commerces installés. La poursuite de cette dynamique est pour l'heure ouverte: le processus initialisé avec succès par la ville et le canton ménage sciemment l'expérimentation et laisse augurer une progression passionnante. 

Malgrado le carreggiate rese in parte più strette, alcuni ambiti continuano ovviamente a funzionare come arterie interurbane, ma con un traffico fortemente ridotto e ben modulato, grazie a segnali luminosi ubicati ai margini della città e nei quartieri più trafficati. I trasporti pubblici ora hanno il via libera. Le strade pedonali e le vie ciclabili che costeggiano o tagliano in diagonale il precedente asse di transito sono state rinnovate o sensibilmente ottimizzate.

Gli autori e i partecipanti al progetto hanno inteso la costruzione stradale come un processo di pianificazione interdisciplinare e integrativo e sono così riusciti a ottenere l'auspicato decongestionamento del traffico. Anche nei quartieri interessati ora la circolazione è decisamente più fluida, il che ha migliorato in modo sostanziale la qualità di vita degli abitanti.

Il dinamismo dei cambiamenti nelle aree interessate dalle misure integrative è impressionante e tocca oltre 58 000 persone, la cui partecipazione ne garantisce anche la sostenibilità sociale. Non da ultimo, la rivalutazione dei quartieri apporta benefici anche alle cooperative abitative, ai pubblici esercizi e ai negozi locali. Per il momento resta aperta la questione su come tale dinamica si svilupperà, quel che è certo è che il processo avviato con successo dalla Città e dal Cantone di Zurigo crea i presupposti per dare il via libera a un'evoluzione sperimentale e stimolante. 