

**Auszug  
aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich**

vom 13. Dezember 2000

**2099. Interpellation von Reto Dettli und Heinz Bögle betreffend Gebiet zwischen Escher-Wyss-Platz und Bahnhof Hardbrücke, Gebietsaufwertung.** Am 7. Juni 2000 reichten die Gemeinderäte Reto Dettli (SP) und Heinz Bögle (SP) folgende Interpellation GR Nr. 2000/265 ein:

Das Gebiet unter der Hardbrücke zwischen Escher-Wyss-Platz und Bahnhof Hardbrücke gehört nicht zu den städtebaulich lieblichen Orten der Stadt. Mit einer Aktionswoche im Herbst 1998 versuchte man den Raum unter der Brücke zu beleben. Zurzeit stehen verschiedene Bauvorhaben im nämlichen Raum zur Diskussion, darunter die neue Verkehrsführung auf der Hardbrücke mit neuen Zu- und Abfahrtsrampen, die ebenerdige Linienführung der Buslinien sowie die neue Tramlinie zwischen Escher-Wyss-Platz und dem Bahnhof Altstetten. Zudem sind im Parlament Vorstösse zur besseren Anbindung des Bahnhofes Hardbrücke und zur Aufwertung des ganzen Gebietes zwischen Escher-Wyss-Platz und Bahnhof Hardbrücke pendent. In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Welche Ziele verfolgt der Stadtrat in diesem öffentlichen Raum?
2. Wie beurteilt der Stadtrat die Ergebnisse der Aktionswoche vom Herbst 1998 unter der Hardbrücke? Ist der Stadtrat der Meinung, dass der Raum unter der Brücke mit einer derartigen Nutzung so attraktiv gestaltet werden kann, dass er vom Publikum auch genutzt wird?
3. Es wurden Vorschläge durch die Schule für Gestaltung und private Architekturfirmer für eine Aufwertung des Raumes erarbeitet. Wie ist die Umsetzung dieser Vorschläge? Welche konkreten Schritte wurden bereits eingeleitet?
4. Eine der Varianten der Planung für die neue Tramlinie sieht vor, dass die Geleise unter der Hardbrücke zwischen den Säulen zu liegen kommen. Rechts und links der Säulen ist auf beiden Strassen Autoverkehr vorgesehen. Damit werden alle drei Achsen (links der Brücke, unter der Brücke, rechts der Brücke) mit Verkehr belegt. Wie verträgt sich diese Linienführung mit den bisherigen Bestrebungen für eine Aufwertung des Gebietes unter der Brücke?
5. Das Gebiet entwickelt sich mehr und mehr zu einer Ausgehzone; diese Tendenz wird durch die neue Nutzung der Schiffbauhalle noch verstärkt. Durch die Strassenrestaurants entsteht, zumindest in Ansätzen, im Sommer entlang der Hardbrücke eine eigentliche abendliche Flanierzone. Wie beurteilt der Stadtrat die Auswirkungen der unter 4. beschriebenen vorgesehenen Linienführung auf den Publikumsverkehr?
6. Mit welchen Verkehrsströmen rechnet der Stadtrat in Zukunft auf der Hardstrasse? Handelt es sich vorwiegend um Durchgangsverkehr oder um Erschliessungsverkehr? Ist es möglich, die neben der Hardstrasse gelegenen Gebiete (Steinfels, Müller-Martini, Schiffbauhalle usw.) verkehrstechnisch anders als über die Hardstrasse zu erschliessen?
7. Warum wird der Verkehr (Tram-, Buslinie und Erschliessungsverkehr) nicht auf eine oder zwei Achsen konzentriert? Welche der drei Achsen könnte für Fussgänger reserviert werden? Was spricht gegen die Führung der Tramlinie auf einer der beiden Achsen neben der Brücke?
8. Die Freiflächen zwischen der Brücke und Häuserfront auf der Seite des Cinemax können wegen dem immer noch regelmässig benutzten Industriegeleise nicht genutzt werden. Wie beurteilt der Stadtrat die Möglichkeit, dieses Geleise aufzuheben und stattdessen die Linie entlang der Hardturmstrasse bis zum Escher-Wyss-Platz zu verlängern und damit die Versorgung der Industrie entlang dem Sihlquai sicherzustellen?

Auf den im Einvernehmen mit der Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements gestellten Antrag des Stadtpräsidenten beantwortet der Stadtrat die Interpellation wie folgt:

**Zu Frage 1:** Seit dem Stadtforum von 1996/97 sind verschiedene Planungen im Gebiet Zürich West darauf ausgerichtet, im Zusammenhang mit der baulichen Entwicklung des Gebiets auch den öffentlichen Raum zu verbessern. Dabei nimmt der Bereich Hardstrasse vom Escher-Wyss-Platz bis zum Bahnhof Hardbücke einen wichtigen Platz ein. Die Impulsgruppe Aufwertung ZH West und eine Gruppe von Anrainern hat bereits 1999 verschiedene Projekte zur Verbesserung des Hardstrassenraums evaluiert. In diesem Zusammenhang entstand auch die von den Fragestellern erwähnte Auftaktwoche.

Die Entstehung publikumsintensiver Nutzungen wie Cinemax, Schauspielhaus im Schiffbau, Hotels usw. haben zu neuen Anforderungen an diesen Raum geführt: So wünschen sich die einen, dass die Parkplätze unter der Brücke unbedingt erhalten werden; andere möchten, dass die Fussgängerbeziehungen und die Aufenthaltsqualität unter der Brücke verbessert werden. Auch an die Beleuchtung des Hardstrassenraums und die Sicherheit werden neue Anforderungen gestellt.

Im Rahmen der kooperativen Entwicklungsplanung Zürich West ist ein detailliertes Freiraumkonzept erarbeitet worden, bei dem die Hardstrasse und ihre Umgebung in ein feinmaschiges Netz von Wegbeziehungen und Freiräumen eingebunden ist. Mit der geplanten Tramlinie wird sie eine zentrale Achse durch das Gebiet darstellen und gleichzeitig den sehr wichtigen Übergang vom bestehenden Kreis 5 zum Quartierteil mit dem neuen Entwicklungsgebiet bilden.

Der Entwurf zu einem neuen kommunalen Verkehrsrichtplan trägt den unterschiedlichen Bedürfnissen an diesen Raum Rechnung: Die Hardstrasse ist als kommunale Strasse, als Velo- und als Tramachse sowie als Fussgängerbereich klassiert. Dazu gehören bessere Umsteigebeziehungen für den öffentlichen Verkehr, höhere Umfeldattraktivität für Detailhandel, Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe sowie für kulturelle Einrichtungen und die Förderung der Wohn- und Freizeitqualitäten mit gestalterischen Massnahmen.

Der Entwicklungsprozess von Zürich West verläuft in unterschiedlichen Zeitabläufen, weshalb die Ausgestaltung des öffentlichen Raums nicht immer zeitgleich mit dem Bezug von neu erstellten Bauten möglich ist. Der Stadtrat ist sich dessen bewusst und hat auf die Vorschläge für kurzfristige Aufwertungsmassnahmen der Hardstrassen-Anrainer reagiert. Er hat einen Runden Tisch einberufen, der sich in diesen Tagen zu einer ersten Sitzung trifft, die solchen kurzfristigen Aufwertungsmassnahmen gewidmet ist. Der «Runde Tisch Aufwertung Hardstrasse» wird von der Fachstelle für Stadtentwicklung moderiert und koordiniert. Mit dabei sind die Anrainer der Hardstrasse, wichtige Quartierorganisationen im Kreis 5 und die beteiligten Amtsstellen der Stadt.

**Zu Frage 2:** Der erfolgreiche Abendmarkt unter der Hardbrücke vom 7. bis 12. September 1998 war ein wichtiger Bestandteil der von der «Impulsgruppe Aufwertung Zürich West» organisierten Auftaktwoche. Diese zielte in erster Linie auf Information der Öffentlichkeit über die seinerzeitigen Vorhaben der Impulsgruppe sowie über die baulichen (mittlerweile weitgehend realisierten) Vorhaben

der Privaten im Gebiet, vor allem zum Escher-Wyss-Areal und zur Überbauung Limmat West. Die entsprechende Ausstellung «Zürich West im Umbruch» in der damaligen Streetball-Halle auf dem Steinfelsareal bildete den Kern der Auftaktwoche.

Der Abendmarkt mit seinen verlängerten Öffnungszeiten, die Konzerte unter der Hardbrücke und die neue Beleuchtung der Hardbrückenpfeiler wollten einen Beitrag zur besseren Verbindung der beiden Quartierteile diesseits und jenseits des Escher-Wyss-Platzes liefern. Die «sonst vorherrschende Trennung durch den motorisierten Verkehr wird vorübergehend aufgehoben» – wie es im Programm der Auftaktwoche hiess. Die Veranstaltungen unter der Hardbrücke setzten ein Zeichen für die Zukunft. Sie bewiesen nebenbei, dass auch an einem nicht «lieblichen Ort» grundsätzlich Potenzial zur Attraktivitätssteigerung vorhanden ist.

**Zu Frage 3:** Die von der Schule für Gestaltung und privaten Architekturfirmer erarbeiteten Vorschläge für eine Aufwertung des Raums durch kurzfristig zu realisierende Massnahmen für eine bessere Beleuchtung und Farbgebung und damit vor allem für eine Stärkung des Sicherheitsgefühls der Bürgerinnen und Bürger sind teilweise positiv aufgenommen worden. Insbesondere die Anrainerchaft der Hardstrasse ist – wie ein Gedankenaustausch mit der Verwaltung am 21. September 2000 ergeben hat – dafür, verschiedene schon bekannte und neue Vorschläge nun tatsächlich umzusetzen. Das konkrete Vorgehen soll im Rahmen des bereits erwähnten «Runden Tisches Aufwertung Hardstrasse» besprochen werden. Dabei gilt es allerdings, die anstehende Hardbrückensanierung (Beginn: frühestens Mitte 2002) zu berücksichtigen. Sie wird während dieser Zeit die Aufenthaltsqualität unter der Brücke einschränken.

**Zu den Fragen 4, 5 und 7:** Eine departementsübergreifende Arbeitsgruppe hat im Hinblick auf die beabsichtigte Projektierung der neuen Tramlinie mögliche Gestaltungen des Strassenraums der Hardstrasse zwischen Escher-Wyss-Platz und Pfingstweidstrasse evaluiert. Sie favorisierte die symmetrische Anordnung von Fussgängerbereichen, einspurige Anliegerfahrbahnen und ein Tramtrasse in Mittellage unter der Brücke und kam zum Schluss, dass dies den bisherigen Bestrebungen nicht widerspricht, sondern der Aufwertung des Gebietes sogar entgegenkommt.

Von der Führung der Tramlinie unter der Hardbrücke ist eine Attraktivitätssteigerung für das Publikum zu erwarten, zumal beim Schiffbauplatz – nördlich der Kreuzung Hardstrasse/Josefstrasse/Schiffbaustrasse – eine Haltestelle vorgesehen ist. Dieser Haltestelle in Mittellage unter der Hardbrücke, die beide Seiten der Hardstrasse – das Cinemax und den Hotelkomplex Steinfelsareal einerseits, das Theaterhaus Schiffbauhalle andererseits – erschliessen wird, kommt eine Brückenfunktion für den Publikumsverkehr zu. Durch eine ansprechende Gestaltung der Haltestelle kann diese Funktion noch betont werden. Diese Tramführung erlaubt die grösste Flexibilität für die angrenzenden Nutzungen und eine hohe Durchlässigkeit der Querbeziehungen.

Obwohl die Führung des Autoverkehrs dadurch noch nicht definitiv präjudiziert ist, gibt es Überlegungen, dass später – mit der Inbetriebnahme des Nationalstrassenprojekts SN 1.4.1 – der motorisierte Individualverkehr beidseits auf eine separate Fahrspur reduziert

werden könnte, was die beiden angrenzenden Fussgängerbereiche begünstigen würde.

Eine Seitenlage des Tramtrassees würde jeweils einen der beiden angrenzenden Quartierteile bevorzugen bzw. benachteiligen; eine gleichwertige Bedienung beider Seiten durch die neue Tramlinie wäre nicht möglich.

Aus diesen Überlegungen folgt, dass ein definitives Gestaltungskonzept für den Raum zwischen Escher-Wyss-Platz und Pfingstweidstrasse nur zusammen mit dem Vorprojekt für die Tramlinie Escher-Wyss-Platz-Bahnhof Altstetten Nord ausgearbeitet werden kann.

**Zu Frage 6:** Solange das Nationalstrassenprojekt SN 1.4.1 (Pfingstweidstrasse – Hardbrücke – Sihlquai) nicht ausgeführt ist, muss zumindest mit dem gleichen Durchgangs- und Erschliessungsverkehr wie heute gerechnet werden. Danach wird der Durchgangsverkehr vermehrt über den so genannten Westast über die Hardbrücke geführt. Auf der Hardstrasse soll es dann grundsätzlich nur noch Erschliessungsverkehr geben. Diese Erschliessungsfunktionen für alle angrenzenden Areale soll die Hardstrasse auch behalten. Dafür sprechen Gründe des Wohnschutzes in den sonst als Alternative gebrauchten Quartierstrassen; eine Kanalisierung der Emissionen im Bereich Hardstrasse–Hardbrücke macht durchaus Sinn. Abgesehen davon dürfte eine Erschliessung anders als über die Hardstrasse verkehrstechnisch äusserst schwierig zu bewerkstelligen sein.

**Zu Frage 8:** Das Industriegleis in der Hardstrasse (Seite Cinemax) ist im regionalen Richtplan festgelegt; es wird noch gelegentlich gebraucht. Die Idee der Verlegung taucht immer wieder auf, scheidet aber an den zu engen Platzverhältnissen im Bereich der Einmündung der Hardturmstrasse in den Escher-Wyss-Platz, wo es schon heute grosse Defizite in der Fussgänger- und Veloführung gibt. Zudem würde ein Industriegleis quer über den Escher-Wyss-Platz zu beträchtlichen Problemen führen (z.B. durch Gleisanlagen, Haltestellen, Fahrbahnen).

**Schlussbemerkung:** Die vorstehenden Ausführungen machen deutlich, dass die Dinge im Gebiet zwischen Escher-Wyss-Platz und Bahnhof Hardbrücke auf Jahre hinaus im Fluss sind. Keines der drei grossen Bauvorhaben (Sanierung der Hardbrücke, neue Tramlinie, Nationalstrassenprojekt SN 1.4.1) ist bereits zur Projektreife gediehen. Jedes von ihnen wird den Raum Hardstrasse massgeblich beeinflussen. In dieser Situation wiederholt der Stadtrat, dass ihm an einer Aufwertung dieses Gebietes sehr gelegen ist und dass er Vorgehen und Verlauf der genannten Vorhaben nach Kräften darauf ausrichten will. Vorläufige Aufwertungsmassnahmen stehen jetzt im Vordergrund und sollen realisiert werden. Insbesondere trachtet der Stadtrat auch danach, baubedingte Behinderungen in diesem Bereich durch eine gute Koordination zu minimieren.

Aus diesem Grunde sind zurzeit Überlegungen in Prüfung, ob die an sich nötige Sanierung der Hardbrücke unter Vorwegnahme behelfsmässiger Massnahmen einen Aufschub erlaube, d.h., ob sie mit den Bauarbeiten für den Westast des Nationalstrassenabschnitts SN 1.4.1 (frühestens 2006) zusammengelegt werden könnte. Dafür sprächen nicht nur die wünschenswerte Koordination, sondern auch finanzielle Erwägungen im Hinblick auf einen Bundesbeitrag. Die entsprechenden Abklärungen werden Stadt und Kanton gemeinsam treffen

und abschliessend Empfehlungen vorlegen; damit ist etwa Mitte nächsten Jahres zu rechnen.

Mitteilung an den Stadtpräsidenten, die Vorstehenden des Polizei-, des Tiefbau- und Entsorgungs-, des Hochbaudepartements sowie des Departements der Industriellen Betriebe, die übrigen Mitglieder des Stadtrates, den Stadtschreiber, den Rechtskonsulenten, die Fachstelle für Stadtentwicklung, die Stadtpolizei (Abteilung für Verkehr), das Tiefbauamt, das Amt für Städtebau, die Verkehrsbetriebe und den Gemeinderat.

Für getreuen Auszug  
der Stadtschreiber