

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

vom 25. August 1999

1420. Interpellation von Reto Dettli und 3 Mitunterzeichnenden betreffend Stadion Zürich, Verkehrserschliessung. Am 10. Februar 1999 reichten Gemeinderat Reto Dettli (SP) und 3 Mitunterzeichnende folgende Interpellation GR Nr. 99/64 ein:

Der Stadtrat beabsichtigt das Vorhaben eines neuen multifunktionalen Sportstadions im Gebiet des heutigen Hardturmstadions voranzutreiben. Die potentiellen Investoren sind nicht nur am Stadionbau interessiert, sondern mochten rund um die Sportstätte herum weitere publikumsintensive Nutzungen wie beispielsweise Einkaufszentren oder Hotels realisieren. Dadurch entstehen bedeutende zusätzliche Verkehrsflüsse in einem Gebiet, das schrittweise vom Industriegebiet zu Baugebieten mit einem hohen Wohnanteil umgenutzt wird. Die Verkehrserschliessung des Stadiongebietes soll vornehmlich über die Pfingstweidstrasse (MIV und umgelegte Tramlinie) erfolgen, welche zu diesem Zweck umgebaut und mit einer neuen Rampe mit der Hardbrücke verbunden wird.

Die Gründe für ein neues Stadion und auch die Kriterien für die Standortwahl leuchten ein. Der Nutzungsmix auf dem Areal und die damit verbundenen Auswirkungen (Verkehr, Lärm usw.) sind für das betroffene Quartier jedoch problematisch. Ich bitte den Stadtrat folgende Fragen zu beantworten:

1. Welcher zeitliche Realisierungshorizont ist für die einzelnen Vorhaben Stadionbau, stadionperiphere Nutzungen (Einkaufszentrum, Hotels usw.), Umgestaltung Pfingstweidstrasse, Verlegung Tramlinien, Rampen Hardbrücke absehbar? Welche notigen Bewilligungen (z. B. Abklassierung von Strassen) liegen nicht im Kompetenzbereich der Stadt Zürich?
2. Die Hardturmstrasse könnte gleichzeitig vom Verkehr stark entlastet und auch baulich den Anforderungen eines Wohngebietes angepasst werden. Der Raum zwischen den Baulinien links und rechts der Hardturmstrasse wird nur maximal zu einem Drittel für die Strasse benötigt, eine attraktive Gestaltung des restlichen öffentlichen Raums ist sinnvoll und nötig. Welche Vorstellungen hat der Stadtrat zur Gestaltung dieses öffentlichen Raumes? Welche Schritte wurden dafür bereits eingeleitet? Welcher zeitliche Realisierungshorizont ist absehbar? Sieht der Stadtrat Möglichkeiten, bei den anstehenden und zukünftigen Gestaltungsplanverfahren die privaten Bauherrschaften in die Gestaltung des öffentlichen Raums einzubinden? Ist der Stadtrat auch der Meinung, dass die nächtliche Sperrung der Hardturmstrasse bis zu einer allfälligen Umgestaltung beibehalten werden muss?
3. Welche flankierenden Massnahmen gedenkt der Stadtrat vorzusehen, damit durch den neuen Anschluss der Pfingstweidstrasse an die Hardbrücke nicht eine schleichende Teilrealisierung des Y (z. B. über Sihlquai-Milchbuckeltunnel oder Rosengartenstrasse) als Konkurrenz zur Nordumfahrung Zürich resultiert?
4. Welche flankierenden Massnahmen sind vorgesehen, damit ein möglichst grosser Anteil der ZuschauerInnen der Grossanlage oder der wochentlichen Fussballspiele auch wirklich mit dem OV anreisen?
5. Wie gedenkt der Stadtrat zu verhindern, dass der Stadionneubau (inkl. stadionperiphere Nutzungen) zeitlich nicht vor einer neuen verkehrlichen Erschliessung, den unter 3. skizzierten flankierenden Massnahmen sowie einer Abklassierung und Umgestaltung der Hardturmstrasse erfolgt?
6. Welche Anstrengungen unternimmt der Stadtrat, um die unnötig grosszügigen und nicht benötigten Verkehrsflächen beim Autobahnende einer sinnvolleren Nutzung zuzuführen?

Auf den Antrag des Vorstehers des Hochbaudepartements beantwortet der Stadtrat die Interpellation wie folgt:

Vorweg zum aktuellen Stand der Stadionplanung: Zurzeit findet die Evaluation der Entwicklerteams statt, welche voraussichtlich im Laufe des Sommers 1999 abgeschlossen wird. Mit diesem Schritt wird der Entscheid für ein wirtschaftliches Konzept gefällt, in welchem auch der Nachweis der städtebaulichen Umsetzung geführt werden soll. Im nächsten Schritt wird, zusammen mit dem Developerteam, das Ganze in entwicklungsmässiger, wirtschaftlicher, inhaltlicher (Raumprogramm), umweltmässiger und städtebaulicher (Einfügen in Zürich-West) Hinsicht präzisiert. Ziel ist einerseits die Voraussetzung für einen Projekt- oder Gesamtleistungswettbewerb zu schaffen und andererseits ein verbindliches Rechtsinstrument auszuarbeiten (Gestaltungsplan oder Sonderbauvorschriften).

Die folgenden Antworten zu den Fragen der Verkehrserschliessung entsprechen dem aktuellen Wissensstand und beruhen unter anderem auf den Erkenntnissen aus der Entwicklungsplanung Zürich-West.

Zu Frage 1:

Stadion und periphere Nutzungen

Nach dem heutigen Zeitplan soll das Stadion samt zugehörigen Mantelnutzungen (stadionperipheren Nutzungen) und Parking bis 2004/2005 fertiggestellt sein. Als Mantelnutzungen zu verstehen sind Nutzungen in Nachbarschaft zum Stadion, die mit diesem in einem direkten und synergetischen Zusammenhang stehen (z. B. Restaurant, Wellness-Center usw.). Nicht mehr zu den Mantelnutzungen, sondern zu den sonstigen Nutzungen zu zählen wäre etwa ein reiner Bürokomplex oder eine Wohnüberbauung. Das für solche Nutzungen in Frage kommende Gebiet liegt im Südosten des Gesamtareals, die Nutzungen sind inhaltlich jedoch noch nicht definiert. Dementsprechend können diesbezüglich weder über mögliche Investoren noch über den Zeitplan nähere Angaben gemacht werden.

Pfingstweidstrasse

Der Ausbau der Pfingstweidstrasse mit Eigentrassee für eine neue Tramlinie gemäss regionalem Verkehrsrichtplan sowie grosszügiger Baumallee ist Bestandteil des Generellen Projektes «SN 1.4.1 III Kl., Hardturmstadion – Letten» von 1997, welches unabhängig vom Stadionentscheid durch das kantonale Tiefbauamt mit Beteiligung der Stadt erarbeitet wurde und den Anschluss zum Stadttunnel sicherstellt (Stellungnahme der Stadt Zürich in Vorbereitung, gemeinsam mit Stadttunnel). Darin sind die Umgestaltung der Pfingstweidstrasse, die Anordnung des Bus- bzw. Tramtrassees sowie die Rampen an bzw. von der Hardbrücke usw. ersichtlich. Die SN 1.4.1 vom Hardturmstadion bis zum Anschluss an den Stadttunnel (SN 3.4.1) beim Letten ist Bestandteil des schweizerischen Nationalstrassennetzes. Im Anschluss an die Berichterstattung der vom Bundesrat eingesetzten Kommission zur Überprüfung der Nationalstrassen hat die Bundesversammlung mit Beschluss vom 19. Dezember 1986 den sogenannten Westast des Zürcher-Expressstrassen-Ypsilon in eine Nationalstrasse 3. Klasse zurückgestuft. Die Verbindung der A1 (vormals N1) zwischen dem Limmattal und dem Stadttunnel wird dadurch zur städtischen Hauptverkehrsstrasse und dient als Zubringeroute aus dem Limmattal ins Stadtzentrum.

Absichten zur Umnutzung der brachliegenden oder noch unüberbauten Industriezonen in Zürich-West erforderten einen Nachweis

der hinreichenden (Grob-)Erschliessung. Die Trassees und Anschlusspunkte sowie die Flächenbedürfnisse der dazu benötigten Verkehrsanlagen für MIV und ÖV mussten zu diesem Zweck verbindlich festgelegt werden. Dazu gehörte auch die Linienführung der Nationalstrasse SN 1.4.1. Für die künftige Siedlungsentwicklung konnten bei dieser Gelegenheit die erforderlichen Rahmenbedingungen und Anschlusspunkte für die Erschliessung der angrenzenden Areale festgelegt werden.

Tramtrasse Pfingstweidstrasse

Das Tramtrasse in der Pfingstweidstrasse ist in nördlicher Seitenlage (Seite Stadion) vorgesehen. Die neuen Verkehrsbaulinien (Strasse und Tramtrasse) der Pfingstweidstrasse sind festgesetzt, wobei die Genehmigung durch den Regierungsrat noch aussteht. Projektstudien für die neue Tramverbindung Escher-Wyss-Platz-Pfingstweidstrasse – Bhf Altstetten werden im Laufe des Jahres 1999 erstellt. Der Abschnitt Pfingstweidstrasse ist bereits ausgearbeitet. Er ist integraler Teil des Generellen Projekts der SN 1.4.1.

Hardturmstrasse

Die Hardturmstrasse ist im kantonalen Verkehrsplan enthalten. Eine Abklassierung der Hardturmstrasse setzt demzufolge eine Revision des kantonalen Richtplanes voraus, für welche der Kantonsrat zuständig ist und die kaum vor dem Ausbau der Pfingstweidstrasse zu erwarten sein dürfte.

Zu Frage 2: Der Stadtrat stimmt mit den Interpellanten darin überein, dass die Hardturmstrasse dannzumal durchaus entlastet und auch baulich den Anforderungen eines Wohngebietes im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten angepasst werden kann. Eine Redimensionierung des heute vorhandenen Strassenraumes könnte als Massnahme in Betracht gezogen werden.

Die Möglichkeit, bei den anstehenden und vor allem den zukünftigen Gestaltungsplanverfahren die privaten Bauherrschaften in die Gestaltung des öffentlichen Raumes einzubinden, kann durchaus als Chance zur Verbesserung der heutigen Situation gesehen werden. Die Hardturmstrasse hat sich seit der Einführung des Nachtfahrverbotes am 4. April 1984 wesentlich verändert. Durch die verschiedenen Neuüberbauungen mit Dienstleistungszentren wie z. B. Telekurs AG, Telecom usw. sowie die neu erstellten Wohnüberbauungen (Limmatwest) haben sich zusätzliche Bedürfnisse bezüglich Erschliessung ergeben. Aufgrund des zusätzlichen Wohnanteiles ist der Stadtrat der Meinung, dass die nächtliche Sperrung der Hardturmstrasse, trotz der immer wieder neuen Bedürfnisse, bis zu einer allfälligen Umgestaltung beibehalten werden soll.

Zu Frage 3: Die Verbindung Sihlhölzli-Milchbuck (Stadttunnel) ist erst nach Fertigstellung der Westumfahrung mit Uetlibergtunnel (Eröffnung 2010) vorgesehen. Die Verknüpfung Pfingstweidstrasse/Hardbrücke mittels Rampe als Bestandteil des Westastes ist im Generellen Projekt 1997 enthalten und wurde als solches in das Verkehrskonzept der Kooperativen Entwicklungsplanung Zürich West übernommen. Die Nationalstrassenverbindung III. Klasse dient vor allem dem Ziel-/Quellverkehr und stellt eine notwendige Ergänzung, jedoch keine Konkurrenz zur N 4/N 20 dar, welche den Transitverkehr übernimmt. Angaben bezüglich des Realisierungszeitpunktes sind heute nicht möglich.

Die Grundlagen für flankierende Massnahmen zur N 4/N 20 werden zurzeit in einer Arbeitsgruppe aus Vertretern von Stadt und Kanton erarbeitet. Notwendige Massnahmen können erst aufgrund der gewonnenen Erkenntnisse evaluiert werden. Dabei wird auch der Anschluss Pfingstweidstrasse an die Hardbrücke mit berücksichtigt.

Zu Frage 4: Das neue Stadion ist direkt an das Tramnetz angebunden: einerseits an die bestehende Tramverbindung in der Hardturmstrasse, andererseits an die geplante neue Tramachse Pfingstweidstrasse-Bhf Altstetten. Die Realisierung der neuen Tramverbindung (Haltestellen und Fahrplan) wird sinnvollerweise auf die Realisierung des Stadionneubaus abgestimmt. Vorangehend der Ausführung der neuen Tramverbindung wird zur nachfragegerechten Erschliessung des Sulzer-Escher-Wyss-Areals eine neue Busverbindung vom Bahnhof Hardbrücke via Hardstrasse-Schiffbauerstrasse-Förrlibuckstrasse-Stadion Hardturm eingeführt.

Eine zusätzliche Haltestelle Stadion im Gleisfeld Herdern/Engros-Markt ist im Verkehrskonzept als Option für Sonderzüge bei Grossanlässen angemerkt.

Kombinierte ÖV-/Stadion-Eintrittsbillette schaffen einen finanziellen Anreiz zugunsten des ÖV, wie dies heute beispielsweise für Messebesuche und andere Grossveranstaltungen selbstverständlich ist. Hierzu muss sich aber der Zürcher Verkehrsverbund abschliessend äussern.

Das zur Verfügung stehende Parkplatzangebot, welches bei der UVP zu beurteilen sein wird, beeinflusst das Mobilitätsverhalten der potenziellen Stadionbesucher.

Zu Frage 5: Das Verkehrskonzept, welches im Rahmen der Kooperativen Entwicklungsplanung Zürich West erarbeitet wurde, enthält den sogenannten Westast als Verbindung zur Westtangente und sieht eine Entlastung der Hardturmstrasse vor. Das neue Stadion könnte Auslöser für eine schnelle Verwirklichung des Verkehrskonzeptes sein. Für eine grundlegende Neugestaltung der Hardturmstrasse ist deren Abklassierung jedoch Voraussetzung. Die nächtliche Sperre soll bis auf weiteres beibehalten werden.

Flankierende Sofortmassnahmen sind bei der Stadionplanung zu evaluieren und im Rahmen des Bewilligungsverfahrens und der UVP für das Stadion zu prüfen.

Der Stadionneubau wird voraussichtlich vor Inangriffnahme des neuen Anschlusses Pfingstweidstrasse an die Hardbrücke abgeschlossen sein. Somit kann bis zu diesem Zeitpunkt weder mit der Realisierung von flankierenden Massnahmen noch mit der Abklassierung und Umgestaltung der Hardturmstrasse gerechnet werden. Der Stadtrat ist bereit, diesbezüglich beim Kanton und Bund eine aktive Rolle zu übernehmen.

Zu Frage 6: Das Generelle Projekt SN 1.4.1, Letten bis Hardturm, Abschnitt Stadtgrenze bis Sportplatz Hardturm, sieht im Gestaltungs- und Lärmschutzkonzept für den Abschnitt Grünau flankierende Massnahmen vor.

Zur Umklassierung dieses Autobahnabschnittes in eine Nationalstrasse III. Klasse hat sich der Regierungsrat dahingehend geäussert,

dass ein allfälliger Rückbau der N 1 erst mit der Inbetriebnahme der Westumfahrung verwirklicht werden könne (RRB 110 vom 20. Januar 1999). Überlegungen, wie die grosszügigen Verkehrsflächen beim Autobahnende sinnvoller genutzt werden könnten, wurden ebenfalls in der erwähnten Arbeitsgruppe gemacht. Die entsprechenden Vorschläge sind im Generellen Projekt «SN 1.4.1 III Kl., Hardturmstadion-Letten», ersichtlich.

Mitteilung an die Vorstehenden des Polizei-, des Tiefbau- und Entsorgungs-, des Hochbaudepartements und des Departements der Industriellen Betriebe, die übrigen Mitglieder des Stadtrates, den Stadtschreiber, den Rechtskonsulenten, die Fachstelle für Stadtentwicklung, die Stadtpolizei (2, Abteilung für Verkehr), das Tiefbauamt (2), das Amt für Städtebau (4), das Amt für Hochbauten, die Verkehrsbetriebe und den Gemeinderat.

Für getreuen Auszug
der Stadtschreiber