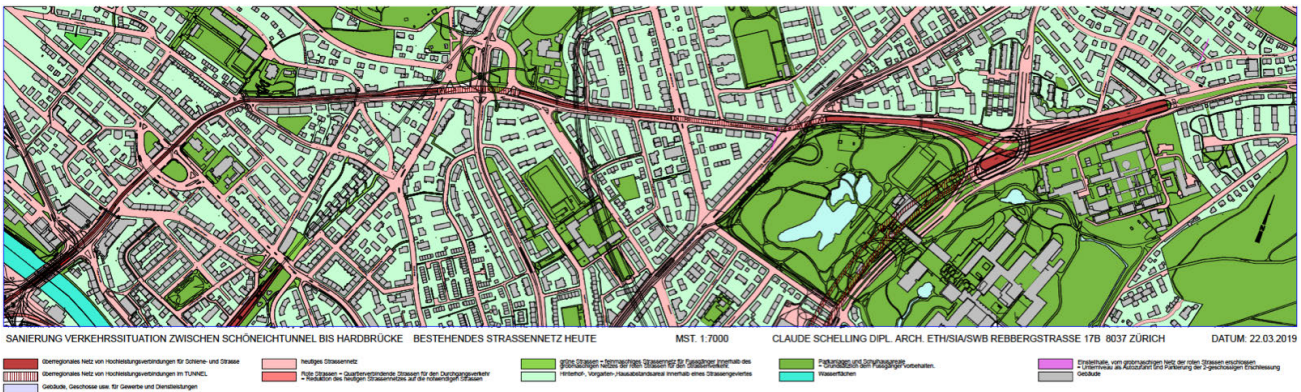


Sanierung Rosengarten- Bucheggstrasse bis Schöneich-Tunnel: Alternativ-Vorschlag: „wohnlicher Rosengarten“



Ausgangslage und was bisher geschah: Das offizielle Projekt

Bei Verkehrsproblemen geht es meistens um die Steigerung der Verkehrseffizienz. Dies geschieht leider zu oft auf Kosten der Lebensqualität. In der heutigen Stadtstruktur verdrängt der motorisierte Verkehr die Fussgänger und Velofahrer an den Strassenrand oder auf oft enge Trottoirs.

Die Rosengartenstrasse-Bucheggstrasse ist als Durchgangsstrasse besonders stark vom massiven Verkehrsaufkommen bedrängt. Diese Strasse ist für Fussgänger sowie auch für Autos nicht passierbar. Von Fussgängern lässt sie sich einzig über die wenigen Über- bzw. Unterführungen überqueren. Dazu kommen Lärm- und andere Immissionen.



Rosengartenstrasse, eine unpassierbare Barriere

Foto Christian Senti

Die Strasse ist vom Durchgangsverkehr mit 56'000 Autos täglich derart dicht befahren, dass sie auch dem Lokalverkehr keinen Raum lässt. Schlimmer noch, für den Verkehr quer über diese Strasse ist sie zwischen Bucheggplatz und Wipkingerplatz einzig über die Rosengartenbrücke passierbar. Die heutige Situation ist wirklich sehr bedauerlich und eine Tunnellösung kann sinnvoll sein.

Problempunkte im offiziellen Projekt

Das folgende Bild aus dem offiziellen Projekt zeigt leider einen fragwürdigen Versuch zur Verkehrsberuhigung. Dass zusätzlich zu einer Tunnel-Lösung wiederum eine Strasse mit Tram und Autos geplant wird, sollte nicht sein. Hier die wichtigsten problematischen Punkte, welche nochmals überdacht werden sollten:

Problempunkt 1, Tram auf und unter der Hardbrücke: Unmittelbar beim Bahnhof Hardbrücke existiert bereits eine Abfahrt für das Tram. Deshalb sollte diese Abfahrt benützt werden, statt $2 \times 1,9$ km neue Tramlinien auf die Brücke zu verlegen. Das Tram fährt bereits jetzt unter der Brücke bis zum Wipkingerplatz. Der Spareffekt wäre bemerkenswert.

Die ersparten Kosten (kein Schienenbau auf der Hardbrücke, keine Enteignungen, ein kürzerer Tunnel) würden es ermöglichen das Tram Rosengartenstrasse-Bucheggstrasse unter Niveau in einem Tagbautunnel zu führen. Statt unterirdischer Stationen können problemlos nach oben offene Stationen mit offenen Zugängen geschaffen werden.

Problempunkt 2, die Ausfahrt des Tunnels auf den Bucheggplatz: Die vorgeschlagene Tunnellösung des offiziellen Projektes verlangt einen Tunnelzugang am Bucheggplatz. Der heute bereits überbelastete Bucheggplatz wird noch einmal weiter belastet. Diese Lösung ist nur möglich mithilfe einer weit ausholenden Schlaufe, um die Maximalsteigung von 5 % für die Überwindung der Höhendifferenz zwischen Wipkingerplatz und Bucheggplatz nicht zu überschreiten. Grössere Steigungen sind aus brandschutztechnischen Gründen nicht erlaubt. Die Verlängerung der Wegstrecke um 600 m ist bereits aufgrund des Energieverbrauches höchst problematisch.

Eine kurze Rechenaufgabe: $56'000$ Autos/Tag mal $0,6$ km = $33'600$ km Umweg jeden Tag mal $\varnothing 7$ l pro 100 km = $2'350$ l. Umgerechnet auf das Jahr sind das $860'000$ l, also ca. CHF $1'400'000$. Benzin oder Diesel. stossen \varnothing rund $2,5$ kg/l CO₂ aus, macht das $2'150$ Tonnen CO₂ pro Jahr unnötigen Mehrausstoss. Auch wenn später nur noch elektrisch betriebene Autos fahren, wird dies einen zu grossen unnötigen Verbrauch bedeuten, der anderswo sinnvoller eingesetzt werden kann. Ausserdem kostet eine Mehrlänge von 600 m Tunnel allein schon ca. CHF 80 bis 100 Millionen.



Problempunkt 3, Zersiedelung durch Strassenverbreiterung: Es ist vorgesehen, die heutige Rosengartenstrasse-Bucheggstrasse durch 2 Trampuren, 2 Spuren für Autos, 2 Velostreifen und 2 Trottoirs zu ersetzen. Die neue Strasse würde breiter als die heutige Strasse mit 4 Autospuren und 2 Trottoirs.

Also mildert diese Massnahme die Trennwirkung kaum. Statt unpassierbar wird die Strasse neu schwer passierbar. Diese oberirdische Strassenführung ist sogar breiter als die heutige vierspurige Lösung. Für eine geringe Verbesserung müssen gemäss offiziellem Projekt 84 Wohnungen

abgebrochen werden, d. h. auf diese Weise wird weiter zersiedelt statt verdichtet. 200-250 Personen werden dem Verkehr geopfert und an die Peripherie vertrieben. Der Einwand, dass der Wegzug durch Verdichtung an anderer Stelle kompensiert werde, ist nicht stichhaltig. Denn die genannte Verdichtung an anderer Stelle kann selbst dann weitere Menschen aufnehmen, wenn keine der jetzigen Anwohner aus den 84 Wohnungen vertrieben werden. Also ist klar: bei einer Ausführung des offiziellen Projektes müssen wegen der Zersiedelung an der Rosengartenstrasse auf jeden Fall 200-250 Personen an die Peripherie umziehen bzw. dort einziehen.



Aus der unpassierbaren Barriere bleibt mit dem geplanten Tram eine schwer passierbare Barriere: **so nicht!** Das Bild zeigt die zukünftige Rosengartenstrasse am Beispiel der heutigen Birmensdorferstrasse.

Fazit aus obigen Problempunkten: Eine Veränderung lohnt sich nicht auf diese Weise!

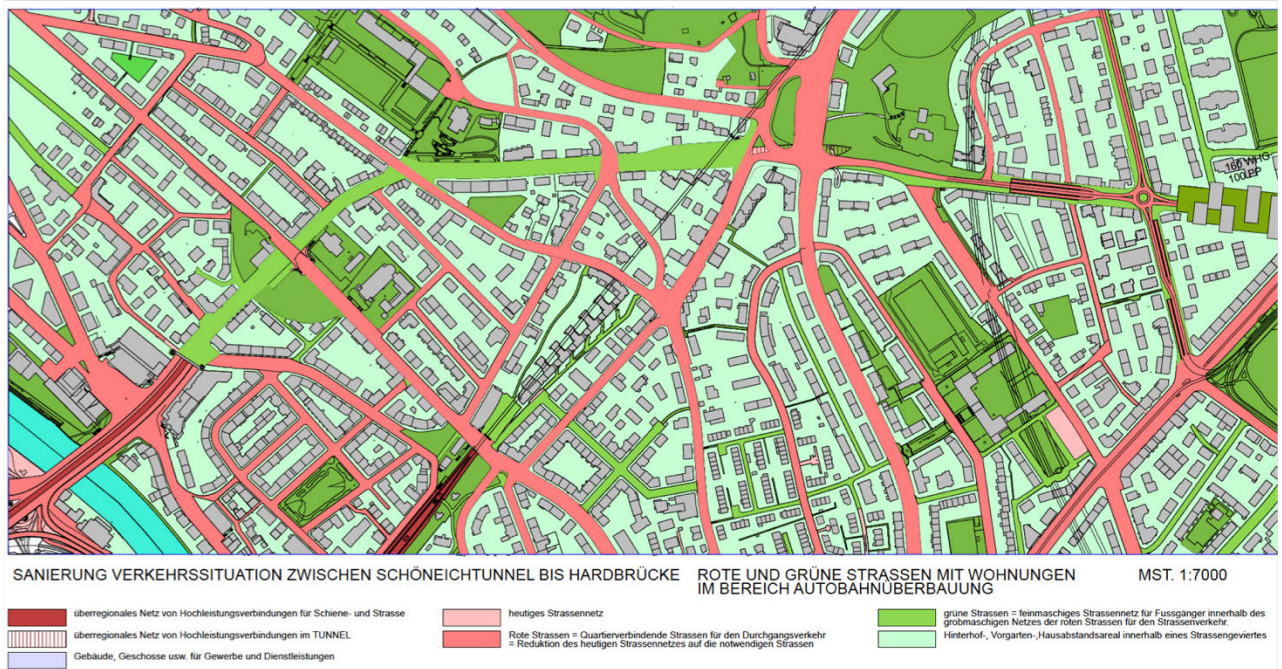
der Bucheggplatz und die ganze Rosengartenstrasse-Bucheggstrasse bleiben derart belastet, dass man besser auf eine dermassen unausgereifte Lösung mit Tunnel-Schleufe, Tram nochmals 2 weitere Autofahrspuren verzichtet.

Eine derartige Veränderung zementiert den Zustand wiederum auf Jahrzehnte hinaus, darum Vorsicht!

Alternativ-Vorschlag: „wohnlicher Rosengarten“

Der Alternativ-Vorschlag enthält folgende Massnahmen:

1. Keine Hausabbrüche, d. h. keinen Eingriff in die angrenzenden privaten Parzellen.
2. Stattdessen mehr Verdichtung – nachweisbar möglich!
3. Strassenführung vereinfachen, z.B. unter anderem keine Tunnel-Schleufe (Klimaschutz).
4. Das Tram vom Bahnhof Hardbrücke aus auf den bestehenden Tramschienen unter der Hardbrücke bis Wipkingerplatz führen und weiter bis Wehntalerstrasse in Tagbautunnel, aber mit offenen und offen zugänglichen Stationen.
5. Rosengartenstrasse-Bucheggstrasse wird neu ein „wohnlicher Rosengarten“ d. h. eine autofreie Grünzone für die Anwohner und weiteren Stadtbewohner.
6. über den Kreisels an der Kreuzung Wehntalerstrasse-Bucheggstrasse können Autofahrer problemlos auch vom Bucheggplatz her zur Tunneleinfahrt bzw. -ausfahrt gelangen.
7. Milchbuck bis Schöneich: Mehrfachnutzung mit ca. 800 Wohnungen verdichten. An der Rosengartenstrasse-Bucheggstrasse kann die grosse Zunahme an Grünflächen für ca. 100 zusätzliche Wohnungen genutzt werden.
8. Durch Überdeckung der Irchelstrasse erreicht man beinahe eine Verdoppelung der Gebäudefläche der Universität Irchel.
9. Irchelpark wird vergrössert, weiter beruhigt und enger mit der Uni verbunden. Er wird der Höhepunkt einer wesentlich vergrösserten reinen Fussgängerzone.

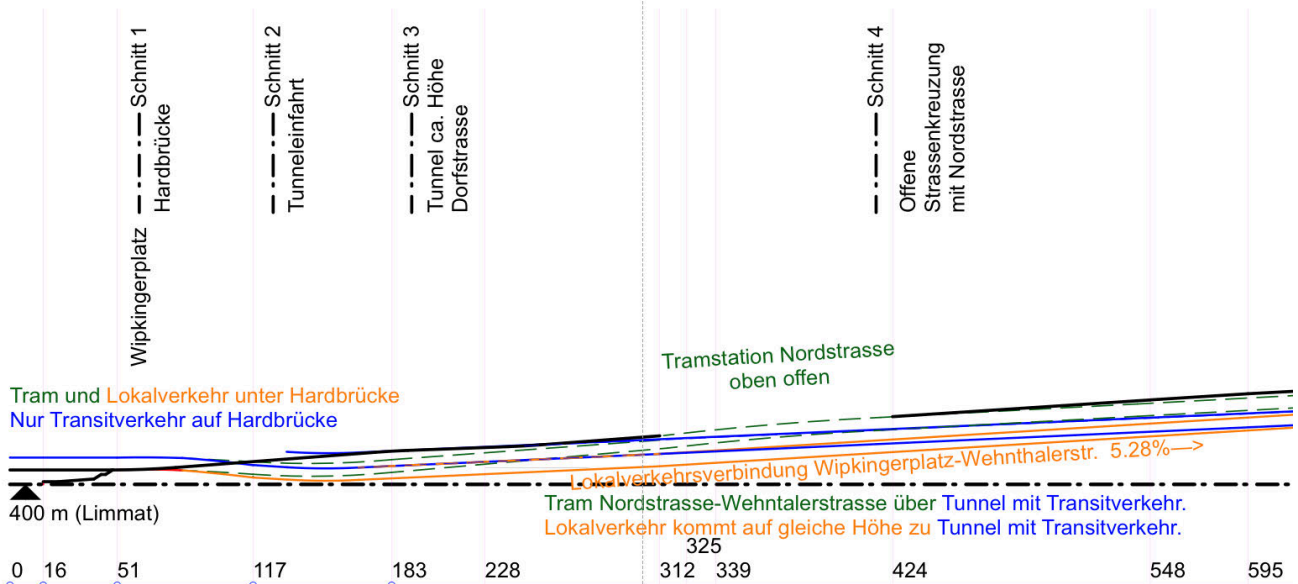


Auf diese Weise kann die Rosengarten-Bucheggstrasse (hellgrün dargestellt) vollständig autofrei werden, nur gekreuzt von der Wibich-, der Lehen- und der Nordstrasse: Die Trennwirkung ist völlig aufgehoben. Durch den Komfortgewinn eines reinen Fussgängerbereiches entsteht ein lebenswerter Ort, eben der gewünschte...

...Begegnungsraum, der „wohnliche Rosengarten“ für Wipkingen.

Massnahmen in den einzelnen Bereichen vom Wipkingerplatz bis Schöneich

Schnitt-Abwicklung für die Strecke Wipkingerplatz – Schöneich
Teilschnitt 1: Wipkingerplatz bis Lehenstrasse



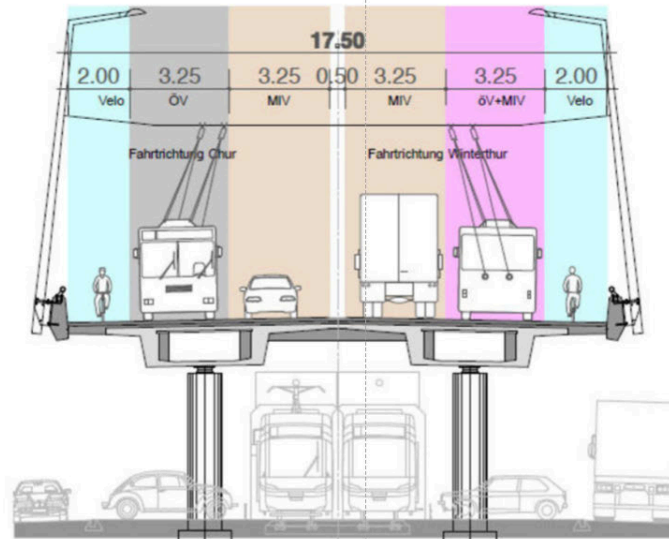
Auch das Rosengarten-Tram fährt unter der Brücke zwischen den Pfeilern.

Der Lokalverkehr unter der Hardbrücke verläuft wie heute im Randbereich zwischen Escher-Wyss-Platz und Wipkingerplatz.

Querschnitt 1: Der Verkehr auf und unter der Hardbrücke

Schnitt 1: Auf der Hardbrücke (Zeichnung aus dem Internet)

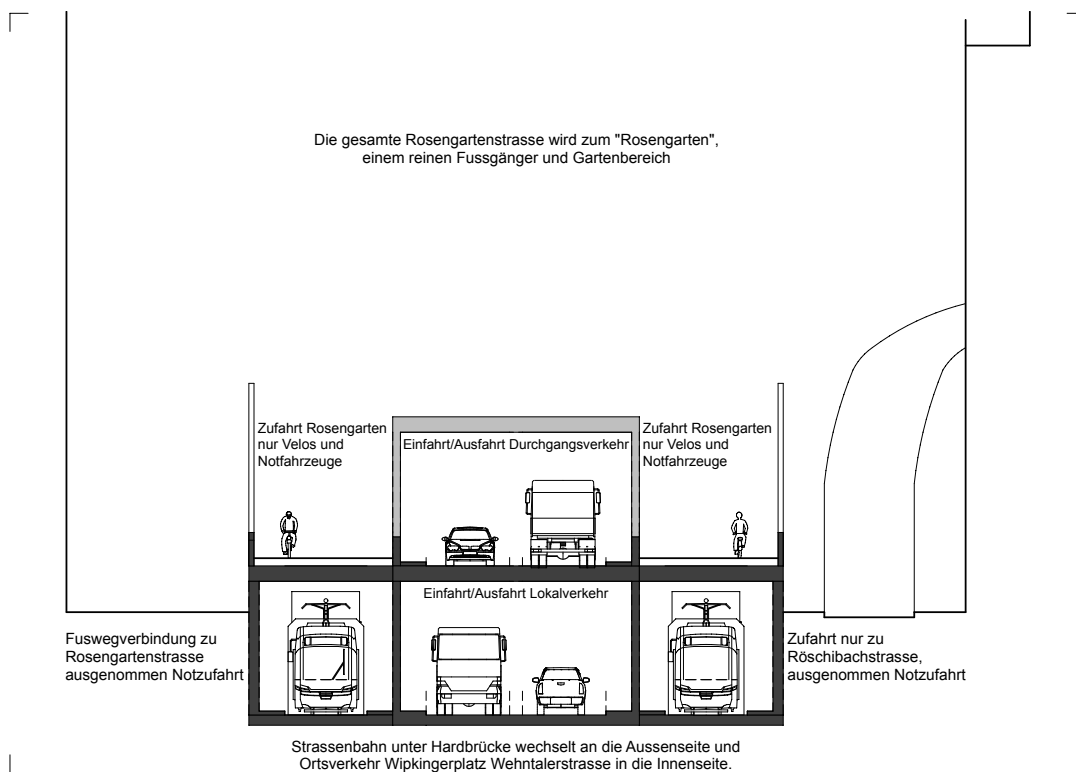
Auf der Hardbrücke Fussgänger nur in und zu Bereichen Öffentlichen Verkehrs erlaubt.
Velo Fahrbahn mit Zufahrt zum "Rosengarten"
Zu- und Ausfahrt zum Tunnel für Bus- und Abzweigespuren mit Lichtsignalen geregelt
Die zwei mittleren Spuren sind für den Durchgangsverkehr.



Unter der Hardbrücke

Sinnvollerweise wird das Tram nach der Station Hardbrücke unter diese geführt
Die Auf- Abfahrt für Trams wurde bereits gebaut und
diese Spur führt direkt zur Einfahrt unter der Hardbrücke am Wipkingerplatz
Autos des Lokalverkehrs bleiben auf dem bisherigen Strassennetz unten.
Lokalverkehr ebenfalls zur ein-Ausfahrt unter der Hardbrücke geführt.

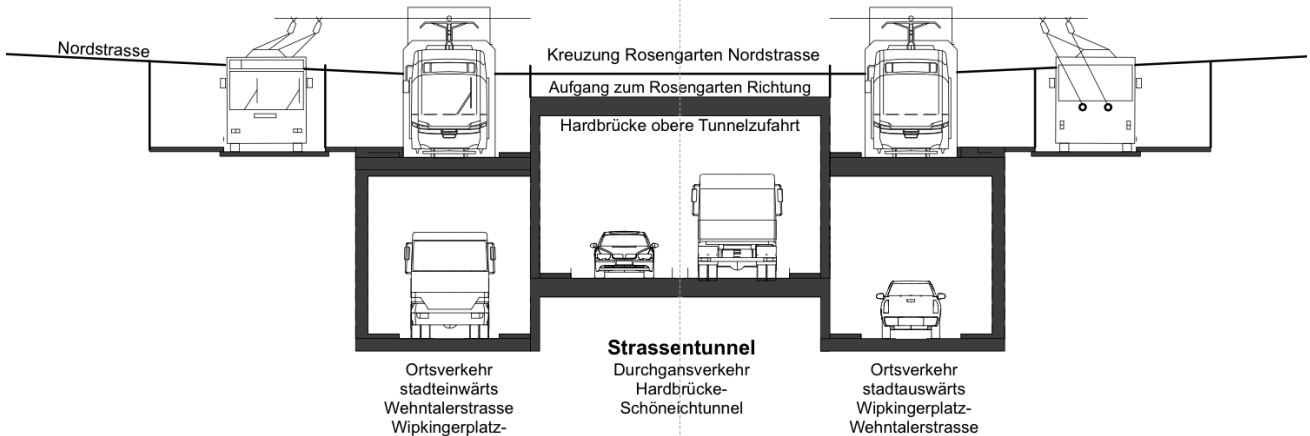
Querschnitt 2: Tunnelleinfahrt auf der Hardbrücke zwei Spuren für Durchgangsverkehr Tunnelleinfahrt unter der Hardbrücke zwei Spuren für Lokalverkehr, Tram innenseitig.



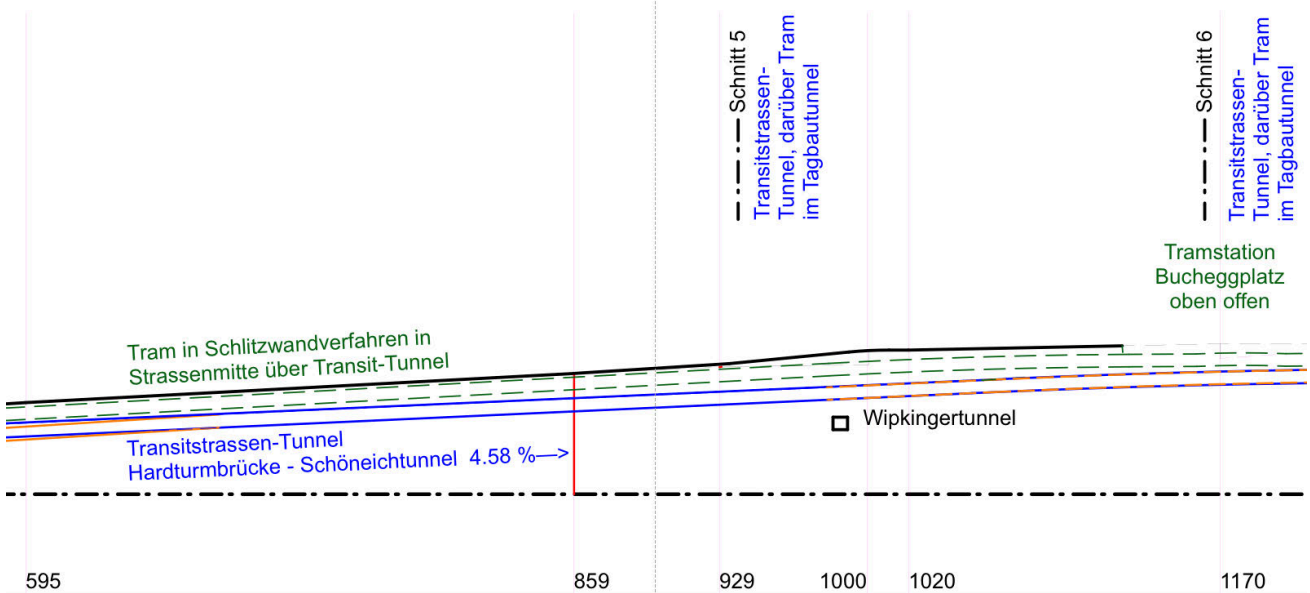
Querschnitt 3: Tram neu an der Aussenseite, Autos Lokalverkehr neu innenseitig unter Autos für Durchgangsverkehr. Auf diese Weise kann das Tram schneller ansteigen, um nach der Station Nordstrasse über den Tunnel für den Durchgangsverkehr fahren zu können.

Querschnitt 4: Station Rosengarten

Stationen für Bus und Tram aus Tunnel als offene Station neu gegenüber heute etwas versenkt
Steigt an bis Kreuzung Rosengarten-Nordstrasse, danach wieder Tunnel (über Strassentunnel)

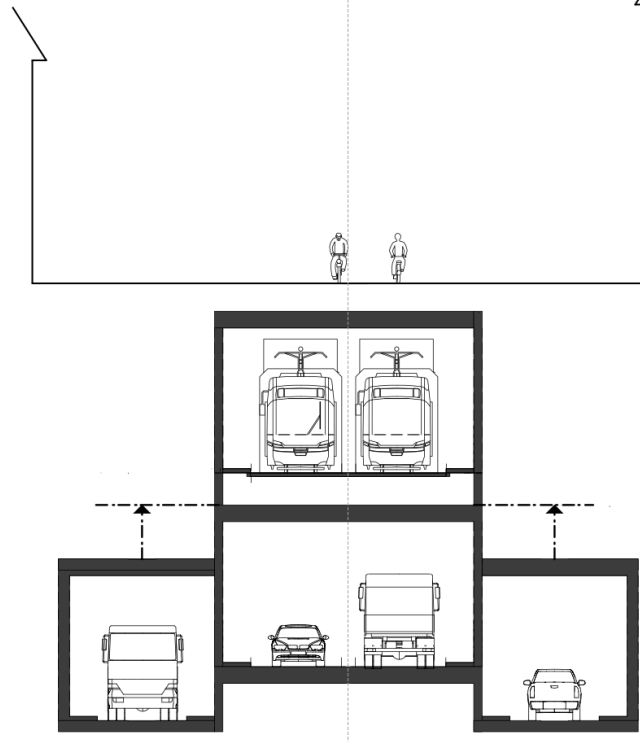


Schnitt-Abwicklung für die Strecke Wipkingerplatz – Schöneich Teilschnitt 2: Lehenstrasse bis Tramstation Bucheggplatz



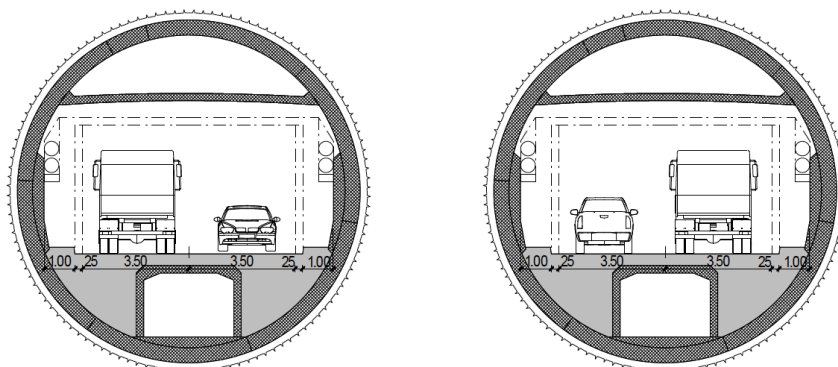
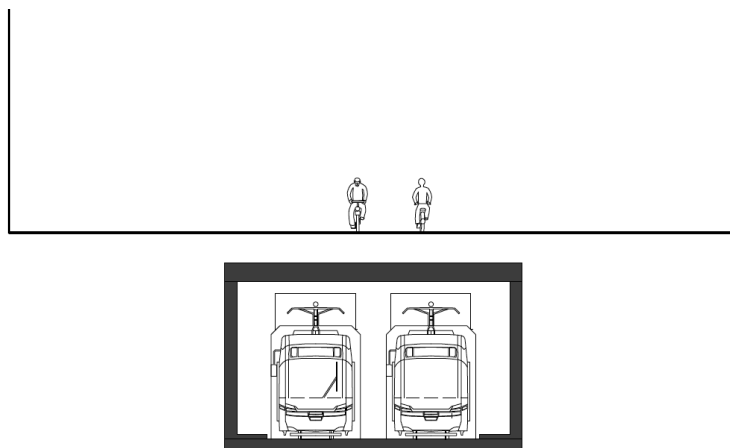
Wird die Einfahrt in den Tunnel ab Wehntalerstrasse geplant, kann der Tunnel mit einer Steigung von maximal 4,58 % problemlos unter der Rosengarten-Bucheggstrasse geführt werden. Der Tunnel führt ca. 8 bis 10 m über dem Wipkingertunnel hinweg.

Querschnitt 5: Tram und Durchgangsverkehr übereinander bis Lokalverkehr auf gleicher Höhe mit Durchgangsverkehr ist. Der Tunnel für das Tram steigt stärker an als der Tunnel für die Autos.

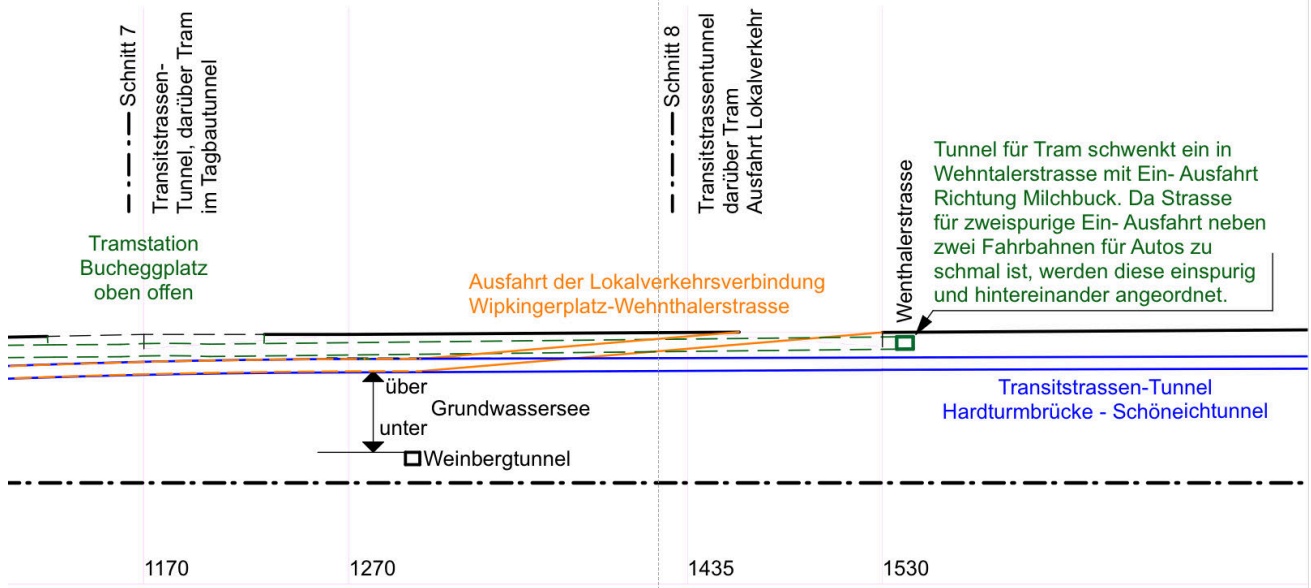


Die Autos für den Lokalverkehr in den zwei seitlichen Tunnels werden bis auf die Höhe der Autos für den Durchgangsverkehr hochgeführt.

Querschnitt 6: ab diesem Zeitpunkt Aufteilung in zwei richtungsgetrenten ca. 1000 m langen Röhren. Der Tramtunnel kann nachträglich im Tagbauverfahren weitergebaut werden.



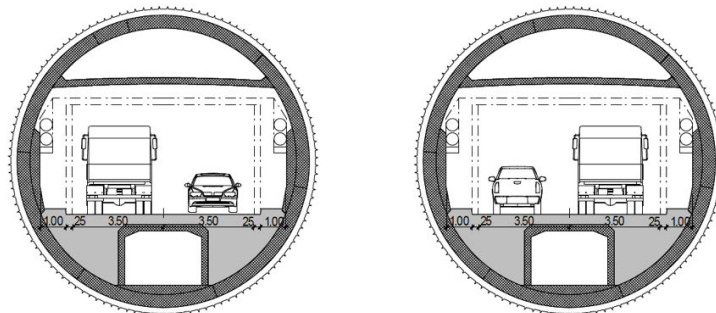
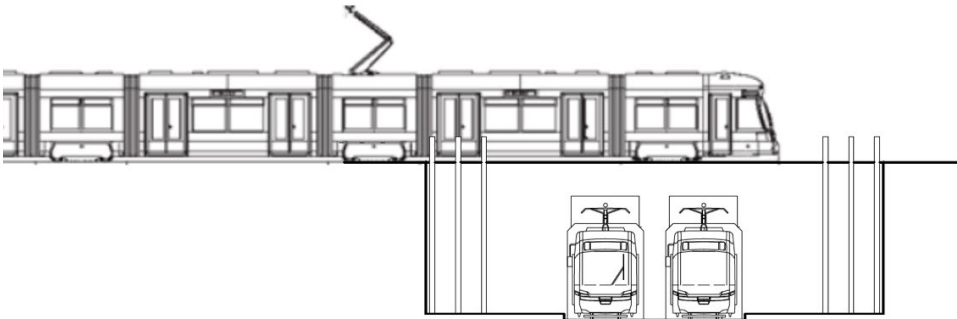
Schnitt-Abwicklung für die Strecke Wipkingenplatz – Schöneich Teilschnitt 3: Bucheggplatz bis Wehntalerstrasse



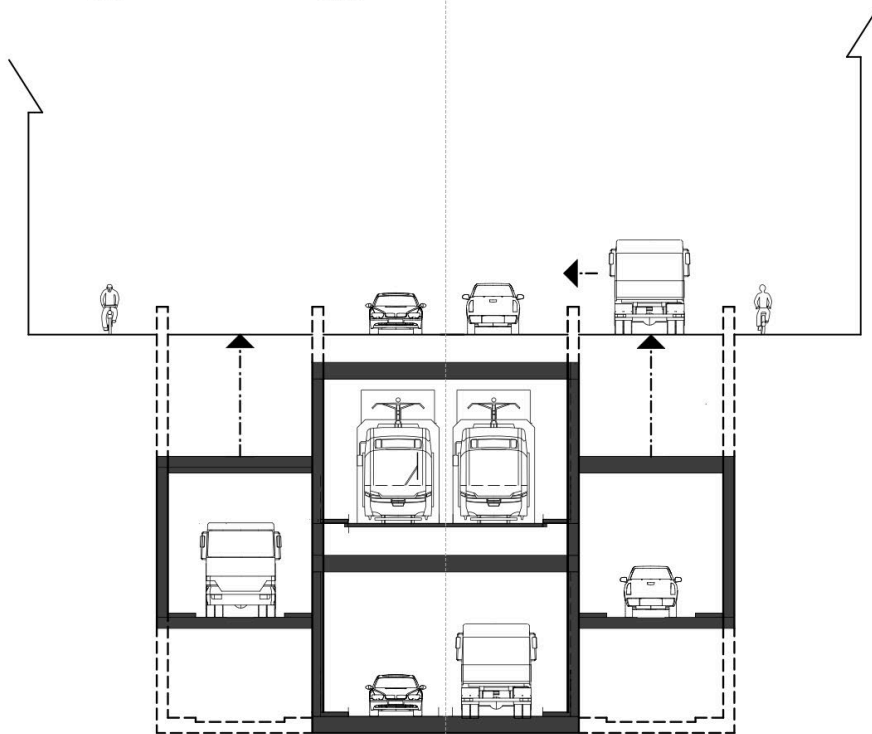
Tram: Das Tram soll aus städtebaulichen Gründen ebenfalls unterirdisch geführt werden. Dabei können aber die Stationen nach oben offen gestaltet werden. Die Benützer können diese durch die ebenfalls offenen Zugänge bequem erreichen.

Der Tunnel kann im Tagbauverfahren direkt von oben gebaut werden, aber nachdem der Strassentunnel fertiggestellt ist. Eine eventuelle Verstärkung der Strassentunnels kann von vornherein einkalkuliert werden.

Querschnitt 7: nach oben offene Tramstation Bucheggplatz. An diesem Ort liegen die Fahrspuren für die Autos noch ca. 23 m unter der Strassenoberfläche



Querschnitt 8: Die Fahrspuren Transitverkehr liegen unmittelbar unter Tramtunnel, darüber Bucheggstr. von Bucheggplatz zur Wehntalerstr. Ein- Ausfahrt Lokalverkehr

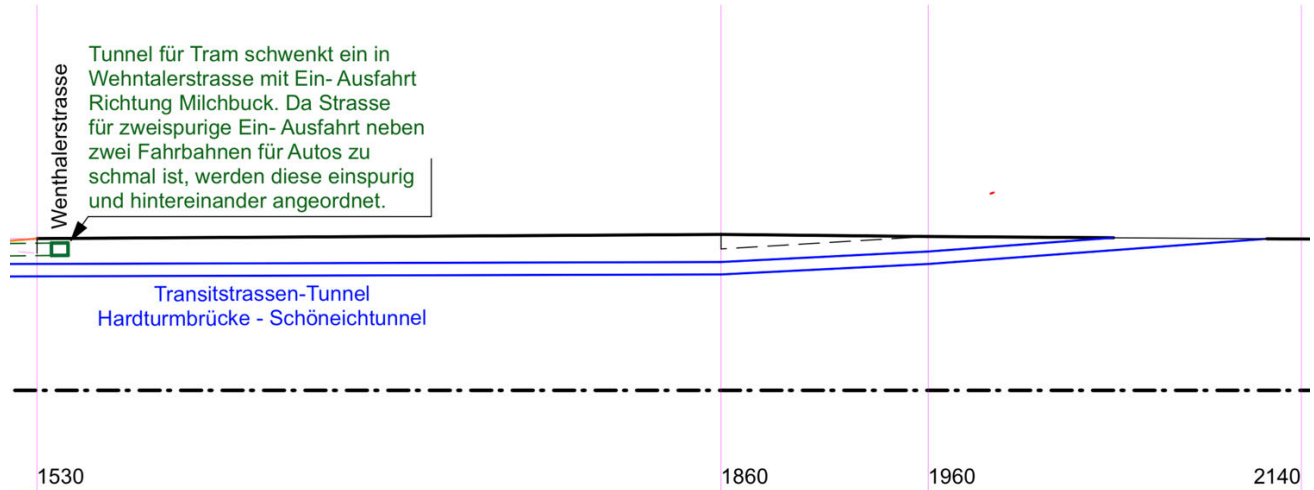


Ausschnitt Bucheggplatz bis Milchbuck mit Anordnung der Ein- und Ausfahrten für Lokalverkehr und Tram



Wird die Kreuzung Wehntalerstrasse-Bucheggstrasse als Kreisell ausgeführt, kann sogar vom Bucheggplatz auf kurzem Weg in diesen Tunnel gefahren werden. Sie fahren dabei nur scheinbar einen Umweg, der aber durch den Wegfall der „Riesenschlaufe“ mehr als kompensiert wird.

Schnitt-Abwicklung für die Strecke Wipkingerplatz – Schöneich Teilschnitt 4: Wehntalerstrasse bis Ausfahrt Schöneich



Schnitt-Abwicklung für die Strecke Wipkingerplatz – Schöneich Teilschnitt 4: Wehntalerstrasse bis Ausfahrt Schöneich

Die Hochleistungs-Strassenstrecke vom Milchbuck bis Schöneich



Auch diese äusserst unwirtschaftliche Strasse zwischen Milchbuck und Schöneichtunnel könnte mit Mehrfachnutzung d. h. Überlagern von Strasse, Parkierung, Fussgänger und dem zusätzlichen Bau von ca. 800 Wohnungen extrem stark verdichtet werden.



Mit der gleichzeitigen Überdeckung der Irchelstrasse erreicht man beinahe eine Verdoppelung der Gebäudeflächen für die Universität Irchel. Gleichzeitig wird der Park vergrössert, weiter beruhigt, enger mit der Universität Irchel verbunden.

Er wird der Höhepunkt einer stark vergrösserten zusammenhängenden Fussgängerzone, welche trotzdem mit dem Auto genauso bequem erreichbar ist, wie heute, sogar immissionsfrei.

Mehr Lebensqualität – mehr Dichte – mehr Schutz für Klima und Umwelt

Claude Schelling
dipl. Arch. ETH/SIA/SWB
Rebbergstrasse 17b
8037 Zürich
www.c-schelling.ch