

## Neuklassierung der A1 zwischen Stadtgrenze und Stadion

Die Nationalstrassenplanung der 50er Jahre sah vor, die Stadt Zürich durch drei Nationalstrassen bis ins Zentrum zu erschliessen und zu verknüpfen. Die drei Äste Milchbuckeltunnel, Sihlhochstrasse und A1 bis Stadion wurden bis in die City oder an den Cityrand gebaut. Seit der Erdölkrise 1973 ist klar, dass dieses Konzept sinnlos ist. Trotzdem werden die vorhandenen Äste gepflegt.

Die Sihlhochstrasse zum Beispiel, die mit der Eröffnung des Üetlibergtunnels obsolet werden wird, wurde kurz vor dem Absterben für 80 Millionen Franken renoviert und damit wegen der Abschreibung der investierten Summe einem Rückbau innert den nächsten 30 Jahren entzogen.

Ähnliches droht jetzt dem Westast, als Aufhänger dient die eidgenössische Schallschutzverordnung. Diese fordert für alle übergeordneten Strassen eine Lärmsanierung bis Ende 2002. Für die Lärmsanierung der A1 besteht ein ausführungsfähiges Projekt für das Jahr 2005. Wird dieses ausgeführt, wäre auch hier der Status Quo für die nächsten 30 Jahre zementiert.

## Das sehen wir anders!

Der Westast kann sofort und ohne Einbussen für irgendjemanden rückgebaut werden. Ein Blick auf den kantonalen Richtplan zeigt, dass im Einmündungsgebiet des Westastes in die Stadt eine Autobahn und eine kantonale Autostrasse parallel geführt das Stadtgefüge regelrecht zerteilen. Das führt zu der absurden Situation, dass bis zu 11 Spuren Strasse zur Verfügung stehen für einen Autoverkehr, der einen Kilometer weiter stadteinwärts auf Schrittempo gebremst im Stau in 2 Spuren endet. Die Autos, die auf diesem Ast verkehren, zielen entweder auf die Duttweilerbrücke mit einer Spur oder auf die Hardbrücke zum Sihlquai mit ebenfalls einer Spur. Der Ast kann also unter Substanzwahrung auf 2 Spuren redimensioniert werden.

Man fragt sich also zurecht, wieso denn die Autos bei der Grünau mit 80 oder 100 km/h vorbeilärmen müssen, wenn sie dann weiter stadteinwärts sowieso mit Durchschnittstempo 20 verkehren müssen wegen der grossen Menge der Automobile. Wieso 8 Millionen Franken für Schallschutzmassnahmen aufwenden? Wenn schon 8 Millionen ausgegeben werden sollen, dann bitte auf eine intelligente Art, nämlich so:

**Die beiden Strassen werden ab Stadtgrenze zusammengelegt und auf total 4 Spuren reduziert. Die 2 stadtauswärts und 2 stadteinwärts führenden Spuren bilden einen städtischen Boulevard mit Velospur, einigen Fussgängerstreifen und 2 Baumalleen auf jeder Seite. Die in diesen Boulevard einmündenden Strassen werden normal angeschlossen.**

Mit diesem Vorgehen erreichen wir mit den bereits vorhandenen 8 Millionen Franken sehr viel zusätzlichen Mehrnutzen:

1. Die Lärmsituation verbessert sich durch die Einführung von Tempo 50
2. Auf Stadtgebiet können 500 Bäume gepflanzt werden, die dem ganzen Quartier ein völlig neues Gesicht geben. Das ganze Quartier wird aufgewertet, weil die Verbindungsstränge zwischen dem Nebenzentrum Bahnhof Altstetten und Grünau und letztlich Höngg aufgewertet werden. Die Quartiere können wieder organisch zusammenwachsen und sich verdichten.
3. Die bestehende Bebauung bekommt einen höheren Wert, da sie mit dieser Massnahme städtische Liegenschaften werden und nicht Periferieliegenschaften an der Rennbahn.
4. Der Umwegverkehr, der durch die jetzige Situation generiert wird, entfällt.
5. Die Stadt Zürich erhält ein ganz neues Eingangssituation auf ihrer Westseite.

Und zum Schluss: Niemand verliert mit diesem Umbau etwas, alle gewinnen. Die Neuklassierung ist eine Win-Win-Situation und ein gutes Beispiel für einen Rückbau unter Substanzwahrung.