Das Ypsilon ist wieder da : Zürcher Stadtautobahn

Autor(en): **Loderer, Benedikt**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **18 (2005)**

Heft 5

PDF erstellt am: **27.04.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-122634

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Das Ypsilon ist wieder da

Text: Benedikt Loderer

Man meinte, das Ypsilon sei längst an Auszehrung verröchelt. Zu früh gefreut. Stadt und Kanton Zürich haben es aus der Totenstarre erlöst und ihm Leben eingehaucht. Verkehrsplanung hat wenig mit praktischer Vernunft zu tun, hingegen viel mit der Jagd aufs Bundesgeld. Klug ist, was der Bund zahlen muss. Dagegen richten sich das ‹Zürcher Modell› und die ‹Hochparterre Vernunft›.

: Zu schreiben ist ein weiteres Kapitel einer unendlichen Geschichte – jener vom Ypsilon. Sie trägt zwar einen neuen Namen und nennt sich nun ‹Die Sage vom Stadttunnel› oder ‹Das Märchen vom Westast›. Doch der Etikettenschwindel ist zu fadenscheinig: Es ist das alte Ypsilon, das sein stadtfressendes Haupt erhebt, nachdem man meinte, es sei vor Hunger gestorben.

Zur Erinnerung: Es war einmal eine Nationalstrassenplanung, die um 1960 beschloss, die Autobahnen gehörten in die Stadt, nicht darum herum. Das hiess damals Express-Strasse und war in jeder Schweizerstadt die damalige Tagesmode. In Zürich hiess das: Die drei Autobahnen von Osten (Winterthur / St. Gallen), von Westen (Bern / Basel) und von Süden (Chur) werden am Platzspitz hinter dem Landesmuseum mitten in der Stadt an einem Punkt verknüpft. Der riesige Beton-Spaghetti-Haufen erhielt den Namen Ypsilon und wurde ins Nationalstrassennetz aufgenommen. Seither steckt das Ypsilon der Stadt Zürich wie ein Kloss im Hals und sie würgt mehr als 40 Jahren daran herum.

Der neue Aufguss

Die Geschichte des Ypsilons handelt von Widersprüchen, Standesinitiativen, Volksabstimmungen, nie eingehaltenen Versprechen und schliesslich vom Vertrocknen. Sie wird hier nicht nochmals wiederholt. Sie ist nachzulesen im Hochparterre-Maiheft 2002 und im Extrablatt vom September 2003 und lässt sich in der einfachen Forderung zusammenfassen: Reisst die Hardbrücke ab!

Soweit war man vor zwei Jahren. Unterdessen haben Kanton und Stadt Zürich denken lassen. Zuerst liessen sie den Seetunnel untersuchen und kamen zum Schluss: teuer und bringt wenig. Als nächstes beugten sich die Fachleute über den Stadttunnel, der früher Sihltiefstrasse hiess und den Südast des Ypsilons bildet. Den Stand der Baukunst missachtend, die Zeichen der Zeit verdrängend und der Intelligenz der Planer misstrauend, fanden der Kanton und die Stadt: Das Ypsilon muss wieder her! Selbstverständlich wird das 2,2 Milliarden Franken teure Bauwerk als «Gewinn für die Stadt» verkauft. Man wird die Sihlhochstrasse abreissen, die Rosengartenstrasse zurückbauen, die Stadt an der Oberfläche vom Verkehr entlasten. Doch ein Ast wird nach wie vor durch Zürich West geführt. Das Ypsilon ist wieder da. Das wirkliche Ziel ist der Autobahnring. Neu an den Vorschlägen ist der Waidhaldentunnel, eine Verbindung von Zürich West nach Zürich Nord. Die Verbindung soll 350 Millionen kosten und man hofft, das Geld über ein Agglomerationsprogramm organisieren zu können. Die Hardbrücke soll stehen bleiben, weil man sie für den öffentlichen Verkehr – das Tram – braucht. Sie wird aber auch zu einem Stück Nationalstrasse, weil der Westast darüber geführt wird. Auch eine abgespeckte Autobahn ist eine Autobahn. Die alten Denkmuster wiederholen sich: Schnaps gegen Alkoholismus, mehr Strassen gegen den Stau und gegen den Mehrverkehr.

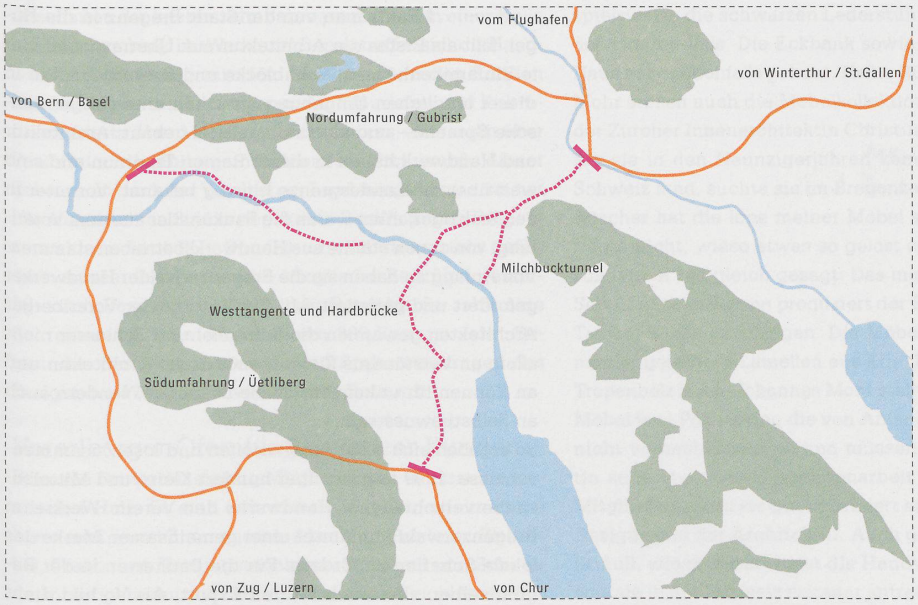
Das Zürcher Modell

Hochparterre legt zwei Alternativen auf den Tisch. Das ‹Zürcher Modell› der ‹Inura›-Leute und die Variante ‹Hochparterre Vernunft› aus eigener Küche. ‹Inura› heisst International Network for Urban Research and Action, ein Zusammenschluss von Leuten, die man, zusammenfassend, Stadtforscher nennen kann. Sie haben bereits vor einigen Jahren klar gemacht, dass nicht der Neubau, sondern der Rückbau die Lösung ist. Sie setzten auf die Umfahrung. Die ist seit 1984 zusätzlich ins Nationalstrassennetz aufgenommen worden. Die Nordumfahrung (Gubrist) ist in Betrieb, die Westumfahrung (Üetliberg) wird 2008 eröffnet. Der Durchgangsverkehr wird aussen herum abgewickelt, in der Stadt braucht es keine Autobahnen mehr.

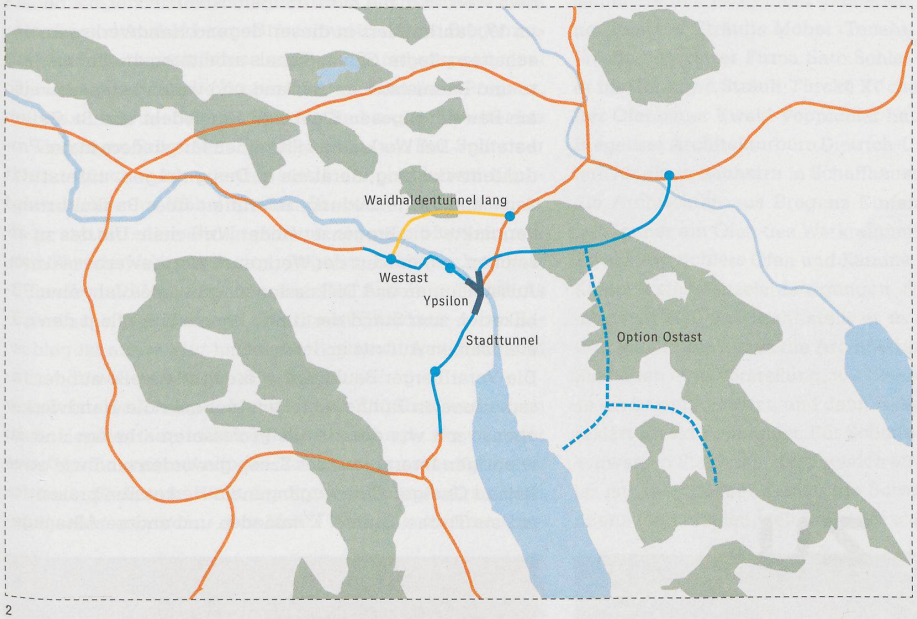
Wo es sie schon gibt, werden sie zu städtischen Hauptstrassen um- (oder, und genauer) zurückgebaut. Das funktioniert längst. Die Badenerstrasse etwa liefert die Probe aufs Exempel. Das Zürcher Modell erinnert an die Lawinenverbauung, wie sie die ZAS (Zürcher Arbeitsgruppe für Städtebau) in den Siebzigerjahren vorschlug. Es ist das genaue Gegenteil der offiziellen Planung seit 1960. Die ZAS wusste schon damals, was die ‹Inura› heute wiederholt: Autobahnen gehören nicht in die Stadt. Wer, wie die offizielle Politik, gerne wiederholt, für die lebendige, durchmischte Stadt ist, der muss dafür sorgen, dass die Autobahnen daraus verschwinden. Überall: In Schwamendingen, an der Rosengartenstrasse, auf der Hardbrücke im Kreis 4. Wenn in vierzig Jahren Nationalstrassenbau eines klar geworden ist, dann dies: Autobahnen sind *nie* stadtverträglich.

Dass Inura das ganze Arsenal der Verkehrssteuerung, des Road Pricing und der Kostenwahrheit einsetzten will, ist selbstverständlich. Klar auch, dass es einen Verkehrsrichtplan, der auch die Besiedlung umfasst, braucht. Er macht weder an den Kantons-, noch an den Landesgrenzen Halt: Man muss den Verkehr zähmen, nicht ausbauen.

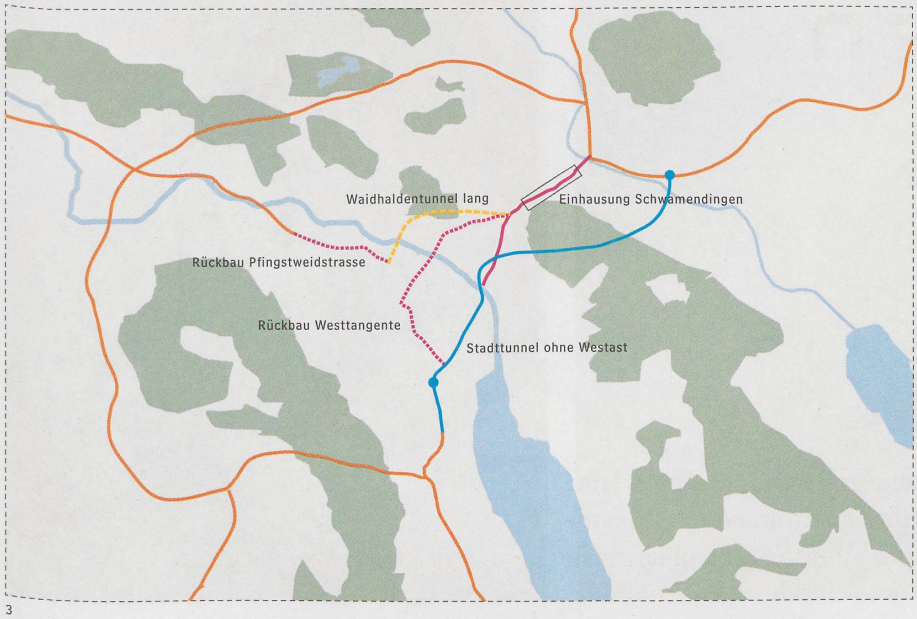
Die Realisten rechnen mit den eidgenössischen Gegebenheiten. Davon die wichtigste ist die Antwort auf die Frage: Was gibt Bundesgeld? Das, was im Nationalstrassennetz drin ist. Darum ist die Verkehrsplanung nicht anderes als eine Jagd auf das Bundesgeld. Man könnte sich die Expertisen sparen: Da das Ypsilon und seine drei Zubringeräste im Nationalstrassennetz enthalten sind, werden sie auch gebaut. Egal, ob nötig, ob intelligent oder ob eine andere



1



2



3

1 Das ‹Zürcher Modell›

Es verlässt sich auf die Umfahrung. Alle Autobahnen auf dem Zürcher Stadtboden werden zu städtischen Hauptstrassen zurückgebaut.

2 Die offizielle Planung

Das Ypsilon kommt wieder, diesmal unterirdisch. Der Westast wird erst über die Hardbrücke geführt, dann am Sihlquai in einem Tunnel an den Stadttunnel angeschlossen. Der Ostast will das rechte Zürichseeufer ans Autobahnnetz anschliessen. Der Waidhaldentunnel lang übernimmt die Aufgabe der Rosengartenstrasse. (Die Westtangente bleibt.)

3 ‹Hochparterre Vernunft›

Den Stadttunnel nur bauen, wenn die Hardbrücke abgerissen wird. Den Waidhaldentunnel lang nur realisieren, wenn er wirklich nötig ist. Die Überdeckung Schwammendingen ist zwingend.

- Autobahnen
- Rückbau
- projektierte Autobahnen
- Anschlüsse zur Innenstadt
- Stadttunnel Option Ostast

Lösung besser ist. Einzig die Gier nach den Bundesfranken lenkt die Politiker. Darum haben sie auch das totgeglaubte Ypsilon wiederbelebt. – Weil der Stadttunnel aus Bundesgeldgründen in irgendeiner Form gebaut wird, egal wann, muss dafür eine Gegenleistung eingefordert werden.

Unten grübeln, oben abbrechen

Die Feinde sind politisch stark genug, den Stadttunnel zu blockieren. Sie haben dies beim Ypsilon bereits bewiesen und bei der Brücke über die Limmat am Ausgang des Milchbucktunnels wiederholt. Ohne das lauwarme Ja der Bevölkerung kein Stadttunnel! Für ein Ja muss also eine Belohnung her und die heisst: Die Hardbrücke wird abgebrochen. Wenn schon eine Autobahn durch die Stadt, dann unterirdisch. Wenn schon eine unterirdische Autobahn, dann weg mit der oberirdischen. Damit ist auch der Westast des Ypsilons erledigt, denn fehlt die Hardbrücke, kann man ihn nicht in der ersten Etage darüber führen. Hier gibts deshalb nur eins: den Rückbau.

Bleibt noch der Waidhaldentunnel. Der Runde Tisch, ein Planungsforum, hatte ihn als Alternative zum Westast erfunden. Doch diese Verbindung von Zürich West nach Zürich Nord ist keine Autobahn, sondern eine neue, innerstädtische Verbindung. Sie gehört zum Stadtnetz, nicht zum Bundesprogramm – wenn es den Waidhaldentunnel denn tatsächlich braucht. Die Hardbrücke ist sanierungsbedürftig. Dort muss man ansetzten. Sie darf nur geflickt werden. Hier wird sich zeigen, ob die Versprechen eingehalten werden. Sicherheit ja, wenns sein muss mit Provisorien; Sanierung nie. Das Ziel ist eindeutig und Hochparterre wiederholt: Reisst die Hardbrücke ab! •