

Zeitschrift:	Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber:	Hochparterre
Band:	16 (2003)
Heft:	6-7
Artikel:	Das Ypsilon kommt wieder : Zürcher Y : alter Plan - neu aufgelegt
Autor:	Loderer, Benedikt
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-122150

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 06.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Das Ypsilon kommt wieder

Text: Benedikt Loderer

In den Siebzigerjahren entfachte das Ypsilon Zürichs einen Streit. Dann verschwand das Nationalstrassenprojekt in den Schubladen. Doch nichts, wofür es Bundesgelder gibt, stirbt. Das Ypsilon tauchte wieder auf, abgemagert, umgespurt, stadtressend.

• Im Anfang war das Ypsilon. Um 1960 fragten die Verkehrsplaner: Wie verbindet man drei Autobahnen? An einem Punkt. Von Winterthur, von Bern und von Chur her zielen drei Autobahnen auf Zürich. Dort sollten sie beim Platzspitz durch ein riesiges Verkehrsbauwerk verknüpft werden. Die Autobahnen müssen ins Stadtzentrum führen, bewiesen die Planer «streng wissenschaftlich». Diese Wissenschaft hatte einen Namen: Bundesgeld. Mit den Stadtautobahnen, genannt Expressstrassen, sollten die innerstädtischen Verkehrsprobleme gelöst werden.

Das Ypsilon verdorrt

Das Ypsilon blieb im politischen Unterholz stecken, doch die Autobahnen kamen voran. Im Norden hört die A1 heute unerklärlich beim Milchbuck-Tunnelportal auf, im Süden endet die A3 mit der Hochstrasse über der Sihl, im Westen ist mit der A1 am Hardturm Schluss. Dazwischen fehlt die geplante Verbindung, die Sihltiefstrasse, heute Stadttunnel genannt. Ebenso fehlt der Westast des Ypsilon. Doch was fehlt, wurde «provisorisch» überbrückt. Ein Viadukt führt von der Rosengartenstrasse über das Gleisfeld bis zum Hardplatz, dann quält sich der Verkehr durch die Quartiere, um wieder auf die Sihlhochstrasse zu kommen. 1974 hatte man sogar gemerkt, dass eine Umfahrung Zürichs nötig ist. Die Nordumfahrung mit dem Gubristtunnel ist in Betrieb, die Westumfahrung mit dem Üetlibergtunnel ist im Bau. In rund zehn Jahren wird die Autobahnumfahrung die Aufgabe des Ypsilon weitläufig übernehmen können. Doch ist das Ypsilon nicht tot. Im Dezember 1986 beschloss das Parlament in Bern, aufgekommene Bedenken in den Wind zu schlagen und die Sihltiefstrasse im Autobahnnetz zu belassen; den Ypsilon-Westast ebenso, den allerdings zur Nationalstrasse dritter Klasse abgemagert. Eine Nationalstrasse dritter Klasse ist für alle Fahrzeuge offen, hat höhengleiche Kreuzungen, keine richtungsgtrennten Fahrbahnen und seitliche Zugänge. Anders herum: Es sind Gemischtverkehrsstrassen, die zum Nationalstrassennetz gehören. Allein entscheidend ist: Der Bund zahlt. Nach der Faustregel 84 Prozent, nur noch 16 der Kanton. Die Benzinzzollkassen des Bundes sind voll, man muss das Geld dort nur losreissen.

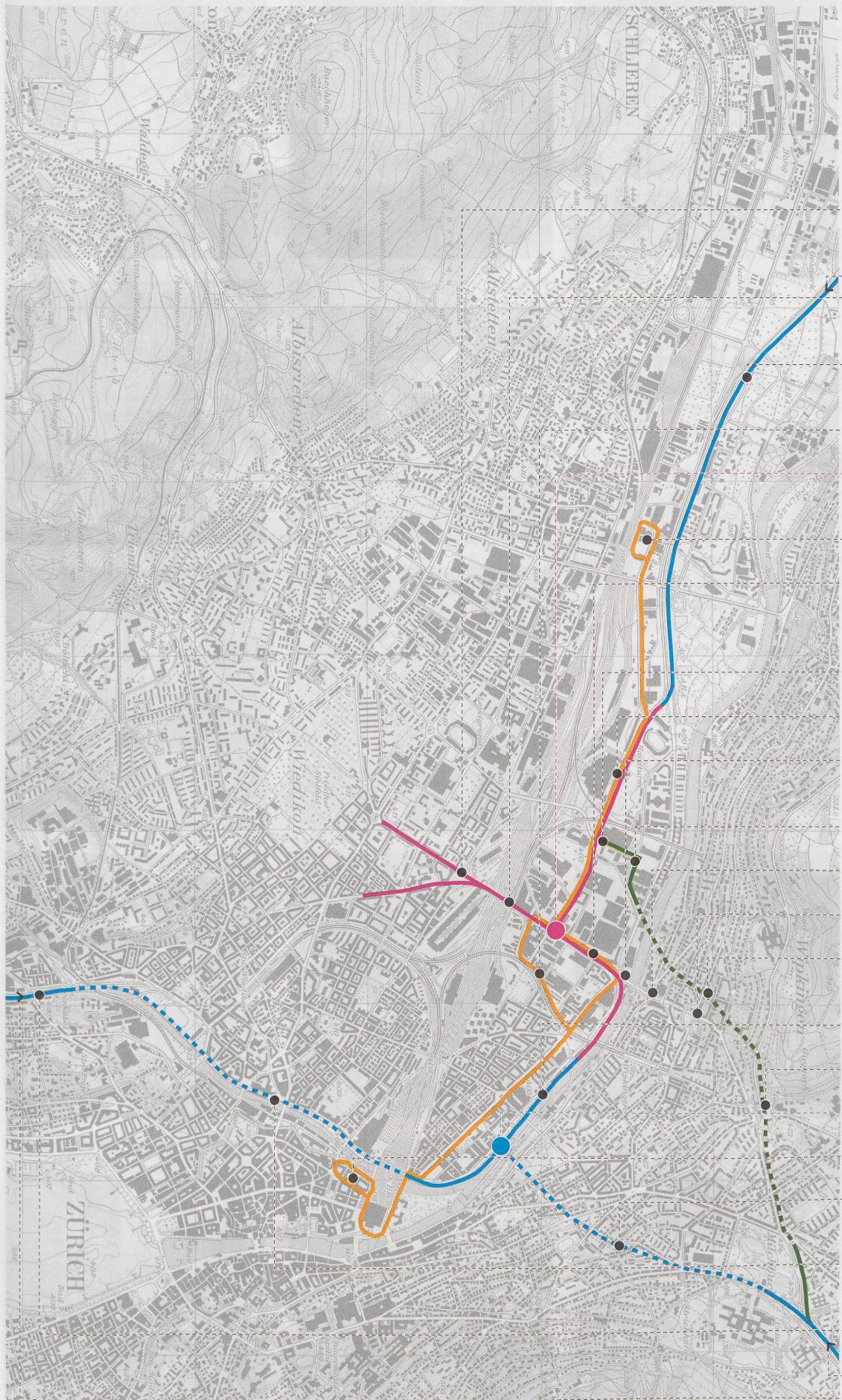
In Zürich West ist eine Stadt von der Grösse Aaraus am Entstehen, Grund genug, die bisher eher verdrängte Verkehrsfrage zu lösen. Das Projekt heisst SN 1.4.1 Hardturm-Letten. Das zugehörige Stichwort Kanalisation fasst den Durchgangsverkehr in einem Rohr. Die Nationalstrasse dritter Klasse führt vom Hardturm über die Pfingstweidstrasse, von dort mit einer Rampe auf die Hardbrücke, dann im ersten Stock bis zum Escher-Wyss-Platz, auf einer Rampe wieder abwärts zum Sihlquai, diesem entlang bis zum Bahnhof, wo der Verkehr in der Sihltiefstrasse, pardon, im Stadttunnel verschwindet. Beim Rotlicht am oberen Ende der Rampe auf die Hardbrücke kann man auch Richtung Chur abbiegen, das Ypsilon ist endlich fertig, verkrüppelt zwar, von Lichtsignalanlagen gesteuert und drittklassig, trotzdem: Endlich hat Zürich eine Expressstrasse durch die Stadt. Der Escher-Wyss-Platz wird «überwunden» und sein Erdgeschoss steht für das Tram zur Verfügung. Die neue Linie 18 startet beim Bahnhof, zweigt beim Escher-Wyss-Platz ab, fährt zwischen den Pfeilern der Hardbrücke bis zur Pfingstweidstrasse, folgt dieser bis zum geplanten Stadion und erreicht schliesslich den Bahnhof Altstetten-Nord.

Eine wirkliche Alternative

Doch die offizielle Planung stiess auf Murren und Widerstand. Stadträtin Kathrin Martelli, damals noch Vorsteherin des Tiefbaudepartements, lud im Juli 2001 zum Runden Tisch ein. Vertreter der Bevölkerung, der Wirtschaft, sprich Grundeigentümer, und der Verwaltung sollten optimieren und koordinieren, ein Einbindungsunternehmen. Doch der Runde Tisch war widerspenstig und lehnte das Projekt SN 1.4.1 rundweg ab. Darum sollte ab März 2002 der Runde Tisch bis Ende Jahr nach Alternativen zum offiziellen Projekt suchen. Die Widerspenstigen sollten durch Selbermachen gezähmt werden. In der Zwischenzeit wurde das offizielle Projekt in Bern vorläufig eingefroren. Er überwand alle inneren Spannungen und überraschte mit einer wirklichen Alternative. Neu soll es einen Toni-Knoten geben, von dort zweigt der Verkehr nach Norden ab, verschwindet im Waidhaldentunnel und findet am Bucheggplatz den Anschluss an die Autobahn A1. Die Pfingstweidstrasse wird zum städtischen Boulevard mit Tram. Dann folgt ein Radikaleingriff: Abbruch der Hardbrücke zwischen Wipkingerplatz und Bahnhof Hardbrücke! Die vom Viadukt befreite Hardstrasse wird die neue Lebensader des Quartiers (HP 5/02). Das Tram 18 fährt nicht in der Limmatstrasse zum Escher-Wyss-Platz, sondern dem Bahnviadukt entlang zum Bahnhof Hardbrücke, der – ein Planungsfehler von der offiziellen Linienführung nicht bedient wird.

Hardbrücke abreißen

Der Runde Tisch hat nichts anderes getan, als die Stadt beim Wort genommen. Ein lebendiges durchmischt Quartier soll «Züriwest» werden. Zwei grundsätzlich unvereinbare Ziele schliessen sich gegenseitig aus: entweder lebendig und durchmischt oder auf immer von der Hardbrücke erstickt. Hütet euch am Viadukt! Mit dem offiziellen Projekt wird die Hardbrücke nämlich zu einem Stück des Nationalstrassennetzes, was heisst: Sie kann nie mehr abgerissen werden. Schlimmer noch, sie wird mit Bundesgeld saniert. Nur wer die Hardbrücke abreißt, macht aus «Züriwest» ein lebendiges und durchmischt Quartier. Der Hoffnung auf Bundesgeld opfert die Stadt – treu vereint mit dem Kanton – das lebendige, durchmischt Quartier. Man muss sie daran hindern. •



Ypsilon alt und Ypsilon neu

- Ypsilon alt
- Ypsilon neu
- Runder Tisch
- Tram Nr. 18

Karte reproduziert mit Bewilligung von swisstopo

- Hardplatz: Er bleibt wie er ist, wird aber beim Runden Tisch vom Transitverkehr befreit.
- Autobahn A1 von Bern / Basel
- Bahnhof Hardbrücke: Er wird zur zweitwichtigsten Zürichs und muss vom Tram 18 erschlossen werden.
- Stadttor: In beiden Varianten wird die Autobahn zur städtischen Gemischtverkehrsstrasse.
- Viaduktlinie: Der Runde Tisch erschliesst den Bahnhof Hardbrücke.
- Ypsilon neu: Offiziell soll die Hardbrücke Teil des Nationalstrassennetzes werden.
- Bahnhof Altstetten Nord: Hier wendet die neue Tramlinie 18.
- Hardbrücke: Der Runde Tisch will sie zwischen dem Wipkingerplatz und dem Bahnhof Hardbrücke abreißen. Das Ziel ist das durchmischt Quartier.
- Toni-Knoten: Der Runde Tisch will eine West-Ost- / Nord-Süd-Kreuzung .
- Pfingstweidstrasse: Städtischer Boulevard und doch Nationalstrasse 3. Kl.
- Escher Wyss-Platz: Der Runde Tisch befreit ihn vom Viadukt (HP 5/02, Seiten 18 und 19).
- Abzweiger: Versenk und überdeckt ist er städtebaulich verträglich.
- Wipkingerplatz: Heute ein Verkehrskanal, morgen ein Stadtplatz.
- Rosengartenstrasse: Trotz ihres Namens ein Transitkanal.
- Waihaldentunnel: Die Variante <mittel> schafft, was das Ypsilon soll: Er verbindet die A1 nach Norden.
- Sihlquai: Entweder Anschluss an den Stadtteil oder eine Stadtstrasse.
- Bucheggplatz: Der Waihaldentunnel trifft auf die bestehende Autobahn.
- Ypsilon alt: Verknüpfungs- und Nullpunkt der Zürcher Autobahnplanung.
- Wendeschleife: Tram 18, könnte aber auch eine Durchmesserlinie sein.
- Milchbucktunnel: Ein Teilstück des Ypsilon, das heute an der Limmat plötzlich aufhört.
- Stadtteil: Die Sihlfstrasse unter dem Fluss führt mitten durch die Stadt unterirdisch zum Bahnhof.
- Sihlhochstrasse: Bestehendes Teilstück der Expressstrasse.
- Autobahn A1 Winterthur/St. Gallen
- Autobahn A3 von Chur