

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 32 (2019)
Heft: [16]: Die Stadtzerstörung am Rosengarten

Artikel: Lastwagen, Blumenwiese, Stadtleben
Autor: Gantenbein, Köbi
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-868311>

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: 13.01.2026

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

Lastwagen, Blumenwiese, Stadtleben



Viel Grün links und rechts neben der unwirtlichen Expressstrasse beim Bucheggplatz.

Eine Vorhölle an der Strasse, Idyllen im Hinterhof – eine Wanderung entlang der Rosengartenachse vom Irchel bis hinunter zur Limmat.

Alle Texte:
Köbi Gantenebein
Fotos:
Christian Senti

«Et ego in Arcadia!» Auch ich bin in Arkadien! Wie Johann Wolfgang Goethe. Aber mein Paradies auf Erden ist nicht wie seines in Italien, sondern mitten in der Stadt Zürich. Im Irchelpark. Auf dem Bänkli am Teich sitzen und zuschauen, wie eine dicke Ente ihre Jungen spazieren führt. Zuhören, wie Blau- und Sumpfmeisen zwitschern und Amseln tirillieren, wie Wasserwegelein gurgeln. Es grünt in allen Farben: Die Menschen sind entspannt, spielen, sind entrückt vom Alltag – wie in Arkadien.

Ein paar Dutzend Meter unterhalb Arkadiens beginnt die Rosenartenachse, die über die Buchegg zur Limmat führt. Der Kontrast ist eindrücklich – ein Tosen und Kesseln, wie es keinem der idyllischen Strassen- und Flurnamen angemessen ist: Hirschwies, Weiher, Geibel, Lehen, Buchegg, Rosengarten. 57000 Autos täglich auf vier bis sechs Spuren. Wer die Strassenseite wechseln will, muss fliegen können. Für die Nichtflieger gibt es ab und zu eine Unterführung. Die Strasse ist ein Graben. Nicht nur zwischen Häusern auf beiden Seiten der Quartiere Wipkingen und Unterstrass, sondern auch zwischen Verkehrsplanern. Die einen wollen seit fünfzig Jahren die Autos reduzieren. Ihre Berufskollegen wollen die Autos mit Beton bekämpfen, in einem Tunnel versenken und so unsichtbar machen.

Die einen glauben an die Mässigung und sehen Greta Thunberg am Strassenrand sitzen. Sie schaut streng, schüttelt die Zöpfe, die Not des Klimas beschwörend. Die andern glauben an den Tiefbau und das letzte Jahrhundert – ist ein Problem vergraben, ist es aus der Welt.

In einem sind sich beide einig: Dem Trottoir meiner Wanderung entlang ist es wüst und elend, und in den Häusern unmittelbar am Rosengarten möchte keiner wohnen, trotz dicker Fensterscheiben, trotz teils aparter Architektur der Wohnhäuser aus dem späten Heimatstil. Und diese Strasse spaltet auch die Bevölkerung in Stadt und Land – die in der Stadt fordern weniger Autos, weniger Lärm und weniger Dreck. Die auf dem Land überstimmen sie an der Urne, sie wollen jederzeit möglichst ohne Stau in die Stadt und aus ihr fahren.

Wanderfreundliche Strasse

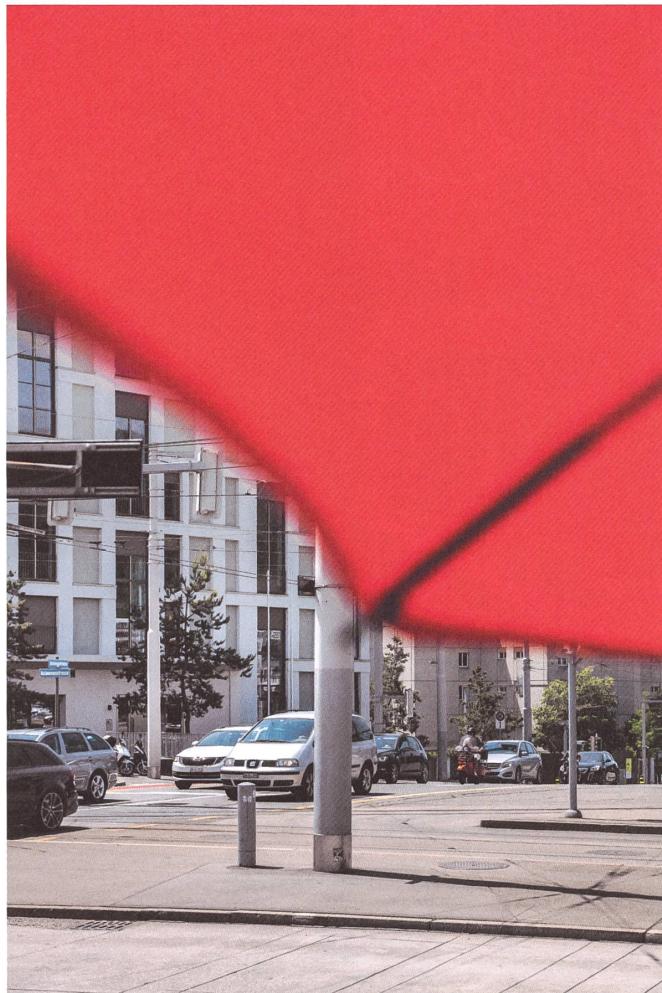
Doch man ist am Rosengarten wanderfreundlich. Auf dem Bucheggplatz, wo Tausende Pendlerinnen und Pendler täglich von Trams in Busse eilen, steht das «Kumo», ein Kaffeehaus in einem roten Schiffscontainer mit einer Gartenwirtschaft – zehn Meter neben der Autobahn. Tische und Stühle aus dem Brockenhaus, bequeme Liegen, freundliche Wirtinnen mit kühnen Tattoos, guter Kaffee in grosser Kachel. Die Schiebertafel verkündet Konzerte. Die Sonne scheint. Man richtet sich ein, ahnend, dass die Expressstrasse noch Jahre lärmend wird. Wo sie hinter der Buchegg sanft in den Hang kippt, gibt es ein →



Holz, sägeroh, Glas dick und dicht – Lärmschutz
in zeitgenössischem Design.



Mit Schiessscharten und Trauerfarben antworteten die Architekten der Siebzigerjahre auf die Zumutungen der Dauerbelärmung ...



... mit Hightech-Fassaden antworten die Architekten heute auf die ungebrochene Zumutung des Dauerlärms.

→ Ruhebänklein in einem Minigarten fünf Meter neben der Autokolonne. Hier raste ich und schaue den Autos zu. Die meisten haben ein «ZH» auf dem Schild, nur wenige ein ausländisches Kennzeichen. Ein Zehntel sind Lastwagen und Lieferwagen, der grosse Teil Personenautos. Die Verkehrsorschung sagt, dass über neunzig Prozent des Verkehrs auf der Rosengartenachse aus Zürich kommt und nach Zürich will. Die Lastwagenkolonne Helsinki-Palermo und die Autopolitik von Brüssel sind für einmal unschuldig – der Verkehr von und nach der Agglomeration, von einem Stadt- in den anderen Kantonsteil ist es, der die Rosengartenachse füllt.

Architektur als Rotkreuzhelferin

Der Bergblick vom Aussichtsbänkli geht zu einer neuen, imposanten, hell leuchteten Burg einer Wohnbaugenossenschaft. Grosse Volumen, grosse Fenster. Der Blick über die Strasse sieht auch verdunkelte Mauern, durchbrochen mit Schiessscharten als Fenster – eine sechsgeschossige Hausfestung, gebaut, als die Autokolonne schon lärmte. Als Akt des zivilen Ungehorsams haben die Bewohner eines schmucken Nachbarhauses mit ausladendem Dach und grossen Gauben die Fenster sperrangelweit geöffnet. Dafür haben sie die Haustüren verrammt. Etwas weiter unten sitzt ein dicker alter Mann auf einem Gartenstuhl vor seinem Haus – der Krach ist ihm einerlei. Dann steht er auf, öffnet die Türe in der Lärmschutzwand hinter ihm, und ich sehe in seinen Garten, wo er wohl auch ab und zu gerne sitzt.

→



Idylle neben Dauerlärm – das Kaffeehaus «Kumo» ist ein guter Ort.



Wenige Meter neben der unwirtlichen Stadtautobahn beginnt vielfältig gewachsene Stadt mit vielseitig genutzten Wegen ...



... mit alten schönen Wegen durch üppig grüne Wohnquartiere ...

→ An der Rosengarten-Autobahn wirkt Architektur als Rotkreuzhelferin. Die Designer von Lärmschutzwänden haben viel Auslauf: Die einen bauen phantasievoll vergrösserte Oberflächen, um so mehr Schall schlucken zu können; andere kombinieren Beton und Kunststoff; ihre Kolleginnen punkten mit noblen Wänden aus geripptem Holz und Glas. Ein mächtiger Rahmen mit Glas, darauf schwarze Silhouetten von Falken und Mäusebussarden scheint der Standard zu sein. Auch der Pausenplatz eines Schulhauses wird so vom Lärm abgeschirmt – ich sitze auf das Pausenbänkli und denke: «Wirkungsvoll», lese dazu Berichte, die von der intensiven Feinstaubbelastung reden. Gegen den Dreck, so fein, dass er kaum zu sehen ist, nützen diese Wände wenig.

Manche Architektinnen und Bauherren haben auf den Autolärm mit Hauserfindungen geantwortet. Hinter Panzerglas ein Laubengang zur Strasse hin, hinter ihm 19 Eigentumswohnungen. Das Haus aus Stein und Glas steht allein für sich da, gleichgültig zu den Nachbarn, im Erdgeschoss mit direkter Zufahrt zur Expressstrasse. 600 000 bis 1,1 Million Franken kostete hier eine Wohnung, lese ich in einer Zeitung. «Matma», den Namen seiner Firma, liess der Bauherr auf die Fassade schreiben, damit man lesen kann, wie der Tollküne heisst, der an diesem schwierigen Standort sein Vermögen riskiert.

Auf der Strassenseite gegenüber von «Matma» ist eine Steinburg im Bau, in der 130 Studentinnen und Studenten wohnen werden. Ein 150 Meter langer, ockerbrauner Riegel mit schmalen, hohen Öffnungen zur unwirtlichen Strasse hin mit markanten Gauben als Dach. Zwischen der Strasse und dem Haus ein Baumstreifen. Wie die andern Bauten der vergangenen vierzig Jahre gibt es auch hier kein zur Strasse gewendetes Erdgeschoss. Sollte der Rosengarten einmal normal werden, wird der Beitrag →



... und mit neuen, noch trostlosen Wegen. Kurz – fürs Nebeneinander von Auto und Mensch muss das Quartier nicht mit einer Milliarde Franken zerstört werden.

In den Keller muss, wer von der einen auf die andere Seite will - denn die ebene Erde gehört dem Auto.





Die Expressstrasse benötigt kunstvolle Tiefbauten, damit die Fussgängerinnen von der einen auf die andere Strassenseite kommen.

→ von solchen Gebäuden zum Strassentreiben klein sein, lebt dieses doch davon, dass über das Erdgeschoss öffentliche und private Bereiche verbunden werden. Ganz anders hingegen die andere Seite der Steinburg – sie schaut auf dem Bauplatz mit grossen Fenstern und Ausgängen zu einem neuen, 2200 Quadratmeter grossen Quartierpark – <Rosengarten-Oase> heisst er.

Schöne Stadt mit Autobahnanschluss

Die Fünf- und Sechsgeschösser an der Rosengartenachse wirken wie ein Wall. Schon zwanzig Meter hinter ihnen liegen andere Oasen: Gärten, gepflegt und verwildert, ordentliche Wohnhäuser, Werkstätten, Ateliers, Sitz- und Spielplätze, blühende Magerwiesen statt toter Rasenflächen. Viele Menschen leben hier, keineswegs nur, wer anderswo die Miete nicht zahlen kann, Wohnbaugenossenschaften prägen die Siedlungen. Auch den Zitronenfaltern, Pfauenauge, Bienen, Hummeln und Wespen gefällt der Freiraum zwischen den Häusern. Auf der einen Seite der Strasse ist die Siedlung kleinteilig dörflich, auf der Seite zur Innenstadt gibt es grosse, locker gesetzte Klötze, allein oder im Blockrand. Und im Unterschied zu manchem Quartier Zürichs sind die Automobilisten hier in einer Minute auf der Expressstrasse – sie schätzen das. Fast schon am Wipkingerplatz angekommen, kaufe ich bei einem Sattler ein rehbraunes Etui für mein Handy mit

der Prägung <Handmade Ado Sala>. Derselbe schniedet seelenruhig Lederriemen, raucht Pfeife und schaut durchs Schaufenster seiner Werkstatt seit 15 Jahren auf die Autokolonne. Die bewegt sich gerade nicht, denn es gibt ein Rotlicht, das sie dosiert. Seltsam – ein Fussgängerstreifen wäre doch da grad auch möglich. Doch ich muss treppauf und -ab über ein Brücklein auf die andere Strassenseite steigen und komme durch eine Säulenkolonne zum Wipkingerplatz. Der von der Hardbrücke zusammengedrückte Ort war einst das Zentrum von Wipkingen und bis zum Bau der Rosengartenachse ein Scharnier zwischen Stadt und dem ländlich werdenden Zürich. Heute noch ist der zerstörte Platz eingetragen als Quartierzentrum. Das evangelisch-reformierte Kirchgemeindehaus steht mit markantem Turm neben ihm; eine neue, kunstvoll verschachtelte Überbauung für Büros und Wohnungen auf einer Industriebrache auf seiner andern Seite; einen etwas heruntergekommener Klotz aus den Achtzigerjahren des letzten Jahrhunderts gibt es auch und schöne Wohnblöcke, die abgerissen werden sollen, damit das Tunnelportal Platz findet.

Bald aber nach dem geschundenen Wipkingerplatz gilt wieder: «Et ego in Arcadia», eine grosse Wiese mit Kindern, Badenden, Liegenden; ein Spazierweg und davor Steinmocken und -treppen, die die Landschaft mit dem Ufer der Limmat verbinden. ●