

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

**Artikel:** Zehn Gebote für den Rosengarten  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-868313>

### **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:** 14.01.2026

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

# Zehn Gebote für den Rosengarten

Vielleicht gab eine uralte Grabstätte der Rosengartenstrasse in Zürich den Namen oder der Blumengarten des Hauses zum «Rosengarten», das 1927 abgebrochen wurde. Damals aber führte die Strasse kurvenreich von der Limmat durch das Dorf Wipkingen durch Rebberge zum Käferberg hinauf. Bald liess der Stadtrat zehn Häuser abbrechen und die Rosengartenstrasse zu einer geraden Stadtverbindung ausbauen. 1965 bestimmten die Planer sie für den Schnell- und Schwerverkehr als Teil einer Westtangente, seit 1972 rollt er.

Es ist kein Zufall, dass das Wort «Stadtreparatur» in dieser Zeit aufgetaucht ist. Denn was in Zürich geschah, geschah überall in Westeuropa – Platz her fürs Auto in der Stadt! Widerspenstige Architekten und Planerinnen wollten dagegen die beschädigten Strukturen in Funktionsgefüge, Figur, Proportion, Wirkung und Stadtbild behutsam erneuern. Durchaus mit avancierter Technik, zeitgenössischen Formen und Materialien wollten sie reparieren, aber mit Blick auf den Ort, seine Geschichte und vor allem seine Menschen – und sie zeigten, dass und wie das geht. Überall in Europa, auch in Zürich. Beate Schnitter, Rolf Keller, Rudolf Schilling und ihre Kollegen von der Zürcher Arbeitsgemeinschaft für Städtebau (ZAS) führten das Wort, schmiedeten Pläne, sassen mit den Betroffenen zusammen, kämpften politisch und lieferten einen Vorschlag um den anderen für das menschliche Mass – die meisten mussten versanden.

Hochparterre lässt sich keineswegs entmutigen und erlässt deshalb für den Rosengarten die «Zehn Gebote der Stadtreparatur».

## Lesen

Zum Rosengarten sind tausend Artikel, hundert Studien und zehn Gutachten geschrieben worden. Danke, Gabi Petri, René Hornung, Klaus Zweibrücken, Peter Schmid und Ueli Keller für Sammlung und Rat und Tat darüber hinaus.

Eine kleine Auswahl:

- Sandro Fornallaz. Rosengartentram ohne Rosengartentunnel. Ein realistisches Mobilitätskonzept mit Zukunft? Masterarbeit an der Hochschule Rapperswil, 2016. [s.fornallaz@gmx.ch](mailto:s.fornallaz@gmx.ch).
- Rahel Nüssli, Monika Streule, Florian Wegelin. Die Rosengartenstrasse. Bericht eines Seminars der Dozentur für Soziologie, Architekturabteilung ETH Zürich, 2018. [www.soziologie.arch.ethz.ch](http://www.soziologie.arch.ethz.ch).
- Klaus Zweibrücken, Rosengarten-Tram. Aktionslinien und Massnahmen zur Reduktion des motorisierten Verkehrs, IG NEZ, Positionspapier 5, Zürich 2008.
- [www.rtrt.ch](http://www.rtrt.ch). Die Website mit «Argumenten und Baustellen-Fakten» der IG Westtangente, einer breit aufgestellten Bürgerinitiative, die sich seit vielen Jahren gegen die Stadtzerstörung am Rosengarten wehrt.
- [www.rosengarten-zuerich.ch](http://www.rosengarten-zuerich.ch). Die Website des Projektes «Rosengarten-tram & Rosengartentunnel» mit Plänen, Berichten und Dokumenten der Regierungen von Stadt und Kanton.
- [www.vcs-zh.ch](http://www.vcs-zh.ch). Hier zeigt der VCS mit einem Bilderbogen die Folgen der Stadtzerstörung zwischen Albisriederplatz und Irchel in Zürich.

# I

Du weisst: Die Rosengartenstrasse ist eine lebhafte Stadtstrasse in einem dicht besiedelten Quartier. Sie will Mobilität für die Agglomeration, für die Stadt und nicht nur für das Quartier ermöglichen. Das ist ihre Geschichte, das ist auch ihre Zukunft. So wie das in der Stadt Zürich die Badener-, die Forch-, die Albisriederstrasse und so weiter tun. Auf zwei Spuren fahren dort die Autos, die einen grad aus, die andern biegen ab oder ein. An der Strasse leben Menschen. Sie gehen von der einen auf die andere Seite und der Strasse nach bergauf und bergab. Kurz, die Rosengarten- werde normale, lebhafte Stadtstrasse – keine autofreie Idylle.

# II

Du legst fest: Es gibt keine freie Fahrt für freie Bürger auf Kosten anderer. Du lenkst darum den Verkehr weit- und mittelräumig so um, dosierst und begrenzt ihn, damit nicht mehr als 20 000 Autos täglich über die Rosengartenachse fahren – so viele wie über die Thurgauerstrasse oder durch den Seilergraben in der Stadt Zürich. Du machst das, indem du erstens vom Durchgangsverkehr noch mehr fortlenkst, indem du zweitens den Binnenverkehr, drittens den Ziel- und Quellverkehr verkleinerst und viertens die Lastwagen grösstenteils anderswo fahren lässt. Weniger Lastwagen gibt dir zwar nicht allzu viel Spielraum, aber die Lastwagen sind laut und stinken. Und du weisst: Wir haben in Stadt und Land genügend Strassen, wir müssen sie gescheiter nutzen. Für neue fehlt der Platz, und das Geld kannst du für Gescheiteres brauchen.

# III

Du prüfst: Soll auf den zwei nicht mehr gebrauchten Spuren eine Tramlinie über die Rosengartenachse fahren? Das Tram wird Verkehr vom Auto übernehmen, und es wird die wachsende Wohnstadt im Norden mit der Arbeitsstadt in Zürich-West verbinden. Studien der Verkehrsingenieure Professor Klaus Zweibrücken von der Hochschule Rapperswil und seines Studenten Sandro Fornallaz zeigen, wie das gut geht – ohne Tunnel. Doch bedenke, ein Tram kostet viel Geld, und deshalb gibt es nur alle zehn Jahre eine neue Tramlinie. Darum freue dich auch am Bus, der bevorzugt an den Autos vorbei über den Rosengarten fährt, flexibel und nach Bedarf. Und wisse – mit der S-Bahn fahren viele Menschen schon heute bequem von Zürichs Norden in Zürichs Westen und ins Limmattal.

# IV

Du nutzt die zwei der vier Spuren der Rosengartenachse, um darauf einen urbanen, lebhaften Strassenraum einzurichten mit Streifen fürs Velo und breiten Trottoirs samt Baumallee. Du prüfst, wie und wo Parkplätze für die Autos eingerichtet werden, die hier zu Besuch sind, sei es mit Gästen, Handwerkern, Spitexpflegerinnen oder Lieferungen von Rosensträussen und Postpaketen. Und du brichst die Erdgeschosse der Festungs- und Wallbauten an der Rosengartenachse auf. Denn eine lebhafte Strasse braucht den Übergang vom öffentlichen in den privaten Raum mit Büros, Werkstätten, Läden, Restaurants, Schönheits- und Hundecoiffeursalons.

# V

Du hörst nicht auf die, die sagen: «Weniger Auto funktioniert nicht!» Denn du weisst, einst fuhren jeden Tag 70 000 Autos täglich über die Rosengartenachse – sie sind auf 57 000 reduziert. Einst gab es freie Fahrt vom Irchel zur Hardbrücke, heute gibt es Lichtsignale, die dosieren und beruhigen. Bald wird die Stadtumfahrung im Norden fertig ausgebaut sein – baue Kapazitäten ab. Und freue dich: Immer mehr Leute sagen: «Ein privates Auto ist kein Menschenrecht. Mir geht es gut ohne.»

# VI

Du schaust auf die Kinder. Sie sind dein Massstab. Darum wirst du Tafeln aufstellen: «Tempo 30». Das erleichtert das Zusammenleben von Auto-, Velofahrerinnen, Fussgängern und Anwohnerinnen.

# VII

Du fügst die getrennten Quartiere zusammen. In von den Normen der Hauptstrassenbauer vorgesehenen Abständen malst du Zebrastreifen auf die Rosengartenachse. Sei getrost: Lichtenanlagen sind ja schon eingerichtet. Und es gab keinen Aufstand der Automobilisten.

# VIII

Du drängst Stadt und Kanton Zürich: Nutzen wir den Gewinn, den eine Stadtreparatur den Grundbesitzern bringen wird, für alle, nicht für wenige. Erwerbt Liegenschaften, übergebt sie Genossenschaften und sorgt dafür, dass das vielfältige Quartier vielfältig bleibt.

# IX

Du blickst in die Zukunft, nicht in die Gegenwart. Mit Milliarden arbeiten die Tech- und Autokonzerne an Sharing-Ideen und fahrerlosen Fahrzeugen. Sie werden andere Strassensysteme brauchen als hochinstallierte Stadtautobahnen. In der Stadt Zürich gehen der Fahrausweis- und Autobesitz rapide zurück – 50 Prozent der Haushalte sind autofrei. Auch in die Zürcher Landschaft fährt der Bus bis nach Mitternacht dorthin, wo Fuchs und Hase sich gute Nacht sagen. Ein 1,1 Milliarden schwerer Tiefbau aber wird neben der Zeit liegen.

# X

Du weisst, dass die Zürcherinnen und Zürcher für ihre Stadt die 2000-Watt-Gesellschaft gewählt haben – an der Urne. Ebenso stimmten sie schon mehrmals für eine autoarme Stadt. Die Wahlen in den Zürcher Kantons- und Regierungsrat im Frühling 2019 haben einer klimafreundlichen Politik zusätzlich Schub gegeben. Zürichs Gemeinderat hat im Mai 2019 die CO<sub>2</sub>-neutrale Stadt bis zum Jahr 2030 beschlossen. Der Ausbau der Mobilität am Rosengarten steht quer zu diesen Beschlüssen, Wahlen und Abstimmungen. Darum sei zuversichtlich – die Zeiten am Rosengarten sind reif für eine Stadtreparatur statt für eine Stadtzerstörung. ●