

Nach siebzig Jahren Zickzack-Planung : reisst die Autobahn ab!

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

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **15 (2002)**

Heft 5

PDF erstellt am: **23.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-121869>

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.



Nach siebzig Jahren Zickzack-Planung: Reisst die Autobahn ab!

Im Jahr 2020 blickt der Stadtwanderer zurück. Er ist schon alt und nur noch als Zeitzeuge zu gebrauchen. Seit 1950 hatte er den Kämpfen um die Autobahn in Zürich zugesehen, jetzt zieht er Bilanz. Er hat fünf grosse Würfe entstehen und vergehen sehen: Generalverkehrsplan, Ypsilon, Provisorium, Umfahrung, Westtunnel. Herausgekommen ist nur Stückwerk und heute, 2020, gilt das Zürcher Modell.

Ein Bericht aus der Zukunft von Benedikt Loderer mit Bildern von Matthias Gnehm.

Wie immer begann alles ganz harmlos, nachdem alles schon total verkachelt war. Im März 2002 stand in der Zeitung, Kathrin Martelli, Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements der Stadt Zürich, habe sich mit dem Runden Tisch darauf geeinigt, «eine völlig neue Beurteilung der Lage vorzunehmen». Seither ging alles bodenlos normal.

Am Runden Tisch, einer jener «Konsens- oder Kooperationsplanungsgruppen», die Ende der Neunzigerjahre in Zürich Mode wurden, war das Thema, die SN 1.4.1, eine Nationalstrassenplanung, so vertrackt wie ihr Name. Es war das Uneheliche des Ypsilons, ein Planungsbastard und Drachenei, gelegt von der Planungsgeschichte im Zick-Zack-Kurs und ausgebrütet von der Verzweiflung.

Ein Mini-Ypsilon

Ursprünglich hatte man gemeint, es sei ein Lokalproblem in Zürich West, weil es dort stattfand. Heute, zwanzig Jahre später, weiss man, dass es eines der Millionen Zürich war. An der Hardbrücke war nur eine Eiterbeule geplatzt, krank war der Verkehr schon lange vorher.

SN 1.4.1 war der Versuch, die Autobahnen endlich zu verbinden, den Verkehr, der auf der Autobahn von Westen, also vom Bareggstunnel beim Hardturm ankommt, durch die Pfingstweidstrasse zu führen, dort mit einer Rampe auf die hochliegende Hardbrücke und schliesslich wieder mit einer Rampe am Escher Wyss-Platz zum Sihlquai hinunter und weiter in Richtung Bahnhof. Es wäre endlich der direkte Zusammenschluss der drei Autobahnen möglich geworden, die in Zürich seit 1960 hätten verknüpft werden sollen: Die von Bern/Basel im Westen, die von Chur im Süden und die von St. Gallen im Norden. Anders herum: Ein Mini-Ypsilon durch die Hintertüre.

Langfristige Rendite

Leider hätte das auch bedeutet, dass die Autobahn mitten durch die Stadt führt, schlimmer noch, durch jenen Teil, der damals in stürmischer Entwicklung war. Am Runden Tisch des Jahres 2002 dämmerte zögernd allen Beteiligten, was alle längst wussten: Man kann kein lebendiges Quartier bauen, wenn es von einer Autobahn zerschnitten wird. Zürich West war aber gleich doppelt verwundet: Die Hardbrücke zwischen Wipkingen- und Hardplatz zerschnitt die Stadt

von Süden nach Norden und nun sollte auch noch die ominöse SN 1.4.1 dasselbe in West-Ostrichtung tun. Die Grundeigentümer sträubten sich. Bisher hatten sie geglaubt, je besser erschlossen, desto teurer das Grundstück. Darum hatten sie zwischen 1960 und 2000 jedes Strassenprojekt unterstützt. Nun aber lernten sie besser rechnen. Sie fanden heraus, dass ihnen die Autobahn durchs Quartier nichts nützt, weil sie das Quartier verhindert, das langfristig am besten rentiert, das durchmischte. Doch davon später.

Reisst die Autobahn ab!

Erstmals wurden sie radikal. Der Runde Tisch verabschiedete im Dezember 2002 eine Resolution von unerhörter Schärfe. Die Grundlagen dazu hatten der Architekt Andreas Hofer, der auch am Runden Tisch sass, und Richard Wolff, Philipp Klaus und Andreas Wirz, die INURA-Leute geliefert, was International Network for Urban Research and Action bedeutet. Sie entwickelten das «Zürcher Modell». Seine Hauptforderung ist einfach: Reisst die Stadtautobahnen ab! Sobald im Jahre 2008 der Umfahrungsring die drei Autobahnen verbindet, man also «usse ume» von St. Gallen nach Chur fahren kann, braucht es die Stadtautobahnen nicht mehr. «Die Stadt vom Transitverkehr befreien», nannten diese Leute das im Jahre 2002, was ja auch der Sinn des Umfahrungsrings gewesen sei. «Die von der neuen Stadtumfahrung stadteinwärts führenden Autobahnen werden zurückgebaut in grossstädtische Boulevards. Die Stadtautobahnen durch Schwamendingen und in Alt-

Besichtigung der Fragmente im Jahr 2020. Was wurde gebaut? Vom Generalverkehrsplan (fast) nichts, vom Ypsilon die ankommenden Autobahnen und der einsame Milchwinkel. Vom Provisorium blieb (fast) gar nichts mehr, die Umfahrung steht zu zwei Dritteln und vom Westtunnel ist der Nordast verwirklicht. Entscheidend aber: Was wurde abgerissen und zurückgebaut? Das Provisorium ist «radikal» verschwunden und die Autobahn Altstetten ist bis Hardturm zur Stadtstrasse umgebaut worden. Was fehlt noch? Der Abbruch der Sihlhochstrasse und der Rückbau in Schwamendingen. Was kommt nie mehr? Der Seetunnel, die Sihltiefstrasse, der Südast des Westtunnels. Was funktioniert trotzdem? Der Autoverkehr.



stetten wandeln sich ebenso wie die Hardstrasse unter der ehemaligen Hardbrücke zu zwei- bis vierspurigen Alleen mit Trottoirs und Velowegen.» Macht aus den Autobahnen Badenerstrassen!

Das Zürcher Modell wurde damals belächelt, aber es nistete sich in den Köpfen ein. Politisch unerhört und langfristig sprengkräftig daran war, dass es nicht einfach ein Versuchsballon linker Besserwisser war, sondern auch der Wille (fast aller) Grundeigentümer. Das Geld machte einen entscheidenden Lernschritt: Die Stadtautobahn rentiert nicht mehr. Es gibt in Zürich eine Verkehrsplanung vor und nach 2002. Aber das merkte man erst hinterher.

Damit man das begreift, muss man die fünf Grossprojekte zusammenzählen, welche die Planungsgeschichte seit 1950 geschrieben haben: Generalverkehrsplan, Ypsilon, Provisorium, Umfahrung und Westtunnel.

1955: Der Generalverkehrsplan

Als es in Zürich noch fast keine Autos gab, war die Strassenplanung auf ihrem Höhepunkt. Zwei Planungsteams – Leibbrand/Kremer und Pierath/Feuchtiger – sollten das Verkehrsproblem der Stadt Zürich grundsätzlich und für immer lösen, mit einem Generalverkehrsplan. Es gibt fast keinen Vorschlag in späterer Zeit, der nicht bereits im Generalverkehrsplan auftaucht, mit Ausnahme des Ypsilons allerdings, da man noch keine Autobahnen plante. Der kleine Cityring war das Hauptstück, eine vierspurige Stadtautobahn um die Innenstadt. Daneben gab es auch

noch einen grossen Cityring, einen Tangentenring, Überlegungen zu einer Unterpflasterbahn, alles was ein ehrgeiziger Verkehrsingenieur sich nur wünschen konnte. Die Stadt war damals wohlhabend, aber nicht reich genug, sich den Generalverkehrsplan leisten zu können.

1960: Das Ypsilon

Die Schweizer Männer wollten Auto fahren. Am 6. Juni 1958 stimmten sie zu 85 Prozent für die Nationalstrassen, ein Ostblockresultat. Vorher schon hatte eine Arbeitsgruppe sich mit den Autobahnen in Zürich beschäftigt und hatte herausgefunden, «... dass die Autobahnen vorläufig nicht als Umfahrungsstrassen um die Stadt herumgebaut werden dürfen, sondern möglichst bis an das Stadtzentrum herangeführt werden sollen». Begründet wurde das mit viel Verkehrstatistik, die aber nur Kosmetik war. Entscheidend war das Bundesgeld. Mit dem Nationalstrassenbau hofften die Städte, ihre eigenen Verkehrsprobleme lösen zu können. Ein altes Schweizerwort sagt: Der Bund muss zahlen, wir dürfen bauen. Darum erfand man die Expressstrasse, an der alle Schweizer Städte in den nächsten vierzig Jahren zu kauen hatten, Zürich am härtesten.

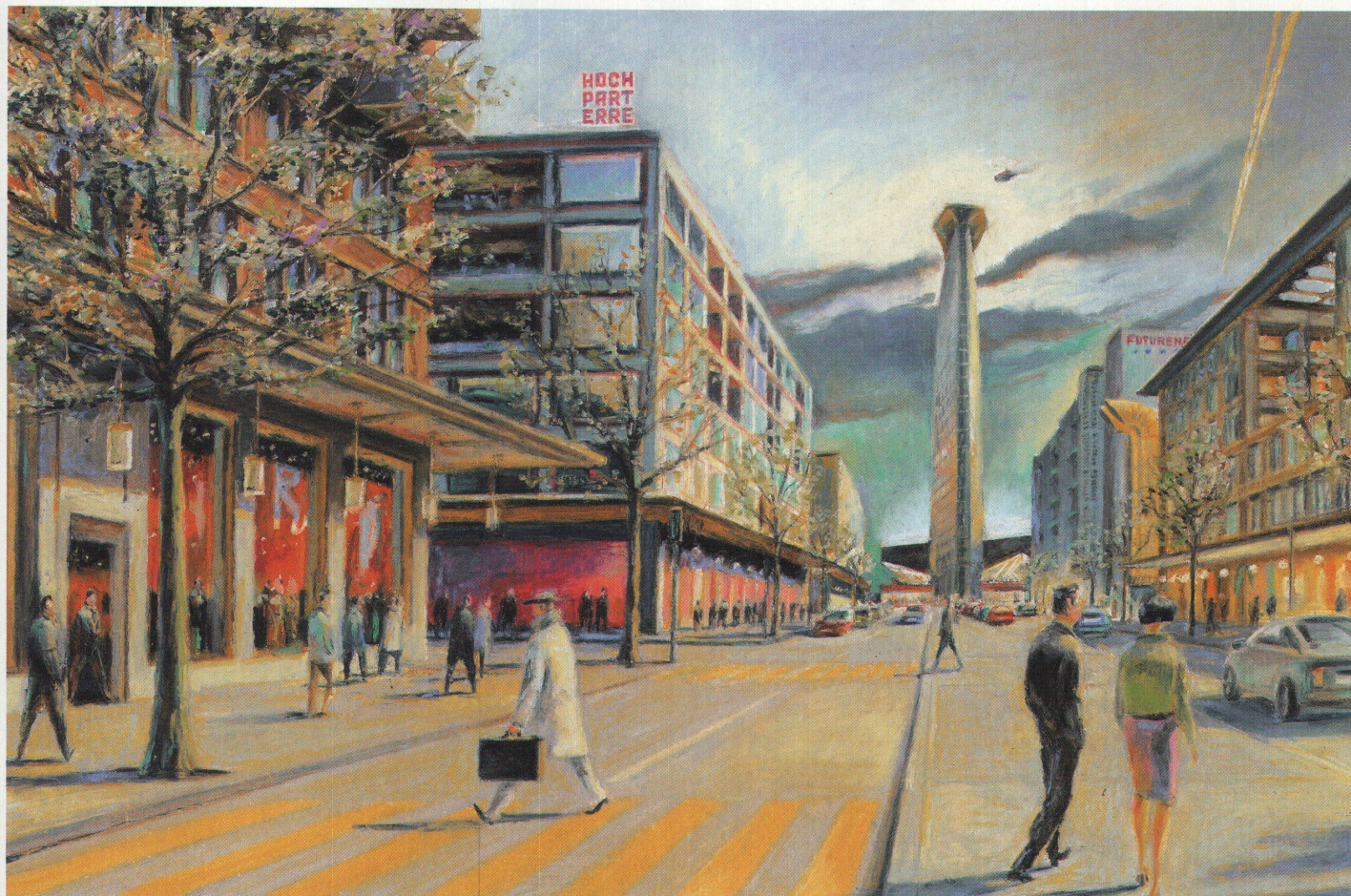
Wie verbindet man drei Autobahnen? An einem Punkt. Dort, wo es am einfachsten geht, am Platzspitz. Denn das Land gehört der Stadt, die Flüsse dem Kanton. Also baut man die Autobahnen auf Stützen über der Sihl und der Limmat. Die Verkehrsplaner nahmen den Weg des geringsten Widerstandes und

erfanden das Ypsilon. Der Rest der Autobahnplanung in Zürich ist der erfolgreiche Kampf gegen das Ypsilon. Er dauerte von 1960 bis 2020. Seine Etappen können hier übergangen werden. Ein Muster aber zeigte sich schon damals deutlich: In den zwei Initiativen der Siebzigerjahre lehnten die Stimmbürger der Stadt Zürich das Ypsilon ab, während diejenigen im Kanton dafür waren. Das Schema Urbaniten versus Agglomeriten zeichnete sich ab.

1965: Das Provisorium

Der Autoverkehr wuchs beängstigend und die Autobahnen schoben sich von aussen gegen Zürich vor, doch in der Stadt war alles blockiert. Die Ungeduld nahm zu, etwas musste geschehen.

Da erfand der Delegierte für Verkehrsfragen des Stadtrats, der Architekt und Planer Hans Marti, den automobilen Überbrückungskredit. Da das Ypsilon sich nicht rechtzeitig verwirklichen liess, musste man als Ersatz ein Stück des Tangentenrings bauen, das die Verbindung von Norden nach Süden gewährleisten konnte. Aller Beton zwischen Bucheggplatz über die Rosengartenstrasse, die Hardbrücke bis zum Hardplatz ist provisorisch. Was als Expressstrasse begann, sollte später zum Tangentenring werden. Die «Pesttangente» war seit ihrer Eröffnung 1982 eine Verkehrswunde. Ihr Anschauungsunterricht war zu überzeugend: Eine Autobahn gehört nicht in ein städtisches Quartier. Die Westtangente hat durch ihr blosses Vorhandensein viel zu ihrem eigenen Abbruch beigetragen.



1970: Die Umfahrung

Das Ypsilon war im Nationalstrassennetz verankert, also durch Bundesgeld abgesichert. Jetzt erst durfte über die Umfahrung wieder gesprochen werden. Während der Sechzigerjahre entwickelten die Verkehrsplaner die drei magischen Ringe: Autobahnring, Tangentenring und Cityring. Die Planung hatte endgültig den Rahmen der Stadt gesprengt, das Millionen Zürich kündigte sich an. Dieselben Leute, die 1960 eine Umfahrung verhindert hatten, waren 1967 beleidigt, als der Nationalrat sich weigerte, die Umfahrung ins Netz aufzunehmen. Immerhin, im Sommer 1971 wars dann soweit, die Nord- und Westumfahrung kamen ins Nationalstrassennetz.

Die Nordumfahrung vom Weiningerkreuz durch den Gubristtunnel bis Aubrugg wurde am 21. Juni 1985 eröffnet, der Fortsatz bis Urdorf zwei Jahre später. Die Westumfahrung von Urdorf über Birmensdorf zum Wettswiler Dreieck und weiter durch den Uetlibergtunnel zur Brunau war 2008 befahrbar. Heute noch fehlt der Seetunnel, aber das ist eine andere Geschichte.

Das Kippjahr 2002

Doch zurück zum Kippjahr 2002. Der Regierungsrat fand es nicht einmal nötig, auf das Zürcher Modell offiziell einzugehen. Im Kantonsrat verkündete ein SVP-Parlamentarier: «Wir werden in der Stadt zum Rechten schauen müssen.» Das konstruktive Misstrauen herrschte, doch blieb alles vorerst ruhig. Wie es weitergehen sollte, hatte das Amt für Verkehr des Kantons Zürich bereits im Dezember 2001 veröffent-

licht. «Verkehrspolitische Ziele und Grundsätze für die Gesamtverkehrskonzeption» hiess die Broschüre. Zum motorisierten Individualverkehr stand ganz offiziell ein neuartiger Satz darin: «Eine nachfrageorientierte Politik wie im öffentlichen Verkehr ist hier nicht angebracht.» Das ist 2002 niemandem wirklich aufgefallen, aber entscheidend war es doch. Die Strassen können nicht länger dem Verkehr angepasst werden, hiess das nämlich, der Staat kann nicht länger so viele Strassen bauen, wie der Verkehr erforderte. Das allererste Wort in der Broschüre hiess «Standortqualität», sie wird die kommende Diskussion beherrschen. Vorher war es die «Lebensqualität» gewesen, eine bezeichnende Verschiebung. Man muss hier vielleicht noch an das Swissair-Debakel erinnern und den mühsamen Start der Swiss, die zwar überlebte, aber nie mehr in der ersten internationalen Liga mitfliegen durfte. Die Schweiz wurde damals rasch gewöhnlich, doch sie merkte es noch nicht.

Der Seetunnel wiederum

Der Kanton zog den Seetunnel wieder aus den Schubladen. Alle übrigen grossen Pläne, wie Cityring oder Tangentenring waren irgendeinmal ohne Beerdigung verröchelt. Kein Urbanist glaubte noch an die Erlösung der Stadt durch Verkehrsbauten. Doch die Agglomeranten pochten auf ihr Durchfahrtsrecht. Der Seetunnel war ein Bestandteil des «Strategieansatzes Umfahrungsringe», der die Nord- und Westumfahrung zwischen Brunau und dem längst schon vorhandenen Anschluss Stettbach zum Kreis schlies-

Links, die Autowüste: Bernerstrasse Nord, die Autobahn und Bernerstrasse Süd im Jahr 2002 mit Blick auf den Hängberg und dem Fernmeldezentrum von Theo Hotz. Rechts, die lebendige Stadt: Im Jahr 2020 ist aus der Autowüste eine städtische Strasse mit durchmischter Nutzung geworden. In den Erdgeschossen sind Dienstleistungen zu finden, darüber Büros und schliesslich Wohnungen. Die Redaktion und der Verlag von Hochparterre haben 2011 gezügelt. Das Stadion von Meili/Peter ist gleich hinter dem NZZ-Tower des jungen Zürcher Architekten Damian Fopp zu erkennen

sen wollte. Der Seetunnel allerdings war nicht im Nationalstrassennetz, also galt das Schweizerwort: Der Bund klemmt, wir können nichts tun. Was aber drin war im Netz, das war die Sihltiefstrasse, die unterirdische Verbindung zwischen Platzspitz und Sihlhochstrasse, obwohl eine nationalrätliche Kommission sie 1982 hatte kippen wollen. Da wäre das Bundesgeld vorhanden gewesen. Die politische Aufgabe hiess nun umpolen, den Seetunnel an Stelle der Sihltiefstrasse ins Nationalstrassennetz boxen.

Dafür brauchte man Argumente, also musste eine Zweckmässigkeitsprüfung her. Die Frage war, was bringt der Bau einer neuen Verbindung für die Stadt Zürich? Gemessen wurde dies unter anderem an der Entlastung der Rosengartenstrasse, der nach wie vor offenen Verkehrswunde der Stadt.

Man kann es einfach zusammenfassen: Nach dem Bau des Seetunnels ändert sich an der Rosengartenstrasse nichts. Einziger Vorteil: Die Bewohner der



Goldküste sind schneller auf der Autobahn. Dass das den Preis von drei bis vier Milliarden Franken wert sei, wagte selbst 2003 niemand laut zu behaupten. Offiziell hiess es, wenn der Ring geschlossen wäre, so könnte man bei Stau besser reagieren und den Verkehr «äne ume» am Stau vorbeidirigieren. Aber ob sich da die vier Milliarden lohnen, war auch recht fraglich. Aber wer fragt schon, wenn der Bund achtzig Prozent der Baukosten zahlen muss?

Blieb noch das Faustpfand Sihltiefstrasse, der Südast des unterdessen gescheiterten Ypsilons. Sihltief hätte nur die Hälfte des Seetunnels gekostet. Aber die Rosengartenstrasse wäre nur gerade um rund zwanzig Prozent entlastet worden, die schwärende Wunde wäre offen geblieben. Dafür fand man keine Mehrheiten, weder im Parlament in Bern noch im Volk in Zürich. Zum Konzept Sihltief gehört auch der Milchbuckeltunnel. Er wurde als Konjunkturspritze für das an der Ölkrise leidende Baugewerbe in den Siebzigerjahren durchgestierts, am falschen Ort. Zu hoch nämlich. Will man den Anschluss an die Sihltiefstrasse statt mit einer Brücke (erledigt) unter der Limmat durch (geplant), so muss man einen schönen Teil des Milchbuckeltunnels neu, sprich tiefer graben. Die Miteidgenossen sträubten sich, die Zürcher Planungsfehler zu finanzieren.

Die Entdeckung des Westtunnels

Leider fanden die Machbarkeitsprüfer sehr wohl eine mehrheitsfähige Variante: den Westtunnel. Wenn schon ein Tunnel, dann da, wo er am meisten bringt,

also ungefähr dort, wo die «Pesttangente» schon bestand. Was schon im Generalverkehrsplan klar war, bestätigte sich: Hier ist der Strassenbaufranken am intelligentesten, weil am wirkungsvollsten eingesetzt.

Der TCS nahm den Ball sofort auf. Her mit dem Tunnel, egal welcher, war die Parole, und eine kantonale Volksinitiative «Zürich braucht einen Tunnel» kam harzig zustande. Sie wurde im Spätsommer 2004 mit 58 Prozent der Stimmen angenommen. In der Stadt Zürich waren aber nur 38 Prozent dafür. Der Kanton erklärte; vom Volk einen Auftrag erhalten zu haben, der Umfahrungsring müsse so schnell wie möglich geschlossen werden.

Welcher Tunnel aber? Nicht das ist gut, was am besten ist, sondern das, was am meisten Zustimmung findet. Es bildete sich eine widersprüchliche grosse Koalition: Die Autolobby verbündete sich mit den Stadtreparaturen. Die einen kriegen ihren Tunnel, die andern dürfen dafür die Stadtautobahn abreißen. Man einigte sich im Grunde auf das Vergraben der Westtangente auf Bundeskosten.

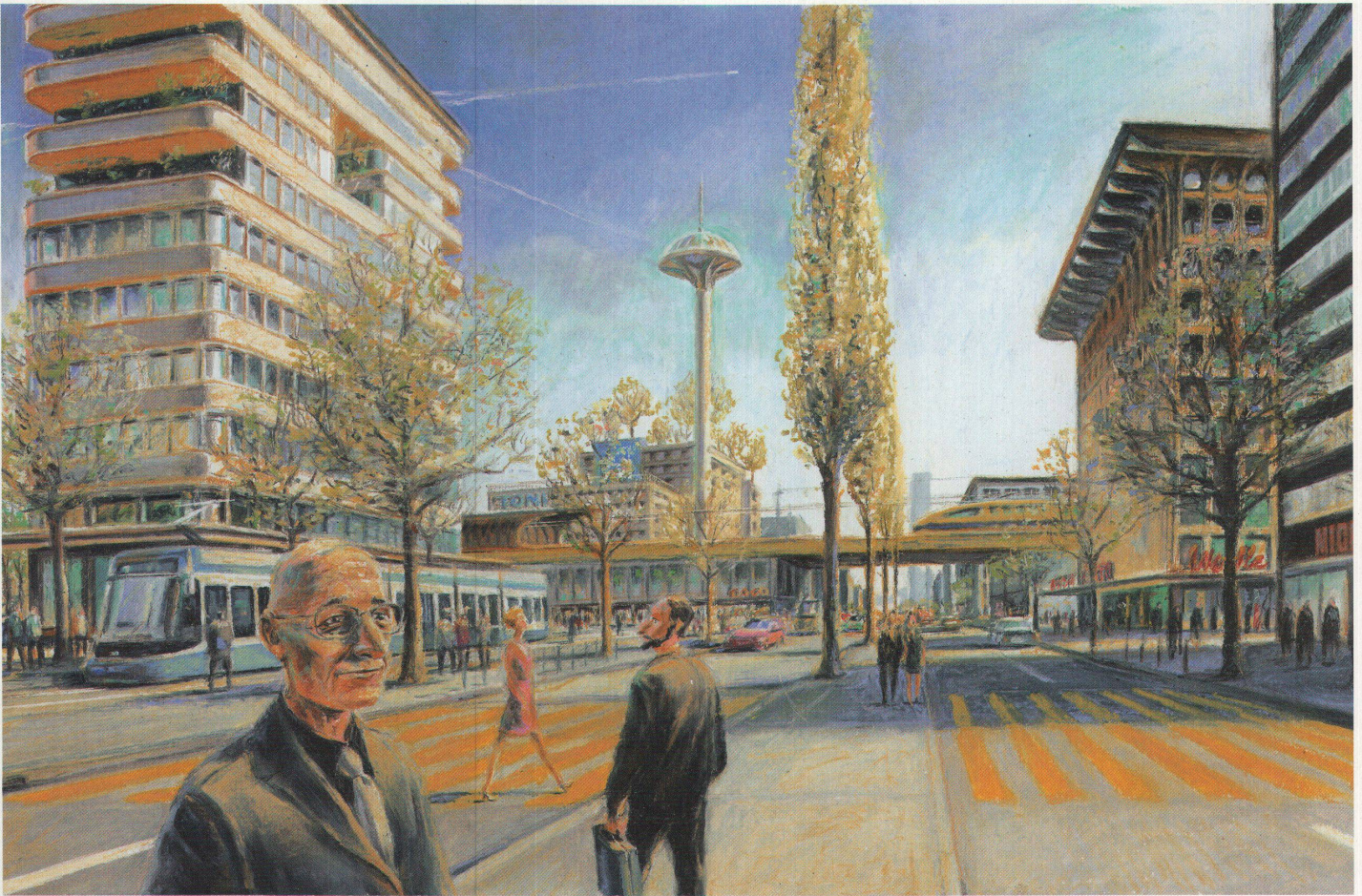
Bei den Stadtreparaturen gab es zwei Gruppen: die Grundeigentümer und die Verkehrsberuhiger. Warum ging das zusammen? Weil die Stadt sich in rasendem Tempo verändert hatte.

Nur drei Beispiele: Der Finanzplatz kam ins Trudeln. Die EU machte, was sie von den Amerikanern gelernt hatte, sie anerkannte hochheilig das schweizerische Bankgeheimnis und zwang die Banken, es faktisch ausser Kraft zu setzen. Der Finanzplatz schrumpfte

beträchtlich und die Schweizer Grossbanken wurden das, was sie vorher nicht sein wollten, internationale Konzerne mit Hauptsitz in London oder New York. «The money speaks American», sagten die Banker bedauernd. Der Druck auf Büronutzungen in der Stadt sank im Gleichschritt mit dem Finanzplatz. Die Immobilienleute hatten zwar ernsthaft versprochen, sie hätten aus der Krise der Neunzigerjahre ihre Lehren gezogen. Nichts da. In Zürich Nord und in der Glattstadt bauten sie anfangs der Nullerjahre gierig wie nie zuvor bis der Markt zusammenbrach. Einmal mehr gab es so um 2010 herum im Millionen Zürich eine Million Quadratmeter Bürofläche, die niemand wollte. Die Immobilienkrisen sind ein Produkt, kein Naturereignis.

20 000 Wohnungen in zehn Jahren

Was hingegen immer noch lief waren Wohnungen. Allerdings nicht überall. Nur in den guten Lagen, entweder See- und Alpenblick oder in der Stadt. Das Legislaturziel des Stadtrates «10 000 Wohnungen in 10 Jahren» war schon im sechsten Jahr erreicht worden und niemand konnte die Leute davon abhalten, in der Stadt wohnen zu wollen. Der abnehmende Bürodruck und die zunehmende Wohnungsnachfrage führten dazu, dass die Büropreise sanken, die Wohnungspreise stiegen. Für die Investoren wurde es mit der Zeit günstiger, Wohnungen statt Büros zu bauen. Da wurden die ledrigen Lippenbekenntnisse von der durchmischten Stadt zu glühenden Glaubenssätzen. Alle wollten Wohnungen bauen. Dem standen aber



die Zonen- und Gestaltungspläne im Weg und die waren nichts anderes als eine Antwort auf die Stadtautobahnen. Wo es zuviel Lärm gab, durfte man keine Wohnungen bauen. Wenn man nun den Lärm weg kriegte, kalkulierten die Eigentümer, so könnte man auf bisher unerträglich lauten Grundstücken trotzdem Wohnungen bauen. «Was wir schon immer gesagt haben», wiederholten sie laut und politisch vernehmlich, «reisst die Stadtautobahnen ab».

Der Segen der Gentrification

Dazu kam noch, dass die neuen Stadtbewohner Urbaniten aus Überzeugung waren. Sie hatten zwar alle ein Auto, doch benützten sie es wie ein Sportgerät, gezielt und selten. Sie wollten in dieser Stadt leben, also wehrten sie sich auch für sie, genauer, ihre eigenen Interessen. Sie waren dazu bestens im Stande, denn sie waren gut ausgebildet, hatten Geld und ein Stimmrecht. Die vielgeschmähte Gentrification, das Vernobeln der Unterschichtsquartiere, zeigte Wirkung. Die Urbaniten wählten sozialdemokratisch und verdienten kapitalistisch. Sie bestätigten rot-grün und zahlten Steuern. Zürich West wurde schick, rot und teuer. Kam noch dazu, dass Zürich immer polyzentrischer wurde. Der Mittelpunkt Innenstadt wurde entthront, in Zürich West, Zürich Nord, in der Limmattalstadt und in der Glattstadt entstanden neue Schwerpunkte.

Die Urbaniten waren die Leute, die das «Komitee Westtunnel» gründeten oder unterstützten. Mit dabei war auch der rot-grüne Stadtrat, Stadtpräsident

Ledergerber allen voran. Der Kanton zögerte, doch sah er eine Chance, seinen Ring zu verwirklichen. Ob der nun rund war, wie beim Seetunnel, oder eingedrückt, war nicht so wichtig. Ein Argument überzeugte den Kanton ebenfalls. Man konnte direkt vom Westtunnel aus einen unterirdischen Anschluss an die neue Polizeizentrale auf dem Kohlendreieck einrichten. Der Westtunnel galt als Beitrag zur Sicherheit. Das Komitee Westtunnel, gegründet im Herbst 2004, sorgte für eine Standesinitiative, die die Aufnahme ins Nationalstrassennetz verlangte. Zum Schliessen des Rings, zum Schutz der Wohnquartiere, zur Verbesserung der Standortqualität, selten herrschte soviel Einigkeit. In Bern rechnete Zürich dem Bund vor, dass der Westtunnel zwar länger sei als Sihltief, aber trotzdem billiger, weil er nicht unter einem Fluss gebaut werden müsse. Der übrigen Schweiz war es eigentlich wurst, wo die Zürcher ihren Tunnel wollten. Am 3. April 2007 beschloss der Bundesrat: Westtunnel statt Sihltief.

Die erste Abbruchinitiative

Ein Tunnel im Nationalstrassennetz macht noch keinen Bauplatz. Der Kanton sagte: Schon recht, aber vorher bauen wir die Westumfahrung fertig und dann sehen wir, welche Art Tunnel es wirklich braucht. Der Beton zwischen Bucheggplatz und Hardplatz bleibt sowieso, wir brauchen das Provisorium für die Kapazitätsengpässe und die Verkehrsentflechtung. Im Tunnel der Durchgangsverkehr, auf der Hardbrücke der Lokalverkehr, das sei die zukünftige Lösung. Es

Links, die Leere: Die Pfingstweidstrasse im Jahr 2002, in der Mitte dämmert das leere Toni-Areal vor sich hin, ganz rechts wartet das Migros-Hochhaus Herdern auf die Zukunft. Rechts, die neue Stadt: Im Jahr 2020 wurde aus der Pfingstweidstrasse ein Boulevard mit Bäumen und Cobra-Tram. Das Toni-Areal ist begrünt und zu Wohnungen umgebaut worden, eine neue S-Bahnstation erschliesst das Quartier, auf dem Toni-Kamin lädt ein Drehrestaurant zum Essen ein. Alt-Stadtpräsident Ledergerber wohnt neuerdings hier und geniesst das urbane Leben, wie er auch 20 000 andere

widerstrebte all den anständigen Verkehrsplanern des Kantons, einen Viadukt abzureissen. Immerhin starb damals unbemerkt die SN 1.4.1 an Auszehrung. Das Bastarddyspilon war, wie viele andere Projekte auch, vorher in den Schubladen entschlafen. Doch das radikale Zürcher Modell war nicht vergessen und fand immer breitere Unterstützung. Das Stichjahr war 2008, der Augenblick, als die Westumfahrung eröffnet wurde. Als Vorbereitung organisierte der Verein Zürcher Modell die erste Abbruchinitiative. Sie verlangte den ersatzlosen Abbruch der Westtangente und den Rückbau aller Autobahnen vom Umfahrungsring an stadteinwärts. Egal, ob der Westtunnel gebaut sei. Die Initiative kam «trotz schwerster verfassungsmässiger Bedenken und nur weil das Volk das letzte Wort haben soll», wie der Regierungsrat festhielt, im Sommer 2007 zur Abstimmung. Niemand glaubte daran, aber 37 Prozent Ja-Stimmen im Kanton, 51 Prozent in der Stadt. Die NZZ meinte: «Damit ist der Graben zwischen den Überfahrenen und



Überfahrern noch einmal mutwillig vertieft worden.» Der Regierungsrat zog Bilanz: Mit der Eröffnung der Westumfahrung ändert sich am Verkehrsregime nichts.

Road-pricing

Die Stadtrepateure liessen nicht locker und hatten in den gleichen Jahren schon einen Nebenschauplatz besetzt. Sie hatten Wörter wie «marktgerecht» und «kostenrelevant» gelernt und wandten sie schamlos an. Steigende Preise bei knappen Gütern hielten sie für logisch, kurz, sie lancierten das Road-pricing neu. Neu war das zwar nicht, aber in Zürich schrien die Agglomeriten: Die Freiheit ist die freie Wahl des Verkehrsmittels! Die Stadt, in der die Stadtrepateure das Sagen hatten, wollte es wissen und machte die Probe aufs Exempel. Das von Einsprachen seit Jahren blockierte Projekt verkehrsarmer Limmatquai sollte beerdigt und durch Road-pricing ersetzt werden, was prompt vor Bundesgericht endete.

Seit dem 18. November 2006 ist die Welt endgültig «zunderobs». Das Bundesgericht entschied, dass Road-pricing möglich sei, wenn der Automobilist einen anderen Weg wählen könne. Dann nämlich sei seine Wahlfreiheit den Umständen entsprechend gewährleistet, denn Freiheit heisse nicht, das Gut Strassenraum auch jederzeit und an jedem Ort kostenfrei beanspruchen zu können. Der Staat sei auch gar nicht in der Lage, dies zu garantieren (nemo ultra posse obligatur), also müsse er die Zuteilung regeln dürfen. Entscheidend sei dabei nur die Gleichbehandlung aller Automobilisten. Road-pricing

sei keine Strassengebühr, sondern eine Lenkungsabgabe und somit zulässig. «Der Landbote» (seit 2004 zur Tamedia gehörend) kommentierte etwas zwiespältig: «Die Richter in Lausanne haben sich dem Druck der Strasse gebeugt.»

Die Verkehrsreduktion

Sofort lancierten die Stadtrepateure die Initiative «Kostenwahrheit im Strassenverkehr», die den Kanton zwingen wollte, das Road-pricing einzuführen. Um es kurz zu machen, die Abstimmung im November 2007 wurde mit 50,3 zu 49,7 Prozent angenommen. Den Ausschlag gaben die 70 Prozent Ja-Stimmen in der Stadt Zürich.

Der Kanton reagierte mit einer Vorwärtsstrategie. Die einzige Strecke, welche die Bedingungen des Bundesgerichts erfülle, sei die Westtangente. Denn sobald die Westumfahrung in Betrieb sei, hätte der Automobilist die Wahl des Wegs. So entschied sich der Regierungsrat für einen Versuchsbetrieb. Die Hoffnung war, dass es zu riesigen Protesten führen werde und keine Auswirkungen zeige. Doch der Automobilist ist ein unbekanntes Wesen, es nahm die neue Strassengebühr leise murrend hin. Wer konnte, fuhr aussen herum, vor allem die Lastwagen, die mehr bezahlen mussten. Der Verkehr auf der Westtangente nahm um 37 Prozent ab. Eine ungeheuer hohe Reduktion, Wasser auf die Mühlen der Autobahnabbrecher. Doch die Automobilisten rächten sich und lehnten die Erhöhung der Motorfahrzeugsteuern ein Jahr später zum siebenten Mal ab.

Die zweite Abbruchinitiative

Die Stadtrepateure erinnerten sich an den Sommer 2001, als der Schöneichtunnel geflickt werden musste und statt vier nur noch zwei Spuren offen waren. Nichts geschah. Das müsste doch auch auf den Stadtautobahnen möglich sein. Sie starteten die zweite Abbruchinitiative. Doch diesmal verlangten sie nicht einfach alles oder nichts, sondern tauschten den Beton über gegen den Tunnel in der Erde. Sobald der Westtunnel oder eines seiner Teilstücke fertig sei, müsse mit dem Abbruch der Stadtautobahnen begonnen werden. Im Herbst 2010 haben wir abgestimmt. 52,6 Prozent waren dafür, in der Stadt fast so viele wie einst 1958 bei den Nationalstrassen: 81,8 Prozent. «Der Bund» (das Blatt wurde ein Jahr später eingestellt) schrieb: «Wer sich wundert, denkt nicht genügend ans Geld: Der Hardviadukt hätte ohnehin saniert werden müssen und das hauptsächlich auf Kosten des Kantons und der Stadt. Der Westtunnel wird zu 80 Prozent vom Bund finanziert. Die Zürcher haben immer schon rechnen können.»

Die Tiefbauweltmeister

Es dauerte noch sieben Jahre bis zum ersten Abbruch. Denn der Westtunnel war zwar beschlossen, aber noch nicht ausgehandelt. Die Autoleute wollten einen vierspurigen Tunnel, wie der Viadukt es war. Die Sparer und die Stadtrepateure sagten: 37 Prozent Minderverkehr und die Probe aufs Exempel von Schöneich! Den Entscheid brachte ein Blick in die Kasse des Nationalstrassenfonds. Neben der zweiten



Gotthardröhre reichte es in Zürich nur noch für zwei Spuren. Selbstverständlich prügelte man sich auch ausgiebig um die Streckenführung und die Anschlüsse. Es gab am Schluss fünf: Brunau, Sihlhölzli, Hardplatz, Pfingstweissstrasse, Bucheggplatz. Dazu kam noch der «Privateingang» der Polizei. Würden die Nationen nach ihren Tiefbauten beurteilt, die Schweiz wäre mit grossem Abstand zuvorderst.

Das Abbruchfest

Gebaut wurde von 2013 bis 2017 der Nordast vom Bucheggplatz bis zum Hardplatz. Auf der andern Seite der Gleise im Kreis 4 war das Quartier politisch zu schwach, sich rechtzeitig ein Stück vom Kuchen abzuschneiden. Am 7. Mai 2017 wurde auf der Hardbrücke das grösste Volksfest des neuen Jahrhunderts gefeiert. Es war dreigeschossig. In der Erde drin feierte man in der Röhre, im Erdgeschoss die kommende Hardstrasse und im ersten Stock den zu Tode verurteilten Viadukt. Der Höhepunkt aber war der Morgen danach, als um sieben Uhr die Abbrucharbeiten begannen. Ein halbes Jahr später war der Viadukt verschwunden und der Kreis 5 nicht wieder zu erkennen.

Das Zusammenzählen der Fragmente

Was blieb von den fünf grossen Konzepten? Vom Generalverkehrsplan zwei mickrige Abschnitte: Der Ulmbergtunnel und der Umbau des Bahnhofplatzes zur Autostrasse, was in den Neunzigerjahren schon wieder rückgängig gemacht wurde. Vom Ypsilon die Autobahn durch Schwamendingen, deren Einpacken

seit mehr als vierzig Jahren wahlperiodisch wieder auftaucht. Dann der Milchbuckeltunnel, der immer noch abrupt vor der Limmat im Leeren endet. Die Westeinfahrt der Autobahn ist schon ab 2008 zurückgebaut worden und heute eines der Vorzeigestücke des neuen Zürich. Im Süden steht immer noch die Sihlhochstrasse im Wasser, obwohl sie eigentlich schon seit 2005 verschwunden sein sollte. Unter dem Hauptbahnhof schliesslich wartet ein Stück Sihltief auf den Einsatz, der nie mehr kommt. Vom Provisorium der südliche Abschnitt vom Hardplatz zum Sihlhölzli. Auch hier begannen die Rückbauten schon 2008 nach der Eröffnung der Umfahrung. Von der Umfahrung die Abschnitte Nord und West. Wenn man will, kann man auch den Nordast des Westtunnels dazu zählen. Trotzdem: Der Ring hat immer noch ein Loch und niemand will es in Zukunft stopfen. Der Seetunnel ist endgültig abgetaucht. Und der Westtunnel? Dass er fertig gebaut wird, glaubt kaum jemand noch. Nach sechzig Jahren Planung, fünfzig Jahren Bauen, vierzig Jahren Widerstand, dreissig Jahren Zickzack, zwanzig Jahren Grübeln und zehn Jahren Rückbau bleiben nur Fragmente.

Unterdessen ist der Verkehr wie er ist und alle haben sich daran gewöhnt. Die Einführung des Automobils ist nach siebzig Jahren abgeschlossen. Es braucht keine neuen Strassen mehr. Das Zürcher Modell hat sich politisch durchgesetzt, seine Verwirklichung geht harzig voran. «Vernunft braucht zuweilen ihre Umwege, aber sie setzt sich in unserer Demokratie schliesslich immer durch», stand kürzlich in der NZZ.

Links, das Provisorium: Im Jahr 2002 wird die Hardstrasse vom Provisorium geprägt. Das automobilen Elend erdrückt alles fussgängerische Leben. Rechts, die polyzentrale Stadt: Im Jahr 2020 besammelt sich die Zunft Kämbel auf dem befreiten, umgebauten Escher Wyss-Platz, da auch die Traditionalisten eingesehen haben, dass hier das neue Geschäftszentrum entstanden war, dem sie das Jahr über dienen. Im polyzentralen Zürich haben sich die Gewichte neu verteilt, Innenstadt findet auch in Zürich West, Zürich Nord, in der Glatt- und in der Limmatstadt statt

Zeittafel

1955	Generalverkehrsplan
1958	Volksabstimmung Nationalstrassen: 515 396 Ja, 91 238 Nein
1971	Nord- und Westumfahrung im Nationalstrassennetz
1982	Eröffnung Funktionsprovisorium Rosengartenstrasse
1985	Eröffnung Nordumfahrung
1985	Eröffnung gesamtes Funktionsprovisorium Westtangente
2001	«Verkehrspolitische Ziele und Grundsätze für die Gesamtverkehrskonzeption» des Kantons
2002	Zürcher Modell, Runder Tisch fordert Abbruch der Stadtautobahn
2003	Ergebnisse Zweckmässigkeitsstudie: Der beste Seetunnel ist ein Westtunnel
2004	Annahme der Tunnelinitiative des TCS
2005	Komitee Westtunnel gegründet
2006	Bundesgericht entscheidet: Road-pricing möglich
2007	Bundesrat: Westtunnel statt Sihltief
2007	Erste Abbruchinitiative abgelehnt
2007	Road-pricing äusserst knapp angenommen
2008	Eröffnung Westumfahrung Versuchsbetrieb Road-pricing auf der Westtangente Beginn des Rückbaus beim Hardturm und am Südast des Provisoriums
2010	Zweite Abbruchinitiative angenommen
2017	Abbruchfest
2020	Rückbau beendet

Matthias Gnehm hat das Buch «Rätsel in Weiss» illustriert. Buchbesprechung auf Seite 58