

Zeitschrift: Kunst+Architektur in der Schweiz = Art+Architecture en Suisse = Arte+Architettura in Svizzera

Herausgeber: Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte

Band: 55 (2004)

Heft: 4: 1960-1980 : ein Erbe = 1960-1980 : un héritage = 1960-1980 : un'eredità

Artikel: Ypsilon : das unsichtbare Denkmal der Wende

Autor: Loderer, Benedikt

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-394286>

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>

Benedikt Loderer

Ypsilon: Das unsichtbare Denkmal der Wende

Redet man über die 1970er-Jahre, so muss man von der Wende sprechen. Die Wachstumskoalition der Nachkriegsjahre zerbricht. Das Zürcher Ypsilon ist das Symbolprojekt der Umkehr. Gebaut wurde das Ypsilon nicht und wird es auch nie werden. Verdorrt ist es am Zeitgeist. Das Prinzip Lebensqualität löste das Prinzip Fortschritt ab.

Nach dem Krieg entdeckten die Schweizer: Die Stadt ist ein Verkehrshindernis. Der Fortschritt brauchte Strassenraum. Was im Weg stand, musste beseitigt werden. In Zürich zum Beispiel die Fleischhalle am Limmatquai und die Einbauten im Fluss. Die Motion «Freie Limmat» setzte sich in der Volksabstimmung 1951 durch, der Limmatraum wurde ausgeräumt. Das war der Auftakt.¹

Damals, als es in Zürich noch fast keine Autos gab, stand die Strassenplanung in ihrer schönsten Blüte. Das politische Programm hiess: Mittelstand für alle! Der wachsende Wohlstand wurde an der Zahl der Kühlschränke und Autos gemessen, und für die Autos wurde der Platz auf den städtischen Strassen langsam knapp. Ungeduld und Hoffnung verbündeten sich, ihr Zusammenwirken trug den Namen Verkehrssanierung. Zwei Teams – Kurt Leibbrand/Philipp Kremer und Carl Pierath/Max Feuchtinger – sollten das Verkehrsproblem der Stadt Zürich grundsätzlich und für immer lösen: mit einem Generalverkehrsplan. Er war die Anleitung zum Umbau der ererbten zur autogerechten Stadt. Es gibt fast keinen Lösungsvorschlag aus späterer Zeit, der nicht bereits im Generalverkehrsplan auftauchte, selbst das Ypsilon, das damals noch Karussell (Abb. 1) hiess. Auch ein Milchbuck-Tunnel und eine Sihltiefstrasse waren vorgesehen. Richtige Autobahnen allerdings gab es offiziell noch keine. Der Cityring war das Hauptstück des Generalverkehrsplans: Eine vierspurige Stadtautobahn umfährt die Innenstadt. Sie folgt meist den barocken Schanzen, sprich den Strassenzügen, die an ihre Stelle traten. Zum Generalverkehrsplan gehörte auch eine Unterpflasterbahn (Tiefbahn). Das Tram sollte in der Innenstadt unter den Boden verlegt werden und damit den Platz frei machen, den es den Autos

wegnahm. Damals wollte die Stadt Zürich «das Verkehrsproblem» aus eigener Kraft lösen, das Denken konzentrierte sich auf die Innenstadt und es hörte an den Gemeindegrenzen auf.

1960: die Erfindung des Ypsilon

Die Schweizer Männer wollten Auto fahren. Am 6. Juni 1958 stimmten sie zu 85 % dem Nationalstrassenartikel in der Bundesverfassung zu. (Die Frauen hatten noch kein Stimmrecht.) Vorher schon hatte eine Arbeitsgruppe sich mit den Autobahnen in Zürich beschäftigt und fand heraus, «[...] dass die Autobahnen vorläufig nicht als Umfahrungsstrassen um die Stadt herumgebaut werden dürfen, sondern möglichst bis an das Stadtzentrum herangeführt werden sollen». Mit dem Nationalstrassenbau hofften die Städte, ihre eigenen Verkehrsprobleme lösen zu können. Föderalismus ist, wenn der Bund zahlt. Darum erfand man die Expressstrasse, sprich Stadtautobahn. Expressstrassen gab es für jede Stadt in der Schweiz, und jede Stadt der Schweiz sollte in der Folge daran leiden.

In Zürich hiess die Frage: Wie verbindet man drei Autobahnen? Die von Bern/Basel, die von Chur und die von Winterthur her? Die Antwort lautete: An einem Punkt. Dort, wo es am einfachsten geht, am Platzspitz hinter dem Hauptbahnhof (Abb. 3). Denn die Flüsse gehören dem Kanton. Also baut man die Autobahnen auf Stützen über der Sihl und über der Limmat und spart sich die Enteignung. Die Verkehrsplaner nahmen den Weg des geringsten Widerstandes und erfanden das Ypsilon. Es war ein Schlinghaufen von Auf- und Abfahrten, die billigste Lösung. Ein Werk der Ingenieure – an die Auswirkungen auf die Stadt oder gar an Städtebau dachte damals niemand.

1961ff.: Die Schlacht an der Sihl

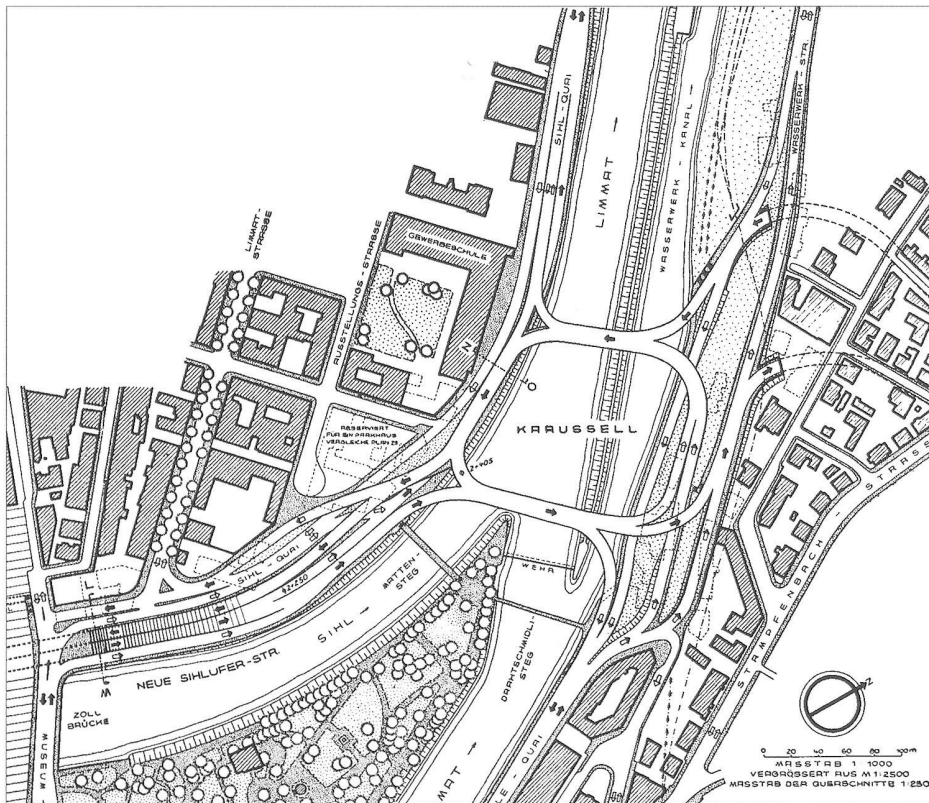
Das Autobahnnetz ist das grösste Bauwerk, das in der Schweiz je gebaut wurde. Die grundlegenden Entscheide dazu fielen bereits um 1960, namentlich der Netzbeschluss der Bundesversammlung vom 21. Juni 1960, der das generelle Bauprogramm der Autobahnen für die nächsten 50 Jahre festlegte. Das Ypsilon

war darin enthalten. Hierzu muss man sich eine Schweizerregel merken: Was einmal im Nationalstrassenprogramm ist, wird auch gebaut. Das Ypsilon war jung und schien auf guten Wegen.

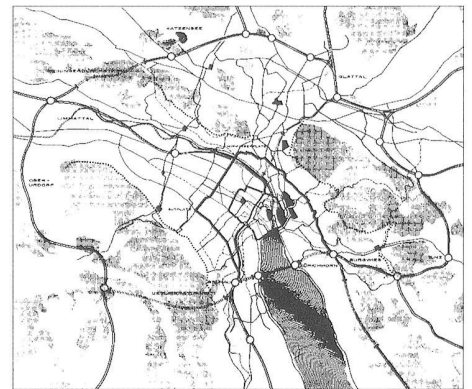
Opposition gegen das Ypsilon gab es am Anfang kaum. Umstritten war nur die Linienführung der Autobahn im Sihlraum zwischen Sihlhölzli und Ypsilon. Die Zürcher Arbeitsgruppe für Städtebau (ZAS), ein Zusammenschluss von jungen Architekten, schlug eine Alternative zur offiziell bereits abgesegneten Linienführung vor. Statt über der Sihl sollte die Autobahn über dem Bahneinschnitt der linksufrigen Seebahn verlaufen und entsprechend nicht durch die Innenstadt, sondern an ihr vorbei führen. Denn der Sihlraum galt damals als das Entwicklungsgebiet der

City. Auch die ZAS war nicht grundsätzlich gegen die Expressstrassen, sie wollte sie nur intelligenter führen.

Ein Arbeitsausschuss beschäftigte sich fünf Jahre lang intensiv mit dem Sihlraum. Die Ingenieure wollten einen Viadukt, weil der billiger war, die Architekten einen Tunnel, weil der den Sihlraum frei liess. Man einigte sich auf die Sihltiefstrasse, das Versenken der Autobahn unter das Flussbett. Andere Völker unterqueren ihre Flüsse möglichst rechtwinklig, die Schweizer legen die Autobahnen längs darunter. Doch am 1. April 1962 zerschellte die ganze offizielle Planung an der Urne. Das Volk lehnte die Vorlage ab, die gesamte Verkehrsplanung der Stadt lag in Trümmern, soweit sie nicht in der Nationalstrassenplanung aufgegangen war.



1



2

1 Zürich, das Karussell aus dem Generalverkehrsplan des Teams Pirath/Feuchtinger, 1955. – Es kündigt bereits das kommende Ypsilon an. Am Platzspitz werden die Hauptstrassen aller Richtungen miteinander verbunden.

2 Der Transportplan der Region Zürich, 1968. – Der Plan baut auf dem Konzept der drei Ringe auf: City-, Tangenten- und Umfahrring. Die Expressstrassen und damit das Ypsilon scheinen auf dieser Darstellung von geringerer Bedeutung.

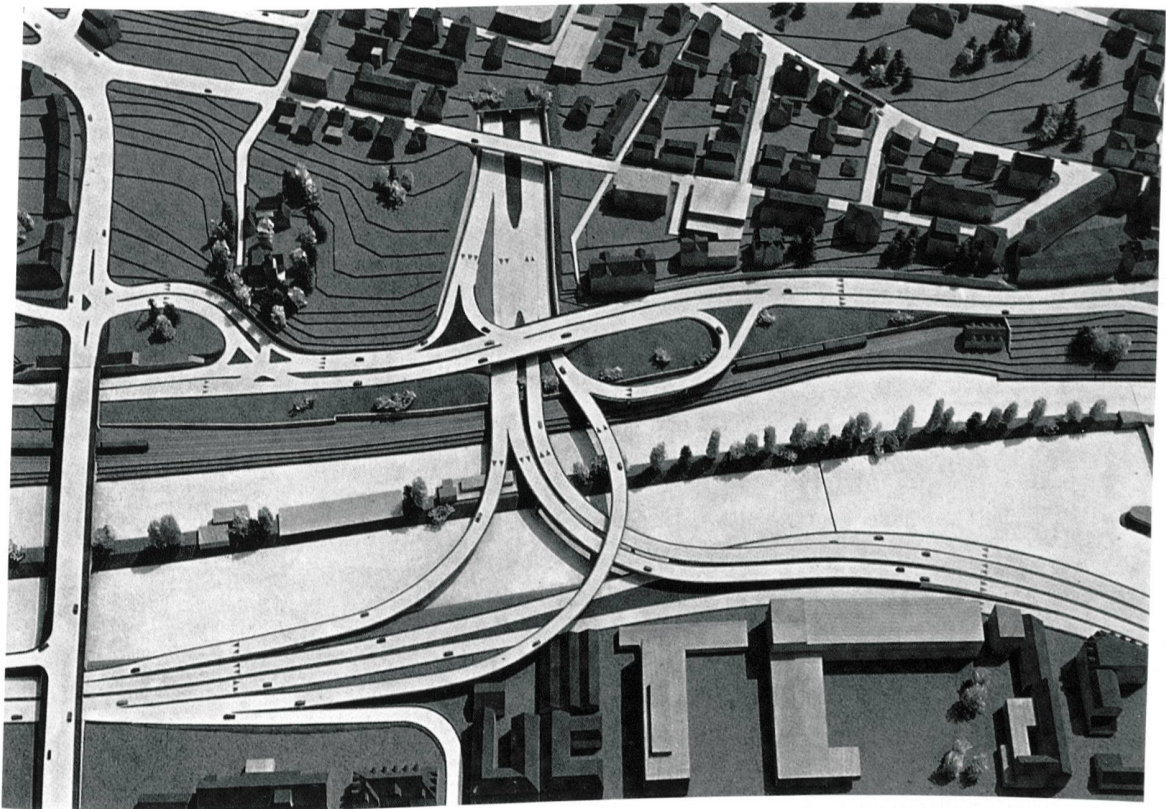
1965ff.: Die drei Ringe

In den 1960er-Jahren erarbeiten die Planer ein neues Gesamtkonzept. Drei magische Ringe sollten Zürich erfassen: Autobahnring, Tangentenring und Cityring (Abb. 2). Die Planung hatte endgültig den Rahmen der Stadt gesprengt, das Millionen-Zürich kündigte sich an, der Kanton übernahm das Kommando. Im Sommer 1971 war es soweit: Die Nord- und die Westumfahrung wurden ins Nationalstrassennetz aufgenommen. Was ein gutes Jahrzehnt vorher heftig bekämpft worden war, galt nun als bittere Notwendigkeit: die Umfahrung der Stadt.

Das Ziel war nicht mehr, möglichst viel Verkehr ins Stadtzentrum zu führen, sondern ihn darum herum zu lenken: den Durch-

gangsverkehr über den Autobahnring und den städtischen über den Tangentenring. Das Stadtzentrum stellte man sich weitgehend verkehrsfrei vor. Man parkte sein Auto in den zahlreichen Grossparkhäusern an der Hochleistungsstrasse Cityring. Zu diesem Verkehrskonzept gehörte auch eine U-Bahn. Doch die drei Ringe scheiterten ihrerseits an der Urne. Am 20. Mai 1973 lehnte das Stimmvolk, die Frauen gehörten unterdessen auch dazu, die U-Bahnvorlage und damit das Konzept ab. Zum zweiten Mal lag die offizielle Verkehrspolitik in Scherben. Doch übrig blieb das Ypsilon, weil es zum Nationalstrassennetz gehörte.

Unterdessen war der Autoverkehr beängstigend angewachsen, und die Autobahnen schoben sich von aussen gegen Zürich



3

3 Die «endgültige Lösung für das Verkehrs-dreieck Platzspitz», wie Stadt und Kanton Zürich noch 1970 schmackhaft machen wollten. Das Ypsilon sollte allerdings bald darauf zum I abmagern.

vor. Etwas musste geschehen. Da erfand der Delegierte für Verkehrsfragen des Zürcher Stadtrats, der Architekt und Planer Hans Marti, den automobilen Überbrückungskredit. Da das Ypsilon sich nicht rechtzeitig verwirklichen liess, musste man als Ersatz jenes Stück des Tangentenrings bauen, das die Verbindung von Norden nach Süden gewährleisten konnte. Aller Beton zwischen Buchegg- und Hardplatz, die Rosengartenstrasse und die Hardbücke, das alles ist ein «Funktionsprovisorium». Was als Expressstrasse begann, sollte später, nach dem Bau des Ypsilons, zu einem Stück des Tangentenrings werden.

Die «Pesttangente» war seit ihrer Eröffnung 1982 eine Verkehrswunde. Ihr Anschauungsunterricht war überzeugend: Eine Autobahn gehört nicht in ein städtisches Quartier.

1970ff.: Der Wind dreht

Die Schweizer Männer hatten in den 1950er-Jahren ein Minderwertigkeitsgefühl. Während in Deutschland und noch überzeugender in den USA, ja selbst in Italien, Autobahnen gebaut wurden, gab es in der Schweiz nur überlastete Kantonsstrassen. Man war sich einig: Autobahnen, aber subito! Als nun die ersten fertig waren, zeigte sich, dass sie für die Autofahrer eine Freude, für die Anwohner aber eine Last waren. Der Fortschritt lärmte und stank. Je mehr gebaut wurde, desto mehr Leute wurden nachdenklich. Das Wertesystem wankte, eine Wende im Denken kündigte sich an.

An Warnsignalen hatte es nicht gefehlt. Zuerst fiel 1967 die Kandidatur für die Winterolympiade haushoch an der Urne durch. Dann stimmten 1971 völlig überraschend fast drei Viertel gegen das Parkhaus unter dem Hechtplatz, das den Bau des ersten Teilstücks des Cityrings eingeleitet hätte. Am Montag nach der Abstimmung rieben sich die Behörden die Augen, waren doch bisher alle Verkehrsvorlagen mühelos an der Urne bestätigt worden. Das Misstrauen des Publikums stieg. Der Cityring bröckelte. Die Wachstumskoalition zerbrach. Bisher waren sich Rechte, Mitte und Linke darüber einig gewesen, dass Wachstum gut und notwendig sei und jeder etwas vom grösser werdenden Kuchen abschneiden könne. Doch mit der Energiekrise von 1973 schaffte es ein neues Wort ins öffentliche Bewusstsein vorzudringen: Lebensqualität. Am Ypsilon schien sich in der Mitte der 1970er-Jahre die Richtung der künftigen Stadtentwicklung zu entscheiden. Es war zum Symbol-Projekt geworden.

Dabei hatte sich jahrelang niemand darum gekümmert. Doch am 6. Juni 1971, am Tag, an dem der Umweltschutzartikel der Bundesverfassung mit überwältigender Mehrheit angenommen worden war, startete die AGU, die Arbeitsgemeinschaft Umwelt, eine Unterschriftensammlung für eine Petition gegen das Ypsilon (Abb. 5). Innert kürzester Zeit hatten die ETH-Studenten 40 000 Unterschriften beieinander, Vorstösse in den Parlamenten folgten. Das politische Ergebnis war eine Ständesinitiative gegen das Ypsilon. Der Kanton Zürich sollte beim Bund den Verzicht auf das

Ypsilon, dafür aber den raschen Bau der Autobahnumfahrung verlangen. Obwohl sich die Behörden und Planer davon unbeeindruckt zeigten und sowohl der National- wie der Ständerat die offizielle Planung überdeutlich bestätigten, zudem alle Beteiligten dem Ypsilon die Treue schworen, planten Stadt und Kanton Zürich hastig an einer Verbesserung desselben. Das Ergebnis hiess Ypsilon-plus und schwankte zwischen Akzeptanzkosmetik, wie sie der Kanton vorschlug, und Projektumbau, wie ihn die Stadt vertrat. Stadt und Kanton waren sich nur oberflächlich einig, die Risse wurden offensichtlich.

Auf die Barrikaden!

Quartierzeitung der Zürcher Y-Gegner, Gruppe Wiedikon/Aussersihl Nr. 3 Nov. 74
Erscheint auch italienisch

Wiediker, Ausserstihler! Organisieren wir uns!

Kampf der Autoflut an der West- u. Seebahnstrasse

Die Lage spitzt sich zu!

Mit einem Schlag hat sich die blockierte, die seit Jahren unsere Wohnquartiere überflutet, verstopft. Der Grund ist die Verhinderung der Luftzirkulation. Sie wurde morgens um 4 Uhr, in Schutz eines starken Polizeiaufgebotes vorgenommen, ohne dass die Bewohner zuvor auf so zureichendigen Sonderstraßen eine förmliche Ansprache halten durften. Die Herr von der Regierung fürchten den Zorn des Volkes. In rechte Angst nicht nur die Luftzufuhr, sondern auch die Entschlossenheit, dagegen zu kämpfen, hat sich verstopft. Es darf nicht länger zugelassen werden, dass wir mit totem Schlaf, ohne Gesundheit, in unseren eigenen Häusern verfaulen sollen, dass sich der Verkehr für eine kleine Minderheit in klingende Mauer ver-

ziehen: Sollten unsere Forderungen auf taube Ohren stoßen, so werden wir dafür sorgen, dass die Kampfmethodo der Weststrasse auch andernorts Schule machen

Die Arbeiterquartiere Wiedikon und Aussersihl haben eine alte Kampftradition

nicht begrenzender ausfallen lassen. Der Zusammenhalt und die Organisation der werktätigen Bevölkerung, das ist unsere Aufgabe. Wir müssen die Menschen, die vielleicht noch einigen Meter Strassbreite weichen, ins Ausser der Seebahnstrasse würde ihnen nicht einfallen. Diese Zeiten sind vorbei, denn die Tatsachen sprechen eine klare Sprache. Die Seebahnstrasse ist die Seebahnstrasse ebenso schliesslich wie nur der Weststrasse. So gibt es nur eins, dass sich die Seebahnstrasse nicht als ein Viertel der Quartierbewohner zusammenschliesen gegen den gemeinsamen Gegner der Flinnacker. Die Seebahnstrasse ist getrennt, es besteht, den Seebahn. Wenn wir uns nicht selbst helfen

Der nächste Schritt:

Sich organisieren!

Der Widerstand verbreitert sich

Es ist eine einfache Logik: Je mehr Strassen unseres Quartiers überflutet werden, desto mehr von uns werden in den Kampf gegen den Durchgangsverkehr hinein gezogen. Je breiter die Front, desto stärker unser Widerstand! Früher blieb der Kampf für ein Nachbarschaftsnetz noch auf die Hauptstrasse beschränkt. Die Barriere zwischen dem Quartier und der Strasse errichteten, hatte schon eine gewisse Unterstützung aus dem ganzen Quartier. Ohne Zweifel wird der Kampf gegen die Autoflut noch viel weitere Kreise



1974: Verwirrung an der Urne

Dass zu Beginn der 1970er-Jahre das Misstrauen gegenüber einem uneingeschränkten Fortschrittsdenken wuchs, verdeutlichen auch die folgenden Beispiele. Erstens muss hier die Waldstadt angeführt werden: In einer ausgeholzten Lichtung des Adlisbergs plante der Stadtpräsident Sigmund Widmer 1971, der auch die treibende Kraft hinter der Olympiakandidatur gewesen war, eine Hochhausscheibe für 30 000 Bewohner und 10 000 Arbeitsplätze. In weniger als einem Jahr war der Spuk vorbei, denn der Regierungsrat verweigerte die Rodungsbewilligung. Als Zweites folgte die Ablehnung der Hardplatzvorlage, ein Teilstück der im Bau befindlichen Westtangente. Das Volk wurde bockig. Als

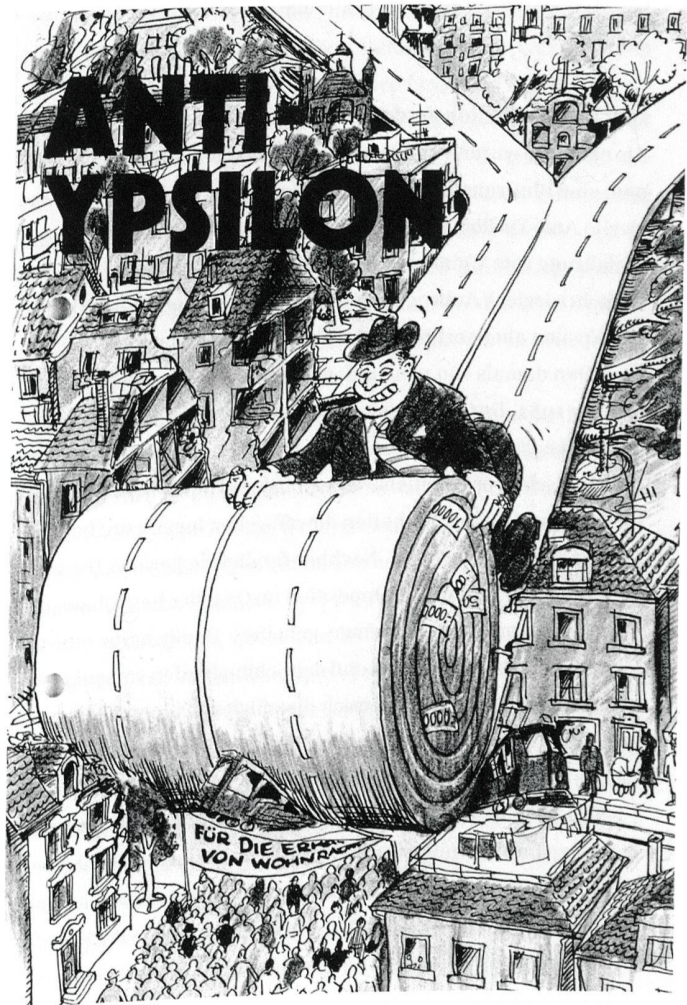
Drittes sorgte der Jürgensen-Bericht für eine Wende. Nach dem U-Bahndebakel bestellte der Stadtrat beim Stadtökonom Harald Jürgensen eine Studie, welche die Stabilisierung der Zürcher Stadtentwicklung zum Ziel hatte. Die Stichworte waren: Trendumkehr und Trenddrosselung. 15 Jahre später wird Ursula Koch feststellen: Die Stadt ist gebaut.

Die Standesinitiative gegen das Ypsilon hatte unterdessen ihren Weg durch die Instanzen hinter sich und kam am 22. September 1974 zur Abstimmung (Abb. 6). Doch der Zürcher Kantonsrat bastelte kurz vor der Abstimmung doch noch einen Gegenvorschlag, I genannt, man hätte ihn Ypsilon minus nennen sollen, denn er entstand durch die Amputation des Westastes des



5 Zerschlagt das Ypsilon, Kleinplakat mit Regenspuren um 1970. – Das Motiv taucht in vielen weiteren Flugblättern auf. Keine Angaben zu Autor und Jahr, mit handschriftlichem Vermerk der Polizei «7.12.74, Schmiede Wiedikon».

6 Titelblatt einer Anti-Ypsilonbroschüre der Sozialdemokratischen Partei der Stadt Zürich im Vorfeld der Abstimmung von 1974. – Wie der böse Kapitalist mit Zigarre und Krawatte die Autobahn durch das Quartier rammt; die Zeichnung fasst die Zeitstimmung zusammen: Wider den kapitalistischen Städtebau!



Ypsilons. Auf den Anschluss nach Bern/Basel wurde verzichtet. Die Stimmung war flau, die Verwirrung gross. Klar war das Abstimmungsergebnis nur in der Stadt Zürich: bitte kein Ypsilon (Abb. 4). Die Stadt nahm die Initiative an und lehnte den Gegenvorschlag ab. Im Gesamtkanton aber wurden sowohl die Initiative wie der Gegenvorschlag abgelehnt. Was bedeutete, dass die Autobahnplanung samt Ypsilon wie vorgesehen durchgeführt werden konnte. Nur hatte die Abstimmung einige Schönheitsfehler. Es stellte sich heraus, dass das Stimmvolk verwirrt gewesen war. 19 % in der Stadt und 33 % auf dem Land hatten gegen ihre wahre Absicht gestimmt. Sie legten ein Nein in die Urne, weil sie dagegen waren, hätten aber Ja stimmen müssen, weil sie die Initiative befürworteten. Hätten die Verwirrten nach ihren Interessen gestimmt, wäre die Initiative angenommen und das Ypsilon damit beerdigt worden. Die Demokratie hatte sich selbst ein Bein gestellt.

1975ff.: Das Ypsilon verdorrt

Als nächstes wurde 1975 der Bau des Milchbuck-Tunnels begonnen, eine Bluttransfusion für die notleidende Bauwirtschaft. Eine zweite Anti-Ypsilon-Initiative hatte 1977 keine Chance. Die Nordumfahrung vom Weiniger-Kreuz über den Gubrist-Tunnel bis zum Verkehrsdreieck Aubrugg wurde von 1975 bis 1985 verwirklicht. Das Ypsilon aber verfiel in Schubladenstarre und verdorrte langsam. Den damals von niemandem bemerkte Todesstoss erlitt das Ypsilon 1981. Der Kanton veranstaltete einen Wettbewerb für eine Brücke, die beim Ausgang des Milchbuck-Tunnels die Verbindung zwischen der Sihltiefstrasse und dem Tunnel herstellen sollte. Vor dem Wettbewerb hatten die offiziellen Ingenieure behauptet, ein Tunnel gehe nicht. Nachher fanden sie heraus: Die beste Brücke ist ein Tunnel. Die Opposition im Quartier hatte ihnen und den Behörden auf die Sprünge geholfen. Damit hätte nun das Ypsilon unterirdisch gebaut und der Schlinghaufen versenkt werden müssen. Heute ist aber auch die offizielle Planung davon abgerückt. Die Verknüpfung der drei Autobahnen findet nicht mehr am Platzspitz statt. Das Ypsilon ist überflüssig geworden.

Es gibt kein anderes Bauwerk in der Schweiz, das so symbolträchtig war. Das ursprünglich wertneutrale Ingenieurbauwerk wurde mit zwei sich ausschliessenden Interpretationen aufgeladen. Die einen sahen im Ypsilon das Instrument des Wirtschaftswachstums, den andern war es das Monument einer städtefeindlichen Verkehrspolitik. Das unsichtbare Denkmal erinnert an das Zerschlagen der Wachstumskoalition. Die Linken und die Grünen, aber auch die von den Autobahnen Direktbetroffenen verteidigten mit dem Schlachtruf «Lebensqualität!» die ererbte Stadt. Sie glaubten nicht mehr an Wachstum als Patentlösung der gesellschaftlichen Probleme. Genauer: Sie erkannten im Wachstum die Ursache der Probleme. Das Stichwort stammt von Alexander Mitscherlich: «die Unwirtlichkeit der Städte» – ihr hat das Ypsilon ein Denkmal gesetzt.

Résumé

Au début, le projet «Ypsilon» zurichois était un simple ouvrage d'ingénieur. L'accumulation de bretelles qui devaient relier trois autoroutes au parc du Platzspitz, derrière la gare principale, paraissait une solution logique, raisonnable, et peu coûteuse. Pendant dix ans, ce projet a dormi dans un tiroir. On l'a brutalement tiré de sa léthargie en 1971. Invoquant une meilleure qualité de la vie, les Verts et la gauche voulaient le jeter aux oubliettes. Ils ne cessaient de décrier ce monoloch, tandis que la droite et le lobby des automobilistes le qualifiaient de mal nécessaire. «Ypsilon» a eu beau surmonter le verdict des urnes en 1974, le ressort était cassé. Aujourd'hui, le projet zurichois est devenu le Monument invisible au Changement. La coalition de la croissance s'est brisée. Le principe de la qualité de la vie a supplanté le principe du progrès.

Riassunto

Il progetto «Ypsilon» di Zurigo nacque come un'opera ingegneristica di valore neutro. Il groviglio di nodi finalizzato a raccordare tre autostrade presso il Platzspitz dietro la stazione centrale si presentava logico, economico e razionale. Nei suoi primi dieci anni di vita, la «Ypsilon» sonnecchiò indisturbata. Poi, nel 1971, fu bruscamente svegliata. In nome di una migliore qualità di vita, i verdi e la sinistra volevano sbarazzarsene. La stigmatizzarono come un monoloch, mentre la destra e la lobby degli automobilisti la definirono un male assolutamente necessario. Nel 1974 uscì vittoriosa dal regolamento di conti alle urne, ma la sua volontà di vita era ormai pregiudicata. Oggi è il monumento invisibile della svolta: la coalizione per la crescita si è infranta. Il principio della qualità di vita si è imposto su quello del progresso.

ANMERKUNGEN

1 Literatur zum Thema: Jean-Daniel Blanc, *Die Stadt – ein Verkehrshindernis? Leitbilder städtischer Verkehrsplanung und Verkehrspolitik in Zürich 1945–1975*, Zürich 1993; Orlando Eberle, *Konflikte, Allianzen und territoriale Kompromisse in der Stadtentwicklung. Eine Analyse aus regulationstheoretischer Perspektive am Beispiel Zürich West*, Diplomarbeit am Geographischen Institut der Universität Bern, Bern 2002; George Kamman, *Mit Autobahnen die Städte retten? Städtebauliche Ideen der Expressstrassen-Planung in der Schweiz 1954–1964*, Zürich 1990; *Reisst die Hardbrücke ab! Ein Bericht aus der nahen Zukunft*, Extrablatt Hochparterre, September 2003.

S. 33. – 2: Aus: Jakob Bernath (Stadt-Ingenieur), *Transportplan der Region Zürich*, Separatdruck aus: *Strasse und Verkehr*, 1968, Nr. 11, S. 17. – 3: Aus: Hans Ulrich Jucker, *Zürcher Expressstrassen*, hrsg. von der Direktion der öffentlichen Bauten des Kantons Zürich und dem Bauamt I der Stadt Zürich, Zürich 1970, S. 15. – 4–6: Stadtarchiv Zürich

ADRESSE DES AUTEURS

Dr. Benedikt Loderer, Stadtwanderer, Redaktor Hochparterre, Ausstellungsstrasse 25, 8005 Zürich

ABBILDUNGSNACHWEIS

1: Aus: Zürichs Verkehr heute und morgen. Auf dem Weg zu einem Generalverkehrsplan, Zürich 1955,