

Das Ypsilon kommt wieder : Zürcher Y : alter Plan - neu aufgelegt

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

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **16 (2003)**

Heft 6-7

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-122150>

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.

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, stadtfressend.

• 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 Gubristunnel ist in Betrieb, die Westumfahrung mit dem Üetlibergtunnel ist im Bau. In rund zehn Jahren wird die Autobahnumfahrung die Aufgabe des Ypsilon weiträumig übernehmen können. Doch ist das Ypsilon nicht tot. Im Dezember 1986 beschloss das Parlament in Bern, aufgekeimte 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 richtungsgetrennten 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 Benzinzollkassen des Bundes sind voll, man muss das Geld dort nur losreissen.

In Zürich West ist eine Stadt von der Grösse Aarau 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 Pflingstweidstrasse, 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 Pflingstweidstrasse, 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.

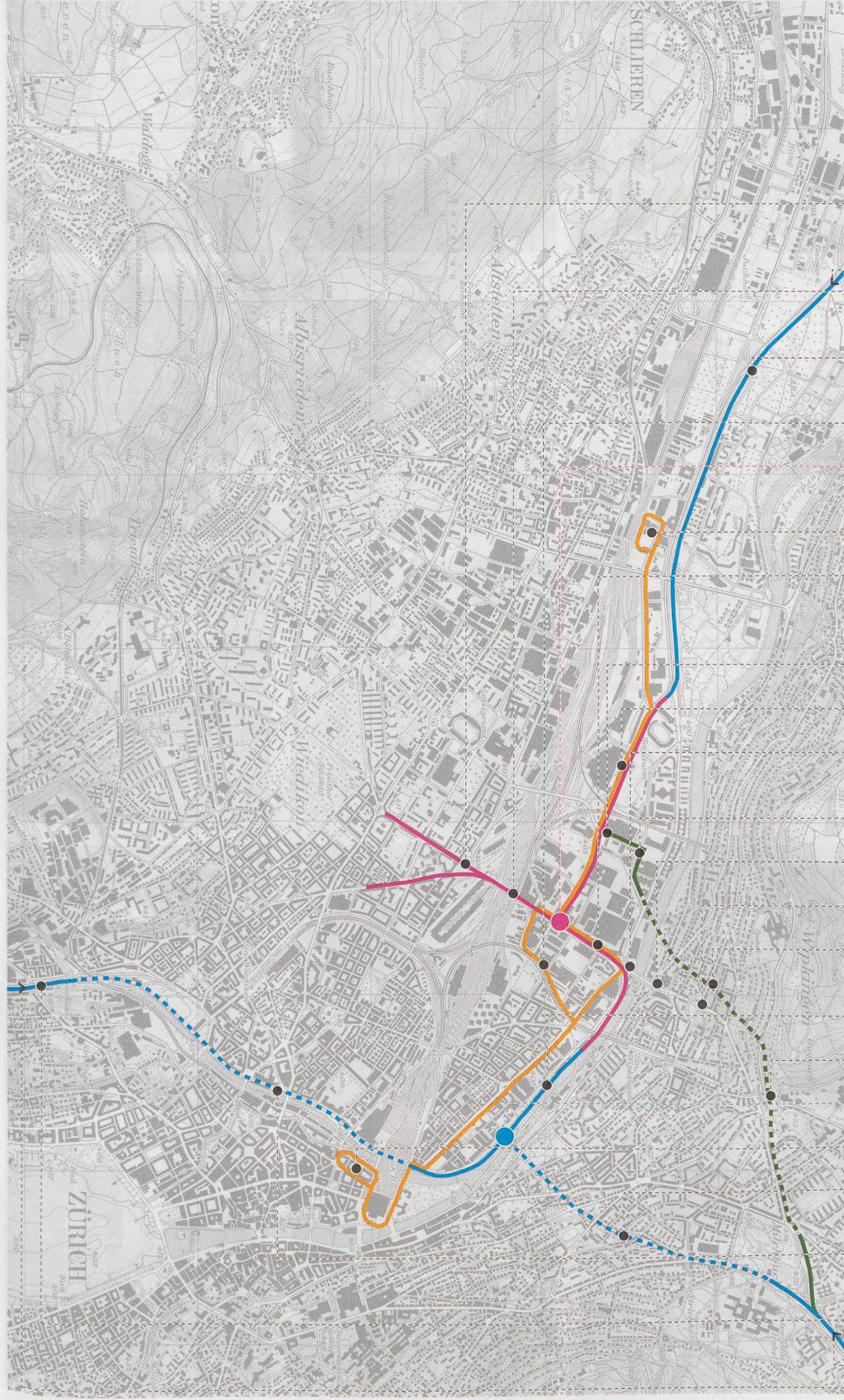
Er überwand alle inneren Spannungen und überraschte mit einer wirklichen Alternative. Neu soll es einen Toni-Knoten geben, von dort zweigt der Verkehr nach Norden ab, verschwindet im Waidhaldentunnel und findet am Bucheggplatz den Anschluss an die Autobahn A1. Die Pflingstweidstrasse wird zum städtischen 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 durchmischtes Quartier soll (Zürwest) 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 (Zürwest) ein lebendiges und durchmischtes Quartier. Der Hoffnung auf Bundesgeld opfert die Stadt – treu vereint mit dem Kanton – das lebendige, durchmischte Quartier. Man muss sie daran hindern. •

- 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 Zürchs 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 durchmischte Quartier.
- Toni-Knoten: Der Runde Tisch will eine West-Ost- / Nord-Süd-Kreuzung.
- Pfnngstweidstrasse: 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: Versenkt und überdeckt ist er städtebaulich verträglich.
- Wipkingerplatz: Heute ein Verkehrskanal, morgen ein Stadtplatz.
- Rosengartenstrasse: Trotz ihres Namens ein Transitkanal.
- Waidhaldentunnel: Die Variante «mittel» schafft, was das Ypsilon soll: Er verbindet die A1 nach Norden.
- Sihlquai: Entweder Anschluss an den Stadttunnel oder eine Stadtstrasse.
- Bucheggplatz: Der Waidhaldentunnel trifft auf die bestehende Autobahn.
- Ypsilon alt: Verknüpfungs- und Nullpunkt der Zürcher Autobahnplanung.
- Wendeschleife: Tram 18, könnte aber auch eine Durchmesserlinie sein.
- Milchbuckentunnel: Ein Teilstück des Ypsilons, das heute an der Limmat plötzlich aufhört.
- Stadttunnel: Die Sihltiefstrasse 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