

Das Ende der Autobahn : die Westumfahrung ist fertig, jetzt kann die Hardbrücke weg

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

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **22 (2009)**

Heft 4

PDF erstellt am: **19.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-123746>

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 ENDE DER AUTOBAHN

Mit der Westumfahrung Zürichs ist das Bauen zu Ende. Doch geplant wäre mehr. Was da ist, genügt, sogar die Hardbrücke ist zu viel.

Text: Benedikt Loderer, Illustration: Matthias Gnehm

Was ist das? Nein, auf der gegenüberliegenden Seite ist kein aufgespiesseter Wollknäuel mit Fadenkrone abgebildet, sondern die Gesamtkarte der regionalen Richtpläne Verkehr der Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU). Alles klar? Wenn nicht, geschätzte Leserin, aufgeweckter Leser, sind Sie nicht begriffsstutzig, nur überfordert.

Mit Bedacht legt Hochparterre diese Darstellung dem Kanton Zürich als Geschenk auf den Tisch. Vom 24. bis zum 26. April wird mit einem Freudenfest der Uetlibergtunnel 2 eingeweiht, der 2,85 Milliarden Franken gekostet hat. Ein grosses Werk ist vollendet. Zürich ist umfahren. Die Autobahn umkreist nun mit Respektabstand den Westen und den Norden der Stadt. Gubrist 3 und Uetliberg sind durchbohrt, Freude herrscht. Die Feier ist dem Kanton 5,5 Millionen Franken wert. Da feiert Hochparterre fröhlich mit, wenn auch aus einem anderen Grund: Das ist kein Etappenhalt, nein, das ist die Ankunft. Der Autobahnbau im Raum Zürich ist beendet.

Wer den Knäuel auftrennen will, muss in die Geschichte der letzten sechzig Jahre eintauchen oder das Wachstum seiner blauen Adern verfolgen. Man stösst auf die Geschichte der Autobahnen, und die hat fünf Kapitel: Gesamtverkehrsplan, Ypsilon, Provisorium, Umfahrung und Stadttunnel.

DER GESAMTVERKEHRSPLAN In den Fünfzigerjahren wollten wir modern wie die Amerikaner sein, doch mit einem Strassensystem für Fussgänger und Fuhrwerke waren wir geschlagen. Da brauchte es eine grundsätzliche und endgültige Lösung: den Gesamtverkehrsplan. Der Stadtrat von Zürich beauftragte zwei Planerteams mit dieser Aufgabe: Leibbrand/Kremer und Pirath/Feuchtinger. Ihre Konzepte sind eine wahre Fundgrube, denn keine Idee, die später auftauchte, ist dort nicht zu finden.

Die beiden Gesamtverkehrspläne waren 1955 fertig. Merken muss man sich Leibbrands Cityring, eine Autobahnschleife um die Altstadt herum. Pirath/Feuchtinger schlugen hinter dem Landesmuseum ein Verkehrskarusell vor, das Ypsilon avant la lettre, das weiter unten noch behandelt wird. Beide Gesamtverkehrspläne hörten an der Stadtgrenze auf, noch glaubte Zürich, die Verkehrsprobleme seien selbst gemacht, ergo selbst zu lösen. Die Pendler wohnten noch in Wollishofen oder in Schwamendingen.

DAS YPSILON Künftig sollte der 21. Juni 1960 in den Schulbüchern stehen. Denn an diesem Tag stimmten die eidgenössischen Räte dem Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz zu. Ohne es zu ahnen, beschlossen die Herren Räte – die Damen durften erst elf Jahre später mitspielen – damit die folgenreichste landesplanerische Weichenstellung ihres halben Jahrhunderts. Sie beschlossen mit dem Netzbeschluss die allgemeine Zersiedlung der Schweiz. Die Verkehrsplanung ist die Landesplanung. Sie funktioniert nach einem einfachen Prinzip: Soweit wie das Auto in einer Stunde fährt, ist Agglomeration.

Im Netzbeschluss wurde festgelegt, wo die 1892 Kilometer Autobahn durchführten. Die Kompetenzen wurden neu verteilt: Der Bund finanziert über die Mineralölsteuer, er koordiniert und bewilligt, die Kantone planen und bauen, die Städte und Gemeinden haben wenig zu sagen und viel zu erleiden. Seither gilt auch im Strassenbau die eidgenössische Grundfrage: Gibt es Bundesgeld? Wenn ja, kann man weiterplanen, wenn nein, den Bleistift hinlegen. Der Netzbeschluss ist das Evangelium des Nationalstrassenbaus. Es gilt das eherne Gesetz: Was drin ist, muss gebaut werden. Was nicht drin ist, hat keine Chance. Mit 3,8 Milliarden Franken rechnete man da-

mals, bis heute sind 58,8 Milliarden verbaut und das Netz ist noch nicht fertig. Am Netzbeschluss kaut Zürich noch heute, denn er legte fest, dass die drei Autobahnen von Bern/Basel, Winterthur und Chur mitten durch die Stadt hindurchzuführen seien. Am Platzspitz werden sie mit einem Betonknäuel zusammengeknüpft, dem Ypsilon. Die Form dieses Buchstabens entspricht der Verbindung der drei Richtungen.

Bevor man das Ypsilon im Netz festschrieb, diskutierte man die Frage: Umfahrung oder Expressstrasse? Expressstrassen waren innerstädtische Autobahnen. Nochmals: Was gibt Bundesgeld? Mit dem ihre innerstädtischen Verkehrsprobleme lösen zu können, das glaubten die Städte. So sind heute von St. Gallen bis Genf die Autobahnen durch die Stadt gewürgt worden, zuletzt noch die Nordtangente in Basel.

Vom Netzbeschluss wurden bis heute nur Fragmente verwirklicht: die Autobahnen bis an Zürichs Stadtgrenzen, die Sihlhochstrasse, die wieder abgerissen werden soll, und der Milchbuckeltunnel, der für den Stadttunnel unbrauchbar ist, weil er zu hoch liegt. Das magere Ergebnis ist den Zürchern selbst zuzuschreiben. Zuerst stritten sie sich jahrelang über Sihl hoch oder Sihl tief. Soll die Autobahn auf Stützen im Fluss stehen, wie die Ingenieure es wollten (billiger!), oder in einem Tunnel versenkt werden, wie es die Architekten (stadtverträglicher!) forderten? 1970 erwachte die Fundamentallopposition, die das Ypsilon ganz verhindern wollte. Zwar verlor sie zwei Abstimmungen, doch hat sie das Ypsilon bis heute gebremst.

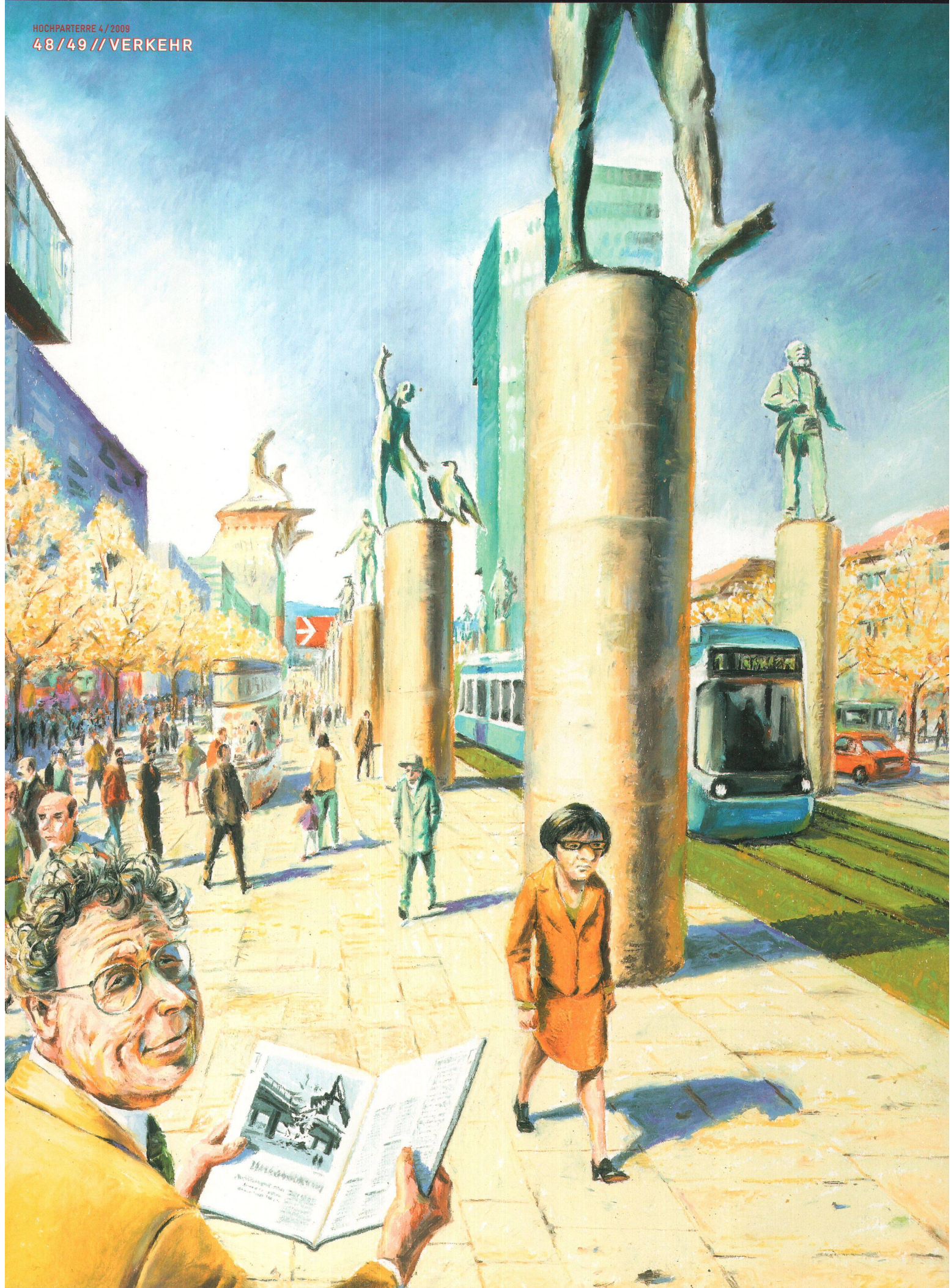
DAS PROVISORIUM Was ist das existenzielle Grundübel? Der Stau. Zürich steckt fest. Der Stau ist eine Volkskrankheit. Wären wir stauresistent, gäbe es keine Verkehrsprobleme mehr. Der Stau ist aber auch eine politische Kraft. Er diktiert die Agenda. Der staugeplagte Agglomerit ist grundsätzlich der Meinung, dass gebaut werden muss, was im Netz ist. Unterdessen krochen die Autobahnen unaufhaltsam auf Zürich zu. Sie ergossen ihre Autos in das Zürcher Strassennetz, der Stau stieg. Der Delegierte für die Stadtplanung Hans Marti wusste eine Lösung: das Funktionsprovisorium. Wenn das Ypsilon auf sich warten lässt, so kann man in der Zwischenzeit die Westtangente als Autobahn gebrauchen. Denn als Erbschaft und Weiterentwicklung der Generalverkehrspläne gab es Mitte der Sechzigerjahre das Konzept der drei Ringe: Cityring, Tangentenring und Autobahnumfahrung (kommt noch). Der Zürcher Gemeinderat >>

PLANLEGENDE

- A1, A3, A4 bisher nicht miteinander verbunden
- Hochleistungsstrassen bestehend
- Autobahnen geplant
- Strassen, Radrouten, Reitwege
- Buslinien
- Bahnlinien und Schiffsverbindungen
- 1. A4 im Knaueramt
- 2. Uetlibergtunnel/ Westumfahrung (wird am 24. April eröffnet)
- 3. Gubristtunnel/ Nordumfahrung
- 4. Waidhaldentunnel
- 5. Hardbrücke
- 6. SN 1.14 (Westast des Krüppelypsilons)
- 7. Anschluss Sihlhölzli
- 8. Stadttunnel
- 9. Anschluss Neugut
- 10. Glattalautobahn
- 11. Oberlandautobahn



^ Mit der am 24. April in Betrieb gehenden Westumfahrung mit dem Uetlibergtunnel ist der Zusammenschluss der nach Zürich führenden Autobahnen realisiert. Doch die Planung sieht weitere Hochleistungsstrasse vor. Plan: RZU, Regionale Richtpläne Verkehr, Gesamtkarte, Jahresbericht 2007 – Anhang; Bearbeitung Hochparterre



» beschloss 1968, den Bau der Westtangente vorzuziehen. Vom Buchegg über den Escher-Wyss-Platz, dann auf einem Viadukt über das Gleisfeld, durch den Kreis 4 bis zur Allmend Brunau geht das Provisorium. Mitten durch die Stadt, wie es die Expressstrassen wollten, doch leider zuweilen auf den Strassen des 19. Jahrhunderts durch die Wohnquartiere. Das wichtigste Bauwerk ist die Hardbrücke 5. Doch nicht ihr Beton ist provisorisch, der ist bloss bröcklig, nein, ihre Aufgabe. Sobald das Ypsilon stehen wird, so erhält die Hardbrücke eine neue Aufgabe. Sie wird Teil des Tangentenrings. Trotzdem eine Fehlinvestition, denn der Tangentenring wird nie gebaut, er ist nicht im Netz. Die Westtangente ist ein Lehrstück, wie man ein umstrittenes Bauwerk vor dem Nein aus der Urne rettet.

DIE UMFAHRUNG Noch 1968 lehnte die Bundesversammlung eine Umfahrung der Stadt Zürich ab. Nur vier Jahre später wurde sie trotzdem ins Nationalstrassennetz aufgenommen. Es ging nicht mehr ohne. Von den drei Ringen ist heute der äusserste verwirklicht, die Autobahnumfahrung 2,3. Ihr fehlt nur noch der Seetunnel, der aber ist nicht im Nationalstrassennetz, eine Totgeburt. Die Umfahrung bedeutete nun keineswegs, dass das Prinzip Expressstrasse und damit das Ypsilon beendet wurden. Zwar kam eine Kommission unter Nationalrat Biel mit 11 gegen 10 Stimmen zum Schluss, es sei auf das Ypsilon zu verzichten. Der Bundesrat hingegen war klüger und liess das Ypsilon im Netz. Es wanderte in die Schublade. Der Nordast der Umfahrung vom Limmattaler Kreuz bis zum Anschluss Seebach wurde von 1976 bis 1987 verwirklicht. Stichwort: Gubrist. Heute ist die Nordumfahrung bereits so überlastet, dass für 750 Millionen Franken ein Ausbau von vier auf sechs Spuren beschlossen ist. Die Westumfahrung wird, wie oben angekündigt, im April 2009 festlich eröffnet. An sie schliesst die A4 durchs Knonauseramt an 1, die zurzeit im Bau ist und 1,1 Milliarden Franken kostet. Auch hier verzögerte der politische Widerstand der örtlichen Bevölkerung jahrelang ihre Verwirklichung. Das Muster ist immer dasselbe: Lokal stimmt man dagegen, regional und national dafür.

DER STADTTUNNEL Das Ypsilon dämmerte in der Schublade, doch, was im Netz ist, stirbt nicht. Der Zusammenschluss der drei Autobahnen fehlt immer noch. Der Kanton Zürich nahm einen neuen Anlauf und stellte im Juni 2000 die angepasste Strategie für die Hochleistungsstrassen vor. Wiederum drei Ringe, diesmal aber um die drei Städte Zürich, Glattal und Winterthur. Das bestehende Autobahnnetz soll durch ergänzende Neubauten zu Schleifen geschlossen werden. In Zürich der Stadttunnel 8, der vom Anschluss Zürich Brunau unter der Stadt hindurch bis zum Anschluss Dübendorf-Neugut führt. Im Glattal die Glattalautobahn 10, die die A1 mit der Nordumfahrung verbindet. In Winterthur die Südostumfahrung nicht auf dem Plan. Ringe, so sagen ihre Erfinder, erhöhen die Flexibilität. Ists irgendwo verstopft, so kann man immer noch «äneume» das Ziel erreichen. Wenn wir ein Problem nicht lösen können, so können wir es wenigstens vergraben. Es ist die Sihl-tief-Lösung mit einem unterirdischen und verkrüppelten Ypsilon. Kommt man von Chur her, so kann man ab Anschluss Sihlhölzli 6 die Innenstadt erreichen, fährt man nach Norden weiter, so kommt man erst beim Anschluss Neugut wieder heraus 9. Man sieht Zürich nur von unten. Von Chur her kann man unter dem Platzspitz wohl Richtung Bern abzweigen, aber erst auf der Hardbrücke 5 wieder ins städtische Netz gelangen. Der Stadttunnel schliesst zwar den Ring, die Stadt ist damit nicht besser zugänglich als heute schon. Die Verbindung von Westen nach Norden ist unmöglich, das verkrüppelte Ypsilon erlaubt kein Abbiegen am Platzspitz. Diese Lücke soll der Waidhaldentunnel lang 4 übernehmen. Doch der ist unterdessen politisch schon gescheitert und eine Planungsleihe mehr. Warum einen Stadttunnel für 2,2 Milliarden Franken bauen, der nur als Transitstrecke taugt? Der Kampf um eine Ausfahrt am Sihlquai und ein Parkhaus Kaserne ist schon abzusehen. Baut man eine Ausfahrt Sihlquai, stellt sich die Frage: Warum einen Stadttunnel für 2,2 Milliarden bauen, um den Stau um den Bahnhof herum zu vergrössern?

Der Stadttunnel erregt bisher die Gemüter kaum. Der Westast für 500 Millionen hingegen ist umstritten 6. Er führt vom Krüppelypsilon in Tieflage

der Limmat entlang zum Escher-Wyss-Platz, dort taucht er auf und fährt auf einer Rampe auf die Hardbrücke hinauf, biegt nach links ab und bleibt bis zur Höhe der Pfingstweidstrasse auf der Brücke. Dann dreht er nach rechts, fährt eine Rampe hinab, erreicht die Pfingstweidstrasse und beim Hardturm mündet er in die Autobahn A1. Aus dem einstigen Westast des Ypsilons ist eine Berg-und-Talstrecke geworden, genannt SN 1.41. Damit endlich wäre der Zusammenschluss der drei Autobahnen mitten in der Stadt nach rund sechzig Jahren Planung erreicht.

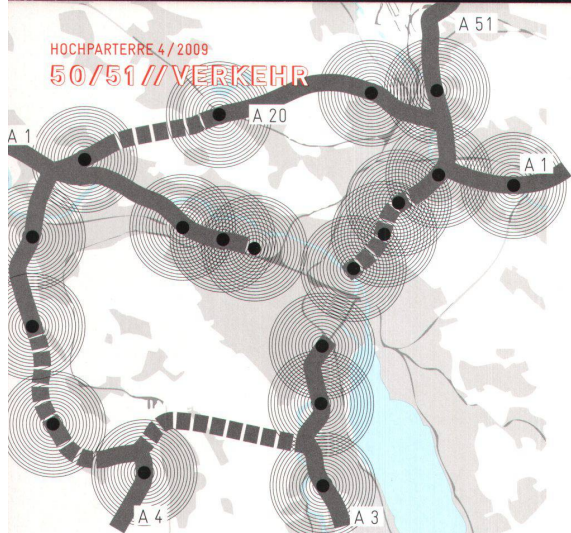
WAS IST, GENÜGT Jedes Konzept wurde nur als Fragment verwirklicht. Mit einer Ausnahme allerdings: Die Umfahrung ist nun vollendet, so wie sie 1971 vom Parlament beschlossen wurde. Daneben sind auf dem Plan ja auch die Bahnprojekte, die Hauptverkehrsstrassen, ja selbst Radrouten eingetragen, was zur Knäuelbildung beiträgt.

Nach dem Volksfest muss das Nachdenken selbst bei den Planern und Politikern einsetzen. Die Hauptfrage lautet: Muss gebaut werden, was im Netz ist? Ist nicht der ketzerische Gedanke klüger: Was gebaut ist, muss genügen. Das nämlich würde den Weg frei machen, rundherum zu denken, statt durch die Stadt hindurch, um die Stadt herum. Wie lange wollen wir noch die Sklaven des Netzbeschlusses, die Knechte der Expressstrassen bleiben? Das Projekt heisst heute zwar nicht mehr Ypsilon, sondern Stadttunnel und SN 1.41, aber es ist die alte Planung, diesmal fast überall unterirdisch, viel teurer und für die Autofahrer schlechter.

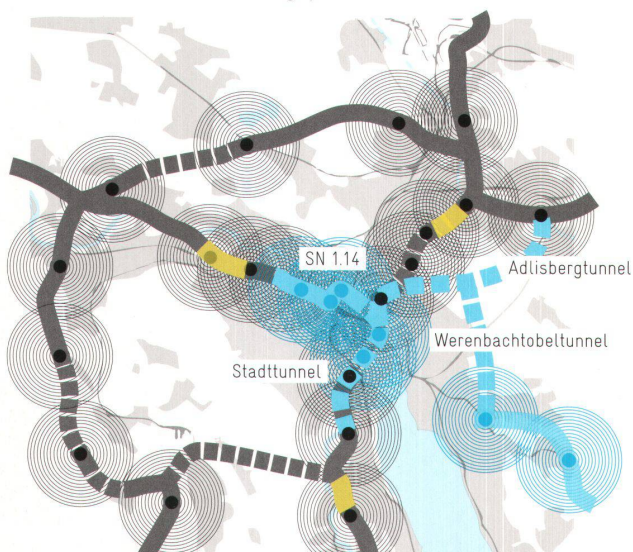
Dass es anders geht, ist auch nicht neu. Bereits 1971 hat die Zürcher Arbeitsgruppe für Städtebau (ZAS), die aus Architekten und anderen Weitdenkern gebildete Opposition, zur offiziellen Planung die «Lawinenverbauung» erfunden. Statt mit der Autobahn den Stadtkörper aufzureissen, solle man die Autobahn darum herumführen und den Verkehr an Einlasspforten dosiert in die Stadt führen. Heute, vierzig Jahre später, sind wir soweit. Die Voraussetzungen zur Lawinenverbauung sind unterdessen vorhanden, die Umfahrung steht. Es geht nun darum, daraus die richtigen Schlüsse zu ziehen. Man kann sie in einem Kampfruf zusammenfassen: Reisst die Hardbrücke ab! Diese auf den ersten Blick weltfremde Forderung erweist sich bei genauerer Betrachtung als das beste, was Zürich passieren kann. Doch jeder zünftige Planer, jeder ausgewachsene Politiker fürchtet die bessere Idee. Er sieht darin seine Niederlage und nicht die intelligentere Lösung. Halt, rufen da die Verkehrsplaner und ihre politischen Freunde. Wer den Wohlstand will, braucht den Verkehr. Wie viel davon motorisierter Individualverkehr sein muss, darüber streiten sie gerne. Nur wächst der Verkehr seit 1970 schneller als die Wirtschaft, wir werden immer weniger effizient. Andersherum, wir verschwenden immer mehr, denn über fünfzig Prozent ist Freizeitverkehr. Wie lange wir uns den noch leisten können, wissen wir nicht. Wer weiss, wann uns das Öl ausgeht? Ist es da sinnvoll, vorher noch die Stadt mit Autobahnen zu zerstören? Die Frage ist nicht, wie viel Verkehr muss bewältigt werden, sondern wie viel Verkehr ist stadtverträglich?

UNS GEHT DAS GELD AUS Ein aufmerksamer Blick auf die drei Pläne siehe Seite 50 genügt. Der erste zeigt den heutigen Zustand. Man sieht Zürich und den Umfahrungsring, den eben einzuweihen unsere Freude war. Man sieht auch, dass der Durchgangsverkehr von Norden nach Süden auf dieser Umfahrung bequem um die Stadt herumfahren kann. Man sieht den Milchbuckentunnel, der abrupt zu Ende ist, man entdeckt die Autobahn A1, die beim Hardturm aufhört, und die A3, die beim Sihlhölzli plötzlich endet. Doch das ist kein Problem, denn der Plan zeigt die Erschliessungsqualität, die heute schon da ist. Von allen bestehenden Autobahnausfahrten sind die 1,5-Kilometerradien eingetragen.

Was die ZAS-Leute mit ihrer Lawinenverbauung wollten, haben die offiziellen Planer auf ihren Irrwegen erreicht. Wer nicht vom Bundesgeld geblendet ist, stellt nüchtern fest: Die nötigen Autobahnen im Raum Zürich sind gebaut. Die kommenden Projekte werden pharaonisch, uns geht das Geld aus. Von jetzt an muss man mit dem auskommen, was man hat, sprich ein Verkehrsmanagement aufbauen, das alle Steuerungsmittel intelligent kombiniert. Das beginnt am Baregg und endet beim Road Pricing. Was »



^Trotz abrupt endenden Autobahnen ist die Erschliessungsqualität schon heute ausreichend.



^Offizielle Planung mit Adlisberg-, Stadt- und Werenbachobeltunnel sowie den Lärmschutzprojekten.



^Das Ypsilon muss umgedreht werden: Reisst die Hardbrücke ab!

>> man nicht sieht, ist aber ebenso wichtig. 1990 wurde die S-Bahn eröffnet und der Zürcher Verkehrsverbund nahm seine Arbeit auf. Es gibt kaum eine vergleichbare Stadt, dessen öffentlicher Verkehr besser funktioniert. Der zweite Plan zeigt die offizielle Planung mit Stadttunnel und Westast. Der Waidhaldentunnel ist schon nicht mehr dargestellt, da Planungsleichen nur verwirren. Vom Stadttunnel zweigt unterirdisch der Adlisbergtunnel ab, der über den Werenbachobeltunnel (man muss sich das Wort auf der Zunge zergehen lassen!) den Anschluss an die Forchautobahn ermöglicht.

– Warum einen Stadttunnel für 2,2 Milliarden Franken? Weil er erstens im Netz ist und Bundesgeld bringt. Zweitens, weil er den Ring schliesst, und drittens, weil er von Süd nach Nord zehn Kilometer Fahrt spart.

– Warum ein Adlisbergtunnel für 800 Millionen Franken? Weil man die Goldküste besser erschliessen will und weil seine Erfinder darauf hoffen, er werde ins Netz aufgenommen, damit das Bundesgeld fliesst.

– Warum einen Werenbachobeltunnel für 200 Millionen? Siehe Adlisbergtunnel. Ohne Stadttunnel sind die beiden anderen sinnlos. Da der Autobahnbau in Zürich ohnehin zu Ende ist, wird das Graben unterbleiben.

Eines zeigt der zweite Plan noch: die Reparaturen. Die gelben Markierungen stehen für Lärmschutzprojekte, Grünau 40 Millionen Franken, Einhausung Schwamendingen 280 Millionen, Entlisberg 60 Millionen. Wer immer noch einen Beweis sucht, dass Autobahnen die Stadt zerstören, hat ihn mit diesen aufwendigen Reparaturen auch gefunden.

JETZT BEGINNT DER STÄDTEBAU

Der dritte Plan zieht aus den vorhergehenden die Konsequenz: Reisst die Hardbrücke ab! Im Januarheft 2009 hat Hochparterre die Arbeiten vorgestellt, die an der Hochschule für Technik in Rapperswil unter der Leitung von Prof. Klaus Zweibrücken erarbeitet wurden. Sie fanden heraus, dass ohne massive Verkehrsreduktion die auf der Rosengartenachse geplanten Tramlinien keinen Platz finden. Zusammenfassend: den Verkehr auf die Nord- und Westumfahrung lenken, Ziel- und Quellverkehr auf den öffentlichen Verkehr verlagern, Umschichtung des Binnenverkehrs auf die neuen Tramtangente und den Langsamverkehr. Dazu kommt das umfassende Verkehrsmanagement. Ist das alles Wunschdenken? Keineswegs, der öffentliche Verkehr der Stadt Zürich hat das Verkehrsmanagement längst verwirklicht. Man muss den Mut haben, die nötigen Schlüsse zu ziehen. Da die Umfahrung steht, da die Erschliessung der Stadt genügt, da die Verkehrsreduktionen an der Achse Rosengartenstrasse möglich sind, ist auch der Abbruch der Hardbrücke möglich. Doch warum sie nicht stehen lassen? Der Stadt zuliebe. Sie wird zum Rückgrat des aufstrebenden Zürich West.

Der Abbruch der Brücke ist das überzeugende Zeichen, dass die bisherige Verkehrsplanung gescheitert ist, genauer, sehr erfolgreich war, weil man sie früh genug stoppte. Die Planer von damals sahen im Bau der Brücke ein Symbol für eine glänzende Zukunft. Die Städtebauer von heute in ihrem Abbruch ein Symbol für nachhaltiges Wirtschaften. Noch stehen die Pfeiler. Sie erinnern daran, dass mit dem Bau der Infrastruktur durch die öffentliche Hand die private Grundrente steigt, was aber für einen lebenswerten Städtebau noch nicht genügt. Es braucht mehr: die öffentliche Vernunft, die sich gegen die private durchsetzt. Das heisst die Frage umdrehen: Nicht wie bringt man möglichst viele Autos in die Stadt, sondern wie macht man den Verkehr stadtverträglich? Statt des Verkehrsdictats Städtebau. Autofahren ist kein Menschenrecht. – Die Eröffnung des Uetlibergtunnels ist auch eine Abschiedsvorstellung. Der Autobahnbau ist vorbei, jetzt beginnt der Städtebau. Seine krönende Tat: Die Hardbrücke wird abgerissen.

PLANLEGENDE

- Autobahnanschluss
- ||||| 1,5 km Radius
- geplante Autobahnen und Anschlüsse
- Lärmschutzprojekte

LINKS

Alle Artikel zum Thema als Dossier zum Download
> www.hochparterre.ch/dossiers