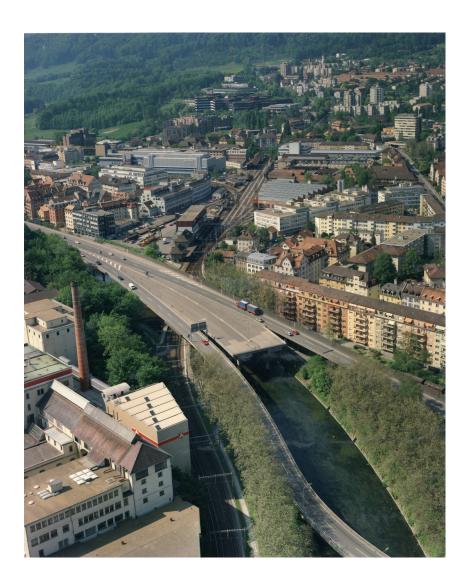
Aktenzeichen Ypsilon ungelöst				
Städtebauliche Leitbilder im Wandel Expressstrassenplanung Ypsilon und ihr bauliches Erbe in Zürich				
Masterarbeit				
Martin Jakl, 364 215 9. November 2018				
Technische Universität Berlin Studiengang Urban Design				
Prof. Gabi Dolff-Bonekämper Institut für Stadt- und Regionalplanung, Fachgebiet Denkmalpflege				

«Machen Sie diesen Blödsinn nicht»

Hans Marti 1961



Was hat die Autobahn in der Innenstadt zu suchen und warum hört sie plötzlich auf? Wir reagieren verdutzt, erstaunt, fassungslos oder einfach überrascht, wenn wir auf bauliche Zeugen aus der Zeit der autogerechten Planung treffen. Mit dem heutigen Verständnis von Stadt ist es schwer nachvollziehbar welchen Preis Zürich für die individuelle Mobilität beinahe gezahlt hätte. Doch wie entstanden diese Ideen? Wer hat sie entwickelt und warum stockt der Verkehr noch immer an allen Ecken und Enden?

Inhalt

1.	Einführung11		
1.1	Thema und Fragestellung		
1.2	Abgrenzung		
1.3	Quellenlage		
1.4	Zürich und die Orte		
2.	Vorgeschichte16		
2.1	Der Siegeszug des Automobils – Die verkehrsgerechte Stadt		
2.2	Verkehrsingenieur - Verkehrsplaner - Akademisierung23		
3.	Generalverkehrspläne für Zürich28		
3.1	Konzept Leibbrand/Kremer29		
3.2	Konzept Pirath/Feuchtinger32		
3.3	Reaktion und Kritik		
4.	Nationalstrassen in der Schweiz37		
5.	Zürcher Expressstrassen-Ypsilon – eine Rekonstruktion 41		
5.1	Kommission Arbeitsgruppe Zürich – das Ypsilon wird konkret42		
5.2	Ein Schritt zurück: Grossstadtvisionen und Autobahnkritik		
5.3	Westtangente		
5.4	Der erste Abschnitt der Sihlhochstrasse entsteht im Schatten des Gefechts 58		
6.	Gesellschaftlicher Wandel61		
6.1	Die städtebaulichen Leitbilder der 1970er Jahre		
6.2	Abgesang auf den Cityring		
6.3	Stimmungswandel in der Verkehrsplanung		
6.4	Abstimmungen zur Expressstrasse		
6.5	Seitenblick öffentlicher Verkehr: Tieftram und U-Bahn		
7.	Bestandsaufnahme85		
7.1	Stand Verkehr heute		
7.2	Aktuelle städtebauliche Leitbilder: Renaissance der Innenstadt		
7.3	Zeugen der verkehrsgerechten Planung: Zwei Brücken – zwei Welten90		
7.4	Im Schatten der Brücken		
7.5	Gefährdete Erinnerungsorte		
7.6	Vom Nicht-Ort zum Ort?		

8.	Denkmal oder Störenfried?	105
8.1	Denkmalbegriff	108
8.2	Denkmalwerte	108
8.3	Gewollt, geworden?	112
8.4	Versprechen	115
8.5	Unbequeme Denkmale	117
9.	Fazit	120
10.	Anhang	123
10.1	Interview mit Fritz Schwarz	123
10.2	Bildstrecke Sihlhochstrasse	130
10.3	Glossar	132
10.4	Literaturverzeichnis	
10.5	Bildnachweis	141

1. Einführung

Die städtebaulichen Leitbilder der Nachkriegszeit können nicht ohne die Planungen und Bauwerke für den Verkehr gelesen und verstanden werden. Reichen die Visionen für den fliessenden Verkehr bis in die Anfänge des 20. Jahrhunderts zurück, war es die Massenmotorisierung und der Wirtschaftsaufschwung der fünfziger und sechziger Jahre des 20. Jahrhunderts, welche den Durchbruch für die individuelle Mobilität brachte. Das Auto hat nicht nur die Städte nachhaltig verändert. Erst durch das Auto wurde die weiträumige Zersiedelung der Landschaft in dem Masse ermöglicht, wie wir sie heute vorfinden. Haben im ausgehenden 19. Jahrhundert die Industrialisierung und die Eisenbahn die Städte zu überfüllten Molochen anschwellen lassen, war das Auto wie das Aushusten nach einem zu tiefen Zug der Zigarette, das die Menschen in die Landschaft spuckte.

1.1 Thema und Fragestellung

Seit der verhältnismässig kurzen Epoche der verkehrsgerechten Stadt haben sich die städtebaulichen Leitbilder grundlegend verändert. Insbesondere innerhalb der letzten 20 Jahre erlebt die Stadt als Wohn- und Sehnsuchtsort eine Wiedergeburt. Nach Jahren der Abwanderung in die Vorstädte zieht es die Menschen wieder in die Innenstadt. Während die Architektur der Nachkriegsmoderne eine wachsende Wertschätzung erfährt, wird das damit verbundene Kapitel der verkehrsgerechten Planung als zerstörender Fehler verstanden, obwohl die Architektur und die städtebaulichen Leitbilder der fünfziger und sechziger Jahre untrennbar mit der Verkehrsplanung verbunden sind.

Die Glücksversprechungen der auto- oder verkehrsgerechten Stadt waren gross und es stellt sich die Frage, inwiefern sie überhaupt in der bestehenden, gewachsenen Stadt verwirklicht werden konnten? Was ist die heutige Hinterlassenschaft der verkehrsgerechten Stadt und ist dieses Kapitel der Stadtbaugeschichte bereits abgeschlossen? Was ist aus den Leitbildern der fünfziger und sechziger Jahre geworden? Haben sie die Stadt Zürich auch nur annährend so stark verändert, wie die Planungen es vorsahen?

Die Sihlhochstrasse als Teilstück der Zürcher Stadtautobahn wurde noch während des Baus vom Zeitgeist eingeholt und war bereits bei ihrer Eröffnung höchst umstritten. Bei der Aufarbeitung der Grundlagen ist in den Berichterstattungen ab den 1970er Jahren eine durchgehende Ablehnung gegenüber der Expressstrasse, wie die Stadtautobahn in Zürich heisst, erkennbar. Bauwerke, die von den frühen Glücksversprechen zeugen, gehören heute zu ungeliebten Erben, die vielerorts der Aufwertung und Wertsteigerung im Weg stehen. Ihrem Verlust wird kaum eine Träne nachgeweint und dennoch gehören sie zu einer wichtigen Epoche, welche die Stadt grundlegend veränderte. Die Expressstrassenplanung in Zürich fasziniert und polarisiert bis heute.

Meine Arbeit soll einen Beitrag leisten zur Diskussion über das heute vielfach ungeliebte städtebauliche Erbe der Nachkriegszeit. Durch das Aufzeigen der Planungsgeschichte, eine Dokumentation über den aktuellen Baubestand und dessen Einbettung in den Diskurs der Denkmalpflege, möchte ich den Blick schärfen und eine neue Sichtweise auf eine aktuell wenig geschätzte Epoche der Stadtbaugeschichte liefern. Der kurze Abschnitt der Expressstrasse ist ein wichtiges Denkmal für die Stadt Zürich. Er steht als Symbol für die Planung der verkehrsgerechten Stadt und zeugt wie kaum ein anderes Bauwerk vom raschen Wandel der städtebaulichen Leitbilder.

Anhand der Expressstrassenplanung *Ypsilon* (Abb. 1) gehe ich der Frage nach, was die Sihlhochstrasse als einzigartiges Denkmal auszeichnet und wie sie untrennbar von der städtebaulichen Diskussion der Nachkriegszeit gelesen werden muss. Durch die Historisierung der Entstehungs- und Planungsgeschichte der Expressstrasse versuche ich die Bedingungen seiner Entstehung zu verstehen. Anhand der Einbettung in den wechselhaften städtebaulichen und gesellschaftlichen Kontext rekonstruiere ich die Rolle der Autobahnplanung für die Stadt Zürich. Durch die Einbettung in die aktuellen Leitbilder schäle ich ihren Streitwert heraus, um sie dann in einen aktuellen denkmalpflegerischen Diskurs zu stellen.

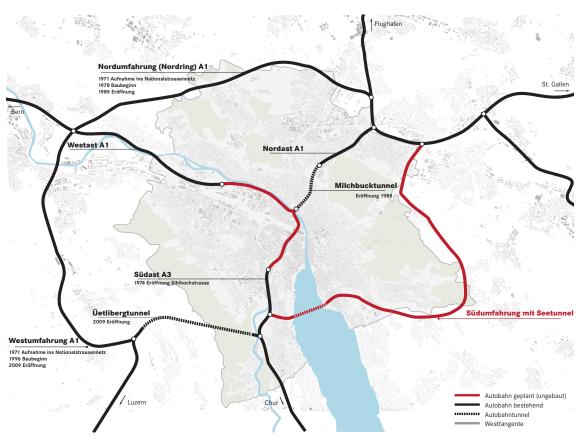


Abb. 1: Autobahnen im Grossraum Zürich. Die Ypsilon-Form der drei Äste der geplanten Stadtautobahn in Zürich ist gut erkennbar. Die geplante Autobahn wurde in der dargestellten Form bis heute nie vollendet. (eigene Darstellung)